

ИНОРЕГИОНАЛЬНЫЕ ПОТОКИ: ИХ МЕСТО И РОЛЬ В МЕЗОЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЕ

© 2010 Е.Р. Храмцова, А.В. Гордеева*

Ключевые слова: логистика, товаропотоки, инорегиональные потоки, мезологистическая система, регион, товарооборот, межрегиональные потоки, внешнеторговые потоки.

Исследуется развитие логистики на мезоуровне, формулируются цели и задачи региональных мезологистических систем, выделяются две составляющие их части: совокупности инорегиональных и внутрирегиональных товаропотоков. Определено значение инорегиональных потоков в мезосистемах. Анализируются межрегиональные и внешнеторговые товаропотоки Самарской области.

Многообразие масштабов, сфер и направлений изучения и применения логистики приводит к неоднозначности множества существующих ее определений. Многоуровневый характер логистики очень четко отражен В.И. Сергеевым в монографии “Менеджмент в бизнес-логистике”: “Логистика - это наука об управлении и оптимизации материальных потоков, потоков услуг и связанных с ними информационных и финансовых потоков в определенной микро-, мезо- или макроэкономической системе для достижения поставленных перед ней целей”¹.

Той же позиции придерживается А.Л. Носов, утверждающий, что “целями формирования логистических систем могут являться:

- 1) оптимизация потоков на уровне предприятия или корпорации;
- 2) оптимизация потоков на уровне территории или региона;
- 3) оптимизация потоков на уровне государства;
- 4) глобализация процессов товародвижения, решение вопросов взаимодействия потоков на мировом уровне”².

Понятие “мезологистика” занимает срединное место между двумя полярными уровнями логистики - микро и макро. В силу этого ее характеристики двойственны. Мезологистике может соответствовать как логистическая система группы предприятий, так и логистика территориального образования (региона, или группы регионов), как территориальная, пространственная система.

Таким образом, логистика на мезоуровне развивается в двух принципиально различных направлениях: логистика группы предприятий, объединяемых по функционально-технологическим признакам (корпоративная логистика) и логистика территории, в которой организатором и ведущим участником логистической деятельности выступает территориальное образование.

Первое уже достаточно обосновано теоретически и реализовано на практике. Корпоративные мезологистические системы успешно функционируют в виде сетевых структур, действующих в разных сферах деятельности: промышленности, торговле, общественном питании, бытовом обслуживании.

Второе направление развития мезологистики (территориальное), региональная логистика, почти не разработано теоретически, и сталкивается со значительными трудностями в практическом применении. Созданию и успешному функционированию мезологистических систем в территориальном аспекте препятствует, как правило, сохранение приоритета собственных, частных интересов входящих в систему субъектов, отсутствие реального их единства. Эту проблему питает сама сущность рыночных отношений, основанных на частной собственности. Объединяющие силы и мотивация должны быть достаточно мощными, что особенно проблематично для региональных логистических систем.

* Храмцова Елена Романовна, кандидат экономических наук, зав. кафедрой коммерции и маркетинга Самарского института (филиала) Российского государственного торгово-экономического университета, докторант Самарского государственного экономического университета; Гордеева Александра Вадимовна, ст. преподаватель Самарского института (филиала) Российского государственного торгово-экономического университета. E-mail: romel06@mail.ru.

К мезологистике относится формируемая на уровне региона система управления потоковыми процессами. Такая система представляет собой сложную структуру, объединяющую как внутренние, так и внешние (инорегиональные) товаропотоки.

Относительно последних, логистическая деятельность будет заключаться в выработке и реализации общего подхода к взаимодействию региона с внешними партнерами по эффективной организации межрегионального и межстранового товародвижения. В этом случае регион выступает элементом более масштабной, макрологистической системы. Вряд ли сегодня можно предположить, что в нашей стране такая система уже функционирует. Однако процесс ее формирования начался, и выражается в стратегическом планировании развития инфраструктуры и товарного насыщения региональных рынков, моделировании внешнеторговых и межрегиональных товарно-материальных потоков, выработке логистического образа взаимодействия партнеров.

Изначально поток представляет собой «совокупность объектов, воспринимаемую как единое целое, существующую как процесс на некотором временном интервале и измеряемую в абсолютных единицах за определенный период»³. По характеру образующих объектов выделяются потоки: материальные, транспортные, энергетические, денежных средств, информационные, людские, военные и другие. Относительно региона все потоки принято подразделять на внешние, входящие и исходящие, (инорегиональные) и внутренние (внутрирегиональные).

