Кластерный подход к формированию региональной транспортнологистической системы (РТЛС) на территории Омской области

Прокофьева Т.А., д.э.н., профессор, главный научный сотрудник ОАО «ИТКОР», Президент ассоциации «ЛОГИНВЕСТ» Вице-президент Национальной логистической ассоциации (НЛА) России **Хаиров Б.Г.,** к.э.н., доцент, заместитель директора по научной работе Омского филиала ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации»

Аннотация. В статье обоснована актуальность формирования региональной транспортно-логистической системы на основе кластерного подхода в Омской области. Показана роль кластерного подхода в обеспечении управления инновационным развитием отраслей и регионов России. Выделены принципы и структурные элементы кластерной модели мультимодального транспортно-логистического центра, представлен алгоритм стратегического планирования поэтапного развития опорной сети логистических центров на территории Омской области.

Ключевые слова: региональная транспортно-логистическая система, кластерный подход, транспортно-логистический кластер, международные транспортные коридоры, опорная сеть мультимодальных транспортно-логистических центров.

Cluster's approach to the forming of the regional transport and logistics system in the Omsk region

Prokofieva T.A., PhD, Professor, Chief Researcher

JSC «ITKOR», President Association «LOGINVEST»,

Vice-president of the National Logistics Association (NLA) Russia

Hairov B.G., Ph.D., Associate Professor, Deputy Director for Science

Omsk branch FGOBU IN «Financial University the Russian Government»

Annotation. In the article the urgency of forming a regional transport and logistics system on the basis of the cluster approach in the Omsk region. The role of the cluster approach in ensuring the management of innovative development of industries and regions of Russia. Obtained principles and structural elements of the cluster model, multimodal transport and logistics center, presented the strategic planning algorithm for a phased development of its core network in the territory of the Omsk region.

Keywords: regional transport and logistics system, the cluster approach, transport and logistics cluster, international transport corridors, core network of multimodal transport and logistics centers.

В условиях перехода экономики на инновационный путь развития, вступления России в ВТО транспорт рассматривается в качестве важнейшего Российского фактора социально-экономического роста государства, обеспечивающего: единство экономического пространства страны; совершенствование межрегиональных международных транспортно-И экономических связей; рационализацию размещения производительных сил; повышение эффективности использования природных ресурсов и социальноэкономического потенциала регионов страны; расширение международного сотрудничества; развитие экспорта транспортных услуг и реализацию транзитного потенциала страны в системе международных транспортных коридоров (МТК) [4].

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года в качестве одной из целевых установок определила интеграцию в мировое транспортное пространство, развитие экспорта транспортных услуг и реализацию транзитного потенциала страны в системе МТК. Одной из главных задач, направленных на достижение поставленной цели, является развитие

логистической инфраструктуры и формирование на территории РФ в крупных транспортных узлах опорной сети мультимодальных транспортнологистических центров (МТЛЦ), обеспечивающих высокий уровень сервисного обслуживания товароматериальных и сопутствующих потоков, следующих по национальным и международным транспортным коридорам.

На рис. 1 представлена принципиальная схема развития и размещения опорной сети МТЛЦ в транспортных узлах на территории России, в зоне тяготения к национальным и международным транспортным коридорам [3].

Вместе с тем, приходится констатировать, что в современной транспортной системе России крупные МТЛЦ, обеспечивающие эффективное управление товароматериальными и сопутствующими потоками и предоставляющие высокий уровень логистического сервиса, соответствующий международным стандартам, практически отсутствуют.

Недостаточный уровень развития транспортно-логистической инфраструктуры приводит к большим прямым и косвенным потерям в виде упущенной выгоды, в частности, от крайне низкого уровня реализации транзитного потенциала РФ в системе Евроазиатских МТК – менее 1%. В соответствии с ежегодным рейтингом Всемирного банка Россия по уровню развития логистической инфраструктуры занимает 85 место из 155 стран мира. По условиям для международных поставок – 106 место, по таможенным процедурам – 138 место. По комплексному показателю логистики LPI (Logistics Performance Index) по данным Всемирного банка Россия занимает 95 место из 155 стран мира. Столь низкий рейтинг в логистике в условиях глобализации мировой экономики, расширения международного сотрудничества и вхождения России в ВТО может привести к весьма значительным последствиям и требует незамедлительной постановки задачи разработки и реализации национальной стратегии комплексного развития логистики в России.

При этом задачей первостепенной важности становится разработка и поэтапная реализация единой стратегии формирования в крупных

транспортных узлах и морских портах, расположенных в зоне тяготения Евроазиатских МТК, мультимодальных логистических центров, интегрированных в региональные, национальную и международные транспортно-логистические системы (ТЛС).

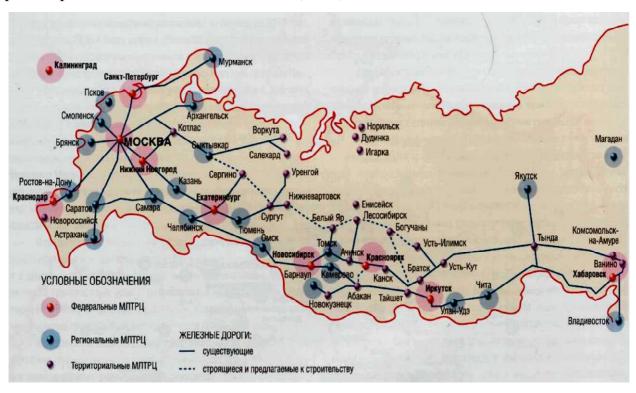


Рис. 1 – Принципиальная схема развития и размещения МТЛЦ на территории России в транспортных узлах, расположенных в зоне тяготения к национальным и международным транспортным коридорам

Необходимость устойчивого инновационного развития экономики России диктуется принципиальными особенностями страны. Расширение внутренней и международной торговли, а также интеграция России в глобальный мировой рынок формируют необходимость логистики с использованием инновационного подхода [8]. Для успешного инновационного развития России и регионов страны необходимы новые подходы и технологии управления, основанные на последних достижениях науки и мировом опыте.

