

Логистические коридоры на базе кластеров



Дмитрий УШАКОВ

Dmitry V. USHAKOV

Logistics Corridors on the Basis of Clusters

(текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 171)

В период экономической нестабильности производители товаров еще больше хотят быть уверенными в продажах своей продукции на удаленных от центра и не всегда контролируемых рынках сбыта. Повышается значимость транспортной оставляющей и роль транспортно-экспедиторских компаний на протяжении всех звеньев цепи поставок. В такой ситуации формирование логистических коридоров, обеспечивающих устойчивое транспортное сообщение между региональными кластерами, может стать эффективным инструментом создания благоприятных условий для стабилизации и увеличения товарооборота.

Ключевые слова: регион, рынки сбыта, цепи поставок, кластер, логистический коридор, товаропоток, логистический оператор, система логистических кластеров.

Ушаков Дмитрий Васильевич – кандидат экономических наук, заместитель директора по интермодальным перевозкам ООО «Транспортно-экспедиторский Альянс Восток-Запад», Москва, Россия.

Одним из предназначений логистических кластеров является обеспечение системной устойчивости товарных потоков, исключение задержек товародвижения и минимизация потерь по ходу перемещения грузов через транспортную инфраструктуру. На выходе из логистического кластера товаропотоки могут распыляться на множество направлений, причем протяженностью и в несколько тысяч километров, и в несколько десятков километров. Часть из них завершает свой жизненный цикл либо на рынках сбыта, либо на производствах по переработке в другие виды товаров. Однако оставшаяся часть продолжает свое движение, подвергаясь обработке в транспортных узлах, на железнодорожных станциях, в портах, на терминалах или в логистических кластерах.

Влияние логистических кластеров на интенсивность товаропотоков в процессе их движения от мест зарождения до рынков сбыта отражено на рис. 1 и 2.

Целесообразность в транспортной или транспортно-экспедиторской услуге возникает там, где, с одной стороны, в регионе отгрузки созданы благоприят-

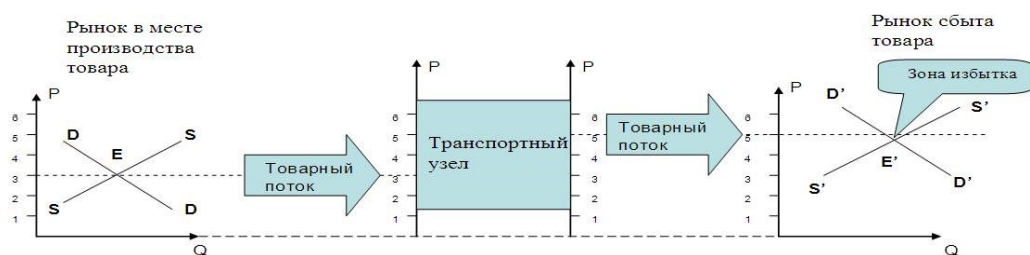


Рис. 1. Движение товаропотока с места производства товара через транспортный узел на рынок сбыта.

ные условия для производства товара, а с другой стороны, в регионе выгрузки существует устойчивый спрос на перевозимый товар. На рис. 1 показано движение товаропотока с места производства товара через транспортный узел на рынок сбыта. Пересечение графиков спроса DD и предложения SS дают точку E, характеризующую равновесную цену для этого товара в месте его производства, которая равна 3 условным единицам. Далее товарный поток, проходя обработку в транспортном узле, добавляет к своей цене еще 2 условных единицы и поступает в регион на рынок сбыта товара.

В данном случае приращение цены товара на 2 условные единицы включает не только стоимость обработки на терминале, в порту или на железнодорожной станции, но и непосредственно плату за перевозку груза, т. е. железнодорожный тариф, морской фрахт или стоимость перевозки автотранспортом. Обычно эту величину определяют как транспортную составляющую в цене товара. Новая цена в 5 условных единиц несколько превышает установившуюся

на шкале равновесия и попадает в зону избытка. Это означает, что компании-продавцу необходимо предпринимать дополнительные усилия, тратиться на рекламу, предоставление бонусов и скидок для клиентов, организацию послепродажного обслуживания и т. д. Словом, совокупная цена товара возрастает еще на некоторую величину.

При прохождении товарного потока через логистический кластер совокупные логистические издержки гораздо меньше, чем при прохождении через обычный транспортный узел, и товар поступает на рынок сбыта с более конкурентоспособной ценой.