Развитие региона как единицы хозяйственной деятельности невозможно без взаимодействия с другими экономическими субъектами. Элементы транспортного комплекса и логистической инфраструктуры, обеспечивающие движение потоков в сфере обращения региона, во взаимодействии образуют региональную транспортно-логистическую систему, целью которой является решение проблем товародвижения на уровне региона. В частности, Самарская область, как участник внешнеэкономической деятельности, активно формируется как транспортно-логистический центр, что способствует увеличению объема внешнеторговых перевозок за счет предоставления более качественных

услуг, комплексного обслуживания, ускорения доставки грузов с освобождением грузопользователей от большого числа операций по сдаче и приему грузов к перевозке, оформления перевозочной документации и других операций по организации перевозки.

Самарская область в настоящее время является одним из наиболее развитых регионов России, удельный вес региона в общероссийских экономических показателях составляет: по ВРП - 2,2%, по объему промышленного производства - 3,0%, по объему продукции сельского хозяйства - 1,7%, по объему розничного товарооборота - 2,7%, по объему инвестиций в основной капитал - 1,7%. Если рассматривать развитие промышленности, то на долю области приходится 61,2% производства легковых автомобилей в России, 21,4% - синтетических каучуков, 8,9% - первичной переработки нефти, 7,1% - безалкогольных напитков, 4,5% - изделий из пластмасс, 2,0% - алкогольных напитков⁴.

Инвестиционный рейтинг региона - 2В, что означает средний потенциал - умеренный риск. Среди регионов России по инвестиционному риску область занимает 41-е место, по инвестиционному потенциалу - 10-е место⁵. Наименьший инвестиционный риск - управленческий, наибольший - криминальный. Наибольший потенциал - трудовой, финансовый, инновационный.

Таким образом, Самарская область является одним из ключевых регионов Российской Федерации, уровень экономического развития которого напрямую влияет на развитие страны в целом.

В свою очередь, состояние и динамика развития экономики региона в настоящее время во многом определяется уровнем организации его взаимодействия с партнерами, рациональностью инорегиональных связей и товаропотоков. Следовательно, для выявления роли и значения материальных потоков в экономическом развитии Самарской области, необходимо исследовать их объемные характеристики, структуру и направленность движения в межрегиональном и международном аспектах.

Характеристика сложившейся в регионе системы перемещения товарных потоков включает такие параметры, как: начальный и конечный пункт потока, его интенсивность и

насыщенность, траектория движения, скорость движения, время движения.

Если три последних параметра (траектория, скорость, время) определяются и зависят от способа транспортировки и вида транспорта, перемещающего потоки, то начальный и конечный пункт потока, а так же его интенсивность и насыщенность определяются в рамках торговой деятельности источником их возникновения и пунктом потребления, объемами товарной массы.

Основой анализа выступает изучение показателей внешней для региона торговли, включающей межрегиональный и внешнеторговый оборот (табл. 1).

За 2009 г. товарооборот составил более 325 млрд. руб. (снижение 15%)⁶. Данная тенденция объясняется тем, что в 2008 г. появились первые признаки кризисных явлений в экономике региона, которые в первую очередь негативно сказались на развитии автомобилестроения, а поскольку продукция ОАО “АВТОВАЗ” является доминирующей в товарной структуре вывоза (49% от общего объема вывоза), это в существенной мере повлияло на замедление темпов прироста данного показателя.

Рассмотрим географическую структуру межрегиональной торговли Самарской области, представленную на рисунке.

Таблица 1

Объем торговли Самарской области с регионами Российской Федерации, млн. руб.

Показатели	2007 г.	2008 г.	2009 г.
Товарооборот	327 510	380 676	325 108
Вывоз	234 673	257 776	232 572
Ввоз	92 837	122 900	92 536
Сальдо	141 836	134 876	140 036

По данным службы государственной статистики, товарооборот Самарской области с регионами Российской Федерации из года в год увеличивался и в 2008 г. составил 380 677 млн. руб., что выше уровня 2007 г. на 14,1%.

Как видно из рисунка, основными партнерами Самарской области по товарообороту являются г. Москва (12% всего оборота), Московская область и Республика Татарстан (по 4,6%), Липецкая и Челябинская области (по 4,5%).

