

Татарстан в системе формирования международных и межрегиональных транспортно-логистических центров



Хоменко В.В.

Доктор экономических наук, профессор,
Директор института гуманитарно-политических исследований
при Татарском государственном гуманитарно-педагогическом
университете

Панасюк М.В.

Доктор экономических наук, профессор,
Заместитель директора института гуманитарно-политических исследований
при Татарском государственном гуманитарно-педагогическом университете

Гибадуллин М.З.

Кандидат экономических наук, доцент, научный сотрудник
института гуманитарно-политических исследований
при Татарском государственном гуманитарно-педагогическом
университете



Хабибуллин А.С.

Инженер института гуманитарно-политических исследований
при Татарском государственном гуманитарно-педагогическом университете

В условиях глобализации мировой экономики и интенсификации международной торговли все возрастающее значение имеет развитие системы Международных транспортных коридоров (МТК), обеспечивающих быстрое перемещение и обслуживание растущего грузооборота между странами и регионами мира. Для России, отличающейся протяженностью пространственно-территориального размещения, создание динамично развивающейся, устойчиво функционирующей и сбалансированной национальной транспортной системы является необходимым условием ста-

билизации и подъема национальной экономики, формирования прочных межрегиональных кооперационных связей, обеспечивающих экономическую и политическую целостности страны. В «Основных направлениях социально-экономической политики Правительства Российской Федерации на долгосрочную перспективу» определяется место транспортной системы России как важнейшей составной части производственной инфраструктуры, а ее развитие – как одна из приоритетных задач государственной деятельности. В ФЦП “Модернизация транспортной

системы России (2002-2010 годы)” отмечается, что создание на территории страны сети МТК должно стать одной из важнейших задач стратегического развития России.

В отличие от ряда других стран, через которые также проходят международные транспортные коридоры, Россия занимает стратегическое транспортно-географическое положение, так как через ее территорию в меридианном и горизонтальном направлениях проходят не один, а несколько МТК (Паневропейский транспортный коридор № 2, Паневропейский транспортный коридор № 9, Транссиб и др.). Это позволяет сформировать на территории России Международные мультимодальные транспортно-логистические узлы, связывающие между собой обособленные Международные транспортные коридоры в единую Международную транспортно-логистическую сеть, что обеспечивает ускорение циркуляции грузопотоков на всем европейско-азиатском экономическом пространстве. Но, к сожалению, на сегодняшний день российский рынок логистических услуг развит недостаточно сильно, что существенно ограничивает возможности участия нашей страны в международных трансконтинентальных проектах.

При этом речь идет о решении не просто технической задачи по созданию сложных инженерных объектов. В социально-экономическом аспекте это означает, что должен быть поставлен вопрос о формировании нового, инновационного, по сути своей, сектора национальной экономики, оказывающего услуги по обслуживанию международных, трансконтинентальных грузопотоков.

Зарубежный и российский опыт убедительно свидетельствует о том, что обеспечить потребности современного бизнеса в адекватной системе сбыта и транспортировки грузов способны только специализированные *мультимодальные международные логистические центры* (ММЛЦ) и обслуживающие их крупные международные и региональные логистические компании.

Логистические центры – это рыночные предприятия, осуществляющие координацию складского и транспортного обслуживания и информационного обеспечения предприятий и

потребителей в целях создания благоприятных условий для ускорения обращения товарного капитала. В последние годы о настоятельной необходимости их создания в России говорят всё чаще. Возведение крупных логистических центров – перспективное направление приложения предпринимательского капитала и инвестиционных ресурсов бизнессообщества. Логистические центры, объединяя на одной платформе компании разных отраслей и транспортные коммуникации, устанавливают качественно новые стандарты в концепциях развития, дизайне и управлении грузопотоками.

В российских регионах сегодня идет активное освоение этого нового вида предпринимательской деятельности. На отечественном рынке логистических услуг уже действуют такие мощные международные логистические компании, как P&O Trans European, FM Logistic, Kuhne & Nagel, «Вельц», «Шенкер Россия», «ПанАльпина» и др. Наблюдается большой интерес к складской инфраструктуре России со стороны крупных международных логистических компаний, стимулируемый требованиями их международных клиентов.

По своей природе логистические центры имеют целый ряд преимуществ, которые существенно помогают им в борьбе с обычными предприятиями, являющимися их конкурентами. Основными из этих преимуществ, по нашему мнению, являются ниже перечисленные.

