

### The main problems of development of logistic centers in Russian regions

Kalenteev, Sergey

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

#### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Kalenteev, S. (2012). The main problems of development of logistic centers in Russian regions. *Modern Research of Social Problems*, 1, 1-13. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-326874>

#### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Basic Digital Peer Publishing-Lizenz zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den DiPP-Lizenzen finden Sie hier:

<http://www.dipp.nrw.de/lizenzen/dppl/service/dppl/>

#### Terms of use:

This document is made available under a Basic Digital Peer Publishing Licence. For more information see:

<http://www.dipp.nrw.de/lizenzen/dppl/service/dppl/>

УДК 658.7 + 332.132

## ОСНОВНЫЕ БАРЬЕРЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В РЕГИОНАХ РОССИИ

**Калентеев Сергей Витальевич,**

ассистент кафедры «Экономика торговли», аспирант

*Южно-Уральский государственный университет (национальный  
исследовательский университет), г. Челябинск, Россия*

*serg.74.ak@mail.ru*

*В статье рассматриваются проблемы формирования современных логистических центров на территории РФ: отсутствие единого толкования термина «логистический центр», отсутствие законодательных основ формирования и эксплуатации объектов логистической инфраструктуры, недооценка социальной значимости деятельности логистических центров. Автором предлагается комплекс мер по устранению препятствий развитию услуг качественного логистического сервиса.*

**Ключевые слова:** *логистический центр; безработица; особая экономическая зона; местные власти; логистический посредник; государственно-частное партнерство; монопрофильный город; население; финансовый кризис.*

## THE MAIN PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF LOGISTIC CENTERS IN RUSSIAN REGIONS

**Sergey Kalenteev**, assistant of the Economics of Trade Department  
in South-Ural State University, post graduate student

*South-Ural State University, Chelyabinsk, Russia*

*serg.74.ak@mail.ru*

*The article covers the problem of the formation of modern logistics centers in Russia: the absence of a common interpretation of the term "logistics center", the lack of legislative frameworks formation and operation of logistics infrastructure, the underestimation of the social significance of logistics centers. There are suggestions to set of measures to remove barriers to service quality logistics services in the article.*

**Keywords:** *logistics center, unemployment, Special Economic Zone, local government; logistics intermediary; public-private partnership, single industry town, population, financial crisis.*

Развитие логистики является одной из приоритетных задач российской экономики. 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 [1]. Учитывая то, что логистические издержки составляют в среднем 20% ВВП, снижение 1 % логистических издержек даёт экономию в масштабах России в 445 млрд. в год [2]. Среди основных проблем логистики в России можно выделить: острую нехватку качественных складских площадей во всех регионах России; отсутствие на рынке 4PL-провайдеров; низкий уровень развития транспортной инфраструктуры; несовершенство законодательства в области государственно-частного партнерства и т.д.

Одним из инструментов развития логистики в РФ является строительство логистических центров. Согласно Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г. Необходимо создание

транспортно-логистических центров во всех субъектах РФ с расширением сферы услуг по транспортно-логистическому обслуживанию [3]. На сегодняшний день наблюдается острая нехватка складских площадей классов «А» и «В» и качественных услуг логистического сервиса. Стоит отметить, что строительство ЛЦ даёт большой социальный эффект в виде налоговых поступлений в бюджеты разных уровней, снижения безработицы экономически активного населения, повышения качества обслуживания населения (особенно в сфере розничной торговли), увеличение инвестиционной привлекательности и т.д.

При изучении особенностей развития логистики в РФ в целом и создания современных транспортно-логистических комплексов автором было выявлено множество препятствий на всех этапах реализации крупных логистических проектов:

1. Отсутствие единой терминологии и понимания таких терминов как «логистический центр», «логистический комплекс», «транспортно-логистический центр», «региональный распределительный центр» и т.д.