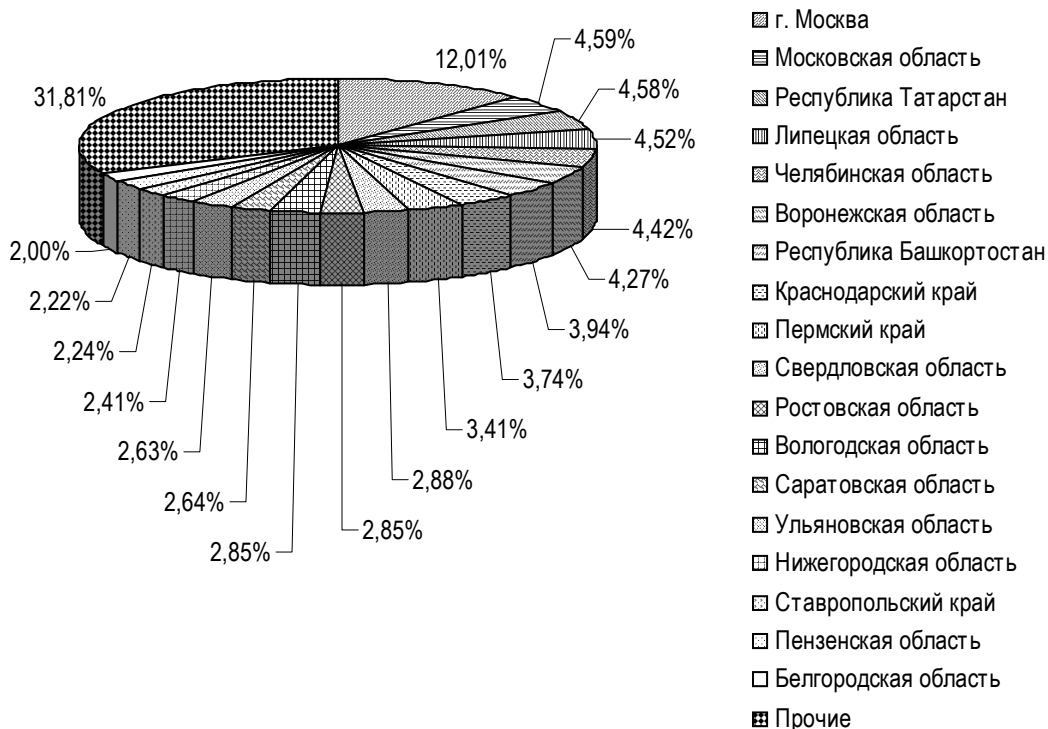


Рис. Географическая структура межрегиональной торговли Самарской области

Как и в предыдущие годы, практически отсутствовал товарообмен с рядом субъектов, входящих в Сибирский и Дальневосточный федеральные округа (Магаданская область, Республики Саха (Якутия), Хакасия и Тыва). Это в определенной мере связано с удаленностью данных регионов и, следовательно, слишком высокими транспортными затратами на перевозку.

В вывозе доминируют товары народного потребления (за счет автомобилей ВАЗ), а во ввозе - продукция производственно-технического назначения (обеспечение работы крупных самарских машиностроительных предприятий).

Далее целесообразно рассмотреть внешнюю торговлю Самарской области (табл. 2).

дия (доля в общем объеме экспорта - 29%), Китай и Финляндия (по 8%), Германия (7%). Доля стран СНГ составляет приблизительно 10%. Наиболее масштабные поставки осуществляются в Украину и Казахстан.

Основными партнерами Самарской области по импорту в последние годы были: Германия (23,4%), Украина (12,5%), Китай (6,8%), Италия (4,7%), Казахстан (4,1%), Турция (3,8%).

Из табл. 3 видно, что экспорт Самарской области, как и России в целом, пока еще носит сырьевой характер и по данным за 2008 г. его объемы сократились на 12% исключительно за счет снижения поставок нефти и нефтепродуктов. Практически все остальные показатели демонстрируют положительную

Таблица 2

Географическая структура внешней торговли Самарской области, млн. долл.

Показатели	2007 г.	2008 г.	2009 г.
Внешнеторговый оборот	8537	11 696	6766
Экспорт - всего	6910	9726	5622
В том числе:			
страны дальнего зарубежья	5232	7551	4364
страны СНГ	1677	2176	1258
Импорт - всего	1628	1969	1144
В том числе:			
страны дальнего зарубежья	1316	1566	910
страны СНГ	312	403	234
Сальдо внешней торговли	5282	7757	4478

Таблица 3

Товарная структура экспорта Самарской области*

Наименование товарной группы	Удельный вес в общем объеме поставок, %		
	2007 г.	2008 г.	2009 г.
Минеральные продукты	64,0	42,2	49,3
Продукция химической промышленности	16,0	18,7	19,6
Машины, оборудование и транспортные средства	10,5	22,2	19,0
Металлы, драгоценные камни и изделия из них	7,5	11,6	7,6
Продовольственные товары и с/х сырье	1,21	3,2	2,8
Прочие товары	0,66	1,6	1,2

* Данные Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Самарской области (см.: www.samarastat.ru).