Наличие крупного информационно-аналитического центра. Конкуренты, как правило, не могут содержать такое дорогостоящее подразделение. В ЛЦ затраты на него из-за больших размеров предприятия всегда окупаются. Прежде всего, он позволяет перейти на современные методы управления центром с использованием одной из ERP-систем. Это является гарантией минимума потерянных сделок. Появляется большое число новых способов привлечения клиентов.

Поддержка Правительства России и администрации региона. Они заинтересованы в развитии региональной и общероссийской инфраструктуры, а ЛЦ является важным ее элементом. Кроме того, правительство во многих случаях является держателем крупного пакета акций. Он

образуется за счет продажи земли под центр за акции и за счет их прямой покупки.

Возможность использования любого вида транспорта и смешанных перевозок с перегрузками с одного вида транспорта на другой, что обеспечивает уменьшение издержек.

Большая номенклатура предоставляемых услуг. Она становится возможной из-за наличия информационно-аналитического центра и больших масштабов предприятия. Возможность получения широкого спектра услуг в одном месте и на высоком уровне очень привлекает деловых людей.

Большое количество оказываемых услуг каждого из видов. Оно позволяет снизить себестоимость каждой из услуг и за счет этого назначать более низкие тарифы.

Большие масштабы предприятия. Они позволяют уменьшить удельные затраты на вспомогательные службы и на управленческий персонал, а следовательно назначать более низкие тарифы.

Низкие тарифы на все виды оказываемых услуг. Они могут быть значительно более низкими, чем у потенциальных конкурентов.

Возможность применения различных скидок для постоянных или крупных клиентов.

Возможность организации широкомасштабных рекламных акций с привлечением большого числа контрагентов.

Наличие большого числа помещений, сдаваемых в аренду под офисы и под производство, которое обеспечивает привлечение большого числа потенциальных клиентов.

Наличие отдела прогнозирования, который будет обеспечивать ЛЦ стратегической коммерческой информацией. Она позволит своевременно выявлять и заполнять бизнес-ниши, получать сверхприбыли в начальный период, пока отсутствуют конкуренты.

Создание хорошо развитой инфраструктуры значительно увеличивает стоимость земель, примыкающих к территории ЛЦ. Данные земли можно тоже сдавать в аренду или продавать, если удастся их заранее зарезервировать для этих целей.

Хорошие бытовые условия для всех приезжающих и возможность самых широких контактов с различными представителями делово-

го мира будет постоянно привлекать большое число бизнесменов. Среди них будут и потенциальные клиенты.

Возможность квалифицированного проведения крупных международных конференций, совещаний и симпозиумов – научных, политических, деловых. Среди их участников появятся новые потенциальные клиенты. То есть речь идет об эффективной регулярной рекламной акции с минимальными затратами.

Неудивительно, что бизнескруги многих регионов активно лоббируют строительство на своей территории ММЛЦ. Целый ряд регионов РФ уже приступил к реализации у себя подобных проектов. Москва и Московская область, Самарская, Нижегородская, Свердловская области, Приморье – это лишь немногие субъекты Федерации, в административных границах которых возводятся или уже возведены логистические центры. В Республике Татарстан строительство Международного мультимодального логистического центра планируется в районе Свияжска.

Вполне резонно задаться вопросом: насколько целесообразно открытие Свияжского ММЛЦ и сможет ли он выдержать конкуренцию с аналогичными структурами в соседних субъектах Федерации, в частности, с Самарским и Нижегородским проектами?

Преимущество и существенное отличие СММЛЦ от аналогичных проектов в других субъектах Федерации определяется целым рядом объективных факторов.

Отметим, прежде всего, что Свияжский ММЛЦ обладает уникальным сочетанием природно-географических факторов, позволяющих использовать одновременно все виды транспорта: речной, автомобильный и железнодорожный.

Через зону прилегания СММЛЦ в северо-восточном и южном направлениях проходят две линии Горьковской железной дороги (рис.1).

