

Логистическая специализация как новая стратегия приграничных регионов

© 2009

С. Грибова, Д. Кривошеев

Ресурсная стратегия Забайкалья по ходу его усилий включиться в международное разделение труда квалифицируется в статье как ущербная и бесперспективная, ведущая к расхищению лесных богатств и криминализации внешнеторгового обмена. Выходом из тупика могла бы стать логистика: использование выгодного географического положения этого региона для принятия им функций организатора товаропотоков от производителей к потребителям. По мнению авторов, такая перестройка хозяйственной жизни Забайкалья благоприятствовала бы интеграции Дальнего Востока (как и России в целом) с Китаем и другими странами Восточной Азии.

Ключевые слова: забайкалье, логистика, сырьевая ориентация, хищение лесных ресурсов, несбалансированность товарообмена, российско-китайская торговля, опыт КНР.

Российская устремленность к интеграции в АТР, возможности ее восточных регионов к свободному сотрудничеству, открывшиеся в начале 1990-х гг., способствовали продвижению концепции взаимодополняемости экономик этого региона. Россия в части ее восточных регионов — источник природных ресурсов, Китай — дешевой рабочей силы, Япония и Республика Корея — технологии и финансовых ресурсов. Т.е. мы отводили себе место поставщика сырья.

Сырьевой ориентир Читинской области стал своеобразной ловушкой для ее экономики. Возможно ли назвать достижением рост ее внешнеторговых сделок (за последние два года на 20—25%), если он обеспечивается за счет вырубki лесов? 84,7% экспорта — это лесная продукция, из нее 85% — дешевая необработанная древесина. Для Забайкалья положение усугубляется еще и тем, что налоговые поступления в казну уменьшаются на величину незаконных заготовок леса. Если добавить еще хищнический способ рубки и вывоза, то картина получается удручающая. По официальным данным Агентства лесного хозяйства Читинской области, в

Грибова Светлана Николаевна, кандидат экономических наук, доцент кафедры "Мировая экономика" Читинского института Байкальского университета экономики и права. E-mail: gribova-s@mail.ru

Кривошеев Дмитрий Сергеевич, сотрудник ВВП Российско-китайской торгово-промышленной ассоциации, аспирант Читинского института Байкальского университета экономики и права. E-mail: gribova-s@mail.ru.

2006 г. заготовлено несколько более 2,0 млн куб. м древесины, а по данным таможи вывезено 3,1 млн куб. м. Если же учесть, что в заготовку леса входит и его внутреннее потребление — масштабы криминала еще более ужасают. Выход экспортного пиловочника из хлыста составляет одну треть, получается, что рубка составила примерно 9 млн куб. м! Т.е. она значительно выше легальных рекордов лесозаготовок 1988—1989 гг. Таковы сегодня результаты сырьевого вектора.

Ущербность ресурсной стратегии очевидна. Она обеспечивает текущие доходы, необходимые для выживания, но в долгосрочном плане мешает формированию современной отраслевой структуры. Следствие сырьевой ориентации: ухудшение структуры внешней торговли, потеря инновационного потенциала.

По соседству в Китае введен, к примеру, запрет на вырубку леса, ведутся обширные и затратные лесовосстановительные работы. В отличие от этого экономическая стратегия Читинской области, прописанная на среднесрочный период, ориентирует на расширение сырьевой составляющей. В программе социально-экономического развития на 2006—2008 гг. делается ставка на строительство восьми ГОКов¹ близ российско-китайской границы, делается упор на поставку в Китай концентратов руд цветных металлов. Для этого планируется закольцевать стальные магистрали (Газимурский Завод — Олочи-Забайкальск² — Чита), расширить энергетические поставки путем ввода третьей очереди Харанорской ГРЭС и развития сетевого хозяйства (ЛЭП-500), что жестко привяжет перспективы горнодобывающего комплекса к конъюнктуре соседней страны и грозит повторением ситуации на лесном рынке Читинской области, где ценовой уровень артикулируется соседней страной.

Необходимо сменить стратегию области как добывающей провинции, использовать не столько ее природно-ресурсные преимущества, сколько выгоды географического расположения с акцентом на логистику. Система логистики представляет собой пространственную организацию оптово-распределительной деятельности при единстве производства, товародвижения и сбыта. Производство имеет в виду товаропроизводителей Китая и России, вовлеченных в двустороннюю торговлю. Канал товародвижения — это сеть крупных оптово-распределительных баз. Мелкооптовые торговые центры, розничные рынки (сети) завершают цепочку товародвижения. Единство элементов достигается путем координации материальных, финансовых и информационных потоков. Система работает эффективно, если все эти потоки интегрированы. Такую интеграцию может обеспечить логистический центр — основа логистической системы, которая обеспечит новую специализацию региона — логистическую.

