



*Анфалов Антон Александрович,  
к.э.н., доцент кафедры маркетинга*

656.003(477)

## **НАУЧНО-МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ И КЛАСТЕРОВ В КРЫМУ**

В государственных документах, в решениях правительств Украины и Крыма особое внимание уделяется развитию транспортной системы, модернизации ее элементов, повышению эффективности работы транспортного комплекса, обеспечивающего обслуживание ключевых отраслей экономики и особенно крымской индустрии гостеприимства. Также подчеркивается, что транспортный комплекс важен для обеспечения реализации государственной стратегии дальнейшего динамичного и стабильного развития экономики Украины и ее крымского региона, интеграции в мировую экономику [1,2].

При развитии данного комплекса необходимо учитывать состояние и перспективы развития экономики, а также лучшую мировую практику развития транспортно - логистических систем. Мировой опыт показывает, что динамичный рост экон

омики приводит к значительному росту объемов, товародвижения и, соответственно, грузовых потоков, как внутренних, так и международных, в т.ч. транзитных. Но в условиях недостаточной развитости транспортно-логистической инфраструктуры, что уже много лет сдерживает развитие Крымской автономии и отмечается в стратегии развития Крыма на 2011-2020гг. [2], производительность и эффективность функционирования, транспортного комплекса недостаточны, причем как в региональном, так и в общенациональном масштабе. Отсюда вытекает высокая актуальность решения задач, направленных на развитие транспортно-логистической инфраструктуры, в частности формирование системы региональных транспортно-логистических центров (РЛЦ) и кластеров в Крыму, как ключевого неотъемлемого компонента по повышению эффективности функционирования транспортного комплекса всей Украинской державы.

В условиях актуализации проблем перехода экономики ряда стран мира на инновационный путь развития, усиливаются процессы специализации, концентрации и кооперации промышленного и сельскохозяйственного производства. Это ведет к росту объема перевозок грузов, требует дальнейшего совершенствования методов управления системой грузо- и товародвижения, внедрения прогрессивных логистических технологий доставки грузов. Дальнейшее развитие в Украине многоукладной экономики и рынка транспортных услуг, усиление конкурентной среды в сфере товародвижения и международных перевозок грузов, существенные изменения в системе организационно-экономических взаимоотношений между участниками транспортного процесса при одновременном усилении интеграционных тенденций в мировой экономике требуют поиска адекватных рыночных механизмов обеспечения эффективного функционирования транспортного комплекса, в качестве которых должны рассматриваться интегрированная логистика и логистический менеджмент на базе инновационных подходов.

Различным научно-методическим и практическим аспектам указанной темы посвящены работы многих отечественных и зарубежных ученых и специалистов [3,4,5]. Результаты анализа научных, исследований, а также украинского и зарубежного опыта управления процессом перевозок показывают, что одним из наиболее перспективных направлений совершенствования системы грузо- и товародвижения является создание опорной сети региональных транспортно-логистических центров (РТЛЦ) [4,5]. РТЛЦ обеспечивают повышение производительности транспортных средств, сокращение времени их оборота, повышение координации и взаимодействия видов транспорта, развитие мультимодальных и интермодальных перевозок грузов в контейнерах, предоставление клиентам дополнительных сервисных услуг на уровне мировых стандартов. Исследователи отмечают нерациональное использование имеющегося потенциала регионального развития, неэффективную

специализацию регионов, отсутствие взвешенного механизма управления экономическими потоками. Все это требует внедрения новых подходов к управлению экономикой регионов на принципах логистики. Выполнение логистикой интегрирующей функции, которая охватывает все аспекты оптимизации экономических потоков на микро-, региональном и межрегиональном уровнях, обуславливает формирование региональных логистических систем (РЛС) для обеспечения устойчивого и конкурентоспособного развития регионов [5, с.179-191].