Помимо Татарстана Горьковская железная дорога пролегает по территории еще 11 субъектов Федерации: Нижегородской, Владимирской, Кировской, Рязанской, Пермской, Свердловской областей, республик Мордовии, Марий Эл, Башкортостана, Чувашии, Удмуртии. Управление дорогами находится в Нижнем Новгороде. Ее

эксплуатационная длина превышает 5,7 тыс. км. В состав дороги входят 6 отделений: Муромское, Горьковское (Нижегородское), Кировское, Казанское, Ижевское, Владимирское. Дорога граничит с железными дорогами: Московской (ст. Петушки и Черусти), Свердловской (ст. Чепца, Дружинине), Северной (ст. Новки, Суоловка, Свеча), Куйбышевской (ст. Красный Узел, Цильна), что обеспечивает связь практически по всем ключевым направлениям. Дорога осуществляет транзитное, грузовое и пассажирское сообщение между центром страны, районами Поволжья, Приуралья и Сибири.

Основные узловые станции Горьковской железной дороги: в Республике Татарстан – Свияжск, Зелёный Дол, Юдино, Агрыз, а за ее пределами – Владимир, Новки, Ковров, Горький-Сортировочный, Котельнич, Киров, Лягасово, Муром, Арзамас, Красный Узел, Канаш, Армазь.

Общий объем грузооборота железных дорог Татарстана в 2006 г. составил более 25 млн. тонн, из которых на долю Горьковской ж.д. приходится около 1/3.

Кроме того, через территорию СММЛЦ проходит участок федеральной автодороги М-7, которая обслуживает перемещение грузов между Европейской Россией, Сибирью и Дальним Востоком. Магистральная федеральная автомобильная дорога М – 7 «Волга» на участке «Мос-

ква – Казань» имеет протяженность 815 км, проходя по территории Московской, Владимирской и Нижегородской областей, Чувашии и Татарстана.

Существенное значение для СММЛЦ будет иметь водный транспорт. Сюда планируется перевести грузовой сегмент Казанского речного порта.

Казанский речной порт – крупнейший в Волжском бассейне. Здесь осуществляется перегрузка грузов, следующих как в прямом водном, так и в смешанном железнодорожно-водном сообщении. Порт расположен на левом берегу р. Волги в черте г. Казани. Деятельность порта распространяется вверх по Волге на 57 км, вниз на 123 км и по р. Каме вверх на 340 км.

Исследования, проведенные коллективом ученых в НИИ «ИРСЭПИ при ТГГПУ», показывают, что СММЛЦ имеет обширную пространственную зону (ареал) транспортно-логистической деятельности. Под *пространственной зоной (ареалом) транспортно-логистической деятельности* нами понимаются территории (регионы), обеспечивающие наибольший объем формирования грузовой базы ММЛЦ. Как показано на рисунке, зона СММЛЦ имеет растянутость в направлении Северо-Запад – Юго-Восток и включает в себя практически весь Поволжско-Уральский регион с выходом на Москву и Санкт-Петербург. В группу приори-

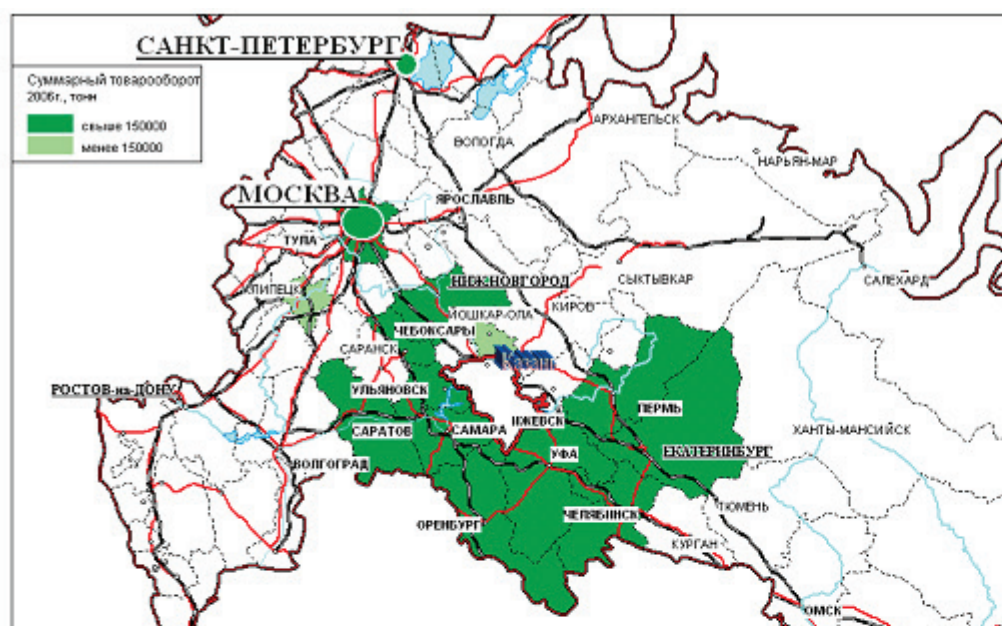


Рис. 1. Товарооборот Республики Татарстан с регионами Российской Федерации по товарам, являющимся профильными для Свияжского ММЛЦ

