

РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИКИ В МОНОПРОФИЛЬНЫХ ГОРОДАХ С ЦЕЛЬЮ СНИЖЕНИЯ УРОВНЯ БЕЗРАБОТИЦЫ

С.В. Калентеев, В.М. Каточков, Ю.Е. Кузменко

Рассматривается проблема высокого уровня безработицы экономически активного населения в монопрофильных городах. В качестве одного из решений проблемы трудоустройства населения предлагается развитие логистики на данных территориях. Предложены алгоритмы определения наиболее приоритетных территорий для реализации логистических проектов.

Ключевые слова: логистика, безработица, логистический центр, государственно-частное партнерство, моногород, население, финансовый кризис, инвестиции, органы местного самоуправления.

Одним из главных последствий любых кризисных явлений в экономике является безработица населения. Согласно стандартам Международной организации труда безработными признаются лица в возрасте, установленном для измерения экономической активности населения, которые в рассматриваемый период удовлетворяли одновременно следующим критериям:

- не имели работы (доходного занятия);
- занимались поиском работы, т. е. обращались в государственную или коммерческую службу занятости, использовали или помещали объявления в печати, непосредственно обращались к администрации организации или работодателю, использовали личные связи и т. д., или предпринимали шаги к организации собственного дела;
- были готовы приступить к работе в течение обследуемой недели [1].

Уровень зарегистрированной безработицы – отношение численности безработных, зарегистрированных в государственных учреждениях службы занятости, к численности экономически активного населения, рассчитанное в процентах. Другими словами, это соотношение числа лиц, занимающихся активным поиском работы, к общему числу работающих лиц. Данный показатель не в полной мере отражает истинную ситуацию с трудоустройством населения в регионе, однако является наиболее точным и объективным.

Наиболее остро проблема встаёт в так называемых «монопрофильных городах» (моногородах). Моногород – населённый пункт, в котором находится градообразующее предприятие. Согласно федеральному закону «О несостоятельности (банкротстве)» от 26.10.2002 г. № 127-ФЗ (ред. от 27.12.2009 г.) градообразующим предприятием является юридическое лицо, численность работников которого составляет не менее 25 % от общего числа экономически активного населения населённого пункта [2]. По данным Межведомственной рабочей группы Министерства регионального развития в субъектах Российской Федерации на

сегодняшний день в России примерно 335 моногородов [3].

Рассмотрим уровень зарегистрированной безработицы экономически активного населения в моногородах Челябинской области. Если не брать в расчёт три закрытых административно-территориальных образования (ЗАТО) – Озёрск, Снежинск, Трёхгорный, то из оставшихся 8 моногородов Челябинской области в кризисном 2009 г. 7 имели зарегистрированный уровень безработицы экономически активного населения выше, чем в среднем по области – 3,4 % (табл. 1) [1].

Таблица 1
Уровень зарегистрированной безработицы в монопрофильных городах Челябинской области, %

Наименование населенного пункта	Уровень зарегистрированной безработицы в % к численности экономически активного населения	
	за 2009 г.	за 2010 г.
Верхнеуфалейский городской округ	8,2	4,7
Карабашский городской округ	9,8	5,7
Магнитогорский городской округ	2,1	0,7
Миасский городской округ	5,5	3,1
Усть-Катавский городской округ	7,1	6,0
Ашинский муниципальный район	7,4	5,4
Нязепетровский муниципальный район	19,0	13,1
Саткинский муниципальный район	6,0	4,3
По Челябинской области в среднем	3,4	2,2

Как видно из табл. 1 самые высокие показатели уровня зарегистрированной безработицы были в Нязепетровском муниципальном районе – 19,0 %, Кусинском муниципальном районе –

14,0 %, Верхнеуфалейском городском округе – 8,2 %. Единственный населенный пункт, относящийся к моногородам с зарегистрированной безработицей ниже среднеобластной – Магнитогорский городской округ (2,1 %), где градообразующим предприятием является ОАО «Магнитогорский металлургический завод» (входящий в ОАО УК «ММК»).

