

УДК 658.7(571.56)
ББК 65.291.592(2Рос.Яку)

М.Е. Шабанов

О НЕОБХОДИМОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА В ПРОИЗВОДСТВЕННО-ПРОМЫШЛЕННОЙ ЗОНЕ НА СЕВЕРО-ВОСТОКЕ ЯКУТИИ

Рассмотрен кластерный анализ территории республики Саха (Якутия) как ресурсодобывающего региона. Проведен углубленный анализ транспортной системы южной и северо-восточной Якутии. Выявлены основные проблемы и даны рекомендации по формированию логистического центра на северо-востоке Якутии, как одного из составных частей республиканской транспортной системы.

Ключевые слова: логистика, логистический центр, кластерный анализ, северо-восточная часть Якутии, производственно-промышленная зона

M.E. Shabanov

ON NECESSITY OF CREATING A LOGISTICS CENTRE IN PRODUCTION AND INDUSTRIAL AREA OF NORTH-EAST YAKUTIA

The author studies the cluster analysis of the Republic of Sakha (Yakutia) as resource extracting region, carries out an in-depth analysis of transport system in south and north-east Yakutia, determines key problems, and gives recommendations on creating a logistics center in the north-east territory of Yakutia as a component of the republic's transport system.

Keywords: logistics, logistics centre, cluster analysis, north-east Yakutia, production and industrial area.

Логистические центры выступают одной из форм интеграционного взаимодействия компаний, в целях минимизации расходов на основе координации совместных усилий и централизации материального и информационного обеспечения товародвижения. С понятием логистический центр тесно связано понятие логистическая сеть, поскольку максимального синергетического эффекта и эффективности организации товарных потоков можно добиться именно за счет создания сети объектов, связанных между собой.

Республика Саха обладает богатейшим природно-ресурсным потенциалом, является одним из наиболее инвестиционно-привлекательных регионов Российской Федерации. Однако на фоне общей благополучной картины с полезными природными ресурсами, выявляется факт недостаточного развития транспортной системы региона. Транспортные технологии не соответствуют требованиям функционирования транспорта в условиях рынка и плохо скоординированы в процессе доставки грузов и пассажиров.

На совещании о ходе выполнения поручений Президента РФ по вопросам социально-экономического развития восточных регионов России 6 февраля 2008 г. Д.А. Медведев высказал мысль о необходимости опережающего развития транспортной и энергетической инфраструктуры. Создание логистической сети регионального масштаба раскроет весь сырьевой потенциал Республики Саха (Якутия).

В рамках «Схемы комплексного развития производительных сил, транспорта и энергетики республики до 2020 г.», реализуется инвестиционный проект освоения южной Якутии. Для координации действий по взаимодействию государства и инвесторов была создана Южно-Якутская корпорация, призванная представлять консолидированную позицию инвесторов (участников проекта) перед государством. В рамках развития проекта на территории Республики Саха (Якутия) были выделены четыре основных кластера.

Первый кластер — это Западная Якутия. Сюда входят 8 административных районов, прилегающих к западной границе республики и частично лежащих в бассейне р. Виллюй. С севера на юг расположены Анабарский, Оленёкский, Мирнинский и Ленский улусы и районы, с запада на восток — Сунтарский, Нюрбинский, Верхневиллюйский и Виллюйский. В 2008–2009 гг. была разработана «Концепция комплексного развития Западной Якутии и севера Иркутской области», которая предполагала создание крупной корпорации. Хотя, по ряду причин, связанных с финансированием, она не была утверждена, однако, как и предполагалось, с 2011 г. начато активное развитие таких крупных промышленных и инфраструктурных инвестиционных проектов, как освоение Чаяндинского и Талаканского нефтегазоконденсатных месторождений, Ленского нефтеперерабатывающего завода и Ленского лесопромышленного комплекса, автомобильной дороги «Якутск–Иркутск» на участке п. Верхнемарково–г. Ленск. В данный момент здесь продолжается развитие добычи алмазов и осваиваются новые месторождения нефти. В ближайшее время начнется создание «Якутского центра газодобычи», в дальнейшем планируется строительство магистрального газопровода Якутия–Хабаровск–Владивосток. На западе Якутии уже формируется электросетевая инфраструктура.