2. Отсутствие единой законодательной основы, регламентирующей все этапы создания крупных ЛЦ на этапах проектирования, строительства и эксплуатации ЛЦ. Учитывая участие государства в реализации логистических проектов, считаем создание законодательной основы крайне необходимым.

3. Отсутствие универсальных инструментов определения месторасположения логистических объектов с учётом интересов бизнеса, местного населения и государства (здесь и далее под государством будем понимать органы власти всех уровней – местного, регионального, федерального).

Рассмотрим вышеперечисленные проблемы подробнее.

Одной из главных нерешенных проблем развития логистики в РФ является отсутствие единой терминологии. В данной статье ограничимся

рассмотрением наиболее часто употребляемого термина в СМИ, бизнес кругах, государственных структурах – «логистический центр». В России на сегодняшний день отсутствует единое понимание термина «логистический центр» (ЛЦ). Так в [4] указывается, что «на сегодняшний момент затруднительно дать чёткое определение ЛЦ, поэтому одной из задач, стоящих перед специалистами в области логистики, является выработка однозначной трактовки указанного термина». Данный вопрос освещён и в [5], где упомянуты несколько подходов к определению ЛЦ и сделан соответствующий вывод, что «существует достаточно много подходов как к понятию ЛЦ, так и к функциям, которые он должен осуществлять». Профессор В.И. Сергеев в своём докладе [3] отмечает, что часто определение «логистический центр» используется девелоперами для складов класса «В» с конъюнктурной точки зрения для привлечения клиентов. Автором неоднократно было замечено применение термина «логистический центр» к складским объектам, типа «built-to-suit» выстроенным под конкретного заказчика, как правило, сетевого ретейлера или крупной промышленной компании. Часть таких складских объектов иногда сдаются в аренду при наличии свободных складских площадей. Такая ситуация характерна, в первую очередь для регионов с дефицитом качественных складских площадей, где потребности в качественном логистическом сервисе потенциальных потребителей услуг не были в своё время удовлетворены ввиду отсутствия в регионах 3PL-провайдеров.

При простом анализе результатов запроса «логистический центр» в поисковых системах «Google» и «Yandex» сети Интернет, можно сделать вывод, что под рассматриваемым нами термином подразумевается практически любой складской комплекс класса «А» или «В», с площадью от 50 тыс. кв. м. со стандартным перечнем оказываемых услуг – ответственное хранение, аренда склада, погрузочно-разгрузочные работы, сортировка и комплектация заказов, услуги таможенного брокера. Далеко

не все логистические объекты имеют такие характеристики как выгодное географическое положение, наличие железнодорожной ветки, наличие таможенного поста, применение WMS-систем, предоставление услуг по перевозке грузов «от двери до двери» и т.д.

Для уточнения основных признаков, по которым тот или иной объект логистической инфраструктуры может быть отнесен к ЛЦ, обратимся к опыту стран с развитой экономикой. Рассмотрев множество трактовок термина ЛЦ и его основных признаков, в том числе Европейской экономической комиссии ООН, Организации экономического сотрудничества и развития и т.д. составим перечень основных признаков ЛЦ:

- расположение ЛЦ на определённой географической территории;
- объединение множества независимых логистических посредников для оказания логистических услуг;
- обязательное наличие синергетического эффекта деятельности участников ЛЦ;
- оказание полного перечня логистических услуг как минимум на уровне 3PL-провайдера;

Перечень дополнительных признаков:

- участие государства в проектировании, строительстве и управлении деятельностью ЛЦ;
- интермодальность;
- большие размеры площадей ЛЦ, как правило, не менее 100 га;
- складские и офисные помещения должны соответствовать классу «А»[6,7].

В последнее время проблеме терминологии в области логистики научными кругами уделено немало внимания, в том числе неоднократно поднимался вопрос о толковании термина «логистический центр», его признаках, возможных классификациях, организационной структуре.