Аналогичная ситуация наблюдалась и в 2010 г. При среднем уровне зарегистрированной безработицы к численности экономически активного населения по области в 2,2 % в 7 монопрофильных городах из 8 этот показатель выше среднеобластного, в том числе в Нязепетровском муниципальном районе – 13,1 %, Усть-Катавском городском округе – 6,0 %, Карабашском городском округе – 5,7 %. Такая ситуация сходна и с другими субъектами РФ, где есть монопрофильные города.

Существуют и другие оценки количества монопрофильных городов в РФ. Так, по данным НПФ «Экспертный институт» на 2009 год насчитывалось 799 моногородов, в том числе 332 города и 467 поселков городского типа [3].

Рассмотрим подробнее перечень монопрофильных городов, предложенный Межведомственной рабочей группой. Условно разделим все моногорода на 4 группы, в зависимости от численности населения, на диапазоны: до 20 тыс. человек, от 20 до 100 тыс. чел., от 100 до 500 тыс. чел., свыше 500 тыс. чел.

На рис. 1 указано разделение моногородов в зависимости от численности населения.

Из рис. 1 видно, что 5 моногородов имеют население свыше 500 тыс. человек, а именно: Астрахань, Липецк, Новокузнецк, Тольятти, Набережные Челны; 28 населённых пунктов находится в границе численности населения от 100 до 500 тыс. человек. Именно эти моногорода нам в первую очередь интересны для строительства логистических центров (ЛЦ). Монопрофильные города, насчитывающие население от 20 до 100 тыс. чел., тоже могут быть перспективными для строительства ЛЦ, например, при условии, что они располагаются в непосредственной близости от крупных промышленных центров, на пересечениях крупных транспортных потоков и т. д.

Рассмотрим данное разделение моногородов в зависимости от численности населения: просуммируем количество жителей в каждой из групп моногородов (рис. 2).

Итак, из рис. 2 видно, что свыше 91 % населения моногородов проживают в населённых пунктах с численностью более 20 тыс. человек, свыше половины населения моногородов проживает в населённых пунктах с населением от 100 тыс. человек. Общая численность людей, проживающая в монопрофильных городах, составляет 16 млн человек.

Финансовый кризис 2008–2010 гг. показал необходимость принятой в годы планово-

административной экономики практики образования населённых пунктов вокруг крупных промышленных предприятий. Экономика таких городов зависима и очень чувствительна от эффективности работы градообразующего предприятия.

Как известно, одним из наиболее эффективных решений по снижению уровня безработицы экономически активного населения в монопрофильных городах является диверсификация экономики таких населённых пунктов, т. е. создание «альтернативных» рабочих мест, не связанных с деятельностью градообразующего предприятия. Одним из перспективных направлений развития может стать создание различных объектов логистической инфраструктуры, в частности логистических центров. Развитие логистики в РФ является одним из ключевых факторов общего экономического развития страны. Не будем подробно останавливаться на данном вопросе, отметим лишь, что на сегодняшний день уровень логистического сервиса в России значительно отстаёт от большинства развитых и развивающихся стран. Так, по данным отчёта Всемирного банка по разработанному показателю эффективности логистики (LPI) Россия в 2010 г. заняла 94-е место из 155 обследуемых стран [4].

Как правило, деятельность большинства предприятий в монопрофильном городе тоже зависит от градообразующего предприятия, что значительно ухудшает финансовое состояние практически всего работающего населения моногорода. Таким образом, строительство ЛЦ является эффективным средством диверсификации экономики населённого пункта. Стоит отметить, что сам ЛЦ может располагаться и вне территории монопрофильного города, ключевым моментом борьбы с безработицей является создание новых рабочих мест для жителей такого населённого пункта.

Несмотря на достаточно широкое распространение термина «логистический центр», на сегодняшний день отсутствует чёткие характеристики, позволяющие отнести тот или иной объект логистической инфраструктуры к логистическому центру. В общем виде логистический центр должен иметь следующие черты:

- объединение нескольких коммерческих компаний (логистических посредников) для оказания логистических услуг;
- полный перечень услуг логистического сервиса, оказываемый клиентам;
- синергетический эффект от объединения логистических посредников;
- интермодальность;
- физическое расположение объектов логистической инфраструктуры на определённой территории;
- наличие государственной поддержки в какой-либо форме – коммерческая концессия, государственные инвестиции, административные меры, меры нефинансовой поддержки [5].