Как видно из табл. 2, внешнеторговый оборот Самарской области по данным службы государственной статистики из года в год увеличивается и в 2008 г. составил 11695,5 млн. долл., что выше уровня 2007 г. на 37,0%. За 2009 г. следует отметить снижение внешнеторгового оборота, он упал на 42,1 и составил 6765,9 млн. долл.⁷

Ведущими партнерами по экспорту продукции предприятий Самары являются Ин-

динамику. Товарная структура характеризуется преобладанием продукции машиностроения, оборудования, черных и цветных металлов. Самарская область экспортирует продукцию лесной и деревообрабатывающей промышленности, продовольственные товары, химикаты и нефтехимию, продукцию топливно-энергетического комплекса.

Крупнейшими предприятиями-экспортерами Самарской области в 2009 г. были: ОАО

“АВТОВАЗ”, ОАО “Тольяттиазот”, ОАО “Куйбышевазот”, ОАО “Самарский металлургический завод”, ЗАО “Самара-Нафта”. Крупнейшими предприятиями-импортерами - ОАО “АВТОВАЗ”, ЗАО “Таркетт”, ОАО “Кондиртерское объединение “Россия”, ОАО “Самарский металлургический завод”, ФГУП ГНПРКЦ “ЦСКБ - Прогресс”, ОАО “Куйбышевазот”, ЗАО “Джи Эм - АвтоВАЗ”.

Применение современного кластерного подхода к организации экономики региона, позволяет повысить его конкурентоспособность за счет обеспечения наилучшего взаимодействия предприятий. Формируемый транспортно-логистический кластер Самарской области подчеркивает выгодное географическое положение региона, дополняет перечень его конкурентных преимуществ и образует ворота России, через которые грузы и пассажиры следуют в Европу, на Урал, в Сибирь, Дальний восток, Среднюю и Юго-Восточную Азию, Каспийский бассейн. Самарский транспортный узел способен стать одним из центров грузоперевозок в системе развития международных транспортных связей.

Ведущая роль в кластере отведена таким организациям как филиал ОАО “РЖД” - Куйбышевская железная дорога, ОАО “Международный аэропорт “Курумоч”, ОАО “Авиакомпания “Самара”, ОАО “Самарский речной порт”, ОАО “Порт Тольятти”, автомобильные транспортные и логистические организации.

По данным Федеральной службы государственной статистики РФ и территориального отделения по Самарской области, доля внешней торговли Самарской области в Российской Федерации и Приволжском федеральном округе в 2009 г. составила 1,4 и 16%, соответственно⁸.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что инорегиональные потоки являются важнейшей составляющей экономического развития Самарского региона, причем как в рамках межрегиональных, так в рамках международных товарных потоков. Основной задачей представляется дальнейшее их расширение и совершенствование товарной структуры (включение новых стран и регионов в товарный обмен, а также переход от сырьевой специализации к поставке готовой продукции).

Увеличение инорегиональных потоков, как входящих, так и исходящих, позволит в наибольшей мере реализовать транзитный потенциал Самарской области.

В целом отечественные инорегиональные и международные рынки являются важнейшей группой целевых рынков любого региона. Активность региона на этих рынках демонстрирует способность области, или иного территориального образования производить товары и услуги, необходимые находящимся за его пределами территориям, физическим и юридическим лицам. Без вывоза своих товаров и услуг невозможен ввоз того необходимого, что нельзя или невыгодно производить в регионе. Поэтому каждый регион побуждает расположенные на его территории фирмы к возможно более широкому сбыту их продукции. Сам имидж региона зачастую оказывает положительное или отрицательное влияние на объем инорегиональных продаж.

Столь же неоднозначное воздействие оказывает и формируемая на мезоуровне система товародвижения. Современная логистическая мезосистема состоит из двух частей, образующих единое целое. Совокупность инорегиональных товарных потоков и соответствующие им логистические цепи и торговые отношения, организуемые регионом, образуют первый уровень мезологистической системы региона. Вторым уровнем данной системы является совокупность внутрирегиональных товарно-материальных потоков, включая организующие и регулирующие их предприятия и организации. Роль и значение первой составляющей части системы с ослаблением последствий кризиса будет возрастать и, следовательно, потребует к себе особого внимания как теоретиков, так и практических работников.

¹ *Сергеев В.И.* Менеджмент в бизнес-логистике. Основы теории. М., 1997. С. 156.

² *Носов А.Л.* Региональная логистика. М., 2007. С. 6.

³ Логистика: учеб. пособие / под ред. Б.А. Аникина. М., 2007. С. 6.

⁴ См.: <http://www.adm.samara.ru>.

⁵ См.: <http://www.raexpert.ru/database/regions/samara>.

⁶ См.: www.gks.ru.

⁷ Там же.

⁸ См.: www.samarastat.ru.