На рис. 2 видно, что с новой снижающейся ценой товар попадает в зону дефицита, тем самым вызывая повышенный спрос. Увеличение спроса позволяет грузоотправителям в месте отгрузки товара наращивать объем производства и повышать интенсивность товарного потока. Не всегда, однако, удастся обеспечить тот объем отправок товаров, который требуется рынку в текущий момент, и только с помощью структур логистического кластера формируется устойчи-

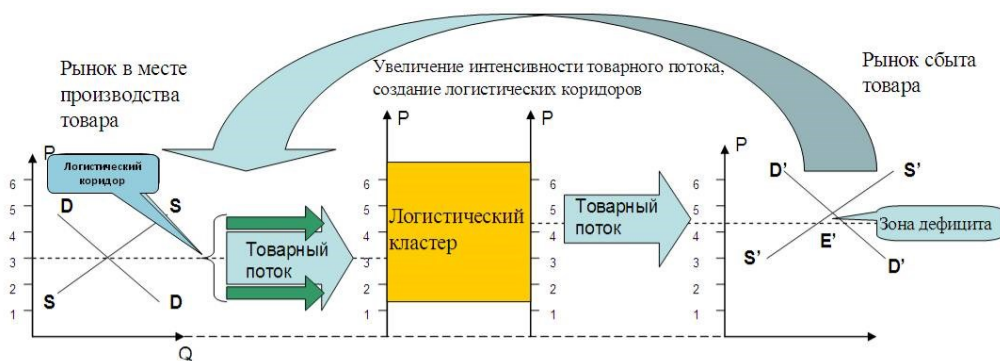


Рис. 2. Движение товаропотока с места производства товара через логистический кластер на рынок сбыта.

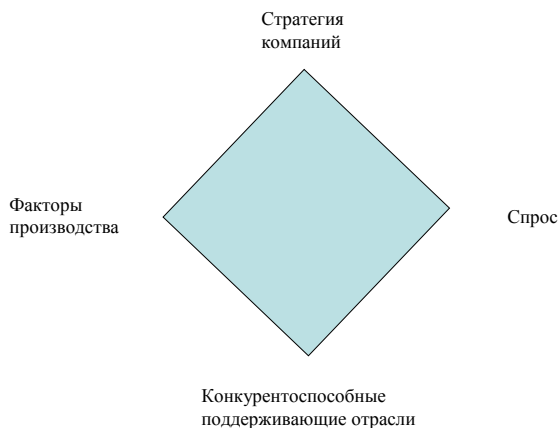


Рис. 3. Ромб Портера.

вый потенциал для интенсификации товарного потока, создаются логистические коридоры.

Под логистическими коридорами в данном контексте понимаются направления перемещения товарных потоков между транспортно-логистическими кластерами или между транспортно-логистическими и промышленными кластерами.

Формируя сеть логистических коридоров между соответствующим образом ориентированными логистическими кластерами, регион получает устойчивую экономическую систему, способную к реализации краткосрочных и среднесрочных программ. Предприятия, производящие товары в регионе, могут с уверенностью оценивать свой потенциал сбыта, имея гарантии предоставления

логистических услуг в процессе грузоперевозки.

Система логистических кластеров, соединенных между собой логистическими коридорами, становится каркасом устойчивости развития торгово-промышленного комплекса региона даже в период нестабильности конъюнктуры торговых и транспортных рынков, финансовых и административных систем. Товаропроизводители, закладывая в планы стратегического развития издержки на транспортные услуги при прохождении товаров по логистическим коридорам, существенно повышают конкурентоспособность, получают возможность в неблагоприятной для себя ситуации на рынках сбыта снижать цену товара, оставаясь в зоне прибыли.

