

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ТОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

МАТЕРИАЛЫ
Юбилейной студенческой
научно-практической конференции
экономического факультета ТГУ,
посвященной 50-летию факультета

Томск, 19–20 апреля 2013 г.

*Под общей редакцией профессора, доктора экономических наук
Д.М. Хлоцова*

Томск
2013

РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РЕГИОНАХ РОССИИ

Н.Б. Новикова

Научный руководитель – д.э.н., профессор Нехода Е.В.

Современный рынок представляет собой непрерывно функционирующий и стремительно развивающийся объект. С технологическим прогрессом стали возрастать потребности людей, что в свою очередь привело к насыщению спроса и рынка в частности. Уровень конкуренции стал значительно выше. Сегодня появляется множество товаров, сближенных не только по цене, но и по качеству. Высокое качество часто связано с соответствующей ценой. Но для удовлетворения потребностей покупателей, а также повышения собственной конкурентоспособности, производителям необходимо добиться максимально низкой цены. «Выбор, который делают менеджеры относительно ресурсов и процессов создания ценности, влияет на стратегию фирмы и, в конечном счете, на ее финансовые показатели» [1]. Именно действия, направленные на создание ценности, повышают конкурентоспособность предприятий. Это заставляет их искать пути снижения добавленной стоимости. Концепция «Value added logistics» – «Логистика добавленной стоимости» определяет логистический сервис как процесс создания существенных выгод, содержащих добавленную стоимость, в логистической цепи наиболее эффективным способом, с точки зрения потребителя.

В современном мире большое внимание стало уделяться специализации труда. Разбиение производственного процесса и передача определенных задач профессиональным организациям позволяет экономить на издержках, сохраняя или даже улучшая при этом качество продукции. Компании попросту невыгодно самостоятельно осуществлять все необходимые стадии производства. Например, в настоящее время на автомобильных заводах, как правило, осуществляется только сборка автомобильных средств, а двигатели и остальные детали к ним производят и поставляют с других заводов. Такая децентрализация производства позволяет сделать акцент на ключевых компетенциях фирмы, создающих ценность.

Развитость рынка способствует быстрому совершению транзакций, однако, проблема поставки и транспортировки остается актуальной. Необходимо развивать инфраструктуру нового типа – транспортно-логистическую, и создавать многофункциональные терминально-логистические центры (ТЛЦ). «Российская Федерация отчасти опаздывает с созданием опорной транспортной сети и сети внутренних коридоров, основу которых должны составлять ТЛЦ с соответствующей современным форматам торговли инфраструктурой, позволяющей использовать логистические технологии товародвижения. Отсутствие такой инфраструктуры снижает экономическую активность регионов и увеличивает стоимость транспортно-логистических услуг» [2]. Главной задачей России в транспортной стратегии является обеспечение единого экономического пространства страны, позволяющего ускорить товародвижение и снизить транспортные издержки.

Кроме проблем транспортировки на уровень издержек также большое влияние оказывает неудовлетворительный сервис, характерный для России. Это и низкое качество обслуживания покупателей и самой продукции, и слабая координация, и постоянные задержки. Все это требует радикальных мер в области внедрения логистических подходов в экономику, и конкретно в совершенствовании терминально-логистической инфраструктуры и достижении соответствия ее мировым стандартам.

«Применение логистики на макроуровне, по мнению экспертов, позволяет снизить уровень запасов на 30–50% и сократить время движения продукции на 25–45%. Так, в развитых странах создание логистических систем позволило снизить общие логистические издержки на 12–35%, в том числе снижение расходов на перевозку составило до 20%» [3].

Услуги логистических посредников в России становятся все популярнее, однако многие до сих пор предпочитают решать проблемы складирования и транспортировки собственными силами. Это связано с неосведомленностью предпринимателей касательно преимуществ сотрудничества с ТЛЦ. Кроме того, логистические услуги в нашей стране имеют достаточно высокую стоимость, в то время как качество их оставляет желать лучшего. В общем, такая ситуация для России вполне естественна, при том, что логистика представляется относительно новой отраслью для нашей страны.

