

Эффективность создания логистического центра в Калининградской области  
*Николаева Н.К., Михайлова Н.А.*

Одним из приоритетов развития города и региона в целом является совместимость логистической среды региона (транспортной, телекоммуникационной, терминальной, таможенной) со странами ЕС. Европейский Союз напрямую заинтересован в российских рынках, создании конкурентоспособных условий для западных товаропроизводителей, транспортных, экспедиторских, телекоммуникационных и других компаний, что формулируется в целевых установках международных проектов и программ, в которых участвует Россия.

Для Калининграда формирование и развитие макрологистических торговых, транспортных и информационных систем имеет первостепенное значение, так как позволит ускорить интеграцию региона в европейское экономическое и информационное пространство. Уже имеется определенный положительный опыт в этом направлении. В частности Калининград и другие города региона активно участвуют в международных проектах TEDIM, UNCTAD, TACIS по созданию региональных транспортно - логистических и телекоммуникационных систем, сети логистических центров в торговле и на транспорте. Разработан и внедряется ряд региональных программ и проектов, элементами которых являются макрологистические системы (федеральные программы: «Возрождение торгового флота», «Дороги России», «Терминал», «Российская сеть региональных информационно-аналитических центров» и др.).

Эффективное обслуживание потребителей, управление и координация работы многочисленных транспортных, торговых экспедиторских, грузоперерабатывающих предприятий, фирм-производителей и поставщиков продукции в Калининграде и регионе в целом невозможны без создания региональной макрологистической системы, ядром которой должен стать комплекс логистических центров. Реализация подобного проекта не будет иметь аналогов в России и позволит Калининграду занять лидирующее положение в указанной области. Координирующий и интегрирующий потенциал этой системы должен базироваться на структурах исполнительной власти Калининграда и быть направлен на решение социально - экономических задач развития города, повышение эффективности обслуживания потребителей за счет высокого качества транспортно-логистических услуг, приближения их к мировым стандартам, внедрения современных логистических технологий управления региональными материальными и сопутствующими им информационными и финансовыми потоками.

Экономико-географические и политические условия Калининграда способствуют комплексному развитию всех видов транспорта, торговой, складской, таможенной и терминальной инфраструктуры. Становится очевидной необходимость создания транспортной макрологистической системы региона, которая должна включать в качестве подсистем все виды транспорта, транспортные узлы, терминальные комплексы, грузоперерабатывающие предприятия, таможни и т.д., объединенные единой телекоммуникационной системой, для эффективного решения возложенных на нее задач в интересах Калининграда, региона, страны и международного сообщества.

Северо-Западный регион является единственным регионом России, который имеет общую границу с Европейским Союзом. Потеря важных портов на Балтийском и Черном морях выдвигает требование увеличения грузооборота только через российские балтийские порты не менее чем в 10 раз. Сложности перевозок через

наших западных соседей приводят к возрастанию напряженности транспортных потоков через скандинавские страны, Прибалтику, Польшу, Германию.

Своеобразие и особенности развития и размещения производительных сил Калининградской области в значительной мере определяются уникальностью её геополитического положения, во многом обуславливающего её функции в общероссийском территориальном разделении труда в современный период и в ближайшей перспективе.

Калининградская область, являясь неотъемлемой частью России, занимает окраинное приграничное положение по отношению к Западной Европе, и находясь после вступления Польши и Прибалтики территориально в НАТО, при этом, не обладая территориальной целостностью с Российской Федерацией. Потеря Россией портов прибалтийских государств, выдвигает порт Калининграда на второе по значению в бассейне место после Санкт – Петербурга.

Преимущества географического положения заключается в благоприятных условиях плавания – круглогодичная навигация без использования ледоколов; близость к портам Польши, Германии, Дании, Швеции; а также наличию мощной двухпутной железной дороги, выходящей на через Вильнюс на Минск и далее в центральные регионы России и развитую сеть автомобильных дорог имеющих выходы в страны Балтии и Польши.

