

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ (РТЛЦ) РОССИИ: СОВРЕМЕННОЕ ПОЛОЖЕНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Киселева Екатерина Викторовна

студент, Омский государственный технический университет, РФ, г. Омск

Харина Лариса Игоревна

научный руководитель, ст. преподаватель каф. Экономики и менеджмента, Омский государственный технический университет, РФ, г. Омск

В данной статье показана актуальность РТЛЦ для экономики России, оценивается современное состояние системы ЛЦ в рамках регионов страны и возможные перспективы развития. Рассмотрены факторы, влияющие на проектирование и успешное функционирование РТЛЦ, в том числе роль государства при строительстве сети ЛЦ.

Для успешного функционирования экономической системы России необходимо укреплять межрегиональные взаимосвязи. Для увеличения эффективности товарообмена между регионами, а также для управления транспортными потоками страны актуально развитие логистики в виде создания логистических центров (ЛЦ).

ЛЦ (логопарки) – это коммерческие предприятия, которые осуществляют функции по управлению складского и транспортного обслуживания и информационного обеспечения, а также их контроль [4, с. 691].

РТЛЦ, или мультимодальные грузовые терминалы, в России находятся на стадии становления. Необходимость их внедрения также обусловлена растущей потребностью в расширении рынка товаров и услуг. Благодаря интеграции материальных, информационных, финансовых, трудовых и технологических ресурсов при помощи ЛЦ повышается оборачиваемость капитала, что будет способствовать эффективности и конкурентоспособности национальной экономики [1, с. 69; 70].

Прибегают к использованию услуг ЛЦ в основном розничные торговые предприятия, имеющие разветвленную торговую сеть, которые видят в рациональном управлении складскими запасами реальную возможность снижения издержек в структуре себестоимости продукции. Помимо них заключают договора также оптовые предприятия, сокращающие затраты на содержание большого числа собственных подразделений.

Сектор распространения РЛЦ на территории России недостаточно широк. Одними из причин низкого уровня развития сети РЛЦ являются географические и климатические особенности страны, экономическая неразвитость многих регионов, низкий уровень жизни населения, неравномерность в размещении населения, крупных промышленных и торговых объектов, несовершенство законодательства в области государственно-частного партнерства [4, с. 692].

Большой процент РЛЦ находится в Московской области, который в силу притока капитала является исторически более развитым регионом страны.

Там осуществляют свою деятельность Национальный логистический парк «НЛК-Химки», «FM Logistic», Технопарк «Интеркомплекс Юг», Комплекс «Шереметьевский», Складской комплекс «Шерлэнд», «Ре-вайвл Экспресс», «Гема», «Интеркомплекс» и др.

Более скромными темпами идет развитие логистических центров в Санкт-Петербурге и Ленинградской области (Ленинградский терминал, Логопарк Нева, МЛП Уткина заводь). Постепенно набирает обороты строительство в крупных торгово-промышленных региональных центрах: Ростове-на-Дону (НЛК-Батайск, Восток-Запад), Новосибирске (Кей Си Групп), Екатеринбурге (логистический парк «Пышма», «Евро-Азиатский международный транспортно-логистический центр»).

Тем не менее, наблюдается нехватка логистической инфраструктуры, особенно в крупных региональных центрах. Примером могут служить такие города как Нижний Новгород, Калининград, а также Красноярск, где практически отсутствуют складские объекты высокого уровня, способные предоставлять качественные логистические услуги, удовлетворяющие потребностям потенциальных клиентов, в роли которых выступают многие международные и российские розничные сети: Metro, Auchan, Паттерсон, Эльдorado, М. Видео, LeroyMerlin, а также другие производители товаров и продуктов питания [3, с. 297; 298].

Учитывая современные реалии, важно понимать необходимость развития сети РЛЦ.

