

УДК 338.49

К ВОПРОСУ О РАЗМЕЩЕНИИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Попов П.В., Шевченко О.В., Морозов А.В., Скачков Д.А.

*Волгоградский филиал Российского экономического университета имени Г.В. Плеханова,
Волгоград, e-mail: donpaschal@mail.ru*

Настоящая статья посвящена анализу возможности размещения международных логистических центров на территории Российской Федерации. В соответствии с комплексным планом развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС, международные логистические центры, ориентированные на грузоперевозку товаров между государствами – членами ЕврАзЭС и обеспечивающим транзит грузов в третьи страны, необходимо размещать в Московской, Ленинградской, Саратовской и Волгоградской областях. Однако неравномерность социально-экономического развития данных регионов, изменение политической ситуации на границах Российской Федерации, а также использование дискриминантного анализа показало, что в Волгоградской области целесообразно разместить международный логистический центр, ориентированный на грузопереработку товаров в рамках региона. В остальных регионах – международные логистические центры, ориентированные на грузоперевозку товаров между государствами – членами ЕврАзЭС.

Ключевые слова: логистическая инфраструктура, международный логистический центр, международный транспортный коридор, дискриминантный анализ

THE ISSUE OF PLACEMENT LOGISTICS CENTRES IN THE RUSSIAN FEDERATION

Popov P.V., Shevchenko O.V., Morozov A.V., Skachkov D.A.

*Volgograd branch of the Russian Economic University named after G.V. Plekhanov,
Volgograd, e-mail: donpaschal@mail.ru*

This article analyzes the possibility of deploying international logistics centers in the territory of the Russian Federation. In accordance with the comprehensive plan for the development of infrastructure of roads and railways, in the List of EurAsEC transport routes, international logistics centers focused on cargo transportation of goods between the EurAsEC member states and ensuring the transit of goods to third countries, must be placed in the Moscow, Leningrad, Saratov and Volgograd areas. However, the uneven socio-economic development of these regions, a change in the political situation on the borders of the Russian Federation, as well as the use of discriminant analysis showed that in the Volgograd region it is advisable to place an international logistics center, focused on materials handling products within the region. In other regions – international logistics centers focused on cargo transportation of goods between the EurAsEC member states.

Keywords: logistics infrastructure, an international logistics center, international transport corridor, discriminant analysis

Одним из основных направлений стратегии регионального развития Российской Федерации является совершенствование инфраструктурной обеспеченности территорий и ее интеграции в мировое транспортное пространство, а также использование транзитного потенциала Юга России [5].

Реализация поставленной цели подразумевает создание международных транспортных коридоров на базе технически и технологически развитой транспортно-логистической инфраструктуры.

Под транспортной инфраструктурой понимаются транспортные коммуникации, терминалы, логистические центры и иные сооружения, устройства и оборудование, обеспечивающие работу транспорта при осуществлении перевозок грузов, пассажиров и багажа [2]. Одним из ключевых объектов транспортно-логистической инфраструктуры является логистический центр.

Он обеспечивает комплексное транспортно-экспедиционное и сервисное обслуживание, на основе логистической координации всех участников транспортно-логистического процесса.

В настоящее время нет общепринятого понятия логистического центра. Европейская экономическая комиссия (ЕЭК ООН), Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) и Европейская комиссия (ЕК) определяют логистический центр как географическое объединение независимых компаний и предприятий, занимающихся грузовыми перевозками и сопутствующими услугами, включающее по меньшей мере, один терминал [6]. П. Клаус и В. Кригер определяют логистический центр как пространственно-функциональный объект вместе с инфраструктурой и управляющей организацией, в котором реализуются логистические услуги, свя-

занные с транспортировкой, приемкой, хранением, распределением и выдачей товаров, а также сопутствующие услуги, предоставляемые независимыми по отношению к отправителю или получателю хозяйствующими субъектами [1]. Согласно В.И. Сергееву под логистическим центром понимается структура, объединяющая несколько компаний, осуществляющих, как правило, комплексную логистическую деятельность в определенном регионе (локальной территории) [6].