На сегодняшний день крупные города России уже имеют свои собственные логистические центры, а также филиалы крупных мировых компаний. Например, ItellaNLC и поглощенная ею Национальная логистическая компания (НЛК), FM Logistic, Tablogix, DHL и другие, оказывающие услуги на мировом уровне. Все эти компании соответствуют мировым стандартам логистического обслуживания. Спектр их услуг очень широк: ответственное хранение, профессиональная обработка и переупаковка продукции на складе, дистрибуция и доставка грузов по России, кросс-докинг, предоставление офисных помещений. Также сегодня многие крупные ТЛЦ могут обеспечить таможенное оформление и международные грузоперевозки.

В регионах России логистическая инфраструктура начала развиваться не так давно. Одним из главных представителей данной отрасли в Сибири является Промышленно-логистический парк Новосибирской области (ПЛП), созданный в 2007 году. На территории парка созданы все необходимые условия для развития логистических и производственных компаний. ПЛП – это современная инвестиционная площадка с полным комплексом инженерной, дорожно-транспортной и общественно-деловой инфраструктуры, предназначенная для размещения транспортно-логистических комплексов и промышленных предприятий. Территория парка разделена на три части: площадка «А», «Б» и «В» – каждая из которых имеет свое назначение. Транспортно-логистический комплекс Новосибирской области является крупнейшим по масштабам в восточной части России и представляет собой уникальное сочетание всех видов транспорта с транзитной специализацией. Для строительства была выбрана именно Новосибирская область, поскольку она обладает конкурентными преимуществами перед соседними регионами и имеет все необходимые условия для размещения на своей территории крупного промышленно-транспортного узла межрегионального и федерального значения:

- Центральное географическое положение в России и удачное положение на Транссибирской магистрали.
- Международный аэропорт Толмачево.
- Крупнейший в Сибири речной порт, расположенный на реке Обь.
- Федеральная трасса М-51 «Байкал», Федеральная трасса М-52 «Чуйский тракт».
- Статус центра Сибирского федерального округа.
- Близость к государствам Азиатско-тихоокеанского региона.
- Развитая социально-деловая инфраструктура современного мегаполиса.
- Новосибирский Академгородок (научный и образовательный центр Сибири, основа успешной кадровой политики для реализации проектов).

Управляющая компания ПЛП работает с 23 инвесторами, включая тех, кто находится на стадии принятия решения о выходе на площадку новосибирского промышленного парка. Проект ПЛП Новосибирской области был представлен на выставке Hannover Messe-2013, которая проходила с 8 по 12 апреля в Ганновере. Участие в Hannover Messe позволило представить проект промышленно – логистического парка зарубежным инвесторам, наладить связи с партнерами и изучить международный опыт [4].

Логистический центр ЗАО «Терминал» в Томске образован в 2009 году. Это специализированное предприятие, основные функции которого: обработка и ответственное хранение грузов, транспортные услуги, а также кросс-докинг.

Томский ЛЦ «Терминал» отвечает всем современным требованиям, предъявляемым к подобным центрам. Он снабжен профессиональной системой автоматизированного управления складом (WMS) Logistics Vision. Система учитывает и оптимизирует логистические процессы, начиная с приемки товара и до его отгрузки со склада. Складской комплекс ЗАО «Терминал» расположен вблизи основных транспортных магистралей Томска, что позволяет легко и удобно подъезжать к территории логистического центра, тем самым обеспечивается транспортная доступность комплекса. Его общая площадь составляет более 18 тыс. кв. метров и более 25 тыс. паллетомест.

Томский ЛЦ ЗАО «Терминал» построен по самым современным технологиям из высококачественных материалов. Планировка помещений ЗАО «Терминал» сделана таким образом, что обеспечивает последующее оптимальное проведение всех необходимых операций с товаром. «Терминал» располагает современной погрузочно-разгрузочной техникой (Jungheinrich, Atlet и Komatsu), позволяющей работать на высотах до 14 метров, что значительно ускоряет и делает качественным процесс погрузочно-разгрузочных работ.

Среди услуг, предоставляемых ЗАО «Терминал», есть следующие:

- Складские услуги.
- Ответхранение.
- Хранение овощей.
- Логистические услуги.
- Транспортные услуги.
- Аренда офиса.

