

## ФОРМИРОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОМСКОГО РЕГИОНА

© 2009 Е.В. Авдейчикова, С.Е. Метелев\*

**Ключевые слова:** логистическая инфраструктура, Омский регион, логистический посредник, логистическая система, оптовая торговля, товарные запасы, логистические издержки, транспортные издержки, качество.

Раскрываются общеэкономические условия и особенности региона, влияющие на процесс формирования логистической инфраструктуры. Представлена графическая модель региональной логистической инфраструктуры, состоящая из комплекса элементов. Выносятся предложения об использовании комплексного подхода в формировании региональной логистической инфраструктуры.

Формирование региональной логистической инфраструктуры во многом зависит от внутренних общеэкономических условий и особенностей социально-экономического положения региона. Положительная динамика основных экономических показателей, представленных в табл. 1, свидетельствует о том, что в Омской области повторяются общероссийские тенденции развития: устойчивый рост розничного товарооборота и общественного питания, объема платных услуг; увеличение расходов населения на покупку товаров и услуг, среднедушевых денежных доходов населения и т.д.

Потребительский рынок Омского региона характеризуется высоким уровнем товарного насыщения и широким спектром услуг.

При этом оборот розничной торговли на 70% формируется торговыми организациями и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими деятельность в стационарной торговле. Развитие розничной торговли характеризуется масштабным распространением современных предприятий: супермаркетов ("Лента", "Наш магазин", "Астор", "Семейный", "АЛПИ"), гипермаркетов ("Геомарт", "Metro Cash&Carry", "Бау-центр-Сибирь", "Континент"), торговых домов ("Триумф", "Каскад", "Апельсин", "Герцен-Plaza", "Флагман" и др.)<sup>1</sup>.

Необходимо отметить, что Омская область находится в центре обширной территории России на пересечении важнейших коммуникаций - железнодорожных, водных, автомо-

Таблица 1

Показатели развития потребительского рынка Омского региона\*

Показатели	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.
Розничный товарооборот, млн. руб.	30 663,8	41 789,4	54 271,5	66 507,5	83 375,0	101 514,1	129 470,2
Платные услуги населению, млн. руб.	8214,8	11641,1	15 165,9	18 410,0	24 106,7	30 716,7	36 944,6
Общественное питание, млн. руб.	1450,8	1737,5	2352,5	3095,0	3863,0	Нет данных	Нет данных
Общая сумма расходов на покупку товаров и услуг, млн. руб.	40 329,4	55 177,0	71 665,2	88 334,1	110 660,7	Нет данных	Нет данных
Среднедушевые денежные доходы населения, руб. в месяц	Нет данных	Нет данных	4512,5	5427,1	6916,1	8993,3	11 132,5

\* Источники: Бирюков В.В., Романенко Е.В. Государственное регулирование малого предпринимательства в развитии сферы услуг: Монография. Омск, 2006. 302 с.; Омская область - регион устойчивого развития: социальные и экономические тенденции: Сб. / Омскстат. Омск, 2008. 56 с.

\* Авдейчикова Елена Викторовна, кандидат технических наук, доцент Омского института (филиала) Российского государственного торгово-экономического университета; Метелев Сергей Ефимович, доктор экономических наук, директор Омского института (филиала) Российского государственного торгово-экономического университета.

бильных, авиационных, связывающих европейскую и азиатскую части континента, а также север Западной Сибири и Центральную Азию, что является основой для ее экономического, социального и культурного развития. Перспективы роста экономики области во многом зависят от состояния торгово-экономических связей как с российскими регионами, так и с зарубежными странами. В свою очередь, развитие внешнеэкономической деятельности предприятий и организаций Омской области сегодня определяется не только ее экономическим потенциалом, состоянием экономики России, конъюнктурой мировых рынков, но и логистической инфраструктурой региона. Логистическая инфраструктура Омского региона должна обеспечить организационно-экономические и инновационно-технологические условия для социально-экономического развития области, обладающей достаточно высоким научно-техническим потенциалом и уникальными природными ресурсами.