Таблица 1

Аспекты деятельности кластера

Факторы производства	Земля и другие природные ресурсы
	Капитал
	Персонал
Спрос	Востребованность товаров и услуг
	Долгосрочность спроса
	Пути формирования спроса на внешних рынках
Стратегии предприятий	Стратегия на сотрудничество предприятий
	Конкурентные стратегии
	Анализ емкости и потенциала рынков
	Мотивация персонала
Конкурентоспособные поддерживающие отрасли	Обеспечение маркетингового подхода в отраслях
	Мониторинг предпочтений потребителей
	Конкурентоспособность на внешних рынках

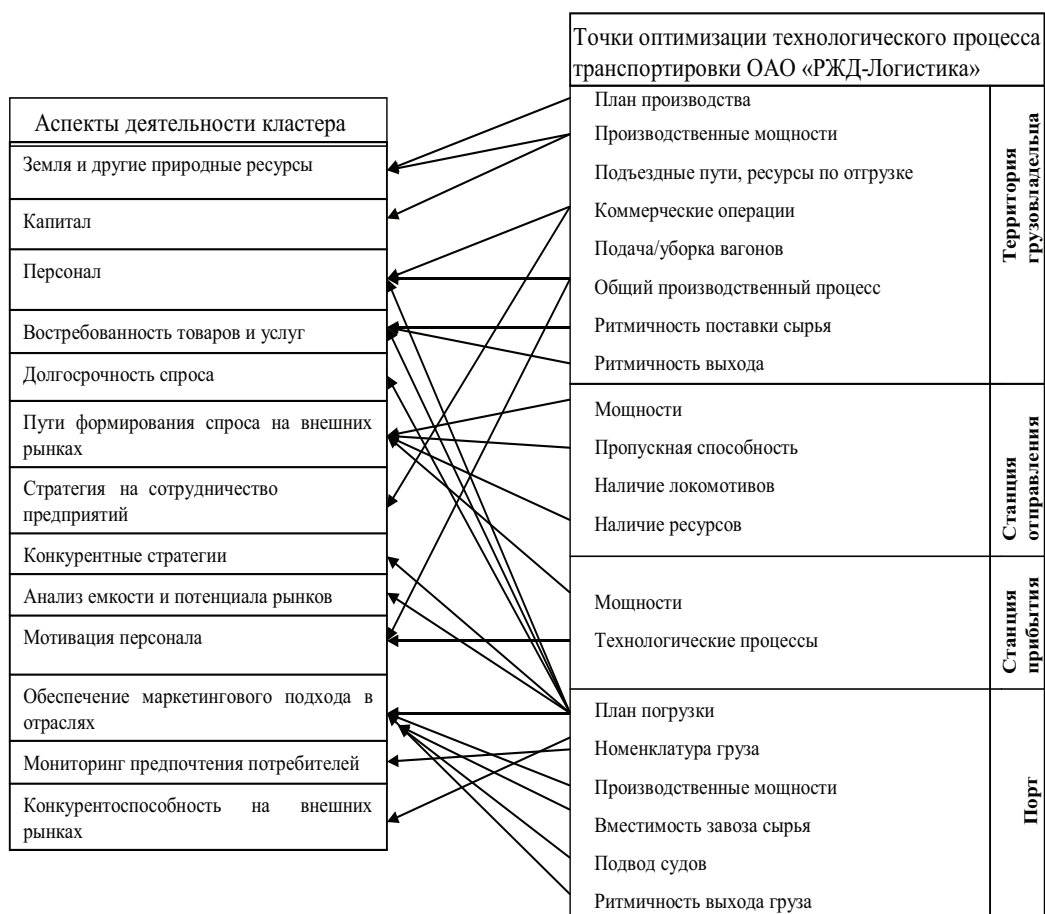


Рис. 4. Соотношение точек оптимизации процесса транспортировки ОАО «РЖД-Логистика» и аспектов деятельности кластера.

М. Портер определяет максимально благоприятные условия для создания и развития кластеров в виде вершин ромба (рис. 3).

Критерии оптимальности условий для функционирования кластеров можно выразить через формулу

$$K = \{F, D, S, B\},$$

где F – факторы производства: земля, капитал, персонал;

D – спрос, обеспечивающий устойчивый сбыт продукции и услуг, произведенных на предприятиях зоны кластера;

S – ориентация стратегий деятельности предприятий в кластере, с одной стороны, на взаимовыгодную кооперацию, а с другой – на создание конкуренции;

B – конкурентоспособные отрасли, предназначением которых является создание продукции в соответствии с потребительскими предпочтениями.

Весь комплекс аспектов, который, по мнению Портера, необходим для создания и развития кластеров, отображен в таблице 1.

Логистические коридоры могут формироваться несколькими путями, основными из которых являются классический или традиционный, а также тот, где роль создателя коридора берет на себя логистический оператор.