В России уже сформировались отдельные логистические центры: Владивосток, Новосибирск, Нижний Новгород, Самара, Москва, Санкт-Петербург, Калининград с мультимодальной транспортной специализацией. Сведение их в единую сеть еще не состоялось, но видится как очень перспективный проект³. Заметим: пока что наблюдается концентрация логистических центров в европейской части России с направленностью на западные страны. Иное дело — восточное направление. Российская граница с Китаем протянулась на 4300 км, а организованных потоков здесь не видно. Думается, что роль логистической зоны могло бы играть Забайкалье. На территории области находится крупнейший на востоке страны железнодорожный и автомобильный переход Забайкальск—Маньчжурия, соединенный с Транссибом. Уже сегодня он обслуживает 60% российско-китайского грузопотока, ежедневно пропускает 12—14 пар электропоездов, за год принимает свыше 10 млн т грузов и обеспечивает переход для 1,5 млн

граждан. Это наиболее оснащенный технически таможенный центр на границе с КНР. Налицо возможность органично вписать Забайкалье в российскую и мировую экономику в качестве логистической зоны. Логистическая специализация области будет направлена на обслуживание товаропотоков из Китая и ЮВА и их дальнейшее перераспределение по территории России, т.е. примет форму логистической зоны международного значения. Логистическая специализация области отвечала бы интересам не только Забайкалья и России в целом, но и провинций китайского Северо-Востока, как и Китая в целом (см. рис. 1.) Общность задач определяет мотивацию российских и китайских участников логистического проекта и служит благоприятным условием его осуществления.

Логистическая специализация области и создание логистического центра благоприятствовали бы решению задач упорядочения неорганизованных форм торговли, приведения “челночной” торговли в цивилизованные рамки. Россия неуклонно следует этому направлению⁴, китайская сторона относится к этому с пониманием. Экономическая активность в России увеличивает потребность в различных товарах строительной индустрии, машиностроения. В российском импорте растет доля машинотехнической продукции (34,5% в 2006 г.), увеличивается импорт машин, оборудования, транспортных средств в Читинской области. В этом товарном сегменте Китай способен удовлетворить потребности Забайкалья.



Рис. 1. Общность задач провинций КНР и Читинской области в трансграничном экономическом пространстве

В развитых странах логистика уже сформировалась как самостоятельная отрасль. Интенсификация экономической деятельности привела к многократному увеличению товарных, материальных, финансовых и информационных потоков между хозяйствующими субъектами. Потоки стали настолько интенсивными, что эффективное управление ими — уже не под силу отдельным предприятиям, поэтому возникла необходимость передачи части логистических функций специализированным логистическим компаниям. Т.е. наблюдается пре-

вращение логистики в отдельную отрасль как следствие разделения труда в современных условиях. В зависимости от числа функций, переданных разным логистическим компаниям, измеряется глубина специализации в логистической сети. По полноте оказываемых услуг можно представить следующую классификацию (табл. 1).

Таблица 1

Классификация операторов логистических услуг по функциональному признаку

Тип оператора	Функции
1PL (First Party Logistics)	автономная логистика, все операции выполняет сам грузо-владелец
2PL (Second Party Logistics)	оказание традиционных услуг по транспортировке и управлению складскими помещениями
3PL (Third Party Logistics)	расширение стандартного перечня услуг за счет нестандартных (складирование, перегрузка, обработка грузов, дополнительные услуги со значительной добавленной стоимостью), использование субподрядчиков
4PL (Fourth Party Logistics)	интеграция всех компаний, вовлеченных в цепь поставок
5PL (Fifth Party Logistics)	управление всеми компонентами, составляющими единую цепь поставки грузов, с помощью электронных средств информации

Источник: Цукер В. *Отдать и жалеть?* // Эксперт-on-line. — www.expert.ru

По некоторым оценкам, в экономике США 55% логистических операций отдано на аутсорсинг⁵, в ЕС это 60—70%. Логистика выделяется в отрасль, деятельность которой концентрируется на обеспечении продвижения товаров, управлении цепями поставок, на связи торговли и производства, на сведении спроса и предложения по огромной номенклатуре товаров и услуг.