тетных регионов СММЛЦ входят (в порядке убывания удельного веса в товарообороте): Ульяновская, Челябинская области, Республика Башкортостан, Свердловская и Саратовская области, Республика Мордовия, Москва, Пермский край, Нижегородская и Московская, Оренбургская и Самарская области, Санкт-Петербург, Республика Марий Эл, Липецкая область.

Ареал приоритетных регионов, составляющий перспективное пространство деятельности Свияжского ММЛЦ, имеет большую площадь и протяженность со средним радиусом около 800–1000 км.

Здесь важно обратить внимание на тот факт, что в пространственную зону (ареал) транспортно-логистической деятельности СММЛЦ входят все те субъекты Федерации, в которых ведется или планируется строительство международных мультимодальных логистических центров. Данное обстоятельство не является случайным. СММЛЦ попадает в зону пересечения Международных транспортных коридоров «Север – Юг» и «Транссиб».

С точки зрения естественных факторов конкурентоспособности Самарская область, Нижегородская область и Республика Татарстан находятся в примерно одинаковом положении. Все они находятся на большой судоходной реке Волге, являющейся артерией, соединяющей весь Поволжский регион. Тот момент, что один из городов-миллионеров находится ниже по течению, не имеет существенного значения. Даже то, что выше по течению, в районе Гордца, есть ограничения на судоходство крупных судов, не является непреодолимым препятствием на пути товародвижения.

И все же Республика Татарстан и город Свияжск, в районе которого планируется строительство ЛЦ, имеют небольшие преимущества. Свияжск находится ближе всех к устью Камы, т.е. все предприятия обширного Камского региона будут иметь более короткую протяженность водных путей до ЛЦ. Кроме того, около Свияжска начинается железнодорожный путь в Республику Марий-Эл и на юг Кировской области (Яранск). Для них это единственная связь с железнодорожной сетью России.

Важным конкурентным преимуществом является географическое расположение, спо-

собствующее вхождению в «веер» транспортных коридоров. Здесь важное значение имеют хозяйственные связи между регионами, между странами, между крупными предприятиями.

Однако самое главное преимущество заключается в том, что Свияжск находится ближе всех к перекрестку всех дорог и международных транспортных коридоров. В данном месте пересекаются МТК «Запад – Восток», выходящий на транссибирскую магистраль; «Север – Юг», «Балтика – Китай», проходящий через Республику Татарстан и Оренбургскую область на Казахстан и далее на Западный Китай. И, наконец, именно здесь пересекаются две главные водные артерии европейской части России Волга и Кама. Эти реки позволяют обеспечить грузоперевозки из Западного Казахстана, Туркмении, Ирана, Нижнего и Среднего Поволжья, Пермского края и Ростовской области. Такое редкое сочетание перекрещивания нескольких транспортных коридоров, а также водных путей дает неоспоримое географическое преимущество Свияжскому ММЛЦ по сравнению с аналогичными крупными логистическими центрами Самарской, Нижегородской и Свердловской областей.

Особенность этого фактора в том, что он является векторной величиной. Нижегородская область имеет возможность включиться в МТК Запад – Восток, Самарская область – в МТК Запад – Восток и Север – Юг. И только Татарстан, конкретно Свияжский ММЛЦ, может одновременно использовать три МТК: Север – Юг, Балтика – Китай, Запад – Восток.

Причем использование данного преимущества первым позволяет захватить большую долю рынка «по праву первого», вошедшего в данный рынок. Это важнейшее преимущество будет зависеть только от фактора времени.

Протяженность судоходных путей в пределах каждого региона, с позиции преимущества водного транспорта, отличается для данных регионов незначительно: Самарская область – 719 км, Нижегородская область – 1039 км, Республика Татарстан – 885 км.

Численность населения играет важную роль в социально-экономическом положении любого региона. Данная характеристика тоже сопоставима по регионам: Самарская область – 3201,3 тыс. чел., Нижегородская область

– 3445,3 тыс. чел., Республика Татарстан – 3768,5 тыс. чел.