При этом в сфере внешней торговли область демонстрировала устойчивый рост внешнего товарооборота до 2006 г., который имел тенденцию к ежегодному увеличению. В 2007 г. предприятия области сотрудничали с 78 странами мира, и в целом внешнеторговый оборот превысил 1 млрд. долл.

В экспорте преобладали поставки топливно-энергетических товаров, продукции химической промышленности, каучука, продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья; в импорте - машиностроительная продукция, уголь, металлы и изделия из них.

Вместе с тем в настоящее время на потребительском рынке сохраняется сложная ситуация, которая вызвана низким уровнем качества товаров. Так, в 2005 и 2006 гг. была забракована и снижена в сортности большая часть проинспектированного количества продовольственных и непродовольственных товаров, в том числе мясо птицы, мука, растительные масла, парфюмерно-косметическая продукция, швейные и трикотажные изделия, обувь и другие товары, представленные в табл. 3. Одной из причин такого положения с качеством товара является отсутствие на потребительском рынке полноценного современного оптового звена, способного осуществлять контроль качества товаров на стадии их поступления от производственных предприятий и импортеров. Большое количество мелких оптовиков, не располагающих необходимыми условиями и специалистами для проведения этой работы, во многом усугубляют проблему качества товаров.

Крупным недостатком сложившейся системы товародвижения в регионе являются высокие транспортные издержки, вызванные наличием в товаропроводящей сети значительного числа мелких посредников, большая часть которых не является ни организационно, ни технологически целесообразной. Как известно, изготовленная товаропроизводителем продукция проходит по цепочке организаций инфраструктуры, прежде чем попадет к потребителю. При этом крупная оптовая компания может увеличить цену товара на 20-30%, транспортная организация увеличит ее еще на 10%, мелкооптовая организация, которая может товар фасовать,

Таблица 2

Объем внешней торговли Омского региона, млн. долл. США\*

Показатель	1995 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.
Экспорт товаров, всего	620,2	1351,8	4184,0	7191,7	4862,2
В том числе:					
со странами СНГ	134,1	357,5	472,2	587,8	482,3
со странами вне СНГ	486,1	994,3	3712,7	6603,9	4379,9
Экспорт товаров на душу населения, долл. США	284,8	653,0	Нет данных	Нет данных	Нет данных
Импорт товаров, всего	330,5	200,7	290,5	318,0	449,3
В том числе:					
со странами СНГ	187,0	136,5	206,6	202,9	303,4
со странами вне СНГ	143,3	64,2	83,9	115,1	145,9
Импорт товаров на душу населения, долл. США	151,7	97,0	Нет данных	Нет данных	Нет данных

\* Источники: Омская область - регион устойчивого развития: социальные и экономические тенденции: Сб. ст. / Омскстат. Омск, 2008. 56 с.; Авдейчикова Е.В. Потребительский рынок Омского региона: проблемы и перспективы развития // Вестн. Самар. гос. экон. ун-та. Самара, 2007. № 5 (31). С. 5-8.