В комплексном плане развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС, под логистическим центром понимается одна из форм интеграционного взаимодействия компаний в целях максимизации доходов на основе координации совместных усилий и централизации материального и информационного обеспечения товародвижения [2].

В соответствии с проектом ECE/TRANS/WP.24/2011 [7] Европейской комиссии в качестве требований к определению месторасположения логистического центра следует отнести:

- приближенность к сети федеральных дорог;
- приближенность к сети магистральных железных дорог.

К критериям, позволяющим определить месторасположение логистических центров в рамках ЕврАзЭС, относят [2]:

- расположение на пересечении транспортных маршрутов ЕврАзЭС между собой и с другими крупными международными и национальными транспортными коммуникациями;
- расположение вблизи от транспортных коммуникаций, входящих в Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС.

В соответствии с комплексным планом развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС, к крупному международному логистическому центру относят транспортный узел, который находится на пересечении двух и более транспортных маршрутов ЕврАзЭС. Их мощности должны быть равны 1,5–2 млн т в год [2]. В плане также определены города Российской Федерации, в которых целесообразно размещать логистические центры, ориентированные на грузопереработку товаров в рамках ЕврАзЭС и транзитных грузов. К ним относят Москву, Санкт-Петербург, Самару и Волгоград. Однако в [2] не рассмотрена динамика изменения социально-экономических показателей в результате кризиса и изменение полити-

ческой ситуации в странах, на которые выходят транспортные коридоры ЕврАзЭС.

Оценим обоснованность размещения логистических центров, ориентированных на перераспределение международных потоков в рамках ЕврАзЭС и транзитных грузов в указанных выше регионах.

В работах [3, 4] рассматривалась возможность размещения транспортно-логистического центра на территории Волгоградской области. Однако в статье не учитывалось влияние мирового экономического кризиса и введение санкций на маршруты товародвижения. Кроме этого, в результате расчета по классическому и современному методу АВС и двухэтапному кластерному анализу были получены неоднозначные результаты. По классическому и современному методу АВС Волгоградская область была отнесена к группе В, а по двухэтапному кластерному анализу – к первому кластеру.

В соответствии с комплексным планом развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС, через Волгоградскую область проходят автомобильный маршрут № 1, железнодорожный маршрут № 8 ОСЖД и МТК «Север – Юг».

К основным целям создания автомобильного маршрута № 1 следует отнести:

- установление транспортно-экономических связей между государствами – членами ЕврАзЭС и странами Европы;
- обеспечение перевозки транзитных грузов между странами Европы и Азии.

В настоящее время в связи с политической ситуацией в Украине данный коридор фактически не может выполнять транзитную функцию, что нарушает требование, предъявляемое к логистическим центрам, в области обслуживания транзитных грузов между государствами – членами ЕврАзЭС и третьими странами.

К железнодорожному маршруту, входящему в Перечень международных маршрутов ЕврАзЭС, проходящему через Волгоградскую область, следует отнести «Железнодорожный маршрут № 8 ОСЖД». К основным целям создания «Железнодорожного маршрута № 8 ОСЖД» следует отнести:

- установление транспортно-экономических связей между государствами-членами ЕврАзЭС и Украиной, Узбекистаном;
- обеспечение перевозки транзитных грузов между странами Южной Европы и Республикой Узбекистан.

На западе железнодорожный маршрут № 8 ОСЖД начинается на границе Российской Федерации и Украины, что из-за политической ситуации в Европе резко усложня-

ет перевозку транзитных грузов из Южной Европы, а следовательно, логистический центр, расположенный на территории Волгоградской области, не сможет выполнять функцию грузопереработки транзитных грузов между государствами – членами ЕврАзЭС и третьими странами.