В условиях рыночной конкуренции и глобализации мировой экономики важнейшим фактором как регионального, так и национального экономического роста становится формирование интегрированных транспортно - логистических систем (ИТЛС), охватывающих как отдельные сферы предпринимательства, так и целые регионы и страны, кластеры экономики. Одним из эффективных путей экономического и социального развития как отдельных регионов, включая Крым, так и Украины в целом, является формирование опорной сети региональных транспортно-логистических центров (РТЛЦ), что определяет актуальность настоящей статьи. Региональные аспекты логистики транспорта применительно к условиям Крыма изучены в малом объеме. В настоящее время уровень как теоретического, так и практического решения вопросов развития системы РТЛЦ, а также их рационального размещения в условиях Автономной Республики Крым явно недостаточен, особенно с учетом динамики и прогнозируемого развития экономики Крыма на период до 2020 года [2].

Цель статьи – обосновать некоторые подходы в области научно-методических основ развития системы региональных транспортно-логистических центров и кластеров в экономике Крымского региона Украины для улучшения транспортного и логистического обеспечения автономии и государства в целом.

В качестве относительно новой методологии рыночной ориентации, позволяющей осуществлять регулирование региональных рынков товаров и услуг, актуально применять инновационные логистические и кластерные подходы, обеспечивающие увеличение общего синергетического эффекта на основе системы кластеров и интеграции участников региональной системы грузо- и товародвижения. Этому должно способствовать то обстоятельство, что по расчетам британского института Рендел, Украина имеет наивысший в Европе потенциальный коэффициент транзитности, благодаря своему геополитическому положению в Евразии между Россией, Центральной Азией и Европой, с достаточно развитой сетью путей сообщения [3, с.4]. Опыт использования логистических систем (ЛС) в развитых странах показывает, что при этом значительно сокращаются транспортные расходы, расходы на погрузочно - разгрузочные работы и хранение материальных ресурсов и готовой продукции, общие логистические издержки, а также ускоряется оборачиваемость материальных ресурсов и снижаются запасы материальных ресурсов и готовой продукции. Составной частью транспортно-логистической системы являются логистические центры (ЛЦ) с комплексом услуг по обработке, хранению, транспортировке грузов. Именно они управляют растущими товаропотоками в современной глобальной экономике.

Экономически и геополитически Крым, благодаря своему специфическому экономико - географическому положению (ЭГП) в «подбрюшье» Украины, да и Восточно-Европейской равнины в целом, с древнейших времен, на протяжении столетий играл важнейшую транзитную роль в регионе Причерноморья. К сожалению, ввиду ряда обстоятельств это значение нашего полуострова в последнее время совершенно незаслуженно отошло на второй план. На роль «морских ворот» Украины стали претендовать порты Одессы, Ильичевска, Николаева, на роль ведущих «воздушных ворот» - аэропорты Киева, Донецка, Харькова и др. В то же время, как отмечают некоторые исследователи, даже поверхностный анализ свидетельствует о том, что Крым при определенных условиях (комплексная государственная поддержка и инвестиции) вполне может вернуть свое транзитное значение, возглавив «портовый список» страны за счет развития портов Феодосия, Керчь, Ялта, Евпатория и других [4], а также развивая аэропортовое хозяйство, прежде всего, в аэропортах Симферополь, Бельбек (Севастополь), Джанкой, Керчь.

Совершенствование действующих и внедрение новых методов научного обоснования развития опорной сети РТЛЦ приобретает особую актуальность в плане перспектив создания в Крыму и в Украине логистических центров различных уровней, особенно в таких центрах соединения водного, железнодорожного и воздушного транспорта, как Севастополь, Керчь, Евпатория (с перспективой развития Донузлавского комплекса), Феодосия. Эти центры, при правильном их построении и развитии, могут образовать в совокупности интегрированную транспортно - логистическую систему (ИТЛС) в рамках транспортно - логистического кластера как одной из наиболее прогрессивных форм ускоренного инновационного развития, как Крымского региона, так и всей страны. Реализация интермодальных технологий транспортировки должна быть основана на согласованной и