Качество товаров, поступивших на потребительский рынок Омской области \*

Продукция	Ед. изм.	2005 г.			2006 г.		
		Проинспектировано	Забраковано	%	Проинспектировано	Забраковано	%
Мясо	т	21,1	9,1	43,1	9,8	2,3	23,5
Мясо птицы	т	8,8	5,4	61,3	9,1	2,1	23
Колбасные изделия и копчености	т	8,7	1,64	18,8	13,9	1,9	13,7
Рыба, рыбопродукты и сельдь	т	10,3	5,8	56,3	8,0	4,1	51,2
Мука	т	37,0	36,1	97,6	4,8	3,6	75,0
Кондитерские изделия	т	2,3	1,4	60,9	6,1	2,3	37,7
Масло сливочное	т	1,1	0,3	27,2	2,6	0,8	30,3
Растительное масло	т	1,0	0,85	85,0	1,3	0,8	61,5
Маргарин, майонез	т	1,9	0,9	47,4	4,1	1,3	31,7
Хлеб и хлебобулоч. изделия	т	2,8	1,2	42,0	2,5	0,7	28
Яйца	тыс. шт.	201	81,6	40,6	95,4	29,5	30,9
Водка и ликеро-водочные изделия	дал	571,4	100,4	17,6	387,6	126,2	32,6
Вина виноградные и плодово-ягодные	дал	530,9	141,8	26,7	883,7	620,2	34,8
Коньяк	дал	167,3	39,1	23,4	128,2	47,4	37,0
Пиво	дал	636,7	228,6	35,9	351,7	50,6	14,4
Парфюмерно-косметические товары	тыс. шт.	38,6	13	83,7	24,4	9,1	37,3
Электроосветительная бытовая арматура	шт.	5336	2376	44,5	1933	1348	69,7
Швейные изделия	тыс. шт.	8,2	8,0	97,5	11,2	11,0	98,2
Кожаная, текстильная и комбинированная обувь	тыс. пар	10,7	10,0	93,4	22,8	18,6	81,6
Мебель	шт.	490	235	48	547	245	44,8
Устройства радиоприемные	шт.	35	20	57,1	38	21	55,3
Меховые изделия	шт.	625	625	100	737	719	97,6

\* Источник: Полякова Т.Д. Актуальные вопросы защиты прав потребителей: Материалы междунар. науч.-практ. конф. V Омские торг.-экон. чтения. Омск, 2007. С. 443-447.

переупаковывать, маркировать и т.д., увеличит цену еще на 20-30%. Таким образом, в результате такой системы товародвижения на рынке от производителя до конечного потребителя стоимость товара может вырасти в 2, а то и в 3 раза по сравнению с отпускной ценой.

На сегодняшний день оптовые предприятия, представленные в регионе, имеют слабую материально-техническую базу, износ основных производственных фондов достигает 65-85%<sup>2</sup>. В своем нынешнем состоянии оптовое звено отстает от требований как предприятий рознич-

ной торговли, так и товаропроизводителей. С одной стороны, это звено не подготовлено к тем структурным изменениям, которые ожидают в ближайшее время потребительский рынок. С другой стороны, традиционная форма оптового звена в настоящее время вряд ли может быть востребована. Переход торговой отрасли на новые форматы предприятий - супермаркеты, гипермаркеты, Cash & Carry и т.д. - обуславливает необходимость распределительных центров, современных транспортно-складских комплексов, располагающих большими складскими

и офисными помещениями, оснащенными современным погрузочно-разгрузочным, технологическим и другим оборудованием, работающими с использованием информационных технологий и систем связи.

В регионе ощущается отсутствие мультимодального транспортно-логистического центра (МТЛЦ), позволяющего скоординировать взаимодействие всех участников транспортно-логистической системы - производителей продукции, перевозчиков, экспедиторов, торговых посредников, банковских структур, страховых компаний, индустрии сервиса и ряда других субъектов. В целях формирования, эффективного функционирования и развития логистической инфраструктуры Омского региона целесообразно установить партнерских взаимовыгодных отношений с логистическими субъектами и системами, формирующимися на территории Забайкалья и Сибирского федерального округа. Необходима организация стратегического взаимодействия с международными и федеральными программами в области логистики.

Проблема оптимизации материальных потоков в пределах региона в свое время была успешно решена в Германии. Оказалось, что стро-

ительство в городах таких объектов логистической инфраструктуры, как современные складские комплексы, не только приносит дополнительную прибыль товаровладельцам, но и положительно сказывается на экономии бюджетных инвестиций города, уменьшении вредного влияния городского транспорта на окружающую среду и жителей, снижает интенсивность уличного движения, обеспечивая более безопасные условия для проезда общественного транспорта.

Однако необходимо отметить, что ошибочно подменять формирование региональных логистических систем долгосрочными планами строительства или модернизации на их территориях складских сооружений. В целях эффективного логистического управления региональными потоковыми процессами требуются не только развитые транспортные коммуникации и современные склады. Необходимы центры и системы автоматизированной обработки информационных логистических потоков, развитые структуры управления финансовыми потоками. Нужна сеть региональных предприятий - провайдеров логистических услуг в разных видах логистического сервиса (в том числе страхование, эк-



Рис. Элементы предлагаемой логистической инфраструктуры Омского региона

спедирование, транспортирование и т.д., участвующие в организации и управлении поставками товаров).

