

УДК 658 (075)

ЗАДАЧИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

Van der Mey Н.Ю., Малевич Ю.В.

ФГБОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет»,

192007, Санкт-Петербург, ул. Прилукская, д.3, офис 507,

кафедра «Логистика и организация перевозок»,

nadezda.panina@gmail.com

Аннотация

В статье уточнено понятие Санкт-Петербургского транспортного узла и определены его границы. Автором составлена сравнительная характеристика объемов грузоперевозок Московского и Санкт-Петербургского транспортных узлов, показана доля портов Санкт-Петербургского транспортного узла в грузообороте российских портов. Выявлены ключевые параметры логистической системы Санкт-Петербурга, сформулированы основные задачи ее дальнейшего развития.

Ключевые слова: логистическая система, региональная логистика.

PROBLEMS AND PROSPECTS OF ST. PETERSBURG LOGISTICS SYSTEMS

Van der Mey N., Malevich Yu.

Petersburg State University of Economics

Abstract

The article specifies the term of Saint-Petersburg transport node, and determines its borders. The author compares/analyzes the characteristics of cargo volumes/turnover of Moscow and Saint-Petersburg transport nodes, and shows the share of Saint-Petersburg transport node. The key parameters of Saint-Petersburg logistical system are detected, and the main targets/goals of its further development are set.

Key words: logistical system, regional logistics.

Санкт-Петербург, в силу своего географического положения, обладает значительным логистическим потенциалом: около 67% грузов, обрабатываемых Санкт-Петербургским транспортным узлом, являются транзитными и не имеют непосредственного отношения к жизнедеятельности города и функционированию его экономики [2]. Значительная часть транзитных экспортных грузов, следующих через Санкт-Петербург, доставляется водным (34,4 млн тонн) и железнодорожным (34 млн тонн) транспортом. Импортные грузы, также как и экспортные, доставляются

преимущественно железнодорожным и водным транспортом. Железнодорожным транспортом перевозится 40 млн тонн груза, водным – 10,6 млн тонн (рис. 2) [4].

Поэтому логистическая система (ЛС) Санкт-Петербурга не только обеспечивает транспортные потребности города и является базовой отраслью городской экономики, приносящей заметную долю средств в бюджет Санкт-Петербурга, но и имеет ключевое значение для всего транспортно-логистического комплекса России (рис. 1, 2) [2,4]. В то же время, необходимо подчеркнуть, что кроме пополнения бюджета и обеспечения транспортных потребностей города и его экономики, ЛС Санкт-Петербурга выполняет две важные функции: *социальную* – по созданию рабочих мест, и *системообразующую*, т.е. создающую возможность существования в экономике города отдельных ее отраслей. Это является одним из основных конкурентных параметров транспортно-транзитного комплекса по отношению к другим базовым отраслям городской экономики.

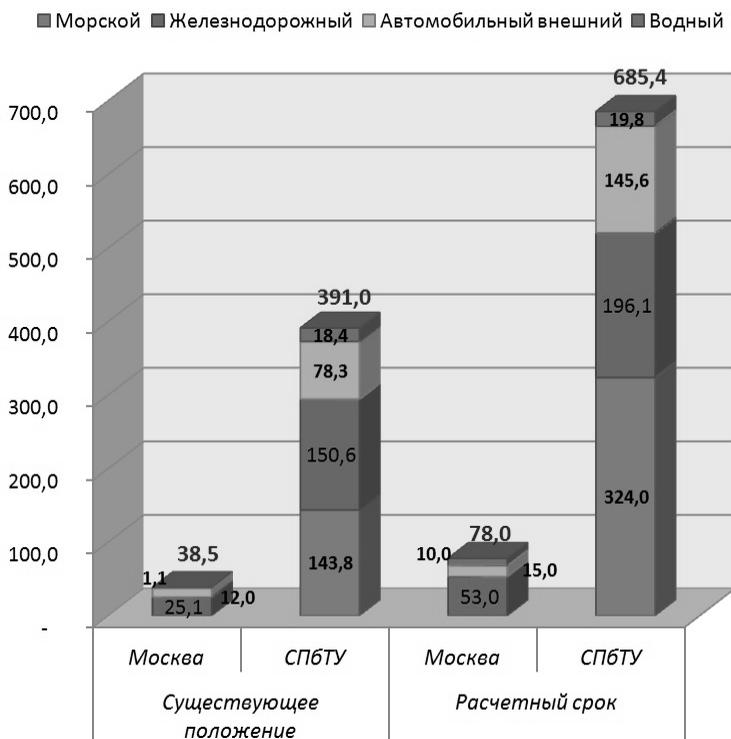


Рис. 1. Сравнительная характеристика объемов грузовых перевозок в Московском и Санкт-Петербургском транспортных узлах (млн тонн)