взаимоувязанной работе магистральных видов железнодорожного, водного, автомобильного и воздушного транспорта, в том числе при организации смешанных внешнеторговых перевозок грузов с участием оператора интермодального сообщения. Данные центры также могут функционировать в рамках промышленных (промышленных) парков, особо перспективным является проект промышленно - логистического парка «Новый Крым» в г. Джанкой. В результате формирования и развития ИТЛС можно обеспечить развитие регионального рынка товаров и услуг на основе реализации интегральной концепции логистики, формирование в Крыму логистической товаропроводящей сети, расширение и оптимизацию межрегиональных и международных транспортно-экономических связей. Достигнутый при этом экономический эффект может привести к снижению, как минимум, на 30-40% совокупных логистических издержек в дистрибуции при транспортировке, хранении и распределении товароматериальных потоков на основе разработки оптимальных логистических схем доставки грузов на предприятия и потребительский рынок Крыма и других регионов Украины. Также будет совершенствоваться управление функционированием транспортно-дорожного комплекса и транспортно-распределительной системы в целом на основе разработки и внедрения современных логистических технологий организации каналов товародвижения. Внедрение современного логистического сервиса может стать новой для Крыма формой обслуживания клиентов. Рационализация перевозок грузов различными видами транспорта должна происходить с широким применением прогрессивных технологий перевозочного процесса на основе развития контейнерных и контейлерных перевозок, организации терминальной системы грузо- и товародвижения.

Формирование на территории Крыма, в зоне тяготения к национальным и международным транспортным коридорам, опорной сети транспортно-логистических центров (ТЛЦ), интегрированной в национальную транспортно-логистическую систему, наряду с обеспечением высокой эффективности в системе грузо- и товародвижения, может сопровождаться значительным мультипликативным и синергетическим эффектом, который будет проявляться в других отраслях экономики Украины и ее Крымского региона: в индустрии гостеприимства (курортно-рекреационном комплексе); в строительстве; в сфере оптовой и внешней торговли, банковского и производственно-технического сервиса; в производстве оборудования для терминалов, контейнеров и подвижного состава транспорта; в развитии региональных рынков товаров и услуг, информационных и телекоммуникационных систем и, в конечном итоге - в увеличении валового национального продукта (ВНП) и валового внутреннего продукта (ВВП) как Крыма, так и всей Украины. В этой связи, «Стратегией экономического и социального развития Автономной Республики Крым на 2011 -2020 годы» предусмотрено «обеспечение развития на территории Крыма отрезков международных транспортных коридоров, в частности, автомобильной трассы Керчь-Ягодин как важного инфраструктурного объекта межгосударственного значения в системе транспортного сообщения Балтика – Черное море; использование в полной мере имеющейся в гидрологическом бассейне Северного Причерноморья и Азовского моря развитой системы речных судоходных трасс (Дунай, Днепр, Днестр, Дон, другие), возможностей для выхода из континентальных районов Европы на мировые торговые пути в других морских регионах (Балтийский, Каспийский, Арктический), участие в реализации единой транспортной сети ЕС «Европа-Ближний Восток»; создание с учетом имеющихся гидрогеологических и экологических особенностей транспортного перехода через Керченский пролив с высокой пропускной способностью, что позволит создать кратчайший транспортный путь «Европа – Азия» и транспортное кольцо вокруг Черного моря» [2]. Однако указанные амбициозные задачи пока наталкиваются на недостаточное финансирование и слабую степень развития инфраструктуры. Построение современной транспортно-логистической инфраструктуры может также обеспечить интеграцию Крыма в перспективную международную глобальную транспортно-логистическую систему «Китай - Западная Европа». Этого можно добиться при использовании мультимодального контейнерного сервиса, обеспечивающего формирование и обслуживание транзитных потоков через порты, ж.-д. станции, аэропорты и автопорты. Хотя здесь Крым, безусловно, столкнется с высокой конкуренцией со стороны соседних регионов Украины и других государств Причерноморья. Развитие логистической инфраструктуры мультимодальных транспортных коридоров (МТК) и узлов для организации интермодальных перевозок грузов по Евроазиатским МТК, проходящим по территории Украины с вовлечением в эти процессы Крыма, является чрезвычайно перспективным. Это обеспечит и рост инвестиций в Крым, углубление внешнеэкономических связей на базе привлечения иностранных инвесторов и партнеров в формируемую в Крыму интегрированную транспортно-логистическую систему. Создание на территории Крыма опорной сети ТЛЦ и терминальных комплексов создаст столь необходимые