В условиях глобализации и интернационализации мировой экономики ведущей стратегией социально-экономического развития субъектов Российской Федерации становится кластерный подход к управлению отраслями и регионами РФ, обеспечивающий инновационное развитие и повышение

конкурентоспособности экономики, как отдельных регионов, так и страны в целом. Исключительная значимость выбора кластерных моделей управления экономическим развитием регионов выдвигает эту проблему в разряд имеющих особое государственное значение.

Интенсивное развитие рынка транспортно-логистических услуг в России создает объективные организационно-экономические предпосылки для формирования в РФ транспортно-логистических кластеров (ТЛК) как наиболее эффективной инновационно-ориентированной формы интеграции участников рынка транспортно-логистических услуг, обеспечивающей на основе инноваций и согласования экономических интересов всех контрагентов цепи поставок максимальный синергетический эффект.

В Стратегии социально-экономического развития Новосибирской области формирование В качестве стратегических точек роста провозглашено территориально-отраслевых кластеров, включая транспортно-логистический основу формирования которого составляют мультимодальные транспортно-логистические центры (кластеры), построенные на иерархических В OAO «РЖД» принципах. разработана методология организации функционирования международных транспортных коридоров кластерного подхода с применением мультимодальных логистических центров.

Кластерный подход широко применяется в экономике Германии, США, Японии, Финляндии, Китае, Индии и ряде других стран. В Республике Казахстан в качестве одного из 7-ми наиболее прогрессивных направлений развития экономики формируется транспортно-логистический кластер.

Показателен опыт создания кластеров в Японии, экономика которой характеризуется системами субподрядных и субконтрактных связей между крупными, средними и малыми предприятиями. Типичный японский кластер формируют одно относительно крупное головное предприятие, имеющее статус компании-лидера, и два-три уровня субподрядных фирм, расположенных обычно в географической близости к нему. При этом субподрядчики первого уровня связаны с головным предприятием долгосрочными договорами. Связи

поставщиков второго и последующих уровней регламентируются субподрядчиками первого уровня.

Термин кластер в экономике стал применяться относительно недавно. Согласно классическому определению основоположника кластерного подхода профессора Гарвардского университета Майкла Портера, кластер - это группа географически соседствующих взаимосвязанных компаний и связанных с организаций, действующих определенной ними в сфере, взаимодополняющих друг друга u усиливающих конкурентные преимущества, как отдельных компаний, так и кластера в целом [2].

На рис. 2 представлена модель инициирования создания кластеров, включающая 5 основных факторов кластеризации: Инициатива; Инновации; Интеграция; Информация и Интерес [1].



Рис. 2 – Условия формирования кластеров и инвестирования проектов развития инфраструктуры и внедрения инноваций

Сущность концепции, сформулированной профессором М.П. Войнаренко, состоит в обеспечении пяти необходимых условий — «5И» для того, чтобы кластер состоялся как жизнеспособная, самодостаточная, успешная и эффективная организация. Исследования показали, что условия создания и функционирования кластеров, могут быть одновременно и условиями инвестирования перспективных проектов на основе кластерных технологий¹:

• без *инициативы* невозможно реализовать даже самый примитивный проект или привлечь инвестиции;

6

¹Войнаренко, М.П. Кластерные модели объединения предприятий в Украине / М.П. Войнаренко // Экономическое возрождение России. − 2007. − № 4(14). − С. 68–82.

- только новые, оригинальные, нестандартные *инновационные* идеи могут заинтересовать инвестора;
- только *интеграция* усилий власти, бизнеса и институций (научных, образовательных, общественных организаций) может быть условием успешного привлечения инвестиций на данную территорию (город, район, регион);
- без обмена *информацией* о потенциальных возможностях региона, его приоритетах, инвестиционной привлекательности и перспективах развития невозможно какое-либо инвестиционное предложение от потенциальных инвесторов;
- только экономический интерес от вложенного капитала может быть гарантией успешной реализации любого реального инвестиционного проекта.

Кластерная политика в сфере развития транспортной инфраструктуры нашла отражение в Транспортной стратегии России на период до 2030 г. и находится в самом начале своего пути.

Развитие транспортной системы страны приобретает в современных Транспорт – важнейшая составная VСЛОВИЯХ особое значение. часть инфраструктуры России, - становится инструментом геостратегической конкурентных фактором формирования политики преимуществ экономической системы. Его устойчивое и эффективное функционирование необходимым условием высоких И устойчивых является экономического роста, обеспечения целостности, национальной безопасности и обороноспособности страны, повышения качества жизни населения, рациональной интеграции России в мировую экономику.

В Концепции кластерной политики РФ с учетом отраслевой специфики выделены 5 типов кластеров, одним из которых назван транспортнологистический кластер, понимаемый следующим образом:

Транспортно-логистические кластеры включают в себя комплекс инфраструктуры и компаний, специализирующихся на хранении, сопровождении и доставке грузов и пассажиров. Кластер может включать

также организации, обслуживающие объекты портовой инфраструктуры, компании специализирующиеся на морских, речных, наземных, воздушных перевозках, логистические комплексы и другие. Транспортно-логистические кластеры развиваются в регионах, имеющих существенный транзитный потенциал.