Российские операторы прекрасно владеют технологиями уровня 1PL (транспортные услуги) и 2PL (экспедиторские услуги) еще с советских времен (рис.2). Этот багаж позволяет им по сей день увеличивать оборот на быстрорастущих розничных рынках, выходить на приемлемый уровень рентабельности без изменения структуры бизнеса. Очевидно, что российская логистика развивается экстенсивно. Растущие потребности в обеспечении товаропотоков удовлетворяются за счет наращивания активов: строительства складов, расширения автопарков и т.д. Полноценных 3PL операторов в России нет.

Таблица 2

Структура российского рынка логистических услуг в 2006 г.

Вид услуги	Доля, %
Транспортировка и экспедирование всеми видами транспорта	13
Интеграция и управление цепями поставок ¹	32
Складские услуги	55

¹ Под интеграцией в данном случае имеется в виду совместное оказание складских, транспортных и экспедиторских услуг.

Источник: Цукер В. *Отдать и жалеть?* // Эксперт-on-line. — www.expert.ru

Отраслевой характер логистики повлек за рубежом ее государственную поддержку в рамках промышленной политики. Наиболее эффективные модели включения логистики в сферу промышленной политики были испытаны в Германии и Японии. Опыт этих стран лег впоследствии в основу индустриальной политики Китая.

Для нас весьма интересен китайский эксперимент, поскольку именно КНР является основным партнером Читинской области (95% в ее товарообороте). Знание партнера, организация его бизнеса позволят рациональнее выстраивать экономические связи, разрабатывать политику с учетом национальных российских интересов. Китайский опыт создания логистических систем актуален для нас и потому, что Китаю удалось в короткие сроки (буквально, в течение 10-й пятилетки) перевести экономику с традиционного управления потоками в народном хозяйстве на современные механизмы логистики. Во-вторых, в Китае удалось органично адаптировать к своим условиям передовой зарубежный опыт, прежде всего Германии и Японии. В-третьих, в сотрудничестве с Китаем прослеживается общность задач — взаимное стремление к интеграции, которая невозможна без должного понимания стратегий экономического развития друг друга.

Касаясь китайского опыта, отметим, что сохранение государственной вертикали в экономическом управлении позволяет успешно создавать новые хозяйственные модели. А планирование как инструмент государственного регулирования остается основным направляющим звеном в реализации поставленных задач. И логистика — не исключение. Создание и функционирование логистической отрасли гармонично вписываются в промышленную политику центральных органов Китая (табл. 3).

Таблица 3

Система государственной поддержки логистической отрасли в Китае

Тип промышленной политики	Направление промышленной политики
Поддерживающая	Отраслевая политика
	Государственная инвестиционная политика
	Меры финансовой поддержки логистических компаний
	Земельная политика
	Налоговая политика
Регулирующая	Транспортная политика
	Пространственная организация логистических систем
Развивающая	Оптимизация структуры логистической отрасли
	Ускорение расслоения функций торгово-промышленного сектора и логистики (общественного разделения труда)
	Укрупнение эффективных логистических компаний
	Привлечение передового зарубежного опыта

Источник: Хай Фэн, Чэн Чжи, Цзян Цилу. Улю чанъэ чжэнцэ тиси яньцзю [Исследование структуры промышленной политики поддержки логистической отрасли]. — www.bmlrc.com

Меры финансовой поддержки сводятся к созданию благоприятных условий для выхода предприятий на финансовые рынки, в том числе для проведения

ПРО⁶. Разделение функций торгово-промышленного сектора и логистики) — процесс естественный, в конечном итоге ведущий к формированию системы ЗРЛ-логистики. Но государственное регулирование делает этот процесс более эффективным. Готовность отведения земельных участков под создание логистической инфраструктуры и подведение (реконструкция) транспортных коммуникаций оказывают решающее влияние на создание логистических центров и зон. В Китае, кстати сказать, под логистические проекты землю получить гораздо легче, чем для жилищного строительства. Тем более, что это привлекает и активизирует частные инвестиции в отрасль.

Политика градостроительства также неразрывно связана с логистикой. Именно логистические проекты становятся отправными точками планирования и проектирования городской инфраструктуры. Например, в основе перспективного градостроительного плана г. Гуанчжоу лежат проекты четырех крупных логистических зон. Интенсивность градостроительных работ в различных направлениях зависит от прогнозов роста операций с товарами и грузопотоками (табл. 4).