сегодня, в условиях мирового финансового кризиса, точки роста экономики, способные вызвать деловую и коммерческую активность, привлечь дополнительные грузовые, пассажирские потоки и инвестиции, обеспечить решение социально-экономических задач развития региона за счет создания новых рабочих мест и увеличения поступлений в доходные части бюджетов национального и регионального уровней от функционирования ТЛЦ и ИТЛС в целом. Указанные мероприятия при соответствующей их организации также должны привести к улучшению экологии городов Крыма, прежде всего, Симферополя, Севастополя, Керчи, на основе внедрения прогрессивных экологически чистых терминальных технологий и рационализации системы грузо- и товародвижения через объездные дороги и рациональное размещение объектов инфраструктуры. Результатом станет повышение эффективности функционирования всей транспортно-распределительной системы и всего хозяйственного комплекса Автономной Республики Крым.

Таким образом, общие социально-экономические результаты создания опорной сети ТЛЦ и кластеров в рамках формирования интегрированной транспортно-логистической системы (ИТЛС) на территории Крыма выходят за рамки решения чисто транспортных проблем, и затрагивают вопросы значительно более широкого плана, относящиеся ко всей системе товародвижения и транспортно-распределительной системы Украины в целом. Острота и актуальность проблемы перехода Украины и ее Крымского региона к инновационному этапу развития экономики, развитие рынка транспортных услуг, укрепление конкурентной среды в сфере грузо- и товародвижения при одновременном усилении интеграционных тенденций в мировой экономике, требуют поиска адекватного регионального механизма обеспечения эффективного функционирования транспортного комплекса. В качестве данного механизма должны рассматриваться инновационная логистика, как наиболее эффективная, рыночно - ориентированная научно-прикладная методология планирования, организации и управления товароматериальными, транспортными и сопутствующими потоками с наименьшими издержками и максимальным синергетическим эффектом во всей логистической цепи от производителя до конечного потребителя товаров и услуг, в системе кластеров. Внедрение инновационного логистического и кластерного подходов к реализации уже разработанной на период 2011-2020 гг. транспортной стратегии Крыма должно обеспечить ускорение и непрерывность продвижения товароматериальных потоков, развитие контейнерных перевозок грузов в интермодальном сообщении, обеспечение транспортно-логистического сервиса на уровне международных стандартов и многое другое. Это призвано значительно сократить все виды запасов продукции в производстве, снабжении и сбыте, уменьшить стоимость оборотных средств и массы грузов, находящихся в пути, снизить в среднем на 30-40% затраты в дистрибуции, связанные с перемещением товароматериальных потоков от мест производства до потребления, обеспечить наиболее полное удовлетворение потребителей в качественных товарах и услугах.

#### Литература

1. Программа экономического и социального развития Автономной Республики Крым на 2012 год. Постановление Верховной Рады Автономной Республики Крым от 28 декабря 2011 года № 657-6/11. [Электронный ресурс].- Режим доступа: <http://www.minek-crimea.gov.ua/content.php?cid=Prog2012>
2. Стратегия экономического и социального развития Автономной Республики Крым на 2011 -2020 годы. [Электронный ресурс].- Режим доступа: <http://www.minek-crimea.gov.ua/files/file/strategy.pdf>
3. Гриценко С.И. Стратегия развития транспортно-логистических кластеров в Украине: автореферат дисс. на соискание научн. степени доктора экон. наук : спец. 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством (логистика)» / С.И. Гриценко. – СПб, 2009. – 41 с.
4. Тымчук Д. Транзитный потенциал Крыма: «морские ворота» Украины? // [Электронный ресурс] / Д.Тымчук.- Режим доступа: <http://aq-media.info/node/3366>
5. Мороз А.Д. Логистика: региональный аспект / Н. Хвищун, А.Д. Мороз // Сб. науч. пр. «Экономические науки». — Серия «Региональная экономика». — Выпуск 6 (21). — Ч.2. — М.: ЛНТУ, 2009. — С. 179 — 191.