Однако нет единого понимания в этом вопросе. Поэтому мы считаем необходимым представителями научного и делового сообществ, а также государственными структурами разработку добровольных стандартов, регламентирующих деятельность ЛЦ. Считаем, что такой стандарт должен содержать комплекс норм, правил и требований ко всем участникам ЛЦ – органу управления ЛЦ, логистическим посредникам и обслуживающим (сервисным) компаниям.

Необходимыми элементами стандарта должны быть:

- единая терминологическая основа в области логистики, а именно уточнение терминов «логистический центр», «участник логистического центра», «орган управления логистического центра» и т.д.;
- закрытый перечень обязательных и дополнительных признаков, которые позволяют отнести тот или иной логистический проект к ЛЦ;
- перечень предоставляемых услуг ЛЦ должен быть не ниже уровня услуг 3PL-провайдера;
- ключевые показатели эффективности деятельности ЛЦ;
- стандарты качества деятельности ЛЦ.

Второй сдерживающей причиной развития ЛЦ в России отсутствие законодательной основы в этом направлении. Как было рассмотрено выше, участие государства в реализации крупных логистических проектов является одним из признаков ЛЦ. Это связано со многими причинами, среди которых можем выделить следующие.

1) Высокий срок окупаемости логистических проектов. По мнению некоторых экспертов, срок окупаемости может достигать 10 лет. Естественно, в условиях нестабильной экономической ситуации, бизнес не готов вкладывать в «длинные деньги».

2) Заинтересованность государства в сбалансированном развитии нескольких видов транспорта[4].

3) Большой социальный эффект от деятельности ЛЦ – налоговые поступления, увеличение рабочих мест, диверсификация экономики отдельных регионов и т.д.

По мнению автора, создание закона о деятельности ЛЦ позволит определить степень участия государства в логистических проектах; выработать структуру ЛЦ, механизмы включения тех или иных логистических компаний в ЛЦ, порядок распределения заказов среди участников ЛЦ, порядок формирования высшего органа управления ЛЦ и т.д. В законе должны быть отражены конкретные признаки отнесения того или иного проекта к ЛЦ, инструменты государственного участия в проекте.

Мы считаем, что при разработке законодательной основы следует в качестве базы взять Федеральный закон № 116-ФЗ от 22.07.2005 г. «Об особых экономических зонах в Российской Федерации». Согласно, 116-ФЗ под особой экономической зоной (ОЭЗ) понимается определяемая Правительством Российской Федерации часть территории Российской Федерации, на которой действует особый режим осуществления предпринимательской деятельности. Особые экономические зоны создаются в целях развития обрабатывающих отраслей экономики, высокотехнологичных отраслей, производства новых видов продукции, транспортной инфраструктуры, а также туризма и санаторно-курортной сферы[8]. Статья 4 данного закона определяет 4 типа таких зон: 1) промышленно-производственные особые экономические зоны; 2) технико-внедренческие особые экономические зоны; 3) туристско-рекреационные особые экономические зоны; 4) портовые особые экономические зоны. Мы считаем, необходимо создать 5-й тип ОЭЗ – транспортно-логистические особые экономические зоны.

У участников ОЭЗ (резидентов) появляются дополнительные возможности развития бизнеса в виде использования готовой