С позиции инфраструктурных факторов требуется выделить протяженность автомобильных и железных дорог, объем складских площадей, в первую очередь классов А и В.

Протяженность автомобильных дорог различается существенно: Самарская область – 8253 км, Нижегородская область – 15700 км, Республика Татарстан – 17136 км.

Таким образом, Республика Татарстан имеет по этому показателю явное преимущество (в 2 раза) и Нижегородская область (на 90 %) по сравнению с Самарской областью.

Имеет смысл отметить долю дорог с твердым покрытием: Самарская область – 90% (7428 км), Нижегородская область – 95% (14915 км), Республика Татарстан – 66,7% (11430 км).

Как видно из приведенных данных, этот показатель не в пользу РТ. Поэтому одновременно со строительством ЛЦ потребуются строительство дорог с твердым покрытием.

Протяженность железных дорог: Самарская область – 1389 км, Нижегородская область – 1234 км, Республика Татарстан – 990 км.

Здесь мы видим преимущество на стороне Самарской области (на 40%) и Нижегородской области (на 25%) по сравнению с Татарстаном.

На конкурентоспособность логистического центра влияет наличие и потребности в складских площадях. Данные по объему складских площадей класса А и В следующие: Самарская область – 270000 кв.м, Нижегородская область – 200000 кв.м, Республика Татарстан – 70000 кв.м.

Существенно заметен разрыв в наличии площадей. Это преимущество Самарской области (почти в 4 раза), Нижегородской области (почти в 3 раза) по сравнению с Татарстаном. Класс А в Нижегородской области составляет всего 5 %, но в РТ такого класса площадей вообще нет (по Самарской области нет данных.) Таким образом, здесь заметное преимущество на стороне Нижнего Новгорода.

Наибольшее значение имеет не общая площадь складских помещений определенного типа, а отдельные характеристики. Например, площадь в квадратных метрах, приходящаяся на 1000 тонн перевозимого груза. Эта характеристика будет равна: Самарская область – 1,059

кв.м, Нижегородская область – 2,778 кв.м, Республика Татарстан – 0,292 кв.м.

Дефицит складских площадей оценивается следующим образом: по Нижегородской области – 300-400 тыс.кв.м, причем более 270 тыс. кв.м уже планируется построить; по Самарской области дефицит составляет 60-80 тыс.кв.м; по Республике Татарстан планируется срочно восполнить дефицит постройкой мегацентра на 230 тыс.кв.м. Ежемесячная арендная плата во всех трех регионах колеблется от 100 до 350 рублей за 1 кв.м.

К **экономическим** факторам конкурентоспособности крупных ЛЦ следует отнести развитие различных отраслей как источника потребностей в перемещении грузов. И здесь важно отметить то, что если развитие промышленности и оптовой торговли отличается в названных регионах, но является сравнимым, то сельское хозяйство РТ имеет значительное преимущество перед двумя другими регионами.

Производственные факторы в первую очередь могут быть охарактеризованы показателями, оценивающими мощность различных видов транспорта, то есть объем и грузооборот перевозок, объем контейнерных перевозок как наиболее важной разновидности грузовых перевозок.

Для оценки конкурентного состояния важное значение играет состояние проектных разработок. Проект Самарского терминального консолидирующего центра включает 5 объектов:

- мультимодальный логистический контейнерный терминал в Сызрани;
- мультимодальный логистический контейнерный терминал в Тольятти;
- терминально-складские комплексы в пригородах Самары;
- информационно-аналитический центр в Самаре.

Однако в настоящий момент проектные работы не интенсифицируются, поскольку происходит поиск нового разработчика проекта.

В логистической структуре Нижегородской области предусматривается выполнение нескольких проектов:

- терминально-логистический центр «Доскино», который входит в программу ОАО «РЖД» по созданию терминальных центров;

- мультимодальный логистический терминал в аэропорту;
- терминально-складской комплекс в «Большом Казино»;
- мультимодальный терминально-складской комплекс и индустриально-логистический парк в Кстово.

В Татарстане проектные разработки, связанные со Свияжским ММЛЦ (в форме межрегионального поволжского логистического центра), возобновились. Кроме того, строятся: логистический терминал «Национальной ин-тендантской компанией»; логистический терминал «Q-Парк Казань»; логистический парк «Биек Тау».

Недостатком выполнения этих работ является отсутствие достаточно развитого комплексного подхода, охватывающего деятельность по проектированию и строительству логистичес-

ких центров с позиции единой схемы территориального развития.