Таким образом, дальнейшее развитие экономики Омской области должно сопровождаться формированием региональной логистической инфраструктуры. Региональная логистическая инфраструктура и ее составляющие должны опережать в своем развитии все другие отрасли экономики и социальную сферу региона. Иначе отсталая логистическая инфраструктура будет сдерживать развитие региона в целом.

На рисунке в общем виде представлена графическая модель основных элементов предлагаемой к формированию логистической инфраструктуры Омского региона. Данная модель включает в себя комплекс элементов, объединенных в две подсистемы: функциональную и обеспечивающую. В свою очередь, в функциональную подсистему входят три взаимосвязанных элемента:

- ◆ Омский транспортный узел, обеспечивающий входы и выходы из региона различных грузов, магистральные и местные перевозки грузов и их доставку конечным потребителям;

- ◆ логистические посредники, организующие системы грузо- и товародвижения в регионе и за его пределами;

- ◆ региональные распределительные центры (РРЦ), в которых осуществляются координация и взаимодействие видов транспорта, концентрация грузопотоков, грузопереработка и их распределение по направлениям перевозки и группам обслуживаемых клиентов.

К обеспечивающей системе, выполняющей одновременно поддерживающие и интегрирующие функции, относятся элементы, представляющие отдельные субъекты рынка:

- ◆ вычислительные и информационные центры транспортных организаций, центров оптовой торговли, терминальных комплексов и т.д., в целом представляющие интегрированную региональную информационную систему;

- ◆ региональные и федеральные банковские структуры, финансово-промышленные группы, частные инвесторы и т.д.

- ◆ высшие учебные заведения, осуществляющие подготовку специалистов в области логистики, учебные центры, организующие практические семинары и тренинги в области логистики, консалтинговые структуры - все они определяют научно-техническое и кадровое обеспече-

ние региональной логистической инфраструктуры;

- ◆ федеральные и региональные органы государственной власти, местное самоуправление, а также органы лицензирования и сертификации, оказывающие государственную поддержку и регулирование в процессах товародвижения на территории региона.

Особое место в формирующейся логистической инфраструктуре Омского региона занимают логистические посредники, или провайдеры логистических услуг. В зависимости от уровня интеграции и координации логистической деятельности их принято дифференцировать на несколько классов, или категорий.

В настоящее время на региональном рынке доминируют узкоспециализированные логистические операторы, которые оказывают отдельные услуги, например, транспортировку, складирование, погрузочно-разгрузочные работы, экспедирование, страхование грузов. На данном сегменте рынка действует более 50 транспортных компаний, чаще всего они специализируются на определенных видах транспорта и направлениях перевозок. При этом не более 15 из них обеспечивают доставку товаров разными видами транспорта (ООО "АвтоТрансИнфо", ООО СМ "Логистик", ООО "ТК-Шерл", ООО "Респект-Транс", ООО "Караван", ООО "Спектр-плюс", ООО ТК "Транско", ООО "Транс-сервис", ООО "Милитцер и Мюнх Сибирь", ООО "Автотрейдинг").

Все компании отличаются набором оказываемых услуг, тарифами, скоростью доставки груза и другими критериями. В перечень оказываемых ими услуг чаще всего входят: экспедирование грузов, оформление таможенных и иных сопроводительных документов, услуги складирования, таможенная очистка импортных и экспортных грузов, погрузочно-разгрузочные работы, разработка оптимальных транспортных схем, контроль груза в пути.