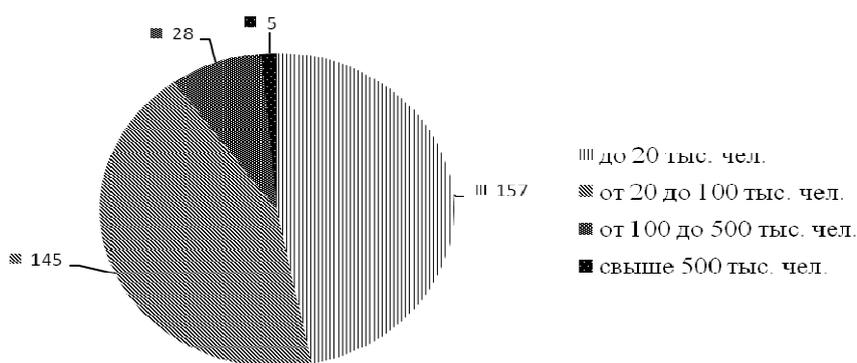


Рис. 1. Сегментация монопрофильных городов в зависимости от численности населения

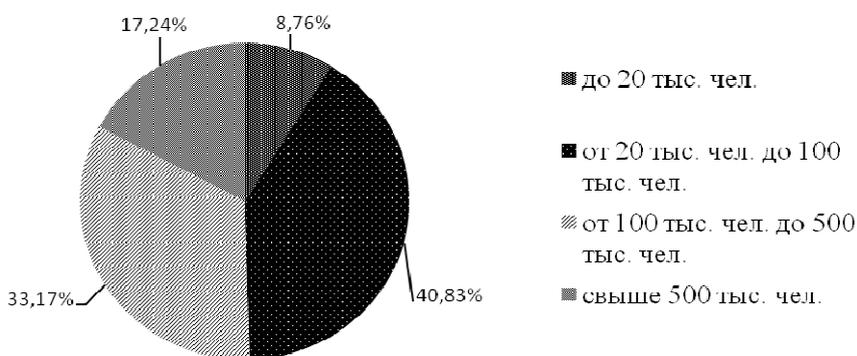


Рис. 2. Численность проживающих в монопрофильных городах

Для рассматриваемой нами проблемы – уровня безработицы в монопрофильных городах, количество логистических посредников в ЛЦ, структура управления ЛЦ и т. д. не являются принципиально важными.

Помимо очевидной необходимости строительства ЛЦ для развития экономики, такие крупные проекты несут огромный положительный социальный эффект: увеличение налоговых поступлений в бюджет, сокращение безработицы экономически активного населения, увеличение среднего уровня заработной платы, общее повышение уровня жизни населения. В рамках данного исследования остановимся на проблеме безработицы экономически активного населения. Как показывает практика, крупный ЛЦ даёт несколько тысяч рабочих мест, в частности итальянские ЛЦ, находящиеся в г. Падуа и в г. Верона являются работодателями для 2,2 и 1,8 тыс. человек соответственно [5]. На 31 ЛЦ, действующем в Германии, работают около 45 тыс. человек, в том числе в первом немецком ЛЦ в г. Бремен – 5 тыс. сотрудников и в центре, находящемся в г. Гросбеерен, 3,7 тыс. человек.

Очевидно, строительство ЛЦ в моногородах (вблизи моногородов) оправдано лишь в том случае, если существует спрос на логистические услуги в данном географическом месте. Поэтому выбор моногородов для строительства ЛЦ должен

быть обусловлен взаимным интересом государства (органов местного самоуправления) и бизнес-структур. Более того, ввиду общей экономической нестабильности, бизнес не готов инвестировать в «длинные деньги». По мнению некоторых экспертов, срок окупаемости логистических проектов достигает 10 лет. К тому же реализация проектов осложняется такими тяжёлыми и длительными по времени традиционными административными барьерами, как выделение земли под строительство, согласования, разрешения и т. д. Именно поэтому роль органов местного самоуправления в проектировании объектов логистической инфраструктуре очень высока. Местные власти оказывают поддержку в реализации логистических проектов различными способами:

- административные меры: снижение налогового бремени, упрощение процедуры землеотвода, поиск и привлечение инвесторов, сопровождение инвестиционного проекта;
- государственные инвестиции в инфраструктуру и логистические объекты;
- государственно-частное партнёрство, в том числе концессионные соглашения;
- меры нефинансовой поддержки.