Сводный анализ сильных и слабых сторон логистической деятельности РТ представлен ниже в виде таблицы SWOT-анализа.

Как видно из представленных рисунков, следует ожидать расширения сферы деятельности Свияжского ЛММЦ в южном (на территорию Ульяновской области) и северо-восточном направлениях (на территорию Республик Марий Эл, Чувашии, Удмуртии, и Кировской области).

Основные виды деятельности СММЛЦ показаны на рис. 4.

В соответствии с разрабатываемым проектом строительства СММЛЦ планируется, что его ядро составят шесть водно-железнодорожно-автомобильных контейнерных терминально-складских комплексов, предназначенных

Табл. 1.

SWOT-анализ транспортно-логистической системы РТ

Основные факторы	Сильные стороны	Слабые стороны
Инфраструктура. Дорожная сеть. Объем складских площадей	Республика Татарстан имеет большую протяженность автомобильных дорог по сравнению с другими регионами.	Наиболее уязвимым местом республики является дефицит складских площадей. Удельное соотношение между объемом складской площади и объемом перевозок показывает, что по этому показателю Татарстан значительно уступает другим регионам, в частности, Нижегородской и Самарской областям
Производственные факторы	Объем выполняемой грузовой работы всех видов транспорта в Татарстане значителен, превышает показатели Нижегородской области, сравним с Самарской области.	Слабое развитие контейнерных перевозок. Рост контейнеризации тормозится многими факторами: недостатком погрузочно-разгрузочных средств, нехваткой парка контейнеров и фитинговых платформ.
Географическое положение	У Татарстана уникальное положение. Дело не только в том, что Казань находится на Волге. Таким же преимуществом обладают многие города. В том числе Самара и Нижний Новгород. В Татарстане соединятся многие другие большие реки: Кама, Вятка, Белая. Это расширяет возможности судоходства. Еще более важным обстоятельством является соотношение МТК и расположение Свияжска. Данный центр находится на пересечении МТК «Запад-Восток», «Север-Юг», «Балтика - Китай». Конкурентные регионы имеют недостатки. Например, к Нижнему Новгороду не подходит МТК «Север-Юг», а к Самарской области - МТК «Балтика - Китай».	Возможностями использования МТК«Запад-Восток», «Север-Юг» обладают и конкурентные регионы.
Демография	Демографические характеристики в республике лучше. Численность населения Татарстана больше чем у Самарской области на 18 %.	

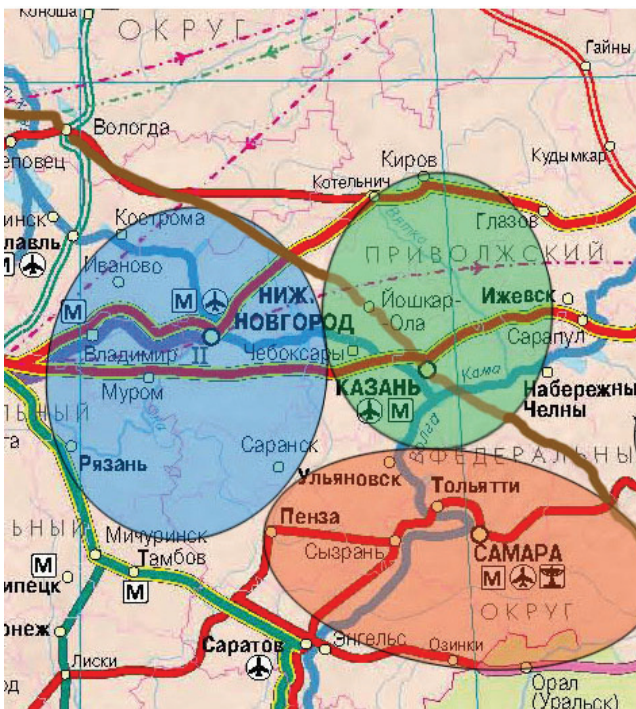


Рис. 2. Зоны конкурентного влияния логистических центров Поволжья в 2010 г.