Исходя из выше изложенного, сформулировано понятие «Транспортнологистический кластер».

Транспортно-логистический кластер (ТЛК) – это межотраслевое добровольное объединение предпринимательских структур, транспортнологистической инфраструктуры, общественных и организаций, других специализирующихся на перевозке грузов, хранении и грузопереработке, транспортно-экспедиционном, логистическом сервисном обслуживании и управлении товароматериальными и сопутствующими потоками, тесно сотрудничающих с научными, образовательными учреждениями, органами федеральной И региональной c власти целью повышения конкурентоспособности на отечественном и мировом рынке транспортнологистических услуг[3].

При построении кластерной модели выделяют следующие структурные элементы:

- 1. «Ядро» объекты, вокруг которых группируется кластер, выполняющие основной вид деятельности, позиционирующие кластер, выпускающие конечную продукцию или оказывающие услуги с учетом региональной специализации и географических преимуществ региона.
- 2. «Дополняющие объекты» объекты, деятельность которых напрямую обеспечивает функционирование объектов «ядра».
- 3. «Обслуживающие объекты» объекты, наличие которых обязательно, но деятельность которых напрямую не связана с функционированием объектов «ядра». К обслуживающим объектам могут быть отнесены предприятия, реализующие сервисные функции кластера, т.е. информационные, сбытовые, ремонтные и т.д. Кроме того, в состав обслуживающих объектов входит

финансовый центр кластера, т.е. банковская структура, осуществляющая финансовое сопровождение деятельности предприятий кластера.

4. «Вспомогательные объекты» – объекты кластера, наличие которых желательно, но не обязательно для функционирования других объектов К ним различные сервисно-консультационные кластера. относятся предприятия, функции которых могут быть осуществлены как в рамках кластера, так и с помощью аутсорсинга. Кроме того, к данным объектам относятся различные институты финансового капитала, не входящие в состав финансового центра. Целью данных предприятий, в случае их наличия в кластере. является изыскание внутренних резервов обеспечения ДЛЯ непрерывности воспроизводственных процессов, достижение стратегических выгод, связанных в первую очередь с повышением мобильности развития и реализации технологического потенциала всего кластера.

Создание кластеров основано на следующих основных принципах:

- формирование единого инновационного, информационного, организационно-экономического, производственно-технологического, кадрового и нормативно-правового пространства;
- совершенствование производственных и логистических бизнеспроцессов и технологий на основе инноваций;
- согласование экономических интересов и принципов интегрированного взаимодействия, заключение и безоговорочное выполнение системы договоров, контрактов и субконтрактов, заключаемых участниками и партнерами кластера с компанией или группой компаний лидеров, формирующих ядро кластера;
- формирование общей стратегии и коммерческой политики в сфере внешнеэкономической деятельности, а также при управлении и обслуживании товароматериальных и сопутствующих потоков, проходящих по МТК;
- взаимодействие с научными институтами и высшими учебными заведениями, повышение квалификации и профессионального уровня персонала;

• применение механизма государственно-частного партнерства и организация эффективного сотрудничества между коммерческими структурами и органами власти федерального, регионального и муниципального уровня.

Большой интерес представляет применение кластерного подхода к развитию логистической инфраструктуры и формированию региональных транспортно-логистических систем [3].

Прототипом кластерной стратегии в сфере транспорта и транспортнологистической инфраструктуры являются разработанные в ряде регионов России целевые комплексные программы и инвестиционные проекты формирования региональных транспортно-логистических систем (РТЛС), в качестве интегратора выступает которых товароматериальный сопутствующие информационный, финансовый и сервисные потоки, общие цели ведения бизнеса, согласованные с региональными целями социальноэкономического развития. Такие программы разработаны И реализуются в Московском регионе, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, Самаре, Екатеринбурге, в Тюменской, Иркутской области и в Новосибирске.

Геополитические интересы России потребовали объявления Сибирского федерального округа и Дальнего Востока стратегическими регионами России, для которых должны быть созданы центры притяжения товароматериальных, информационных, людских и финансовых потоков.

Как показывает зарубежный опыт, центрами притяжения товарных и сопутствующих потоков, новых технологий, инвестиций и инноваций, а также бизнес-структур логистического сервисного и финансового профиля являются транспортно-логистические центры (ТЛЦ), сооружаемые в мультимодальных транспортных узлах и морских портах и рассматриваемые как стратегические точки роста экономики.

Благоприятное геополитическое положение Омской области на Транссибирской магистрали, на пути следования товароматериальных потоков между Европой и Азией, близость области к активно развивающимся странам АТР, соседство с Казахстаном и Китаем позволяют рассматривать его как стратегически важный регион для развития транспорта и логистики, реализации транзитного потенциала России в системе Евроазиатских МТК.

Рынок логистических услуг в Омской области находится на ранней стадии формирования и представлен в основном складами классов D и C, складские комплексы классов A и B в небольшом количестве расположены в г. Омске в основном в торговой сети и на промпредприятиях, современные терминальные комплексы и мультимодальные транспортно-логистические центры (МТЛЦ) в области фактически отсутствуют.

К категории ТЛЦ в стадии виртуального развития можно отнести филиал ОАО «РЖД» Западносибирский территориальный центр фирменного транспортного обслуживания (ЗС ТЦ ФТО), функционирующий на базе высокоразвитых информационных технологий при практически полном отсутствии физической логистической инфраструктуры.