Рис. 2. Доля портов Санкт-Петербургского транспортного узла в грузообороте российских портов в 2010 г.

В настоящее время не существует единого подхода к определению понятия «ЛС Санкт-Петербурга». Предпосылкой введения в научный оборот и практику этого понятия является осознание того, что развитие логистической отрасли нельзя ограничить административными границами. В частности, разделение между субъектами федерации – Санкт-Петербургом и Ленинградской областью – в этом смысле условно, а развитие транспортной системы в этих регионах необходимо рассматривать комплексно (рис. 3).

Санкт-Петербургский транспортный узел (СПБТУ) – комплекс объектов транспортной инфраструктуры различных видов транспорта, расположенных в административных границах Санкт-Петербурга и Ленинградской области, а также в прилегающей к побережью Финского залива акватории, связанных горизонтально интегрированными технологическими процессами при выполнении мультимодальных грузовых и пассажирских перевозок.

Определимся с основными критериями, характеризующими ЛС Санкт-Петербурга: ключевые параметры, тренды и задачи развития [1,3,4].

Параметры развития ЛС Санкт-Петербурга:

- значение Санкт-Петербурга для рынка транспортно-логистических услуг предопределено географическим положением и концентрацией потребительского спроса;

- выгодное географическое положение Санкт-Петербурга обусловлено совмещением следующих факторов: наличием выхода в открытое море и прямого транспортного сообщения со странами Европы, в том числе с центрами распределения и логистики; близость к границе со странами Евросоюза; нахождение на исторически сложившихся транспортных путях, обслуживающих транспортные потоки в Северо-Западном регионе России;



Рис. 3. Схематичное изображение границ Санкт-Петербургского транспортного узла [4]

- уровень концентрации потребительского спроса в Санкт-Петербурге обусловлен как значительной численностью населения, так и более высоким уровнем материального благополучия граждан;
- инвестиционный процесс в Санкт-Петербурге, особенно в потребительском секторе и в сфере создания новых промышленных предприятий, предопределяет самую высокую в макрорегионе динамику развития ЛС в долгосрочной перспективе;
- особое влияние на рынок транспортно-логистических услуг Санкт-Петербурга и Северо-Западного макрорегиона оказывает деятельность заводов зарубежных компаний, которые стабильно используют практику аутсорсинга транспортно-логистических услуг (в отличие от большинства российских компаний) – Ford, Nissan, General Motors, Toyota, General Electric, ABB, Siemens, JT International, Philip Morris, Wrigley, Nestle, Coca-Cola и PepsiCo, Caterpillar, Procter & Gamble, ICN Pharmaceuticals, Scania, Bosch, Novartis и другие;

- наличие крупнейших российских производителей, деятельность которых неразрывно связана с ЛС СЗФО, посредством которого продукция доставляется потребителям как в Север-Западный, так и в Центральный федеральный округа: ОАО «Пивоваренная компания «Балтика» (Санкт-Петербург), ОАО «Ленэнерго» (Санкт-Петербург), ОАО «Северная верфь» (Санкт-Петербург), ОАО «Эра» (Ленинградская область), ЗАО «Автотор» (Калининградская область), ОАО «Апатит» (Мурманская область), ОАО «Боровичевский комбинат огнеупоров» (Новгородская область), ОАО «Северсталь» (Вологодская область), ОАО «Воркутауголь» (Республика Коми), ОАО «Кондапога» (Республика Карелия).

Представленные факторы продолжают предопределять дальнейшую динамику развития ЛС в городе и макрорегионе. Отдельные аспекты динамики, способные усилить роль региональных центров в определении транспортных потоков, будут зависеть в большей степени от скорости и качественных характеристик развития локальных потребительских рынков.