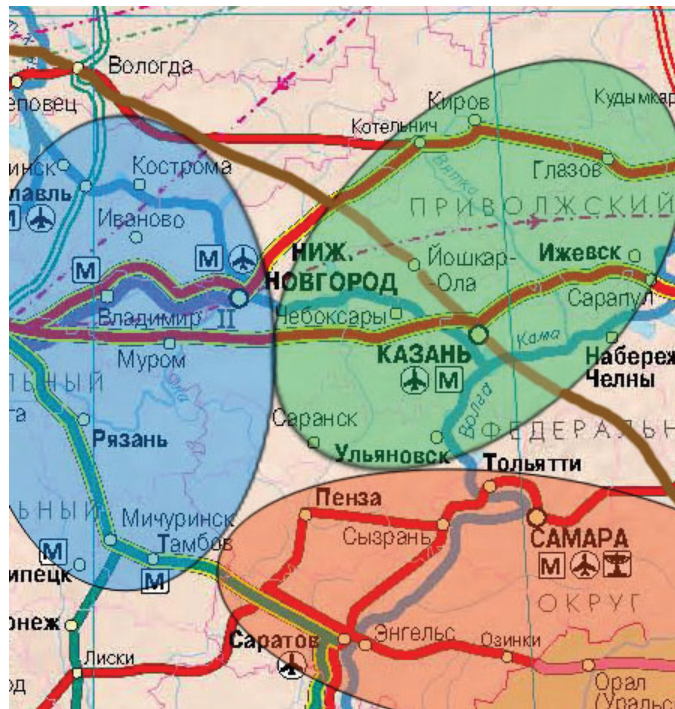


Рис. 3. Зоны конкурентного влияния логистических центров Поволжья в 2020 г.

для переработки и хранения различных видов грузов (накатных, навалочных, крупногабаритных, пакетированных, наливных). Кроме того, предусматривается строительство таможенно-терминально-складского комплекса.

В состав комплексов войдут, помимо помещений для хранения и переработки грузов, ком-

плексы по ремонту и обслуживанию техники, комплексы по ремонту и обслуживанию контейнеров, поддонов и других видов грузовой тары; стоянки, заправки, сервисно-технические и транспортно-парковочные блоки.

Свияжский ММЛЦ относится к числу крупных инвестиционных проектов, требующих

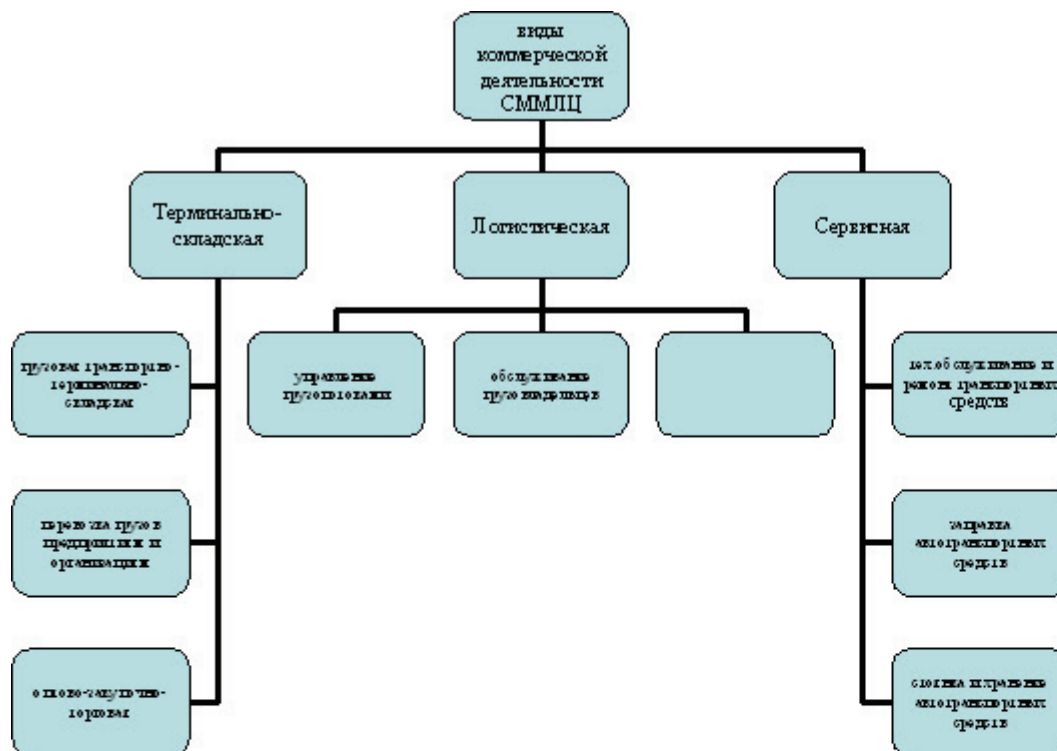


Рис.4. Основные виды коммерческой деятельности СММЛЦ.