Для подъема экономики Омской области, расширения её участия во внешнеторговом обороте и реализации транзитного потенциала Транссиба необходимо формирование опорной сети терминальных комплексов и МТЛЦ, интегрированных в Омскую региональную транспортно-логистическую систему (РТЛС).

Задачей первостепенной важности является формирование в районе железнодорожной товарной станции «Входная», расположенной на Транссибе, в непосредственной близости от автомобильной магистрали и Омского международного аэропорта, крупного МТЛЦ, обеспечивающего координацию и взаимодействие видов транспорта, грузопереработку и логистическое сервисное обслуживание, для чего в регионе, как показало исследование рынка логистических услуг, сформировались объективные предпосылки.

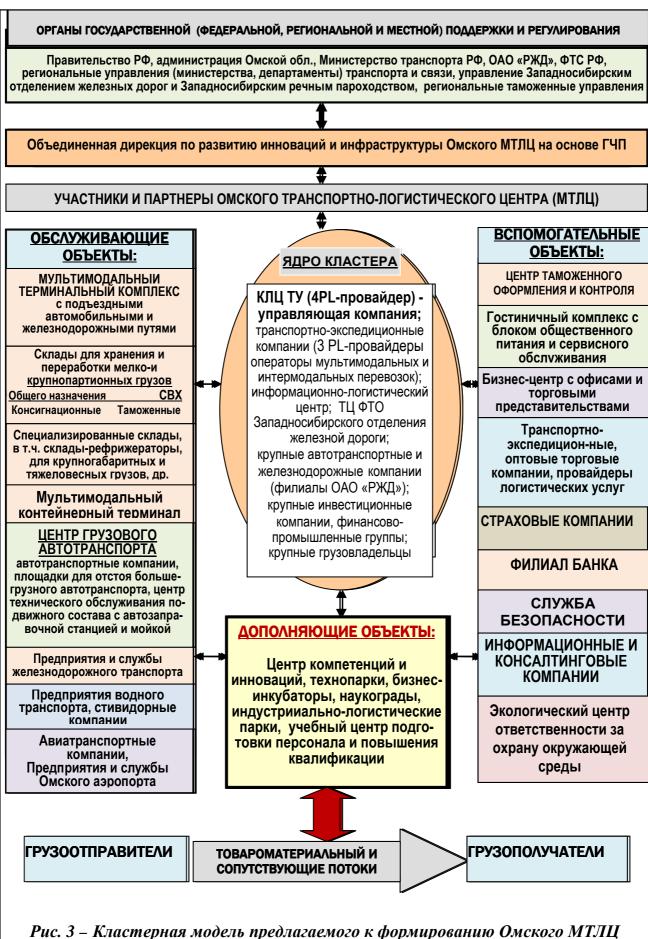
В качестве наиболее прогрессивной организационно-правовой формы создания МТЛЦ целесообразно рассматривать кластерную модель, обеспечивающую межфункциональную и межорганизационную координацию и интеграцию участников и партнеров МТЛЦ и последующее его инновационное развитие. При этом, чем выше уровень кооперации и интеграции участников

цепей поставок, проходящих через МТЛЦ, тем выше его жизнеспособность и соответственно конкурентоспособность на рынке транспортно-логистических услуг.

Кластерная организационно-функциональной модель структуры мультимодального транспортно-логистического центра представлена на рис. 3. Предлагаемая кластерная модель МТЛЦ построена в структурном отношении в соответствии с основными положениями кластерной теории и традиционно четыре основных блока (группы объектов): включает ядро кластера, обслуживающие, вспомогательные и дополняющие объекты. В качестве МТЛЦ основного участников партнеров интегратора И выступает товароматериальный сопутствующие информационные, И сервисные финансовые потоки, общие цели ведения бизнеса, согласованные с целями социально-экономического развития региона.

В состав ядра кластера интегрированных в РТЛЦ организационных структур рекомендуется включить следующие компании-лидеры в сфере логистического бизнеса, в т.ч. крупных грузовладельцев и потенциальных инвесторов:

- крупные транспортно-экспедиционные компании (3 PL-провайдеры операторы мультимодальных и интермодальных перевозок);
 - информационно-логистический центр (ИЛЦ);
- территориальный центр фирменного транспортного обслуживания (ТЦ ФТО) Западно-Сибирского отделения железной дороги;
- крупные железнодорожные (филиалы ОАО «РЖД») и автотранспортные компании;
- крупные банки, финансово-промышленные группы и другие инвестиционные компании;
 - крупные грузовладельцы.



ис. 5 – Клистерния мовель превлигиемого к формированию Омского и 1511

Для обеспечения логистической координации участников и партнеров МТЛЦ целесообразно учредить на базе информационных технологий ТЦ ФТО Западносибирского отделения железной дороги — филиала ОАО «РЖД» дочернюю компанию — координационный логистический центр транспортного узла (КЛЦ ТУ) в статусе 4 PL-провайдера и системного интегратора цепей поставок, проходящих через МТЛЦ, размещаемый в мультимодальном транспортном узле.

На рис. 4 представлена рекомендуемая организационно-функциональная структура Омского МТЛЦ.

Для обеспечения конкурентоспособности Омского МТЛЦ в рамках формирования стратегии согласования экономических интересов и принципов внутрикорпоративного взаимодействия участников и партнеров логистического центра предложена кластерная модель межорганизационной логистической координации и интеграции с участием в качестве системного интегратора в статусе 4PL-провайдера Координационного логистического центра транспортного узла (КЛЦ ТУ), учреждаемого как дочерняя структура 3С ТЦ ФТО ОАО «РЖД».