Главной тенденцией последних лет в изменении схемы товаропотоков в ЛС Санкт-Петербурга является выведение транспортной и логистической функции за пределы города. Это обусловлено, во-первых, изменениями распределения грузопотоков по основным транспортным направлениям, во-вторых, усилением конкуренции со стороны соседствующих регионов, а также активной трансформацией внутригородских пространств.

Основными задачами, стоящими перед ЛС Санкт-Петербурга, являются:

- обеспечение жизнедеятельности Санкт-Петербурга, в том числе обеспечение деятельности экономики Санкт-Петербурга (промышленность, торговля, сфера услуг и т. п.) и повышение ее конкурентоспособности на основе предоставления компаниям лучшей логистики. При этом, в некоторых случаях, именно наличие соответствующих логистических возможностей является необходимым системным условием появления в структуре экономики города отдельных отраслей;
- повышение конкурентоспособности населения Санкт-Петербурга на рынке труда на основе мобильности граждан за счет увеличения транспортной доступности между местом постоянного проживания и местом работы;
- увеличение доходной части бюджета Санкт-Петербурга;
- создание рабочих мест для населения Санкт-Петербурга.

В перспективе наиболее сильное влияние как на развитие международной торговли, так и на изменение объемов и структуры производст-

ва окажет вступление России в ВТО. Присоединение России к торговым соглашениям, достигнутым странами-участницами ВТО, означает формальное снятие преград на пути российских товаров на мировые рынки с одновременным встречным окончательным открытием внутреннего рынка для иностранных товаропроизводителей. Это приведет к увеличению объемов международной торговли, потребует повышения пропускной способности и производительности транспортной инфраструктуры по направлениям концентрации основных грузопотоков, в первую очередь, в ключевых транспортно-логистических центрах к которым относится Санкт-Петербург.

В настоящее время в связи с усилением ограничений по добыче природных ресурсов в России практически исчерпан потенциал экспортно-сырьевой модели экономического роста. Существенное влияние начинает оказывать растущий уровень жизни населения и начало реализации национальных проектов, которые приводят к росту внутреннего потребления сырьевых ресурсов. По большинству видов ресурсов, в т.ч. по нефти и газу, существенного увеличения объемов добычи и экспорта на перспективу не прогнозируется.

С учетом сложившихся условий и перспективных экономических тенденций возможны два основных варианта дальнейшего развития ЛС Санкт-Петербурга:

1. *инерционный*, при котором сохраняется сложившаяся специализация Санкт-Петербурга как перевалочного центра внешнеэкономических, в первую очередь экспортных грузов;

2. *инновационный*, предусматривающий развитие в Санкт-Петербурге второго по величине национального транспортно-логистического и дистрибутивного центра европейской части России, специализирующегося на обработке высокотехнологичных грузов и создании дополнительной добавленной стоимости за счет предоставления сопутствующих услуг.

Инерционный вариант предполагает для Санкт-Петербурга фиксацию роли сортировочного узла для транзитных низкодоходных грузопотоков. В случае развития ЛС Санкт-Петербурга по инерционному варианту, доля транзитных грузов будет постоянно увеличиваться и к 2015 г. составит около 60% от всей грузовой базы Санкт-Петербургского транспортного узла. При этом основные мощности транспортной инфраструктуры будут задействованы на обслуживании транзитных грузов. Развитие рынка логистических услуг по инерционному варианту предполагает рост его объема к 2025 г. до 370 млрд руб.

Реализация инновационного варианта развития ЛС Санкт-Петербурга позволит получать доходы и налоговые платежи не только за счет предоставления услуг по перевалке грузов, но и за счет совершения на территории Санкт-Петербурга большого количества логистических и терминально-складских операций с грузами, привлекаемыми в Санкт-

Санкт-Петербург. Необходимые для создания добавленной стоимости транзитные грузопотоки, нуждающиеся в последующих логистических и терминально-складских операциях, представлены в Санкт-Петербурге контейнерными, рефрижераторными и накатными грузами (перевозимыми судами типа Ро-Ро и паромами). Поэтому для создания добавленной стоимости необходимо изменить структуру грузопотоков, проходящих через Санкт-Петербург, в сторону увеличения доли высокодоходных, наиболее технологичных и экологически чистых грузов. Для этого нужно переориентировать деятельность ЛС Санкт-Петербурга, в первую очередь, Большого порта Санкт-Петербург, с работой которого связано 43% грузовой работы наземных видов транспорта в Санкт-Петербурге, на потребности в транспортировке и логистике высокотехнологичных грузов для постиндустриальной экономики России.