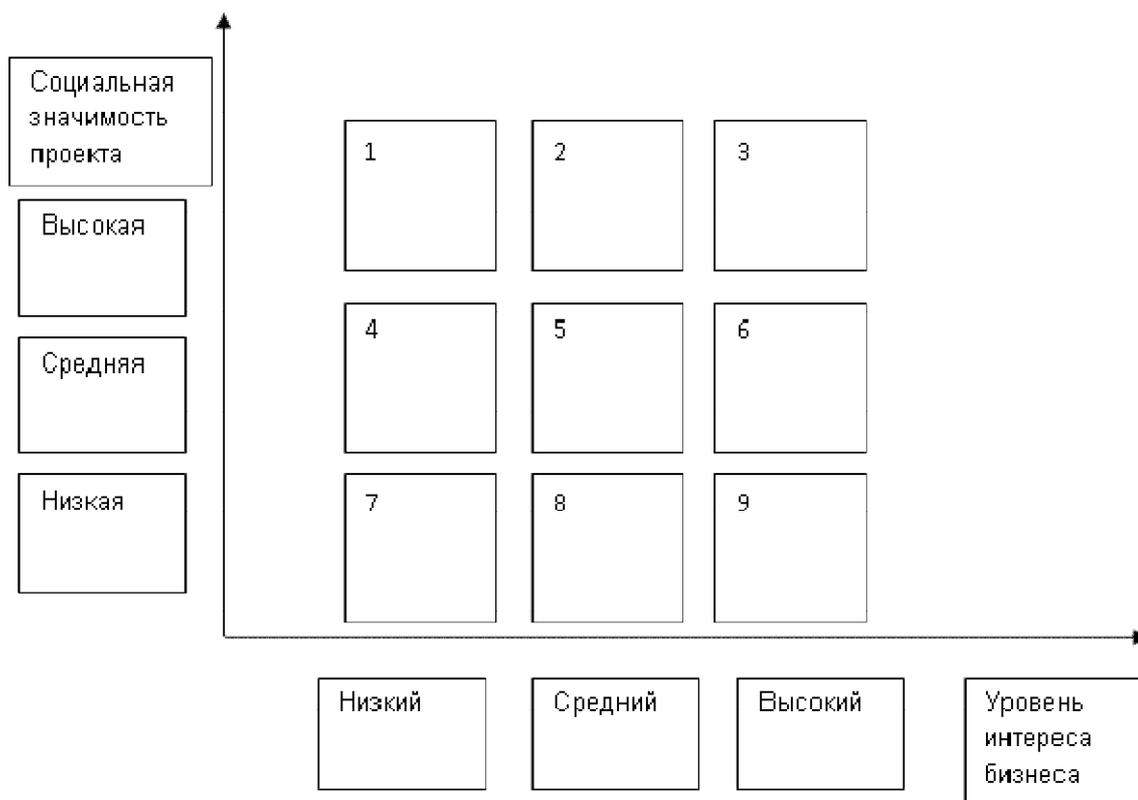
транспортной, и инженерной, социальной инфраструктуры, налоговых льгот, льготных таможенных режимов и общей поддержки бизнеса органами власти. Стоит отметить, что создание ОЭЗ регулируется также региональными законами, при этом названия таких зон могут быть различными – региональные ОЭЗ, промышленные парки, индустриальные парки и т.д. Однако действующее законодательство не регламентирует порядок создания и функционирования ОЭЗ регионального уровня, что приводит к невозможности установления специальных налоговых режимов, не предусмотренных Налоговым кодексом РФ [9].

Наконец, третьим важным препятствием становится отсутствие единой концепции определения месторасположения ЛЦ. Принимая во внимание хаотичное, бессистемное создание логистических объектов, не учитывающее стратегические цели экономического развития страны мы считаем, необходима единая концепция определения оптимального месторасположения ЛЦ. Также мы считаем, что сдерживающим фактором развития логистики в РФ является некоторая недооценка органами власти общественной полезности ЛЦ. Как было сказано выше, ЛЦ несет в себе огромный социальный эффект – прежде всего, организацию новых рабочих мест. Остановимся на проблеме безработицы подробнее. Крупный ЛЦ является работодателем до нескольких тысяч человек. Например, 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. Аналогичная ситуация наблюдается и в других европейских странах.

Как показывает опыт стран с развитой экономикой, практически каждый крупный логистический объект строится на принципах государственно-частного партнерства в какой-либо форме: государственные инвестиции, концессия, создание ОЭЗ. Поэтому с нашей точки зрения, при выборе места строительства ЛЦ нужно учитывать не

только экономические, но и социальные факторы. Следует отметить, что по радиусу действия принято классифицировать ЛЦ: на федеральные, региональные, местные. В рамках данной статьи, в первую очередь, нам интересны местные ЛЦ.