Для обеспечения управляющих, координирующих и интегрирующих функций, а также стратегического планирования инновационного развития МТЛЦ рекомендуется в составе КЛЦ ТУ формирование следующих структурных подразделений:

- Управление грузовыми и пассажирскими перевозками
- Управление терминально-складским хозяйством
- Управление взаимоотношениями с грузоотправителями и грузополучателями
 - Информационно-аналитический центр
 - Инновационно-логистический центр
 - Департамент финансов
 - Служба транспортной и экологической безопасности



Рис. 4 – Организационно-функциональная структура Омского МТЛЦ с участием ЗС ТЦ ФТО ОАО «РЖД» и КЛЦ ТУ

• Департамент бизнес-планирования и привлечения инвестиций на развитие инфраструктуры Омского МТЛЦ.

Для обеспечения жизнеспособности Омского МТЛЦ, функционирующего на начальных этапах своего развития в виде виртуального ЛЦ, необходимо привлечение инвестиций на физическое развитие инфраструктурных элементов ЛЦ в соответствии с разработанным бизнес-планом и этапами его реализации.

Концепции интегрированной логистики и SHM

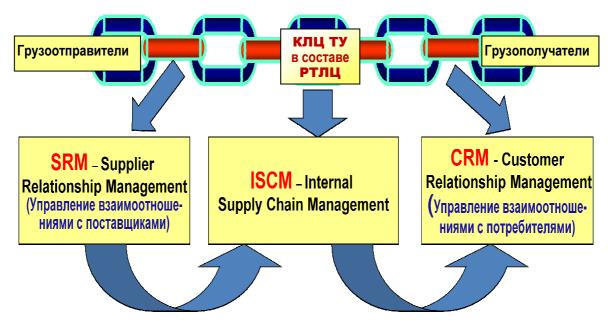


Рис. 5 – Интеграция в цепи поставок, проходящей через РТЛЦ с участием координационного логистического центра транспортного узла (КЛЦ ТУ) на основе концепций интегрированной логистики и SHM



Рис. 6 – Схема информационного взаимодействия и логистической координации участников цепей поставок

Координация и интеграция участников цепей поставок, проходящих через Омский МТЛЦ, осуществляется КЛЦ ТУ на основе применения концепций интегрированной логистики и SCM, таких как SRM — Supplier Relationship Management (Управление взаимоотношениями с поставщиками) и CRM — Customer Relationship Management (Управление взаимоотношениями с потребителями) (см. рис. 5-6) [6].

Для обеспечения конкурентоспособности МТЛЦ на рынке транспортнологистических услуг, определяемой как высшая ступень жизнеспособности, необходимо формирование опорной сети МТЛЦ и последующая интеграция её в региональную, межрегиональную, национальную и международную транспортно-логистическую систему.

Разработка модели стратегического планирования развития опорной сети МТЛЦ в зоне тяготения к МТК и обеспечения их рыночной конкурентоспособности

Графическая модель, демонстрирующая алгоритм стратегического планирования поэтапного развития на территории Омской области опорной сети МТЛЦ и обеспечения их рыночной конкурентоспособности на основе интеграции в региональные, межрегиональные и глобальные транспортнологистические системы в зоне тяготения к Евроазиатским МТК представлена на рис. 7 [5].

На первом этапе осуществляется анализ современного состояния и тенденций развития рынка транспортно-логистических услуг и выявление объективных предпосылок развития сети МТЛЦ на территории региона в увязке с развитием национальных и международных транспортных коридоров.

Второй этап связан с определением миссии, стратегических целей и задач, основных функций, выполняемых МТЛЦ, согласованных со стратегией социально-экономического развития региона, выбором организационноправовой формы и построением кластерной модели организационнофункциональной структуры МТЛЦ в соответствии с рекомендуемой

организационно-правовой формой, основными направлениями деятельности и видами предоставляемых услуг.

Важное место на данном этапе занимает выбор и определение основных участников и стратегических партнеров МТЛЦ, оформление с ними соответствующих договорных, контрактных и субконтрактных отношений в соответствии с их ключевыми компетенциями.

Модель стратегического планирования поэтапного формирования опорной сети МТЛЦ и обеспечения их рыночной конконкурентоспособности

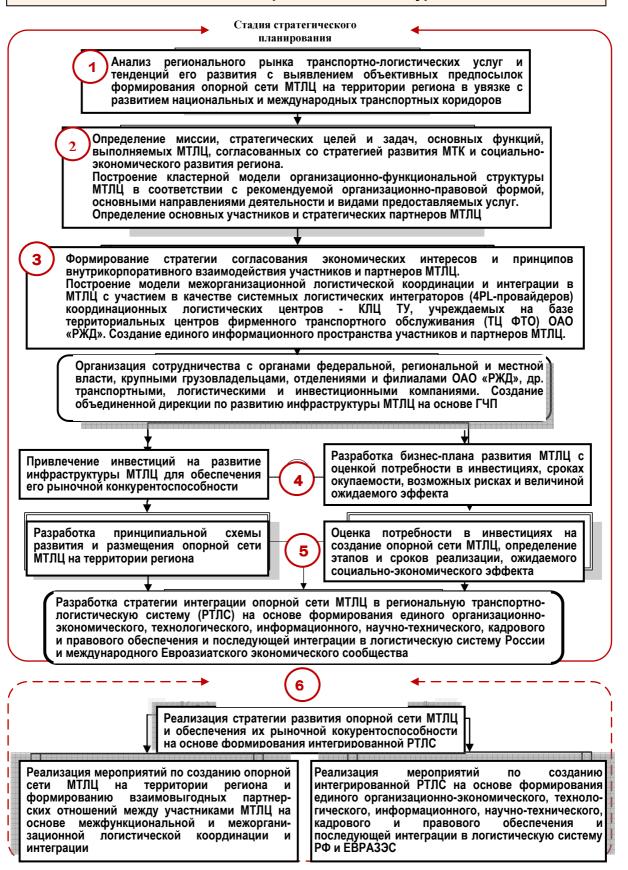


Рис. 7 – Графическая модель стратегического планирования развития опорной сети МТЛЦ и обеспечения их рыночной конкурентоспособности

