

ИНСТРУМЕНТЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СТЕПЕНИ ГОСУДАРСТВЕННОГО УЧАСТИЯ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ

С.В. Калентеев

В условиях экономического кризиса обострилась проблема безработицы населения. Особо это отобразилось в так называемых «моногородах», где свыше четверти трудоспособного населения работает на одном предприятии. Построенные в советское время города вокруг крупных промышленных предприятий нуждаются в изменении структуры социально-экономических показателей. Главным инструментом развития моногородов является диверсификация экономики.

Одним из эффективных решений проблем безработицы трудоспособного населения может стать создание в одном или несколько территориально приближенных муниципальных образованиях крупных логистических центров, выполняющих операции по транспортировке, складированию, грузопереработке, таможенной очистке, что позволит значительно сократить уровень безработицы, увеличить налоговые поступления, повысить

инвестиционную привлекательность региона. Каждый из таких комплексов может позволить создать до 3 000 рабочих мест.

Очевидно, что при наличии достаточных земельных участков (не меньше 20 гектаров) строительство крупных логистических центров экономически целесообразно лишь на некоторых территориях:

- в районах с достаточно высоким уровнем оптового и розничного оборота;
- в местах пересечения транспортных магистралей, железнодорожных веток и т. д. или вблизи крупных транспортных узлов;
- на территориях особых экономических зон;
- рядом с государственной границей;
- на территории промышленных кластеров.

Существует множество методик определения географических мест расположения складской недвижимости, которые учитывают, в первую очередь, такие критерии, как минимум транспортных затрат и максимум объемов продаж. Однако в общепринятых методах и способах расчета отсутствует главный критерий – соотношение (или баланс) интересов бизнеса и органов местного самоуправления при определении выбора того или иного муниципального образования под строительство логистического центра.

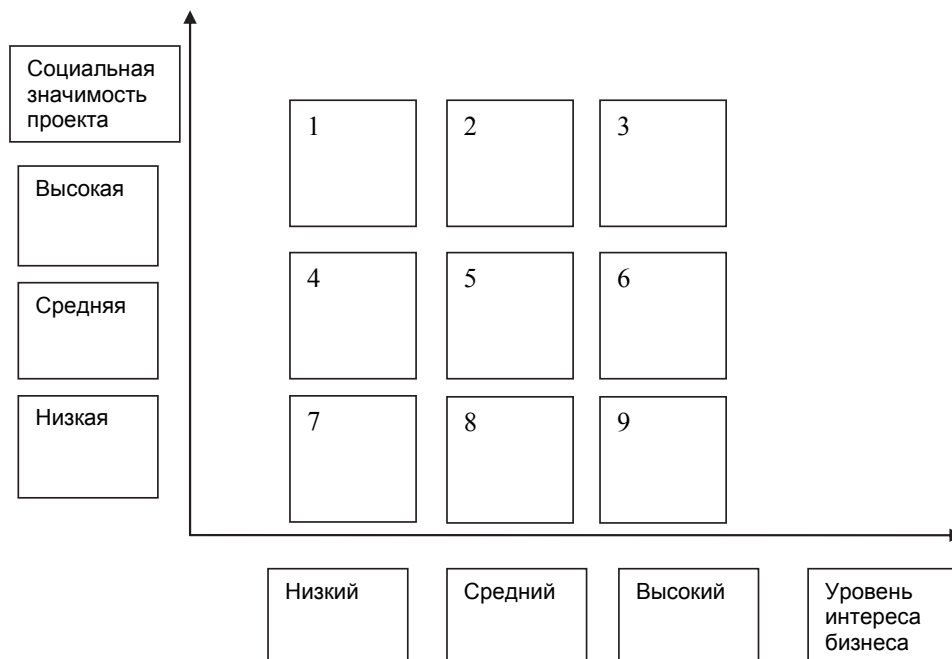
На примере Челябинской области видно, что, несмотря на огромный дефицит качественных складских площадей и развитую экономику (10-е место по уровню валового регионального продукта), в регионе до сих пор отсутствуют складские комплексы класса «А», а большинство существующих складских комплексов класса «В» выстроены под конкретного заказчика (built-to-suit) и не подлежат сдаче в аренду. Среди таких проектов стоит выделить следующие:

- складские помещения «Молния» – «Форпост», общая площадь 32 тыс. кв. м;
- склад пивоваренной компании «Вена», общая площадь 8 тыс. кв. м;
- складской комплекс ЗАО «Макфа» на 13 400 паллето-мест;
- складской комплекс компании «Незабудка», общая площадь склада 3,6 тыс. кв. м [3].