Таблица 4

Проектные параметры четырех перспективных логистических зон г. Гуанчжоу

Логистические зоны	Годовой грузооборот, тыс. т		Мощность, тыс. тонн в день	Площадь, тыс м ²	Объем инвестиций, млн юаней
	2005	2015			
Восточная	4138	7805	21	670	755,7
Южная	1704	2899	8	220	272,5
Северная	2677	4683	13	480	566,8
Западная	3651	6913	19	350	490,5

Источник: Пань Вэньань. *Улю юаньцзюй гуйхуа юй шэцзи* [Планирование и проектирование логистических парков]. Пекин, 2005.

Таблица 5

Сравнительная характеристика логистических центров КНР по региональному признаку

Параметры	Тип А		Тип В
	общий	специализированный	
Размер залога (млн юаней)	30	30	50
Складская площадь для ЛЦ (м ²):			
в восточных регионах	20000	4000	10 000
в северных регионах и центре	5000	2000	5000
Объем экспортно-импортных операций, обслуживаемых ЛЦ в год (млн долл.):			
восточных регионах		200	
северных регионах и центре		50	

Источник: “О свободных логистических центрах” — www.golaw.com.cn

В китайском градостроительном планировании именно логистические проекты играют роль опорных узлов дальнейшего развития городской инфраструктуры. В процессе распределения земли исполнители логистических проектов могут получить государственную поддержку. Рост жилищного строительства вторичен по отношению к росту рынка коммерческой недвижимости и логистики. Это стало распространенной моделью развития крупных и средних городов в Китае. В России, в отличие от КНР, прогноз нагрузки транспортных, товарных и торговых систем города еще не является определяющим в градостроительстве.

Представляет интерес методика учета региональных особенностей и провинциальные приоритеты экономического развития. Так, в Китае предусмотрено создание логистических центров (ЛЦ) двух типов — А и В. ЛЦ типа А представляет собой инфраструктурный комплекс со статусом юридического лица КНР, зарегистрированный в таможенных органах и предоставляющий комплекс логистических услуг (складирование, закупка, экспедирование, распределение, декларирование). ЛЦ *общего* типа предоставляет услуги всем участникам ВЭД. ЛЦ *специализированного* типа — только ограниченному кругу лиц. Тип В предполагает иную в отличие от типа А организационно-правовую структуру, основанную на договорных субподрядных отношениях с поставщиками логистических услуг. Требования к организации ЛЦ, размеру залога, вносимого в таможенные органы, и по некоторым функциональным характеристикам существенно различаются. Следует отметить и различия в требованиях, предъявляемых к данным объектам в разных регионах как по площади складов, так и по объему обслуживаемого внешнеторгового оборота. Для северных и центральных регионов требования по складским площадям и объему экспортно-импортных операций ниже, чем для восточных (приморских) регионов при равной величине залога в 30 млн юаней (табл. 5). Это означает, что в нормативной базе учтены региональные различия с тем, чтобы более гибко подходить к разработке механизмов государственного регулирования ВЭД региона.

По мнению компетентных руководителей КНР, глубокое противоречие развития современного Китая (отставание в экономическом развитии западных и центральных провинций от приморских) объясняется отчасти неразвитостью логистической инфраструктуры запада страны. Неконкурентоспособность производства в западных и центральных провинциях объясняется не столько удаленностью от основных рынков сбыта и большими транспортными издержками, сколько неоптимальностью организации процесса товародвижения⁷.

Заслуживает внимания нормативно-правовое обеспечение деятельности логистических центров и зон в КНР. В частности, обеспечивается однозначное толкование терминов. Так, понятия, связанные с логистикой, получили официальное толкование в Государственном стандарте КНР “Логистическая терминология”, цель которого — дать четкие и непротиворечивые определения основных терминов, сформулировать базовые критерии и не допустить их необоснованно вольного толкования (см. приложение).

Нормативно-правовая база определяет основные принципы и задачи развития современной логистики для народного хозяйства. Так, в 2001 г. Госсовет КНР принял документ “О некоторых мерах по развитию современной логистики в КНР”⁸, определивший задачи на 10-ю пятилетку. С целью реализации сформулированных в нем задач были приняты нормативные акты, конкретизирующие данный документ. Часть из них регулирует отрасль на уровне страны в це-

лом (например, “О свободных логистических центрах” и “О таможенном регулировании в свободных логистических зонах”, “О некоторых мерах по ускорению развития логистических услуг транспортных компаний”, “О некоторых мерах по реализации программы товарного обращения в 2001 г.”⁹), а часть предназначена для отдельных территорий (“План развития современной логистики г. Шэньчжэне до 2015 г.”, “10-й пятилетний план развития народного хозяйства г. Шанхая”, “О некоторых направлениях развития логистической и распределительной систем г. Тяньцзиня”¹⁰). Это позволяет учитывать региональные особенности. В частности, наиболее очевидны различия в требовании к созданию логистических центров в восточных и западных провинциях.