На третьем этапе осуществляется разработка стратегии согласования экономических интересов и принципов внутрикорпоративного взаимодействия участников и партнеров МТЛЦ и построение модели межорганизационной логистической координации и интеграции в МТЛЦ с участием в качестве системных логистических интеграторов (4PL-провайдеров) координационных логистических центров – КЛЦ ТУ, учреждаемых на базе территориальных центров фирменного транспортного обслуживания (ТЦ ФТО) ОАО «РЖД».

Рекомендуется создание единого информационного пространства для участников и партнеров МТЛЦ на основе высокоразвитых информационных технологий ОАО «РЖД», таких как СИРИУС, ЭТРАН, Грузовой экспресс, АСУ центров управления местной работой.

Четвертый этап стратегического планирования непосредственно связан с организацией сотрудничества с органами федеральной, региональной и местной власти, крупными грузовладельцами, отделениями и филиалами ОАО «РЖД», другими транспортными, логистическими и инвестиционными компаниями. Для организации эффективного сотрудничества коммерческих структур и органов управления на основе государственно-частного партнерства (ГЧП) рекомендуется создание на общественных началах объединенной дирекции по инновационному развитию и привлечению инвестиций на реализацию проектов создания опорной сети МТЛЦ. На данном этапе выбор МТЛЦ осуществляется площадки ДЛЯ размещения пилотного и разработка бизнес-плана его развития с оценкой потребности в инвестициях, источников финансирования, сроках окупаемости, возможных рисках и величиной ожидаемого эффекта.

Пятый этап стратегического планирования создания опорной сети МТЛЦ и обеспечения их рыночной жизнеспособности начинается с разработки принципиальной схемы развития и размещения опорной сети МТЛЦ в транспортных узлах и центрах грузообразования, расположенных на территории региона. Осуществляется оценка потребности в инвестициях на создание опорной сети МТЛЦ, определяются этапы развития и сроки

окупаемости проектов, источники доходов МТЛЦ и величина ожидаемого социально-экономического эффекта. Для обеспечения рыночной жизнеспособности предлагаемых к формированию МТЛЦ осуществляется разработка стратегии интеграции опорной сети МТЛЦ в региональную транспортно-логистическую систему (РТЛС) на основе формирования единого организационно-экономического, информационного, научно-технического, правового обеспечения последующей интеграции кадрового логистическую России систему И международного Евроазиатского экономического сообщества.

Заключительный шестой этап стратегического планирования носит прикладной характер и направлен на реализацию стратегии развития опорной сети МТЛЦ и обеспечение их рыночной жизнеспособности на основе формирования интегрированной РТЛС.

Проведенное исследование показало, что Омской области сформировались объективные предпосылки создания опорной сети МТЛЦ и формирования интегрированной транспортно-логистической системы региона (ТЛС) как составной части единого экономического пространства страны, которая, включая в себя в качестве подсистем все виды транспорта, мультимодальные транспортные узлы И транспортно-логистические комплексы, эффективно решала бы все возложенные на нее задачи в интересах региона, страны и международного сообщества.

Региональная транспортно-логистическая система (РТЛС) представляет собой большую сложную макрологистическую систему, состоящую из комплекса функциональных и обеспечивающих подсистем, представленных многочисленными взаимосвязанными и взаимодействующими элементами (звеньями) региональной товаропроводящей сети, интегрированными материальными, информационными, сервисными и финансовыми потоками и обеспечивающими получение максимального синергетического эффекта в системе в целом на основе установления партнерских взаимовыгодных отношений между всеми участниками транспортно-логистического процесса

путем достижения компромиссов на пути реализации конечной цели – максимального удовлетворения запросов клиентуры в количестве и качестве предоставляемых услуг.

Основными системоформирующими элементами РТЛС являются национальные, региональные и территориальные мультимодальные транспортно-логистические центры (МТЛЦ), размещаемые в узлах транспортной сети региона.

На рис. 8 представлена предлагаемая принципиальная схема развития и размещения на территории Омской области опорной сети мультимодальных транспортно-логистических центров (МТЛЦ) и терминальных комплексов.

Факторы, способствующие формированию Омской региональной транспортно-логистической системы:

- благоприятное геополитическое положение Омской области на
 Транссибирской магистрали как основной части Евроазиатского МТК «Запад Восток»;
 - близость региона к активно развивающимся странам АТР;
- переход от отраслевой системы управления экономикой области к
 преимущественно кластерной политике управления;
- развитие новых производств на базе инновационных технологий и создание приоритетных промышленных кластеров;
 - комфортный этносоциальный климат;
 - наличие свободной рабочей силы;
 - относительно высокий образовательный уровень населения;
- наличие крупных промышленных предприятий с элементами высокотехнологичных производств;
- крупные запасы минеральных и лесных ресурсов национального и международного значения;
 - транзитные возможности национального и международного масштаба;



Рис. 8 – Принципиальная схема размещения мультимодальных транспортнологистических центров (МТЛЦ) и терминальных комплексов на территории Омской области

- устойчивые торговые связи с Казахстаном и рядом провинций Китая;

- перспективы развития МТК новый Шёлковый путь из Китая через Казахстан и Россию в Европу;
- высокий потенциал для создания совместных предприятий и реализации международных проектов;
- развитие процессов сотрудничества в рамках Сибирского Федерального округа.