На примере рассмотренных логистических компаний можно убедиться, что, не смотря на отстающее развитие и отсутствие единой законодательной основы, регламентирующей проектирование, строительство и эксплуатацию ЛЦ, регионы все же стараются строить центры, соответствующие мировым стандартам. Главной проблемой на сегодняшний день остается неосведомленность Российских субъектов рынка о деятельности ЛЦ, предоставляемых ими услугами и влияния сотрудничества с ними на общие издержки фирмы.

Сегодня компании ведут бизнес по-разному: кто-то своими силами исполняет логистические функции, другие нанимают транспортные компании для перевозок продукции, кто-то подыскивает склады в том или ином регионе, где нужно поместить производство или продажи. Но, как показывает практика – наиболее эффективный метод организации логистики – сотрудничество с фирмами, предоставляющих логистические услуги. Современная логистика, грамотно организованная и осмысленная, уменьшает реальные издержки производителей и торговых компаний в среднем на 12–45%, а это существенная экономия средств, учитывая нынешние экономические реалии.

ЛИТЕРАТУРА

1. Отман Р., Шиан Н. Конфигурация создания ценности и управление ресурсами // Стратегический менеджмент. 2011. № 3. С. 166–183.
2. Развитие терминально-логистической инфраструктуры Калужской области [Электронный ресурс] // Евразия вести. 2009. №6. URL: <http://www.eav.ru/publ1.php?publid=2009-06a16> (дата обращения: 8.04.2013).
3. Нестеров С.Ю. Проблемы, тенденции развития логистических систем в центрально-черноземном регионе // Транспортное дело России. 2008. № 04. URL: http://www.morvesti.ru/archiveTDR/element.php?IBLOCK_ID=66&SECTION_ID=1388&ELEMENT_ID=3072 (дата обращения: 8.04.2013).
4. Проект промышленно-логистического парка Новосибирской области будет представлен на выставке в Ганновере [Электронный ресурс] // Бизнес-ТАСС. 2013. URL: <http://www.biztass.ru/news/id/65263> (дата обращения: 8.04.2013).

ОЦЕНКА КАРЬЕРНЫХ ПЕРСПЕКТИВ СТУДЕНТАМИ-ЭКОНОМИСТАМИ

А.А. Оганян

Научный руководитель – д.э.н., профессор Хлопцов Д.М.

В ходе подготовки к Карьерной бирже нами был проведен опрос студентов. Цель опроса – выявление ожиданий студентов ЭФ ТГУ по отношению к потенциальным работодателям. В ходе анкетирования нами было опрошено 158 студентов. Из них 42 – первый курс, 34 – второй, 28 – третий, 37 – четвертый и 17 пятый курс и магистранты.

В ходе исследования студенты отвечали на следующие вопросы:

1. К какой категории (курса) Вы относитесь?
2. Ваши планы на будущее?
3. В какой сфере Вы хотели бы работать?
4. Ожидаемый Вами доход в первый год после трудоустройства.
5. Планируемый Вами доход через 5 лет после трудоустройства.
6. Назовите 5 наиболее известных Вам компаний в Томске.
7. В какой из них Вы хотели бы работать? (укажите одну).
8. Назовите критерии, которые важны для Вас при выборе работы (Укажите не более трех).

Ответы на первый и второй представлены в таблице 1.

Табл. 1. Ответы на вопрос о планах на будущее

Курс	Кол-во опрошенных человек	Планы на будущее: остаться работать в Томске или уехать в другой регион?		
		остаться в Томске	уехать из Томска	не определились
1	42	55%	45%	0%
2	34	56%	44%	0%
3	28	54%	46%	0%
4	37	24%	59%	17%
5+магистранты	17	53%	47%	0%
ИТОГО (среднее)	158	48,4%	48,2%	3,4%

Таким образом предпочтения студентов разделились приблизительно поровну: 48,4% студентов хотят остаться в Томске, 48,2% – уехать. Наиболее популярные направления «для отбытия» – Новосибирск, Санкт-Петербург, Москва, Красноярск, Бурятия. Некоторые студенты хотят переехать на юг, например в Сочи, и за грани-