Кроме того, на региональном рынке присутствует около 10 организаций, оказывающих услуги по складированию, а также выполняющих отдельные операции, связанные с этим процессом: погрузочно-разгрузочные работы, маркировка, упаковка, подсортировка, доставка и экспедирование по городу и области и т.д. Среди них можно выделить три компании: ТД "Шкуренко", ООО "Интерминал" и "Международный логистический центр". При этом две пер-



вые компании используют свои складские комплексы в основном в собственных целях. ООО "Интерминал", имея автоматизированный высотный склад, принимает товары на ответственное хранение и выполняет ряд сопряженных операций. В соответствии с международной классификацией все эти комплексы можно отнести не выше класса "В".

В целом в Омском регионе недостаточно складских комплексов, отвечающих современным требованиям, отсутствуют склады класса "А". Все вышеперечисленные логистические компании представляют провайдеров категории 2-PL. Для данного сегмента рынка логистических услуг характерна высокая конкуренция, тогда как в большинстве развитых стран основу всех участников рынка логистических услуг составляют операторы категории 3-PL. Довольно часто провайдеры 3-PL относятся к транспортно-экспедиционным компаниям, оказывающим такие дополнительные услуги, как погрузка-выгрузка, комплектация заказа, складские услуги, управление грузопотоками в цепи, маркетинговые и финансовые услуги.

К категории провайдеров 3-PL в Омском регионе можно отнести ряд международных логистических операторов, осуществляющих экспресс-перевозки пакета документов и грузов по территории России, странам ближнего и дальнего зарубежья (UPS, Dimex, DHL, DPD, ГК "Armadillo", "Сити-Экспресс"). Кроме основных транспортных операций, практически все они предоставляют бесплатные услуги (выезд к клиенту, упаковка грузов или документов, выписка накладной, уведомление о прибытии документов и груза по Internet, доставка груза до места назначения).

Системные логистические интеграторы - 4-PL провайдеры - на региональном рынке пока отсутствуют, да и в целом по России их мало, в основном они сосредоточены в европейской части страны.

Однако спонтанное, не скоординированное создание разрозненных субъектов инфраструктуры в регионе только усугубляет изоляцию хозяйствующих структур. Это подтверждает необходимость комплексного подхода к формированию механизмов интеграции торгового, транспортного и складского хозяйства региона в комплексную систему товародвижения.

Комплексный подход к формированию интегрированной логистической инфраструктуры Омского региона позволит обеспечить:

- ◆ использование инструментов логистики в рамках действующей федеральной и региональной нормативно-правовой базы;

- ◆ содействие увеличению числа компаний, оказывающих разнообразные логистические услуги;

- ◆ оптимальное сочетание инструментов микро- и макрологистики;

- ◆ наличие квалифицированных специалистов в органах управления, обладающих необходимыми знаниями и навыками в области логистики;

- ◆ сокращение на 10-20% транспортных расходов для компаний, функционирующих в регионе;

- ◆ уменьшение на 15-30% расходов на погрузо-разгрузочные операции и хранение материальной продукции;

- ◆ снижение на 18-35% общих логистических издержек;

- ◆ оптимизацию на 50% запасов материальных ресурсов и готовой продукции;

- ◆ ускорение товарооборота при снижении совокупных затрат в дистрибуции;

- ◆ повышение эффективности функционирования транспортного комплекса Омской области;

- ◆ приток инвестиций на развитие инфраструктуры, увеличение предпринимательского и производственного потенциала региона.

Подводя итог вышесказанному, необходимо отметить, что, безусловно, формирование и развитие интегрированной логистической инфраструктуры региона будут сопровождаться положительным эффектом, который проявится в таких отраслях региональной экономики, как строительство, оптовая и внешняя торговля, банковское и производственно-техническое обслуживание, производство оборудования, развитие регионального рынка товаров и услуг, информационных и телекоммуникационных систем, а в конечном итоге - в увеличении валового регионального продукта.

<sup>1</sup> Авдейчикова Е.В. Потребительский рынок Омского региона: проблемы и перспективы развития // Вестн. Самар. гос. экон. ун-та. Самара, 2007. № 5 (31). С. 5-8.

<sup>2</sup> Омская область - регион устойчивого развития: социальные и экономические тенденции: Сб. ст. / Омкстат. Омск, 2008. 56 с.