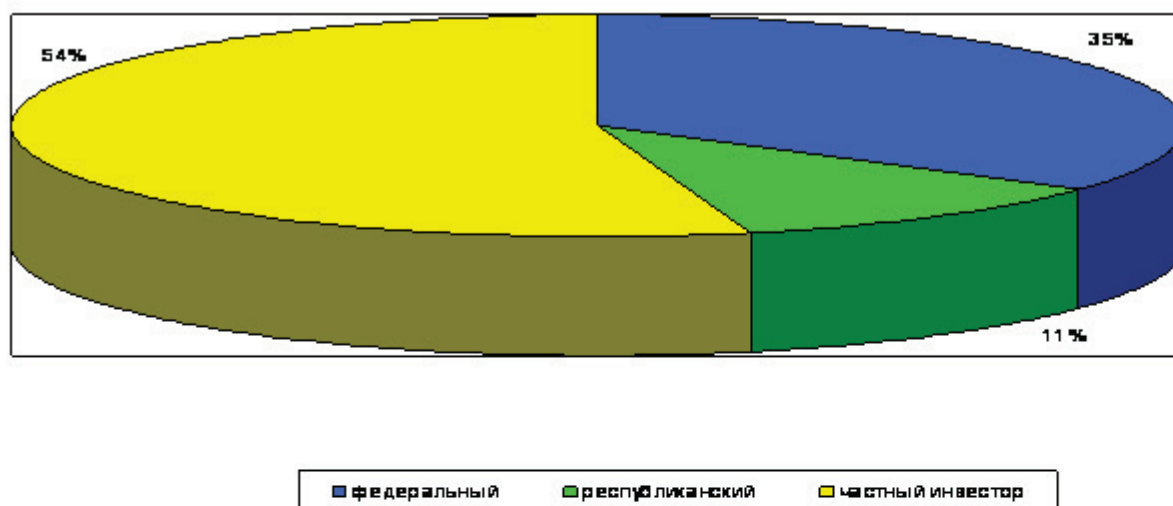


Рис.5. Распределение инвестиций по источникам средств в строительство СММЛЦ

масштабных денежных вливаний. Поэтому один из важнейших вопросов, которые неминуемо возникает перед разработчиками и организаторами – поиск оптимальных схем и источников финансирования такого проекта. Под финансированием понимают процесс выделения средств на капитальные вложения. При определении способов инвестирования и объемов средств, необходимых для реализации данного проекта, предпочтение отдано схеме Государственное частное партнерство (ГЧП). В соответствии с этой моделью источниками средств для строительства СММЛЦ станут федеральный и республиканский бюджеты, а также средства частных инвесторов. Общая сумма инвестиций должна составить более 12 млрд руб. Распределение этой суммы по источникам инвестиций показана на рис 5. Как видно, на-

ибольший объем инвестиций ожидается от частных инвесторов.

Основные расчетные показатели работы СММЛЦ приведены в таблице 2. Из таблицы следует, что в структуре совокупных доходов будет происходить абсолютное и относительное увеличение доходов от логистической деятельности.

Таким образом, открытие Свияжского ММЛЦ – один из важнейших шагов по обеспечению конкурентоспособности Республики Татарстан, позволяющий ей перейти от «сырьевой экономики» к «экономике инновационного типа», где резко возрастает значимость инфраструктурной компоненты в развитии регионов и страны в целом. Этот проект в совокупности с проектами развития международных транспортных коридоров, включая проект нового автомобильного коридора «Балтика-Китай», создает уникальную основу для интеграции не только Татарстана, но и России в целом в систему сложившихся и новых международных товарных рынков, получения природно-географической и транспортной ренты, обеспечения неоспоримого преимущества российского территориального пространства в системе складывающейся новой схемы международного разделения и кооперации труда.

Таблица 2
Основные показатели СММЛЦ, тыс. руб.

Доход общий	2013 год	2015 год	2020 год
Грузооборот	2 158 696	3 797 271	3 735 066
прибыль - 13 %	280 631	493 645	485 559
логистика	2 340 761	4 532 973	5 146 015
прибыль 13 %	304 299	589 286	668 982
налоги (увеличение)	347 031	344 212	308650
Итого	931 960	1 427 144	1 463 191