К основным целям создания международного транспортного коридора «Север – Юг» следует отнести:

- установление экономических связей между государствами – членами ЕврАзЭС и Исламской Республикой Иран;

- сокращение в два и более раз (по сравнению с традиционным морским маршрутом через Суэцкий канал) расстояния международных транспортных перевозок между Северной Европой и странами Персидского залива, Индией, Ираном.

Международный транспортный коридор «Север – Юг», включающий автомобильный и железнодорожный маршруты, призван выступить альтернативным маршрутом транспортировки товара из Европы в Иран, Индию и др. страны. Однако до настоящего момента времени он не вышел на запланированную мощность.

В Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС, проходящих через Самарскую область, следует отнести автомобильный маршрут № 2, автомобильный маршрут № 3, автомобильный маршрут № 4, железнодорожный маршрут № 1 ОСЖД, железнодорожный маршрут № 5 ОСЖД.

К основным целям создания транспортного коридора «Автомобильный маршрут № 2» следует отнести:

- установление транспортно-экономических связей государств – членов ЕврАзЭС с третьими странами;

- транзит между третьими странами в Европе и КНР по территории государств – членов ЕврАзЭС.

Маршрут начинается от границы Польши и проходит через крупный логистический узел, находящийся в Московской области. Он дает возможность осуществлять транспортировку транзитных грузов по территории Республики Казахстан, Кыргызской Республики и КНР.

Целями создания автомобильных маршрутов № 3 и № 4 являются:

- установление транспортно-экономических связей государств – членов ЕврАзЭС с третьими странами;

- транзит между третьими странами в Европе и государствами Центральной Азии.

Маршрут начинается на границе с Польшей и через крупный логистический узел в Московской области имеет выход на границу Российской Федерации и Финляндии.

Железнодорожные маршруты № 1 и 5 повторяют автомобильные маршруты № 4 и 5.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что Волгоградская область не удовлетворяет требованиям, предъявляемым к международным логистическим центрам, ориентированным на распределение международных и транзитных грузопотоков. В частности, по автомобильному международному маршруту № 1 и железнодорожному маршруту № 8 невозможен транзит грузов в третьи страны из-за политической ситуации в Украине. Самарская область удовлетворяет требованиям в области наличия двух и более маршрутов ЕврАзЭС, проходящих через ее территорию, а также позволяет осуществлять транзит грузов в страны Европы.

Строительство крупных международных логистических центров, ориентированных на грузопереработку транзитных грузов, в Московской и Ленинградской областях является целесообразным, так как они представляют собой крупные транспортные хабы при транспортировке грузов из Европы в страны Центральной Азии, КНР и др. страны.

Одним из требований, предъявляемых к крупным международным логистическим центрам ЕврАзЭС, ориентированным на перераспределение грузопотоков между государствами – членами ЕврАзЭС и транзит грузов в третьи страны, является транспортировка наибольших объемов грузоперевозок в рамках ЕврАзЭС. С целью определения районов Российской Федерации, для которых характерны значительные объемы транспортируемых грузов, воспользуемся дискриминантным анализом. Дискриминантный анализ позволяет выполнить разделение выборки на классы и получить оценку влияния вклада ключевых показателей в разделение объектов и вероятности отнесения объекта к каждому классу. Расчет проводился в программе IBM SPSS Statistics 20.

В качестве основных критериев были приняты следующие социально-экономические показатели субъектов Российской Федерации:

- объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами (обрабатывающие производства, производство и распределение электроэнергии, газа и воды), млн руб.;

- перевозки грузов автомобильным транспортом, тыс. т;

- оборот розничной торговли, млн рублей;

- грузооборот автомобильного транспорта, тыс. тонно-километров;

- инвестиции в основной капитал, млн руб.