Для определения наиболее эффективного месторасположения строительства логистических центров с учётом интересов государства (органов

местного самоуправления) и бизнеса нами был разработан специальный инструмент – матрица определения приоритетных территорий для строительства ЛЦ.

Каждый из рассматриваемых нами населенных пунктов получает два интегральных показателя. Первый складывается из социально-экономических показателей муниципального образования, таких как уровень безработицы экономически-активного населения, уровень бюджета района, уровень оборота оптовой и розничной торговли, средний уровень заработной платы, территория муниципального образования, плотность населения и т. п. Второй показатель оценивает уровень интереса бизнеса (спрос на логистические услуги, существующая инфраструктура, уровень инвестиций).

В общем виде строительство логистических объектов целесообразно на следующих территориях:

- на территориях с дефицитом качественных складских площадей (класса «А» и «В»);
- на территориях промышленных кластеров;
- вблизи государственных границ, рядом с пунктами таможенного контроля;
- рядом с крупными транспортными узлами, в особенности на пересечениях нескольких видов транспортных средств, в том числе на территории речных и морских портов, аэропортов, железнодорожных вокзалов;
- на территориях особых экономических зон;
- в местах с высокой концентрацией оптового и розничного товарооборота.

Итак, мы видим, что существует множество показателей определения территорий для строительства ЛЦ. Выгодное географическое положение монопрофильного города может оказаться важнее, чем численность населения или деятельность градообразующего предприятия. В данной статье мы не будем подробно останавливаться на инструментах определения муниципальных образований для строительства ЛЦ.

Одной из важных проблем является профессиональная подготовка граждан для работы в ЛЦ. Вне зависимости от того, каким образом происходит проектирование ЛЦ, действующим логистическим посредникам, а также обслуживающим их сервисным компаниям необходимы сотрудники на различные должности: водители, экспедиторы, операторы погрузо-разгрузочных машин, кладовщики, системные администраторы и т. д. Безработные граждане, как правило, не имеют тех профессиональных навыков, которые требуются на новом рабочем месте. Существует несколько способов профессиональной подготовки граждан. Рассмотрим основные из них.

1. Достаточно распространённый во время финансового кризиса инструмент: профессиональная подготовка, переподготовка и повышение квалификации безработных граждан по направлению органов службы занятости. Согласно ст. 23 Закон РФ от 19.04.1991 г. № 1032-1 (ред. от 18.10.2007 г.)

«О занятости населения в Российской Федерации» правом воспользоваться такой услугой могут следующие категории граждан:

- гражданин не имеет профессии (специальности);
- невозможно подобрать подходящую работу из-за отсутствия у гражданина необходимой профессиональной квалификации;
- необходимо изменить профессию (специальность, род занятий) в связи с отсутствием работы, отвечающей имеющимся у гражданина профессиональным навыкам;
- гражданином утрачена способность к выполнению работы по прежней профессии (специальности) [6].

Данная услуга финансируется из бюджета и гражданам предоставляется бесплатно. Как правило, данные услуги заказываются местными центрами занятости в форме открытых аукционов (конкурсов, котировок) с помощью федерального закона № 94 от 21.07.2005 г. «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд». Таким образом, если обучение граждан будет оплачено органами власти, это будет считаться мерами государственной поддержки.

2. Создание учебного центра для подготовки сотрудников. Учебный центр может быть создан как структурное подразделение ЛЦ. В данном случае подбор, подготовка и переподготовка сотрудников будет осуществляться самим ЛЦ.

3. Создание совместного учебного центра ЛЦ с каким-либо образовательным учреждением (вузом, ссузом, специализированным учебным комбинатом).

Упрощенно весь процесс реализации строительства логистического объекта на территории того или иного монопрофильного города можно разбить на семь этапов (табл. 2).

Заключение

Нами была рассмотрена проблема безработицы экономически активного населения в монопрофильных городах. В качестве одной из мер снижения уровня безработицы предложено развитие логистики на проблемных территориях, а именно строительство современных ЛЦ. На основании вышеизложенных данных мы можем сделать несколько выводов.

1. На сегодняшний день существует проблема трудоустройства населения в монопрофильных городах. Уровень безработицы экономически активного населения возрастает во времена кризисных явлений в экономике.