Создание на территории Омской области опорной сети МТЛЦ и терминальных комплексов, объединенных В Омскую региональную транспортно-логистическую систему на основе формирования единого информационного и нормативно-правового пространства с подсистемами финансового и кадрового обеспечения, явится необходимыми точками роста экономики региона, способными вызвать деловую и коммерческую активность, привлечь дополнительные грузовые потоки и необходимые на развитие инфраструктуры инвестиции, создать новые рабочие места и обеспечить приток дополнительных трудовых ресурсов из других регионов страны.

Учитывая достаточно высокую потребность В инвестициях на формирование в Омской области опорной сети из 12 МТЛЦ необходима разработка рациональных финансовых схем реализации проектов развития инфраструктуры транспортно-логистической c привлечением механизма государственно-частного партнерства.

Наряду с развитием сети МТЛЦ, в рамках формирования Омской региональной макрологистической системы (ОР ТЛС) потребуется развитие института логистических посредников — организаторов системы грузо-и товародвижения в регионе, включая перевозки грузов в прямом смешанном (интермодальном) сообщении по системе Евроазиатских МТК. В настоящее время в регионах Сибири функционирует ряд федеральных и международных компаний, имеющих статус оператора интермодальных перевозок грузов, таких как «Сибирский интермодальный сервис», «Транссибирский экспресс», «Трансконтейнер», «Русская тройка».

Формирование на территории Омской области интегрированной

транспортно-логистической системы основано на развитии логистического управления процессом товародвижения и требует создания эффективной системы государственной поддержки и регулирования, а также формирования соответствующих органов управления функционированием и развитием ОР ТЛС.

Интенсивное развитие рынка транспортно-логистических услуг в России создает объективные организационно-экономические предпосылки для формирования в регионах РФ транспортно-логистических кластеров (ТЛК), как наиболее эффективной инновационно-ориентированной формы интеграции участников рынка транспортно-логистических услуг, обеспечивающей на основе инноваций и согласования экономических интересов всех контрагентов цепи поставок максимальный синергетический эффект.

Нами предпринята попытка разработать модель регионального транспортно-логистического кластера как организационно-правовую форму формирования на территории Омской области РТЛС.

1. Ядром транспортно-логистического кластера Омской области могут быть такие структуры-лидеры, как 3 PL-провайдеры, при этом в состав ядра ТЛК могут входить крупные транспортно-экспедиционные компании — операторы мультимодальных и интермодальных перевозок (Деловые линии, СДЭК, Респект-Транс, ПЭК, ЖелДорЭкспедиция, DHL и др.), информационные и консалтингово-аналитические компании (Омская торгово-промышленная компания, Энима, АудитИнформОмск, Натали-Консалтинг, ИА «Деловой Омск», ИА «ГлобалОмск», ИА «Омскрегион»), крупные автотранспортные и железнодорожные компании (Управление дорожного хозяйства Омской области, ФКУ «Сибуправтодор», «Омскоблавтотранс», Филиал ОАО «РЖД» «Западно-Сибирская ж/д», ПАО «ЖелДорЭкспедиция-Омск»), а также авиа-компании (ОАО «Омский аэропорт», Авиакомпании: Аэрофлот, Ютэйр, Ираэро), речные порты (ОАО «Омский речной порт», ОАО «Иртышское пароходство». ФБУ «Обь-Иртышводпуть»), крупные грузовладельцы (субъекты среднего и крупного предпринимательства) и др.

- 2. К категории обслуживающих объектов, наличие которых в кластере обязательно, но их деятельность напрямую не связана с функционированием непосредственно объектов «ядра» ТЛК Омской области считаем целесообразным отнести следующих участников кластера:
- магистральная сеть путей сообщения с подъездными путями, предприятия и организации транспорта, функционирующие в узле; грузоперерабатывающие комплексы и др. объекты транспортной инфраструктуры;
- региональные Управления транспортом (Министерство промышленности, транспорта и инновационных технологий);
- экспедиторы, перевозчики (ТК «Шерл», Респект-Транс, МТР-Логистика, Байкал-Сервис);
- владельцы терминалов, товарных и таможенных складов (ООО «АДВА, складской комплекс «Интер-Терминал», РОСТЭК-ОМСК, ОМАС, ОША Центр «ТД Шкуренко», Складской терминал ОАО «Омсктехоптторг», Автоматизированный складской комплекс ООО «ИнтерТерминал», «Мегалоджикс» группа Авалон);
- таможенные брокеры (ООО «С.В.Т.С-Альянс», Сибирский Путь, Ростэк-Омск, AVS Logistic, Газпромнефть-Снабжение);
 - грузовые терминальные комплексы (ст. Входная);
- информационно-аналитические центры (Главное управление информационных технологий и связи Омской области);
- крупные инвестиционные компании (Финам, Капитал Инвест, Западно-Сибирская Инвестиционная Компания), финансово-промышленные группы (Газпром, АФК Система, Альфа Групп), банки (Сбербанк, Газпромбанк, ВТБ, Альфа-Банк, Уралсиб), другие финансовые институты;
- ВЦ, ИЦ и АСУ видов транспорта, ЦФТО ОАО «РЖД, ГНИВЦ ФТС РФ.
- 3. Вспомогательными объектами в кластерной модели РТЛК являются (см. рис. 9):