Китайская практика дает успешные примеры логистической специализации на уровне отдельного города. Знаменателен пример г. Иу провинции Чжэцзян, где была использована модель, позволяющая учитывать вопросы градостроительства, организации международной торговли, привлечения инвестиций и развития промышленной базы за счет логистических проектов¹¹.

Организация торговли в г. Иу прошла несколько этапов развития: от товарораспределительной базы, оптовой торговой зоны до крупного парка оптовой выставочной торговли с ориентацией на международные рынки. Ныне на базе города сформирован крупный международный товарораспределительный центр — логистический парк. Суммарная площадь всех объектов коммерческого (торгового) назначения составляет 2,6 млн м², на которой размещается 50 000 объектов торгового назначения (главным образом оптового). Через данную торговую зону реализуется продукция 41 отрасли производства, 1900 основных групп товаров с более чем 40 000 ассортиментных наименований. В 2006 г. общая сумма сделок, заключенных на оптовых рынках Иу, составила 38,9 млрд юаней, из которых 28,9 млрд юаней пришлось на главный торговый центр. В течение 15 последних лет оптовая торговля составляет основу всей экономики города. Иу был признан Всемирным Банком и ООН как самый крупный и глобальный оптовораспределительный центр в мире. Из 3,5 млрд юаней налоговых доходов города более 80% в 2006 г. пришлось на оптовую торговлю. Учитывая влияние цен сделок на товары широкого потребления, складывающихся на рынке Иу, Министерство коммерции КНР утвердило специальный индекс-индикатор его цен в качестве базового показателя конъюнктуры¹². Именно оптовая торговля стала движущей силой экономики города. Соответственно развивалась сфера услуг, в особенности гостиничное хозяйство. В дальнейшем мощный толчок получили и отрасли производства, поскольку сложившаяся инфраструктура полностью обеспечивает рынок сбыта для производителей. В силу этого последние переходят к инвестированию в производство. Таким образом, можно назвать главную особенность рассматриваемой модели. Именно логистика оптовой торговли стала первичным двигателем экономики, а не производство.

Эффективность выбранной модели экономического подъема г. Иу иллюстрирует изменение масштабов градостроительства и динамики численности населения. С 1999 по 2002 г. его постоянное население выросло с 660,6 тыс. до 676,4 тыс. чел., увеличившись на 15,8 тыс. За тот же период население, временно проживающее в городе, в течение месяца выросло с 100,6 тыс. по 444,4 тыс. чел., увеличившись в 4 раза. В 2004 г. численность иногороднего населения г. Иу превысила 700 тыс. чел. Площадь города увеличилась с 8 км² в 2000 г. до 66 км² в 2006 г.

Начальные условия развития г. Читы и г. Иу схожи, что дает возможность использования этой модели для развития в Забайкалье (табл. 6).

Для столицы Забайкалья сложились все предпосылки создания логистической модели международной торговли. Вместе с тем, есть возможность увязать планы строительства и торговли, взяв последние в качестве локомотива экономики региона. Связующим звеном служит логистический центр. Таким образом, существуют реальные предпосылки привлечения некоторых элементов рассмотренной китайской модели.

Таблица 6

Общность начальных экономических условий г. Иу (КНР) и г. Чита

Слабые стороны	Сильные стороны
1. Низкий уровень технологического развития	1. Выгодное географическое положение
2. Отсутствие собственной производственной базы	2. Возможность организации мультимодальных перевозок
3. Относительно небольшая численность населения	
4. Отсутствие собственных финансовых ресурсов	