В случае формирования в Санкт-Петербурге национального транспортно-логистического и дистрибутивного центра европейской части России объем рынка транспортно-логистических услуг Санкт-Петербурга будет ежегодно расти более высокими темпами по сравнению с инерционным вариантом, что позволит достичь оборота в 460 млрд руб. к 2025 г. (на 24% больше, чем при инерционном варианте). Самое главное – произойдут изменения в структуре доходов: снизится доля доходов от транспортной деятельности, налоги от которых в меньшей степени ориентированы на бюджет Санкт-Петербурга, так как многие перевозчики зарегистрированы в других странах или субъектах Российской Федерации. При этом увеличатся доходы от логистической и терминально-складской деятельности, поступающие преимущественно в бюджет Санкт-Петербурга.

По прогнозу [2], в случае развития логистического центра Санкт-Петербурга как национального транспортно-логистического и дистрибутивного центра, к 2025 году доля услуг добавленной стоимости достигнет 40 млрд руб., что составит 8-9% от всех доходов транспортно-логистического рынка Санкт-Петербурга.

Несмотря на большие капитальные вложения по сравнению с инерционным вариантом, при реализации инновационного варианта, возрастет объем услуг добавленной стоимости, будут привлечены дополнительные частные инвестиции, создано около 80 тыс. новых рабочих мест.

Проведенный сравнительный анализ экономической эффективности показал, что оптимальным является инновационный вариант, предусматривающий превращение Санкт-Петербурга из перевалочного центра внешнеэкономических грузов в крупнейший транспортно-логистический и дистрибутивный центр европейской части России. Реализация данного варианта потребует внедрения инновационных методов управления транспортно-логистическим комплексом Санкт-Петербурга, включающих создание современных терминально-логистических комплексов, развитие услуг добавленной стоимости, внедрение электронных систем

управления движением транспортных потоков, применение новых технологий и механизмов, позволяющих повысить производительность и качество услуг для всех потребителей.

Библиографический список

1. Официальный портал Администрации Санкт-Петербурга [Электронный ресурс]. URL: http://gov.spb.ru/gov/otrasl/tran_tranzit/strat/.
2. Семенов С.А. Программа развития Санкт-Петербургского транспортного узла. Анализ грузовой базы [Электронный ресурс]. URL: www.morproekt.ru.
3. Зайцев А.А. Транспортная инфраструктура для мультимодальных перевозок в Северо-Западном федеральном округе // Журнал университета водных коммуникаций. – 2012. – Вып. 1. – С. 242-245.
4. Прокофьева Т.А., Адамов Н.А. Стратегия развития логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России. – М.: Экономическая газета, 2011. – 302 с.

УДК 656.222.1:528.28

ЗНАЧЕНИЕ СПУТНИКОВОЙ НАВИГАЦИИ (ГЛОНАСС) В ПЕРЕВОЗКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОВ

Неволина А.Д., Самуйлов В.М.

*ФГБОУ ВПО «Уральский государственный университет путей
сообщения» (УрГУПС),
620034, г. Екатеринбург, ул. Колмогорова, 66*

Аннотация

В статье рассматривается значение применения спутниковых навигационных систем (ГЛОНАСС, ГЛОНАСС/GPS) на железнодорожном транспорте для обеспечения более высокого качественного уровня управления перевозками и повышения безопасности движения поездов.

Ключевые слова: спутниковые навигационные системы, железнодорожный транспорт, управление перевозками.

IMPORTANCE OF SATELLITE NAVIGATION (GLONASS) CARRIAGE RAIL CARGO

Nevolina A., Samuylov V.

Ural State University of Railway Transport

Abstract

The article discusses the importance of satellite navigation systems (GNSS, GLONASS / GPS) on the railways to provide a higher quality level of traffic management and improve traffic safety.

Key words: satellite navigation systems, railway transport, transportation management.