Рис. 9 – Организационно-функциональная структура транспортно-логистического кластера Омской области

- о оптовые торговые посредники агенты, дилеры, брокеры, дистрибьютеры (ТД Шкуренко, Лесторг, Партнер-Омск, Николь, Основа-Холдинг);
- о охранные (СТБ, Охрана, Гордес, Маяк), страховые компании (Росгосстрах, Альфастрахование, Согаз, Ингострах, АСКО), информационные (ИА «Деловой Омск», ИА «ГлобалОмск», ИА «Омскрегион») и консалтинговые компании (Омская торгово-промышленная компания, Энима, АудитИнформОмск, Натали-Консалтинг);
- о органы лицензирования (Министерства экономики, здравоохранения, образования Омской области; Управление государственного автодорожного надзора по Омской области Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Западно-Сибирское управление федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору) и сертификации (Омский центр стандартизации, метрологии и сертификации, Омск-Тест, Ростест, Омский СЦМ);
- о распределительные центры крупных промышленных и сельскохозяйственных предприятий (Магнит);
- о оптовые базы (Сибирская, Универсальная, Куйбышевская, 3-й разъезд) и центры оптовой торговли (Метро Кэш энд Керри, Партнер Омск, Гала-Центр), центры дистрибьюции (Кристалл Омск, ДС Омский);
- о рекламные и маркетинговые агентства (Компаньон, Арт-Дизайн, Акварель, Мак-арт, ПРОМО);
 - о ВЦ и ИЦ центров оптовой торговли, ИЛЦ терминальных комплексов;
- о экологический центр ответственности за охрану окружающей среды (Министерство природных ресурсов и экологии Омской области).

Дополняющие объекты в модели представлены следующим структурами:

- -Омский бизнес-инкубатор;
- -Омский государственный университет путей сообщений ОмГУПС;

- Сибирская государственная автомобильно-дорожная академия СибАДИ;
- Омский институт водного транспорта Сибирского государственного университета водного транспорта СГУВТ.

Развитие транспортной инфраструктуры является необходимым условием формирования кластеров. Предлагаемый к формированию Омский региональный Транспортно-логистический кластер (ОР ТЛК) обеспечит логистические процессы во взаимодействии с отраслевыми и приоритетными промышленными кластерами, создаваемыми в рамках реализации стратегии социально-экономического развития Омской области.

По предварительной оценке, осуществленной на основе данных проектованалогов, формирование Омской региональной транспортно-логистической системы (транспортно-логистического кластера) потребует порядка 1,2 млрд. долл. США инвестиций, в том числе на развитие транспортно-логистической инфраструктуры — порядка 700–800 млн. долл. США и обеспечит срок окупаемости инвестиций в 7,5–8 лет, за 10-ти летний период эксплуатации сформирует интегральный экономический эффект порядка 4-5 млрд. долл. США и создаст дополнительно в регионе 25-30 тыс. новых рабочих мест.

Формирование на территории России, в регионах, расположенных в зонах тяготения к международным транспортным коридорам (МТК), опорной сети МТЛЦ, объединенных в региональные транспортно-логистические кластеры, явится точками роста региональной экономики, способными вызвать деловую и привлечь коммерческую активность, дополнительные грузопотоки необходимые на развитие инфраструктуры инвестиции, создать новые рабочие места и обеспечить приток дополнительных трудовых ресурсов из других регионов России и, в конечном итоге, - обеспечить увеличение валового регионального продукта (ВРП) и валового внутреннего продукта (ВВП) страны, интеграцию транспорта России в Евроазиатскую и мировую транспортные системы, реализацию транзитного потенциала страны в глобальной системе MTK [7].

Библиографический список

- 1. Войнаренко, М.П. Кластерные модели объединения предприятий в Украине / М. П. Войнаренко // Экономическое возрождение России. 2007. № 4(14). С. 68–82.
 - 2. Портер М. Конкуренция. М.: Вильямс. 2001. 495 с.
- 3. Прокофьева Т.А. Логистическая инфраструктура международных транспортных коридоров. Кластерный подход к управлению функционированием и развитием. Saarbrücken, Germany: LAP LAMBERT Academic Publishing, 2015. 128 с.
- 4. Прокофьева Т.А., Адамов Н.А. Стратегия развития логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России. М.: ИД «Экономическая газета», 2011. 302 с.
- 5. Прокофьева Т.А., Кашпурова О.В. Кластерный подход к развитию логистической инфраструктуры и формированию региональных транспортнологистических систем и межрегиональных макро логистических платформ. / Сб. статей научно-практической конференции «Современные технологии управления логистической инфраструктурой III» (17 сентября 2012 г.). М.: Изд-во Эс-Си-Эм Консалтинг. Москва, 2011. С. 83-102.
- 6. Прокофьева Т.А., Сергеев В.И. Логистические центры в транспортной системе России: Учебное пособие. М.: ИД «Экономическая газета». 2012. 524 с.
- 7. Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития. М.: ВИНИТИ РАН. 2010. 312 с.
- 8. Роль инновационной логистики в становлении региональных кластеров многосторонних партнерств // Сибирский торгово-экономический журнал. 2013. N 1 (17). C. 143-148.