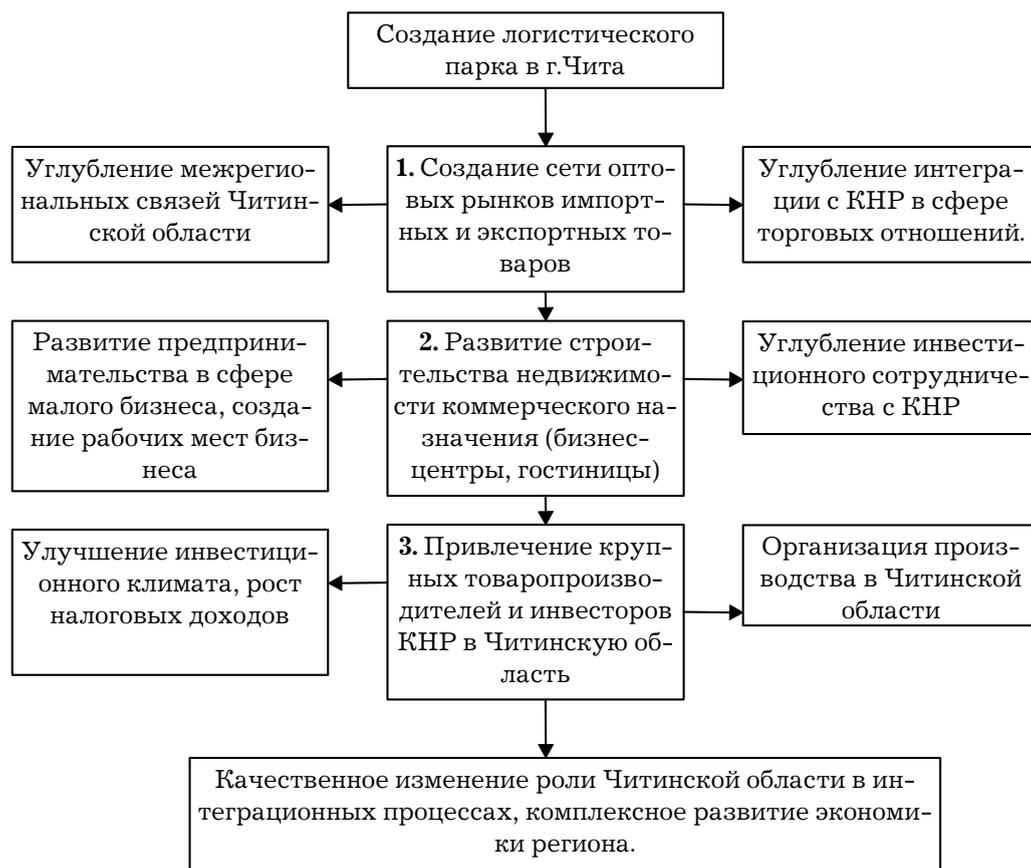


Рис. 2. Логистический проект Читинской области

Создание логистического парка в Чите включает формирование сети оптовых рынков импортных и экспортных товаров. В этом формате особенно перспективна — организация торговли лесной продукцией, что сделает этот рынок более прозрачным, приблизит к схеме биржевой торговли. Создание оптовой сети потребует строительства новых объектов коммерческого назначения, мультиплицирует привлечение крупных товаропроизводителей и инвесторов. Результатами могут стать улучшение инвестиционного климата, прозрачность торговых отношений на уровне предпринимательства, развитие малого и среднего бизнеса, рост налоговых поступлений, создание дополнительных рабочих мест. Все это придаст новое качество “взаимодополняемости” российско-китайским экономическим отношениям (рис. 2).

Созданию логистического парка в Чите предшествует создание более простого проекта — логистического центра. Но и логистический центр относится к числу очень сложных по своей природе объектов, риски вложений в логистическую инфраструктуру огромны. Основной риск связан с тем, что логцентры рассчитаны на обработку значительных по объему транзитных и экспортно-импортных грузов, т.е. на весьма мощный товаропоток. Однако таковой еще только предстоит привлечь в регион. В городе уже предпринимались попытки осуществить проект строительства мультимодального терминала на базе аэропорта с целью совместного использования автомобильных, железнодорожных и авиаперевозок. Однако проект не был реализован потому, на наш взгляд, что отсутствовали механизмы возмещения инвестиционных затрат.

Следовательно, реализация проекта логистического центра должна быть поэтапной. В ходе исследования нами была разработана стратегия управления логистическим риском при проектировании и реализации проекта строительства логистического центра и выбора модели его функционирования. На первом этапе предполагается использовать инновационный механизм сквозной логистики (без накопления) без риска вложений в складскую недвижимость. Суть его заключается во взаимодействии экспедиторов (и брокеров) РФ и КНР, которое координируется посредством автоматизированной торговой системы. Оптовый покупатель заказывает (1) товар по образцу, представленному в торговом комплексе поставщиком. Последний имеет договор с логистическим (торговым) центром (франчайзинговое соглашение). Информация о заказе идет поставщику, который отгружает товар экспедитору (КНР). Последний выполняет все формальности по доставке груза до границы. В дальнейшем транспортировкой и декларированием занимается российский экспедитор. Данная схема взаимодействия позволяет контролировать процесс исполнения заказа, отслеживать материальные потоки без их накопления, что существенно снижает издержки. Интерес покупателя обусловлен возможностью закупать товар с минимальными издержками, поскольку за транспортировку отвечают компании, знающие рынок. Для продавца из КНР схема интересна тем, что она сама по себе является каналом доступа на внешний рынок.