Государству необходимо поддерживать инициативу создания РЛЦ. Оно может сыграть решающую роль в строительстве и функционировании ЛЦ в регионах страны, потому что важная часть вопросов, касающихся проектирования РЛЦ, находится в ведении государства, в то время как частные компании не имеют на это полномочий и финансовых возможностей. К таким препятствиям относятся земельный вопрос, организация и планирование взаимодействия ЛЦ с внутренним водным и морским транспортом, а также создание автомобильных и железнодорожных подходов [3, с. 302].

Именно государство может обеспечить отслеживание динамики развития спроса в других регионах, благодаря чему не будет происходить ограничений в развитии РЛЦ. Помимо всего прочего для проектов РЛЦ характерен высокий срок окупаемости, поэтому бизнес не стремится инвестировать такие программы в силу нестабильности экономической ситуации в мире. Но государство заинтересовано в развитии мультимодальной транспортной системы, что и способны обеспечить РЛЦ, а также заметен социальный эффект от функционирования ЛЦ: повышение уровня жизни населения, создание рабочих мест, привлечение высококвалифицированной молодежи в области информационных технологий и логистики и др. ЛЦ – это стимул поддержания экономического потенциала страны. Через РЛЦ в страну поступает в значительном объеме иностранная валюта, происходит снижение доли логистических издержек в цене товаров, поступают налоги в бюджет страны [2, с. 3].

При строительстве РЛЦ важно учитывать некоторые аспекты, влияющие на реализацию и функционирование проекта ЛЦ:

1. Особенности, современное состояние и перспективы развития региональной экономики и экономики страны в целом, а также социально-экономические и политические условия
2. Местоположение будущего РЛЦ, которое обеспечит эффективность интеграции транспортной системы и других видов деятельности логистики. ЛЦ выгоднее размещать в местах пересечения транспортных путей, вблизи крупных потребителей и производителей товаров, так как все это уменьшит транспортные расходы.
3. Обеспечение мультимодальных связей, то есть применение различных видов транспорта в процессе товародвижения
4. Разработка комплекса основных и дополнительных услуг
5. Специфика розничных сетей, определяемая форматом торговых точек
6. Определение целевого рынка и концепции деятельности РЛЦ
7. Анализ конкурентной среды [4, с. 692].

При учете всех вышеперечисленных факторов РЛЦ должны осуществлять эффективный

контроль за действиями поставщиков, обеспечивать бесперебойность поставок продукции. Одно из важных особенностей ЛЦ является сотрудничество с производителями без посредников и дистрибьюторов, что позволяет снизить себестоимость продукции и реализовать ее по крупным оптовым скидкам. Кроме того, пользование услугами РЛЦ позволит торговым организациям сократить площади складских помещений и увеличить площади торгового зала, вместе с этим уменьшится доля затрат на оплату труда работникам за счет сокращения персонала.

Таким образом, строительство и функционирование системы РЛЦ – необходимое условие экономического развития как на уровне региона, так и всего государства в целом.

Список литературы:

1. Болдышев Э.И. Перспективы развития логистических центров в современной России / Э.И. Болдышев // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. – 2010. – № 1. – С. 69–71. – Режим доступа: <http://elibrary.ru/download/25640084.pdf> (дата обращения 15.06.16 г.).
2. Калентеев С.В. Основные барьеры развития логистических центров в регионах России / С.В. Калентеев // Современные исследования социальных проблем (электронный научный журнал). – 2012. – № 1 (09). – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/osnovnye-bariery-razvitiya-logisticheskikh-tsentrov-v-regionah-rossii> (Дата обращения 15.06.16 г.).
3. Кривелева Ю.С., Белякова Е.В. Логистические центры России: современное состояние и перспективы развития / Ю.С. Кривелева, Е.В. Белякова // Логистические системы в глобальной экономике. – 2011. – № 1. – С. 297–303.
4. Старкова Н.О., Пономаренко Л.В., Рзун И.Г. Современные аспекты функционирования логистических торгово-распределительных центров / Н.О. Старкова, Л.В. Пономаренко, И.Г. Рзун // Экономика и предпринимательство. – 2015. – № 9-1 (62-1). – С. 691–696. – Режим доступа: <http://elibrary.ru/download/25640084.pdf> (дата обращения 15.06.16г.).