2. Развитие логистики в монопрофильных городах (вблизи монопрофильных городов) позволит частично решить проблему трудоустройства жителей таких городов.

3. Строительство ЛЦ невозможно без государственного участия. Органы власти имеют обшир-

Таблица 2

Этапы реализации логистических проектов в монопрофильных городах

Этап	Метод реализации этапа	Уровень власти, участвующей в реализации этапа
Сегментация монопрофильных городов по уровню безработицы	Обработка статистических данных, экспертные оценки	Федеральный
Выведение социально-экономического интегрального показателя	Обработка статистических данных, экспертные оценки	Региональный
Выведение интегрального показателя интереса бизнеса	Обработка статистических данных, экспертные оценки	Региональный
Сопоставление двух интегральных показателей	Матрица определения приоритетных территории для строительства ЛЦ	Региональный
Определение мер государственной поддержки	Экспертные оценки	Региональный
Поиск и привлечение инвесторов, девелоперов, логистических операторов	Меры государственной поддержки	Региональный, местный
Практическая реализация проекта	Меры государственной поддержки	Региональный, местный

ный перечень инструментов помощи при реализации логистических проектов.

4. Для определения наиболее приоритетных территорий для строительства ЛЦ необходим взаимный интерес органов местной власти и бизнеса.

Литература

1. Челябинская область в цифрах: краткий статистический сборник / Челябинскстат. – Челябинск, 2010. – 222 с.

2. Российская Федерация. Законы. О несостоятельности (банкротстве) [Текст]: федер. закон: [принят Гос. Думой 27 сентября 2002 г.: одобрен Советом Федерации 16 октября 2002 г.]. – М.: Эксмо, [2011]. – 336 с.

3. Союз моногородов России. – <http://www.monogorod.org/>

4. Секачев, И. Связанные одной цепью / И. Секачев // Мир финансов. Капитал. Инвестиции. Технологии. – 2010. – № 2 (105). – <http://www.wfin.kz/node/7476>

5. 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).

6. Российская Федерация. Законы. О занятости населения в Российской Федерации. [Текст]: федер. закон; офиц. текст: по состоянию на 1 февраля 2008 г. – М.: Ось-89, [2008]. – 48 с.

Поступила в редакцию 4 апреля 2012 г.

Калентеев Сергей Витальевич. Аспирант, ассистент кафедры «Экономика торговли», Южно-Уральский государственный университет (г. Челябинск). Область научных интересов – региональная экономика, логистические центры, логистический аутсорсинг. Контактный тел. +7-950-732-06-23. E-mail: serg.74.ak@mail.ru.

Kalentejev Sergey Vitalievich is a postgraduate student, assistant at Economy of Trade Department, South Ural State University, Chelyabinsk. Research interests: regional economy, logistics centers, logistics outsourcing. Phone: +7-950-732-06-23. E-mail: serg.74.ak@mail.ru.

Каточков Виктор Михайлович. Доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой «Экономика торговли», Южно-Уральский государственный университет (г. Челябинск). Область научных интересов – экономика и управление в промышленности, коммерческая деятельность промышленных предприятий, логистика. Контактный тел. 8-919-11-555-10.

Katochkov Victor Mikhailovich is a Doctor of Science (Economics), Professor, a head of Economy of Trade Department at the Faculty of Trade and Economics, South Ural State University, Chelyabinsk. Research interests: industrial economics and management, business activities of industrial plants, logistics. Phone: 8-919-11-555-10.

Кузменко Юлия Геннадьевна. Заместитель декана торгово-экономического факультета, кандидат экономических наук, доцент кафедры «Экономика торговли», Южно-Уральский государственный университет (г. Челябинск). Область научных интересов – логистика, размещение торговых объектов на территории городов. Контактный телефон +7-951-240-41-11. E-mail: Julia.kyzmenko@gmail.com

Kuzmenko Yulia Gennadyevna is a vice dean of the Faculty of Trade and Economics, Candidate of Science (Economics), Associate Professor of Economy of Trade Department, South Ural State University, Chelyabinsk. Research interests: logistics, retail facilities allocation within the city area. Phone: +7-951-240-41-11. E-mail: Julia.kyzmenko@gmail.com