Традиционный (классический) путь заключается в том, что логистические коридоры формируются между уже развитыми и функционирующими кластерами. Закладывая благоприятные базовые условия для логистического сервиса в пунктах отгрузки и выгрузки товаров, органы управления кластеров во многом определяют успешность функционирования того или иного логистического коридора. Как правило, роль консолидатора усилий



по обеспечению эффективности движения товаропотока по такого рода коридору возложена на государственные структуры и отраслевые организации.

Формирование логистических коридоров логистическим оператором — это, по сути, процесс одновременного создания логистических коридоров и элементов инфраструктуры либо уже развивающегося кластера, либо транспортного узла — потенциального транспортно-логистического кластера. В этом случае уровень сервиса на всем протяжении пути от места отгрузки до места назначения товара может быть гораздо выше, а время реализации логистических операций — гораздо меньше. Логистический провайдер логистическую цепь поставок строит непосредственно под собственные нужды, исключая тем самым вариативные решения, которые возможны при создании логистических коридоров государственными, административными и аутсорсинговыми структурами.

В результате звенья логистических коридоров, а также соответствующие структурные элементы в кластерах (транспортных узлах), формируемые логистическим провайдером, полностью соответствуют всем аспектам концепции логистики 7R. Товаропоток, следующий по такому логистическому коридору:

- безусловно востребован, обладает необходимым качеством и уровнем интенсивности, перемещается с достаточной скоростью;

- имеет оптимальное время, правильное направление движения и заинтересованного покупателя в месте назначения;

- набирает максимальный эффект снижения издержек как в пунктах отправления и назначения, так и при перемещении товаров по логистическому коридору.

В качестве примера такой организации логистических коридоров можно привести опыт доставки угля из районов Сибири в порт Находка оператором «РЖД-Логистика».

Специалистами «РЖД-Логистика» были выявлены точки оптимизации технологических процессов при прохождении угля от территории грузовладельца до порта. Соотнося эти точки с аспектами функционирования кластера (см. рис. 4), неизбежно приходишь к выводу, что подавляющее их большинство определяется эффективностью деятельности именно логистов. И этот момент отражает исключительную важность таких аспектов и критериев оптимальности кластера, как персонал и его мотивация. То есть, говоря иначе, успешность реализации проектов с одновременным формированием логистических коридоров и структур транспортно-логистических кластеров возможна лишь при высоком уровне мотивированности профессионалов, способных оперировать всем комплексом процессов товародвижения от пункта отправления до пункта назначения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Дыбская В. В., Зайцев Е. И., Сергеев В. И., Стерлигова А. Н. Логистика: интеграция и оптимизация логистических бизнес-процессов в цепях поставок: Учебник. — М.: Эксмо, 2008. — 944 с.
2. Евтодиева Т. Е. Логистические кластеры: сущность и виды // Экономические науки. — 2011. — № 4. — С. 78–81.
3. Елисеев С. Ю., Волкова И. Е. Грузовые терминалы: новый подход // РЖД-партнер. — 2015. — № 13–14. — С. 40–43.
4. Кириллова А. Г. Оптимальный выбор расположения терминала как логистического центра при организации контейнерных и контейнерных перевозок // Транспорт: наука, техника, управление. — 2010. — № 10. — С. 22–25.
5. Кириллова А. Г. Перспективы Транссибирской магистрали на основе логистических контейнерных центров // Транспорт: наука, техника, управление. — 2009. — № 1. — С. 20–22.
6. Лапидус Б. М. Вместе мы сильнее // Гудок. — 2010. — 22 сентября.
7. Лобанов Н. Новый шелковый путь // Российская газета. — 2010. — 27 апреля.
8. Миротин Л. Б. Основы логистики: Учебник. — М.: Академия, 2014. — 192 с.
9. Портер М. Конкуренция: Пер. с англ. — М.: Вильямс, 2005. — 608 с.
10. Porter, M. E. The Competitive Advantage of Nations with a new introduction, New York: Free Press, 1998, 896 p.

Координаты автора: **Ушаков Д. В.** — ushakov@refperevozki.ru.

Статья поступила в редакцию 17.03.2015, актуализирована 30.07.2015, принята к публикации 21.09.2015.

Статья подготовлена на основе материалов, представленных авторами на Международной научно-практической конференции «Международная логистика: наука, практика, образование», состоявшейся 3 марта 2015 года в Институте управления и информационных технологий Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ).