

УДК 3 32.145(517.56)
ББК 65.04(2Рос.Яку)

В.Г. ФИЛОНЕНКО
генеральный директор ОАО «АЛРОСА-Якутснаб»,
доктор экономических наук, профессор, г. Якутск
e-mail: yakutsnab@mail.sakha.ru

М.Е. ШАБАНОВ
аспирант Байкальского государственного университета
экономики и права, г. Иркутск
e-mail: shabanovme_foem@mail.ru

О ПРОБЛЕМАХ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ЮЖНОЙ ЯКУТИИ

Рассмотрен проект комплексного развития Южной Якутии. Проанализированы основные принципы разработки логистической системы. Даны основные рекомендации по развитию логистической системы.

Ключевые слова: логистика; логистические системы; терминально-логистические центры; информационно-логистические центры; Южная Якутия.

V.G. FILONENKO
General Director, JSC «ALROSA-Yakutsnab»,
Doctor of Economics, Professor, Yakutsk
e-mail: yakutsnab@mail.sakha.ru

M.E. SHABANOV
post-graduate student, Baikal State University
of Economics and Law, Irkutsk
e-mail: shabanovme_foem@mail.ru

PROBLEMS OF SOUTH YAKUTIA COMPREHENSIVE DEVELOPMENT

The article studies the project of South Yakutia's comprehensive development. The authors analyze the basic principles of designing the logistics system and give the basic recommendations for its development.

Keywords: logistics; logistics systems; terminal-logistic centers; information-logistic centres; South Yakutia.

В рамках проекта «Комплексное развитие Южной Якутии» [1] необходимо решить задачу формирования интегрированной логистической системы, которая должна обеспечить современную организацию снабжения объектов производственного комплекса, сокращение транспортных и складских затрат участников проекта, а также предоставление широкого круга качественных логистических услуг в процессе закупок, хранения запасов материально-технических ресурсов, производства и реализации готовой продукции.

В настоящее время участники проекта частично осуществили или находятся на завершающей стадии проектирования своих объектов. Следует отметить, что разработка систем логистики осуществляется участника-

ми в рамках самостоятельных проектов без ее необходимой интеграции, так как отсутствует единая стратегия принятия скоординированных решений.

Мировая практика показывает, что построение крупных логистических систем обычно начинается с разработки общей долгосрочной концепции, которая определяет общие корпоративные цели и генеральную корпоративную стратегию формирования и развития единой логистической системы. Логистическая стратегия должна предусматривать минимизацию инвестиций в логистику, в целом, и логистическую инфраструктуру, что достигается, в частности, за счет объединения усилий участников проекта. В рамках общей концепции разрабатываются отде-

льные проекты. Это позволяет избежать в последующем неувязок и нестыковок отдельных географических и функциональных локальных систем.

Корпоративная логистическая система включает:

- терминально-складскую инфраструктуру — универсальные склады различного способа хранения, контейнерные площадки и др.;
- специализированные терминалы, предназначенные для хранения взрывчатых веществ, переработки груза в портах Дальнего Востока;
- снабженческие компании, осуществляющие закупочную деятельность;
- автотранспортные предприятия;
- предприятия, осуществляющие перемещение и обслуживание рабочего персонала, работающего по вахтовому методу;
- промышленный железнодорожный транспорт;
- транспортно-экспедиционные и логистические организации;
- предприятия по обслуживанию автодорог.

В целях сокращения логистических затрат возникает необходимость создания в регионе альянса предприятий различных сфер деятельности (производство взрывчатых веществ, цемента из окатышей, пиломатериалов, нерудных строительных материалов). При этом возможны различные варианты построения логистической системы: создание совместного альянса предприятий; формирование интегрированного промышленно-хозяйственного аутсорсинга; договорные отношения о сотрудничестве по оказанию услуг между членами корпорации. Для осуществления координации действий партнеров организуют единый информационно-логистический центр, обеспечивающий интеграцию всех сведений.

По данным крупнейших аналитических компаний (AMR Rescarch, Forrester Rescarch), благодаря аутсорсингу логистических услуг при наличии соответствующей терминально-логистической инфраструктуры компании получают следующие конкурентные преимущества [3]:

- увеличение прибыли от 5 до 15%;
- уменьшение стоимости и времени обработки заказа от 20 до 40%;

- сокращение времени выхода продукта на рынок от 15 до 30%;

- сокращение закупочных издержек от 5 до 15%;

- уменьшение складских запасов от 20 до 40%;

- сокращение производственных затрат от 5 до 15%.

Указанные направления эффекта по мере реализации проекта обычно распределяются следующим образом:

- снижение стоимости продукции (товаров, работ, услуг) относительно плановой за счет повышения точности планирования и снижения риска срыва или отклонения (в 1-й год работы — более 10%; во 2–5-й — от 5 до 10%; в последующие периоды 3–5%).

- результирующая эффективность за счет снижения стоимости с уменьшением затрат на работу системы (в 1-й год — 10% от объема закупок; во 2–5-й — от 4 до 9% от объема закупок; в последующие периоды — 2–4% от объема закупок).

Схемой комплексного развития производительных сил, транспорта и энергетики Якутии до 2020 г. [2] предусмотрено создание на Дальнем Востоке РФ многоотраслевого промышленного региона, основанного на природно-ресурсном потенциале Южной Якутии и развитии транспортной и энергетической инфраструктуры.

Для реализации указанной Схемы правительство Республики Саха (Якутия) при поддержке Минрегиона РФ инициировало разработку и реализацию инвестиционного проекта «Комплексное развитие Южной Якутии». Целью проекта является формирование на принципах государственно-частного партнерства нового крупного промышленного района на Дальнем Востоке России на базе имеющихся в регионе гидроэнергетических и минерально-сырьевых ресурсов: природного газа, апатитов, угля, железных и урановых руд и др.

Проектом предусматривается организация следующих промышленных кластеров, основанных на природно-ресурсном потенциале региона:

- Канкунская гидроэлектростанция (производство электроэнергии плановой мощностью 1200 МВт);

- Эльконский горно-металлургический комбинат (добыча и обогащение урановой руды);

– Тарыннахский и Таежный горно-обогатительные комбинаты, входящие в состав Южно-Якутского горно-металлургического объединения (добыча и переработка железной руды);

– Инаглинский угольный комплекс (производство коксового концентрата);

– Селигдарский горно-химический комплекс (добыча фосфорсодержащих руд и производство фосфатных удобрений);

– Якутский газоперерабатывающий и газохимический комплекс (производство жидкого гелия и углеводородных продуктов);

– Алданский завод моторных топлив (переработка газа и получение моторных топлив).

Учитывая недостаточно развитую на сегодняшний день транспортно-складскую инфраструктуру, необходимо сформировать эффективную логистическую систему Южной Якутии, отвечающую задачам создаваемого промышленного комплекса по снабжению региона материальными ресурсами и вывозу с данной территории продукции предприятий:

– автомобильные дороги: г. Томмот — Эльконский горно-металлургический комбинат, пос. Малый Нимныр — створ Канкунской гидроэлектростанции;

– железные дороги: ст. Томмот — Эльконский горно-металлургический комбинат, пос. Косаревский — Селигдарский горно-химический комплекс, ст. Таежная — Таежный горно-обогатительный комбинат, пос. Чульбасс — Инаглинский угольный комплекс, ст. Икабьекан — Тарыннахский горно-обогатительный комбинат;

– электросетевая инфраструктура: «Канкунская гидроэлектростанция — Нерюнгри» и подстанция Нерюнгри, «Канкунская гидроэлектростанция — Алдан» и подстанция Алдан;

– электроснабжение объектов промышленности: Таежный горно-обогатительный комбинат, Селигдарский газо-химический комплекс, Инаглинский угольный комплекс, Эльконский горно-металлургический комбинат, Тарыннахский горно-обогатительный комбинат.

В соответствии с заявленными к реализации инвестиционными проектами предполагается развитие транспортной и энергетической инфраструктуры. Что каса-

ется железнодорожной инфраструктуры, то Российские железные дороги планируют построить 270 км железнодорожных путей. В основном это по своему назначению будут подъездные пути к производственно-промышленным предприятиям. Проектами предусмотрены и соответствующие грузовые дворы на железнодорожных станциях общего пользования. К сожалению, данные объекты предназначены исключительно для осуществления начально-конечных операций по погрузке/выгрузке грузов с нормативным хранением на грузовом дворе железнодорожных станций.

В последнее время рынок транспортных услуг стал усложняться, все сегменты транспортного процесса и логистики интегрируются. Закончен период протекции по отношению к видам транспорта и перевозчикам. Транспортные системы трансформируются. Из совокупности железнодорожных, автомобильных и водных путей сообщений они преобразуются в систему транспортных коридоров, управляющих центров перевозок и транспортных узлов.

Рынок товаров и транспортных услуг невозможен без развития транспортно-логистической инфраструктуры, создания многофункциональных информационных и терминально-логистических центров, которые образуют объединенную систему взаимодействия участников бизнес-процессов и ведут к переходу точки прибыльности из процессов физической добычи, перевозки, продажи сырья в сферу развития услуг добавленной стоимости.

Российской Федерации необходима опорная транспортная сеть и сети внутренних коридоров, основу которых должны составлять терминально-логистические центры с соответствующей современным форматам торговли инфраструктурой, позволяющей использовать логистические технологии товародвижения. Ее отсутствие снижает экономическую активность регионов и увеличивает стоимость транспортных услуг, поэтому создание такой инфраструктуры на полигоне инвестиционного проекта «Комплексное развитие Южной Якутии» может стать пилотным проектом в этой сфере.

При рассмотрении инвестиционно-географической карты Южной Якутии необходимо наложение на инвестиционные проекты не

просто железнодорожных и автодорожных магистралей, а создание полноценной опорной транспортно-логистической сети региона с терминально-логистическими и информационно-логистическими центрами. Эти центры должны генерировать новые бизнесы и отвечать поставленным целевым задачам увеличения экспорта из региона, развития кластера предприятий и производств по глубокой переработке добываемого минерального сырья и ресурсов. При правильном расположении терминально-логистических объектов инфраструктуры на одних и тех же магистральных транспортных путях можно располагать и соответствующие производства по переработке грузов.

Основные принципы разработки логистической системы:

1. Сокращение расходов, занимающих наибольшие доли в сумме всех логистических издержек. Как показывает практика, основными составляющими логистических издержек являются транспортно-заготовительные расходы (до 60%) и затраты на содержание запасов (до 35%).

2. Строительство новых транспортных коммуникаций в точном соответствии с графиками строительства объектов и компаний, заинтересованных в создании новых инфраструктурных проектов. Строительство транспортных коммуникаций целесообразно начинать опережающим графиком за определенный период времени до ввода очередного промышленного объекта. Для этого необходима координация и увязка планов всех компаний.

3. Мотивация участников освоения природных ресурсов региона к интеграции своей деятельности в сложных условиях Севера. Это создает возможности сокращения затрат на формирование и содержание транспортно-складской инфраструктуры снабжения, стоимости закупаемых материальных ресурсов, а также доставку их к местам непосредственного потребления. Такие предпосылки могут быть реализованы за счет следующих факторов:

- по совпадающей части ассортимента происходит укрупнение заказов поставщикам, сокращение мелкопартионных заказов;

- при совпадении грузопотоков на входе во внутреннюю логистическую систему региона улучшаются условия перевалки (как пра-

вило, с железной дороги на автотранспорт) и дальнейшей доставки грузов;

- большая часть формируемой транспортно-складской части логистической инфраструктуры используется компаниями (участниками) проекта совместно, что увеличивает необходимость объединения их усилий в этом направлении;

- при строительстве производственной инфраструктуры и обустройстве месторождений в условиях интеграции логистической деятельности бизнеса наилучшим образом учитываются особые требования в условиях Крайнего Севера к номенклатуре материалов и оборудования, качеству материальных ресурсов. Укрепляется позиция интегрированных заказчиков перед поставщиками по вопросам специальных требований как по качеству, так и доставке этих ресурсов. Аналогичная ситуация возникает при целесообразной унификации применяемого оборудования и материалов при обустройстве и строительстве инфраструктурных коммуникаций;

- улучшаются условия формирования сезонных запасов на входных перевалочных пунктах и маршрутов доставки материалов на месторождения с учетом природно-климатических условий района строительства, наличия всесезонных или сезонных транспортных путей. В частности, это относится и к схемам комплектации маршрутов необходимым ассортиментом.

С точки зрения логистического обеспечения проекта все участники должны быть заинтересованы в сокращении стоимости его реализации за счет рационализации схем доставки материальных ресурсов.

Таковы объективные факторы, которые способствуют интеграционному взаимодействию основных производственных участников в области логистической деятельности. Помимо этого все участники проекта вынуждены взаимодействовать между собой при решении общерегиональных вопросов своего бизнеса. Решение о форме организации опорной сети транспортно-логистического центра (ТЛЦ) должны принимать участники проекта. Однако, в любом случае, сеть ТЛЦ проектируется как самостоятельные (возможно чьи-то дочерние или зависимые) коммерческие предприятия, рассчитанные на оказание востребованных рынком услуг и получение прибыли в долгосрочной перспективе. При этом

клиентами владельца ТЛЦ могут являться все предприятия его зоны деятельности.

Для создания данной логистической системы необходимо выполнить следующие задачи:

1. Определить рациональные схемы доставки материально-технических ресурсов, включая анализ существующих схем доставки материальных ресурсов производственным объектам; пункты размещения перевалочных и распределительных ТЦЛ; рациональные схемы доставки материально-технических ресурсов по зонам освоения и периодам ввода новых терминально-складских объектов; экономическую эффективность предлагаемых логистических схем доставки материальных ресурсов; базовый вариант логистической системы; капитальные вложения.

2. Разработать основные бизнес-процессы определения потребности в материально-технических ресурсах, планирования и организации закупок, распределения полномочий и взаимодействия между субъектами региональной логистической системы — потребителями, органами управления закупками, перевозчиками, ТЛЦ.

3. Создать нормативные документы и организационную структуру управления региональной транспортно-логистической системы:

– организационно-правовой статус и функциональную структуру координирующего

органа системы закупок, его полномочия. Статус координирующего органа определяется с учетом механизма реализации Программы освоения организационно-функциональной структуры регионального мультимодального транспортно-логистического центра (МТЛЦ);

– обоснование площадей в МТЛЦ и складских филиалах-терминалах;

– перечень услуг МТЛЦ;

– обоснование внедрения современных информационно-управляющих систем и программных продуктов, автоматизирующих складскую, транспортную и производственную логистику.

Учитывая сложный характер проекта, большое количество участников проекта и создаваемых бизнес единиц, считаем целесообразным разработку системы управления логистической системой в регионе осуществлять поэтапно. На первом этапе разрабатывается концепция логистической системы, которая обсуждается участниками проекта. После согласования концептуальных основ разрабатываются отдельные части логистической системы Южной Якутии: схемы грузопотоков, размещение терминально-логистических центров, система управления завозом материальных ресурсов, учитывающая кластерный подход к формированию промышленных комплексов.

Список использованной литературы

1. Комплексное развитие Южной Якутии: инвестиционный проект [Электронный ресурс]. URL: <http://www.sakha.gov.ru/node/4748>.
2. О транспортной стратегии Республики Саха (Якутия): постановление Правительства РФ от 31 мая 2004 г. № 258 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. Экономический информационный ресурс [Электронный ресурс]. URL: <http://www.capitalpost.ru/ispolzovanie-autsorsinga-v-logistike/>.

References

1. Kompleksnoe razvitie Yuzhnoi Yakutii: investitsionnyi proekt [Elektronnyi resurs]. URL: <http://www.sakha.gov.ru/node/4748>.
2. O transportnoi strategii Respubliki Sakha (Yakutiya): postanovlenie Pravitel'stva RF ot 31 maya 2004 g. № 258 [Elektronnyi resurs]. Dostup iz sprav.-pravovoi sistemy «Konsul'tantPlyus».
3. Ekonomicheskii informatsionnyi resurs [Elektronnyi resurs]. URL: <http://www.capitalpost.ru/ispolzovanie-autsorsinga-v-logistike/>.