Принадлежность субъектов Российской Федерации к первому кластеру по основным социально-экономическим показателям за 2013–2014 гг., %

Субъекты РФ	Номер кластера и вероятность отнесения района к первому (Вер1) и второму кластеру (Вер2), %					
	2013	Вер1	Вер2	2014	Вер1	Вер2
Самарская область	1	95,6	0,00	1	97,3	0,00
Волгоградская область	1	53,27	46,73	1	51,24	48,76

В результате расчета объекты были разделены на три кластера со схожими значениями изучаемых характеристик. Объекты, которые были отнесены к первому кластеру, имели наибольшие значения экономических показателей и обеспечивали наибольшие объемы грузоперевозок.

Анализ полученных результатов за 2013–2014 гг. показал, что Самарская область была отнесена к первому кластеру с вероятностью более 95%. Волгоградская область за данный период времени также была отнесена к первому кластеру. Однако вероятности отнесения к первому и второму кластеру были достаточно близки. Это свидетельствует о возможности отнесения объекта как к первой, так и ко второй группе (таблица).

Дискриминантный анализ показал целесообразность размещения логистического центра, ориентированного на переработку международных грузов между государствами – членами ЕврАзЭС, а также на грузопереработку транзитных грузов в Самарской области. Волгоградская область из-за невысоких значений изучаемых характеристик не может однозначно быть отнесена к первой группе. Исходя из этого, а также учитывая отнесение региона к группе В по классическому и современному методу АВС, в Волгоградской области может быть размещен логистический центр, но ориентированный на грузопереработку международных грузов в рамках региона.

Таким образом, в соответствии с проведенными исследованиями можно сделать вывод о том, что международные логистические центры ориентированные на грузоперевозку товаров между государствами – членами ЕврАзЭС и транзит грузов в третьи страны, необходимо размещать в Московской, Ленинградской и Самарской областях. Эти регионы были отнесены в группу А по изучаемым показателям при использовании классического и современного методов АВС. Данные субъекты РФ были отнесены в первый кластер при использовании

двухэтапного кластерного и дисперсионного анализа. Кроме этого, для данных объектов выполнялось условие наличия двух или более международных транспортных коридоров. В Волгоградской области целесообразно разместить международный логистический центр, ориентированный на грузопереработку товаров в рамках региона. По территории региона проходят три международных коридора. Однако по двум из них невозможно осуществлять поставку товаров в страны Европы из-за политической ситуации в Украине. Кроме этого, для Волгоградской области не выполняется условие транспортировки наибольших объемов грузоперевозок в рамках ЕврАзЭС. В результате дискриминантного анализа субъект РФ не может быть однозначно отнесен к первому кластеру.

Список литературы

1. Габлер-лексикон по логистике. Логистический менеджмент. Термины и определения / Под ред. проф. П. Клауса, проф. В. Кригера. – Германия, Вейсбаден, Изд-во «Габлер», 2010. – С. 410.
2. Комплексный план развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.evrazes.com/docs/view/564> (дата обращения: 03.12.2016).
3. Попов П.В. О размещении транспортно-логистического центра на территории Волгоградской области / П.В. Попов, И.Ю. Мирецкий // Логистика. – 2014. – № 2. – С. 44–47.
4. Попов П.В. Формирование сети распределительных центров на территории российской Федерации / П.В. Попов, И.Ю. Мирецкий, О.В. Шевченко // Логистика. – 2016. – № 4. – С. 26–29.
5. О Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года: Распоряжение Правительства РФ от 17.11.2008 N 1662-р (ред. от 10.02.2017) [Электронный ресурс]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82134 (дата обращения: 03.12.2016).
6. Сергеев В.И. Общие тенденции развития логистических центров за рубежом // Логистика и управление цепями поставок. – 2012. – № 5 (52). – С. 7–18.
7. Роль терминалов и логистических центров в интермодальных перевозках. Economic Commission for Europe. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2011/wp24/ECE-TRANS-WP24-2011-03e.pdf> (дата обращения: 03.12.2016).