Схема сложна своей контрактной сетью, поскольку необходимо предусмотреть вопросы перехода прав собственности на товар в процессе прохождения канала. Инвестиционные затраты относительно невелики, поскольку на первом этапе не предполагается строить большие склады, необходимо только смонтировать электронный торговый блок, возвести торговый центр и гостиничный комплекс. Таким образом, можно решить проблему первичного риска (невозможность привлечения большого грузопотока).

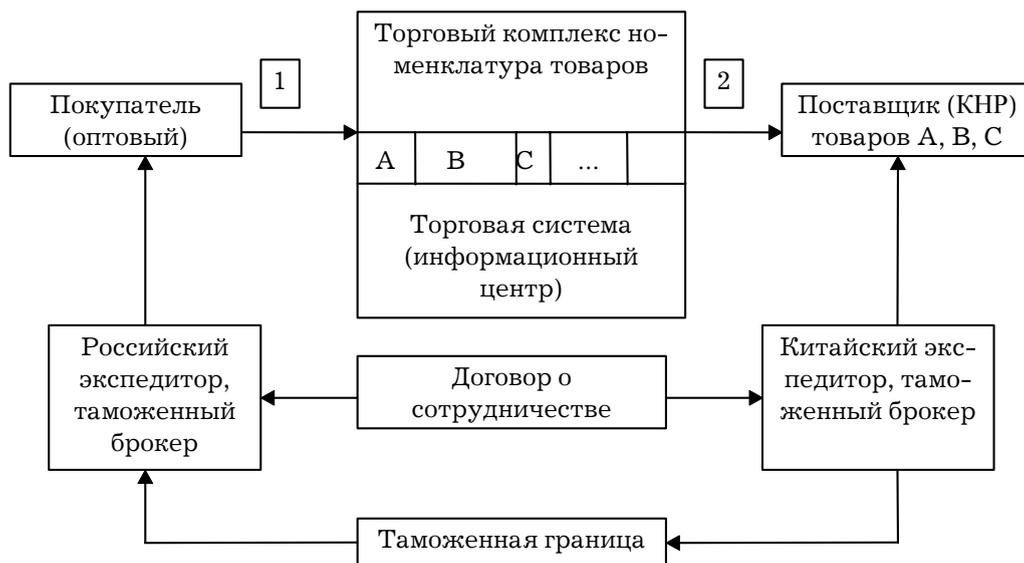


Рис. 3. Модель логистического центра сквозного типа

На этом этапе логистизации подвергается только информационный поток. В дальнейшем, при накоплении постоянных заказчиков и поставщиков снижается неопределенность рынка, и уже возможно расширение складского хозяйства, т.е. постепенный переход к регулированию транзитных грузопотоков в регионе, а именно, превращение коммерческой логистики в логистический центр. В дальнейшем возможен переход к следующему этапу проектирования логистического центра. Этапы проектирования центра сводятся к следующим шагам¹³:

1. анализ рынка;
2. анализ стратегического положения центра;
3. проектирование основных функций ЛЦ;
4. проектирование пространственного размещения объектов ЛЦ;
5. обоснование экономической эффективности проекта ЛЦ, анализ возможностей привлечения инвесторов.

В более развернутой форме этапы проектирования центра можно представить в блок-схеме (рис. 4).

Таким образом, можно констатировать, что в приграничных регионах, прежде всего в Забайкалье, изначально сложились выгодные условия для интеграции в мировую экономику через АТР. Но поскольку долгое время отсутствовала четкая самостоятельная стратегия экономического развития, здесь господствовала "навязанная извне" модель сырьевого экспортно-ориентированного роста, которая в свою очередь не только не принесла пользы региону, но и создала реальные угрозы экономической безопасности. В этих условиях поиск альтернативных моделей развития региона наиболее актуален. Логистическая специализация представляет собой модель несырьевого развития региональной экономики. Ее эффективность доказана опытом Германии, Японии и КНР. Через призму логистической специализации вся система российско-китайских экономических

отношений преломляется. По-иному начинает звучать категория “взаимодополняемости” экономики восточных регионов России и провинций КНР.