Учитывая большие сроки окупаемости крупных логистических центров (до 10 лет), бизнесмены не готовы вкладывать средства в логистическую инфраструктуру в регионах [2]. Поэтому Министерством экономического развития Челябинской области была разработана Стратегия развития региона до 2020 года, которая предполагает активное инвестирование в строительство крупных логистических центров в расчёте 400 долларов США на 1 квадратный метр [1]. Однако после экономического кризиса планы были серьёзно подкорректированы.

Инструментом выбора муниципального образования для строительства логистического центра с учетом интересов бизнеса и государства может стать матрица (см. рисунок).

Матрица строится на пересечении двух интегральных показателей.



Матрица, позволяющая осуществить выбор муниципального образования для строительства логистического центра

Первый показатель – социальная значимость проекта. В него необходимо включить значения уровня безработицы трудоспособного населения, значения бюджета района, уровень инвестиций в экономику муниципального образования, уровень оборота розничной торговли продовольственными и непродовольственными товарами на душу населения, средний уровень заработной платы, площадь муниципального образования, среднюю плотность населения района и мн. др. Каждому значению присваивается свой удельный вес. После вычисления интегрального показателя мы можем сравнить районы области по уровню необходимой социальной значимости строительства логистического центра в районе. Весь диапазон значений интегрального показателя социальной значимости возможно разделить на три отрезка: высокий уровень социальной значимости, средний уровень социальной значимости, низкий уровень социальной значимости.

Второй интегральный показатель – уровень интереса бизнес-структур – предполагается рассчитывать исходя из оценки двух основных значений: уровня потенциального спроса на услуги и текущей ситуации в муниципальном образовании. Эту оценку можно получить, исследуя следующие показатели:

- уровень оборота оптовой и розничной торговли продовольственными и непродовольственными товарами – общий и на душу населения;
- присутствие в муниципальном районе сетевых торговых магазинов;
- уровень оборота розничной торговли организациями и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими деятельность в стационарной торговле (вне рынка);

– существующая ситуация со складскими площадями (количество складских площадей классов «А», «В», «С», их месторасположение, перечень оказываемых логистических услуг, формы собственности складских площадей – владение или аренда, дефицит складских площадей и т. д.);

– уровень развития транспортной инфраструктуры, географические и климатические особенности развития района.

Ввиду того, что не все показатели можно выразить в точных числовых значениях, возможно использование метода экспертных оценок. Полученный интегральный показатель уровня бизнес-привлекательности развития логистической системы делится на три диапазона: высокий уровень привлекательности, средний уровень привлекательности, низкий уровень привлекательности.

Каждое муниципальное образование Челябинской области (16 городских округов и 27 муниципальных районов) предполагается исследовать с помощью предлагаемого инструмента.

После нахождения интегральных показателей и отображения результатов расчета в виде матрицы, для каждого муниципального образования, попавшего в какое-либо поле (от 1 до 9, см. рисунок), необходима разработка комплекса мер государственной поддержки, среди которых стоит выделить: льготное налогообложение, привлечение государственных и частных инвестиций в транспортную инфраструктуру, создание особых экономических зон и т. д. Например, муниципальное образование, попавшее по своим интегральным показателям в поле № 3, является наиболее привлекательным для строительства логистического центра в этом районе, поэтому первоочередным требуется разработка программы развития логистической инфраструктуры. Муниципальному образованию, попавшему в поле № 2 и имеющему высокое социальное значение, требуется привлечение дополнительных государственных инвестиций для повышения уровня интереса со стороны логистических операторов. Муниципальное образование, попавшее в поле № 7, является наименее выгодным для дальнейшего рассмотрения района, как площадки для развития логистики.

Таким образом, считаем, что данный подход можно использовать органами местного самоуправления как эффективный инструмент определения наиболее привлекательных муниципальных образований для строительства логистических центров с учётом интересов бизнес-структур и социальной значимости проектов.

Библиографический список

1. Стратегия экономического развития Челябинской области до 2020 года. – Челябинск: Правительство Челябинской области, 2007. – 56 с.
2. Логистика: учебник/ В.В. Дыбская, Е.И. Зайцев, В.И. Сергеев, А.Н. Стерлигова; под ред. В.И. Сергеева. – М.: Эксмо, 2008. – 944 с. – (Полный курс МВА).
3. <http://www.74rif.ru/sklad-market.html>