Второй кластер — Центральная Якутия. Это наиболее обжитая и заселенная часть республики. Она занимает прогиб огромной платформы и включает долину Лены от устья Витима до устья Виллюя. Лено-Амгинно-Алданское междуречье и бассейн Виллюя. С северо-востока, северо-запада и юга окружают горы. Это связующее звено между всеми районами Республики, именно здесь планируется создание транспортно-логистического центра, который соединит в себе федеральные автомобильные трассы «Лена», «Виллюй», «Колыма». Строятся дороги регионального значения. Проложена железная дорога Беркакит — Томмот — Нижний Бестях, которая будет продолжена до Якутска и дальше. Планируется строительство совмещенного автомобильно-железнодорожного моста через реку Лена. Функционирует также речное сообщение по р. Лена, что позволяет доставлять грузы по Северному морскому пути. Активно идет реконструкция взлетно-посадочной полосы и возводится новый терминал аэропорта «Якутск».

Третий кластер — Южная Якутия. Включает в себя Алданский, Нерюн-гринский и часть Олекминского административных образований. Здесь с 2009 г. развивается инвестиционный проект «Комплексное развитие Южной Якутии», утвержденный правительством РФ и предусматривает комплексное строительство объектов энергетики, транспорта, разработку месторождений полезных ископаемых. Данный проект включает в себя строительство Канкунской гидроэлектростанции, Эльконского горно-металлургического комбината по добыче урана, Таежного и Тарыннахского железорудных горно-обогатительных комбинатов, Селигдарского горно-химического комплекса, Инаглинского угольного комплекса, Якутского центра газопереработки и газохимии. С 2012 по 2014 г. планируется завер-

шить этап создания автодорожной и железнодорожной инфраструктуры, куда войдут железнодорожные участки «Чульбас–Инаглинский ГОК», «Алдан–Селигдарское месторождение», «Томмот–Эльконский ГМК», «Тарыннахский ГОК–Олекминск», «Улак–Эльгинский УК». Автомобильная сеть будет дополнена участками дорог: месторождения «Пионерское», «Десовское»–р. Тимптон, Томмот–р. Алдан.

Четвертым кластером выделена Северо-восточная Якутия. Основными проектами комплексного развития являются Томпонский горно-промышленный район и Яно-Колымская золоторудная провинция. Если в Западной Якутии развивается добыча нефти и газа, то в данном регионе должно начаться активное освоение и разработка месторождений по добыче драгоценных, полудрагоценных, цветных металлов — золота, серебра, олова, сурьмы, редкоземельных металлов. Северо-Восточная Якутия представляет собой насыщенную природными ископаемыми землю. Помимо уже действующих месторождений, в данном районе были обнаружены крупные залежи полезных ископаемых, например, Томпо-Делиньинское месторождение серебра, свинца и цинка, с предположительным потенциалом в 10 000 т, Берендейское месторождение рассыпного золота потенциалом 25,5 т, Хатыское месторождение серебра и коренного золота потенциалом в 3 000 и 105 т соответственно. В общем, эти месторождения относятся к Верхне-Индигирским месторождениям.

Если Западная и Южная Якутия относятся к освоенным территориям с активным влиянием железных дорог, автодорог федерального и регионального значения, то район Северо-восточной Якутии характеризуется как среднеосвоенный, с редкой сетью грунтовых дорог и автозимников. Якутия не сможет воспользоваться большей частью этих месторождений в ближайшее время в связи с труднодоступностью улусов и слабым развитием транспортной системы этого района. В «Схеме комплексного развития производственных сил, транспорта и энергетики Республики Саха (Якутия) до 2020 г.» приводится описание развития транспортной системы Восточного района Республики, в связи с завершением строительства федеральных дорог «Колыма» и «Амга», с выходом к Охотскому морю. И именно федеральные трассы позволят обеспечить транспортную доступность к Верхне-Индигирским месторождениям.

Кроме того, в Северо-восточной Якутии нет заводов по переработке и обогащению полезных ископаемых, вследствие чего возникает необходимость организации дорогостоящих перевозок. Между тем разработка полезных ископаемых, как и любое производство, требует наличия отлаженного материального потока. Основным звеном в создании транспортной системы Северо-восточной Якутии должны стать перевалочные вспомогательные логистические центры, расположенные по направлению федеральной трассы «Колыма» и «Амга», что позволит ускорить создание промышленной зоны в данном районе и увеличить пропускную способность на федеральных трассах, которые станут еще одним звеном формирования транспортной системы страны.

Информация об авторе

Шабанов Михаил Евгеньевич — аспирант, кафедра логистики и коммерции, Байкальский государственный университет экономики и права, Иркутск, e-mail: kflik@isea.ru.

Author

Shabanov Mikhail Evgenievich — post-graduate student, Chair of Logistic and Commerce, Baikal State University of Economics and Law, Irkutsk, e-mail: kflik@isea.ru.