На сегодняшний день Литва, через которую проходят все сухопутные транспортные пути на территорию России, довольно часто вводит новые порядки транзита, повышая тем самым себестоимость перевозки всех видов грузов и пассажиров. Воздушный транспорт так же находится под влиянием правил транзита через воздушное пространство, значит в создавшейся ситуации только водный транспорт свободен от новых условий наших соседей.

Транспортно – географическое положение Калининградской области, являющейся западной оконечностью России и СНГ, обладающей крупным межрегиональным и международным транспортным узлом с многократными транзитными функциями. В ряде случаев необычность последствий особенностей её геополитического положения, обуславливает необходимость нестандартных подходов к решению экономических и транспортных вопросов.

Учитывая состояние промышленного потенциала, экспортные возможности, перспективы развития, возможности привлечения частного и иностранного капитала можно ожидать ускоренного развития транспортно – складского и портового комплексов. Достигнутый уровень развития транспортной системы области, включающий железнодорожный, автомобильный, морской, речной и воздушный транспорт, является при условии поддержки и его развития, надёжным гарантом успешного обеспечения транспортного обслуживания народного хозяйства.

Внедрение мультимодальных перевозок и логистики рассматривается как действенный инструмент для снижения затрат. В этом контексте была проанализирована экономия расходов, возникающая в результате сокращения транзитного времени или времени выполнения заказа, от обработки заявки до доставки груза. Реальные примеры демонстрируют, что время выполнения заказа при более совершенной логистической схеме сокращается со 110 до 50 дней, т.е. более чем на 50%. Существенно снижаются и расходы.

При текущей процентной ставке по глобальному торговому объёму импорта развивающихся стран, равному 1,6 триллиона USD, потенциальная экономия за счет сокращения процентных выплат может составить миллиарды долларов.

Развитие перевозок в Калининградской области позволит реализовать значительное количество транспортных мощностей региона: увеличится применение

перспективных перевозочных технологий, расширится доступ к малоосвоенным рынкам транспортных услуг.

Недостатки транспортного логистического сервиса в Калининградской области:

– снижение спроса на транспортные, складские и другие сопутствующие логистические услуги из-за уменьшения объемов перевозок, высокого уровня тарифов, усиления конкуренции с иностранными перевозчиками;

– отсутствие маркетинговых стратегий функционирования транспортного комплекса;

– низкое качество логистического сервиса, не отвечающего европейским и мировым стандартам;

– низкий уровень развития производственно-технической базы, инфраструктуры сервиса, информационных систем поддержки транспортно - логистического процесса;

– отсутствие единой инновационной и инвестиционной политики;

– сложность и несовершенство действующих систем документооборота и таможенных процедур оформления грузов;

– низкий уровень взаимодействия и информационной связи между участниками перевозочного процесса, терминалами, складами, таможенными, другими предприятиями и потребителями их услуг;

– значительная разобщенность интересов партнеров по транспортно - логистическому сервису;

– отсутствие единой нормативно-правовой базы;

– отсутствие современных логистических технологий транспортно-экспедиционной деятельности.

При осуществлении транспортного процесса необходимо выполнять «принцип 3 минимумов»:

- min издержки;
- min время доставки;
- min риск.

Грузовладельцу чаще не важно сколько разных фирм будет заниматься доставкой его товара и оформлением документов при перевозке, и какие возникают трудности по всей логистической цепочке. Эти задачи решаются с помощью транспортной логистики.

Исторически сложилось так, что наиболее традиционные «дальние доставки» всегда были связаны с морем и поэтому «точки риска», где риск переходил от продавца к покупателю, находились в месте перевалки груза: или с наземного на морской, или с морского на наземный. В настоящее время редко можно встретить чистую доставку только морем, поэтому сместились акценты в стандартных условиях перевозки и применяются сейчас более широкие условия для оформления рисков.

Таким образом транспортная логистика является одним из наиболее важных направлений. Применяя новейшие разработки логистической науки, необходимо четко понимать, что, организуя одну транспортную цепочку, мы одновременно создаем несколько потоков: транспортный, грузовой, финансовый, информационный и т.д., которые должны обеспечить достижение стратегической цели и предложить тактические шаги ее достижения.