Рис. 4. Блок-схема основных этапов проектирования логистического центра

Толкование некоторых логистических терминов по стандартам КНР

Логистика	Научная организация процесса движения экономических ценностей от места их производства до места назначения, основанная на единстве подхода к управлению транспортировкой, складированием, перегрузкой, упаковкой, переработкой, распределением, возвратом, информационным обслуживанием и другими функциями.
Логистический менеджмент	Управление, организация и контроль логистической деятельности, направленный на снижение логистических затрат и максимальное удовлетворение спроса потребителя.
Интегрированная логистика	Результат комплексного планирования и организации всех видов логистической деятельности, основанный на существующих потребностях.
Логистическая система	Система, включающая 2 и более элементов, выполняющих отдельные логистические функции с целью их комплексного оказания.
3PL-логистика	Организация логистической деятельности, когда все необходимые логистические услуги оказываются клиенту специализированной логистической компанией на основании договора.
Логистическая компания	Хозяйствующий субъект, экономическая деятельность которого связана с предоставлением логистических услуг.
Логистический центр	Организация или объект, участвующий в осуществлении логистической деятельности, имеющий собственную информационную систему и отвечающий следующим требованиям: 1) Оказание логистических услуг носит публичный характер (предоставляется всем обратившимся); 2) имеет полный набор логистических функций; 3) обслуживает (“освещает ¹⁴ ”) большую территорию; 4) имеет большие складские мощности, пропускную способность, может оказывать услуги по организации перегрузок и мультимодальных перевозок; 5) предоставляет логистические услуги распределительным центрам — следующему звену цепочки поставок
Распределительный центр	Организация или объект, участвующий в осуществлении распределительной деятельности, имеющий собственную информационную систему и отвечающий следующим требованиям: 1) обслуживает определенных (специализированных) клиентов; 2) осуществляет все виды распределительных услуг; 3) обслуживает небольшую территорию; 4) осуществляет мелкооптовую торговлю, работает с широким ассортиментом товаров; 5) оказывает услуги по распределению дальнейшим (следующим) звеньям в цепи поставок.
Логистический парк (зона)	Особая территория, на которой концентрированно расположены различные виды объектов логистической инфраструктуры и логистические компании для комплексного оказания логистических услуг в масштабах отдельного региона.

1. Лугоканский ГОК, Култуминский ГОК, Новоширокинский ГОК, Быстринский ГОК, Березовский ГОК, Вознесенский ГОК, Приаргунский ГОК, Краснокаменский ГОК.
2. Олочи (РФ) — Шивэй (КНР) построен железобетонный мост через р. Аргунь, Забайкальск (РФ) — Маньчжурия (КНР) железнодорожный и автомобильные переходы.
3. Прокофьева Т., Платонов С. Формирование транспортно-логистической инфраструктуры России // РИСК. 2005. № 2. С. 4—5.
4. Приказ ФСБ РФ от 28.09.2006 N 452 “Об утверждении правил пограничного режима” (Зарегистрировано в Минюсте РФ 10.11.2006 N 8463) // Рос. газ. 2006. 22 нояб.
5. Аутсорсинг (англ. outsourcing, букв. — привлечение сторонних ресурсов), передача выполнения части функций по управлению организацией или по поставке решений и услуг внешней организации, сторонним исполнителям-специалистам. Позволяет использовать опыт профессионалов, сократить риски и снизить затраты, увеличивая отдачу вложенных средств.
6. Публичное размещение акций логистических компаний.
7. Ван Вэй. Бо Силай. Сяньтай улю тиси цзяньшэ фэйчанчжунъяо [Бо Силай о важности современной логистики в строительстве рыночной экономики]. — <http://www.bmlrc.com/readnews.asp?newsid=9672>.
8. Жю Ихун, Чжэнь Кай. Сяньдай улю [Современная логистика]. Пекин, 2005. С. 284.
9. Там же.
10. Там же. С. 288.
11. “Синшан цзяньши” — тунго шичан фачжань дайтун чэньши цзинциде фэйюэ фачжань [Модель “от торговли к градостроительству” — от развития рынков к взлету экономики города]. — www.ywbb.com.
12. Цзян Жун. Чжэцзян кайчжуан цзинци цизисяде фачжань моши [Модели развития городов в условиях влияния кластерной структуры экономики провинции Чжэцзян]. — www.ywbb.com.
13. Ло Жуньхуа. И шичан вэй даосянде улюйюаньцой гуйхуа [Планирование логистической зоны на основе рынка]. — www.bmlrc.com.
14. От кит. *фушэ* — освещать, облучать.