Нами был разработан универсальный инструмент выбора муниципального образования для строительства логистического центра местного радиуса действия с учетом интересов бизнеса и государства (рис.1).



**Рис.** Матрица позволяющая осуществить выбор муниципального образования для строительства логистического центра.

Матрица строится на пересечении двух интегральных показателей.

Первый интегральный показатель – социальная значимость проекта, включающий такие показатели, как уровень 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.

Второй интегральный показатель – уровень интереса бизнеса, предполагается рассчитывать исходя из оценки двух основных групп показателей: уровня потенциального спроса на услуги и текущей ситуации в муниципальном образовании. Ввиду того, что не все показатели можно выразить в точных числовых значениях, возможно использование метода экспертных оценок.

После нахождения интегральных показателей каждое муниципальное образование попадает в соответствующее поле (см. Рисунок). 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 и инвесторов. Муниципальное образование, попавшее в поле №7, является наименее выгодным для дальнейшего рассмотрения района, как площадки для развития логистики.

В ходе исследований автором было предложено решение проблем диверсификации экономики некоторых монопрофильных городов строительством ЛЦ на территории или вблизи данных муниципальных образований. Общее количество населения, проживающего на территории монопрофильных городов составляет 16 млн. чел., в том числе 33 таких населенных пункта имеет численность свыше 100 тыс. чел. Монопрофильным считается населенный пункт, в котором находится градообразующее предприятие. Согласно федеральному закону «О

несостоятельности (банкротстве)» от 26.10.2002 г. N 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[10].

Во время кризисных явлений в экономике возрастает количество зарегистрированной безработицы экономически активного населения. Как правило, в первую очередь, это справедливо для монопрофильных городов, которых на территории РФ по разным оценкам от 335 до 799 [11]. Так в кризисные 2009 и 2010 года среди 8-ми монопрофильных городов Челябинской области в 7-ми из них уровень зарегистрированной безработицы был выше, чем в среднем по области (см. табл.):

**Таблица**

Средний уровень безработицы в Челябинской области

Период	Средний уровень зарегистрированной безработицы в 8-ми монопрофильных городах, %	Средний уровень зарегистрированной безработицы в среднем по области, %
2009 г.	8,2	3,4
2010 г.	5,4	2,2

Из таблицы видно, что уровень безработицы в монопрофильных городах Челябинской области в кризисный период в два раза выше средне областного показателя, и такая ситуация характерна и для других субъектов РФ, где есть монопрофильные города. Таким образом, ЛЦ, месторасположение которых определено с помощью матрицы, могут диверсифицировать экономику таких населенных пунктов. Стоит отметить, что сам ЛЦ может находиться как на территории монопрофильного города, так и вблизи него. Ключевым моментом

является создание определенного количества рабочих мест, на которые будут трудоустроены жители монопрофильных городов.

В заключение отметим, что развитие экономики страны на наш взгляд невозможно без опережающего развития логистики. Учитывая такие особенности РФ, как огромная территория со слабо развитой транспортной инфраструктурой, нехватка качественных складских площадей классов «А» и «В», наличие множества монопрофильных городов и т.д. мы считаем, одной из важных задач органов власти различных уровней становится развитие современных логистических центров, оказывающих весь перечень логистических услуг. Это будет способствовать снижению доли логистических издержек в цене товаров, увеличению качества логистических услуг, созданию новых рабочих мест, общему повышению уровня жизни населения. Для этого нами были определены меры по развитию ЛЦ в России: разработка единых стандартов создания и эксплуатации ЛЦ; разработка законодательных основ участия государства в реализации крупных логистических проектов; выбор территории под строительство ЛЦ с учетом интересов бизнеса и государства.

### **Литература**

1. Секачев И. Связанные одной цепью/ Мир финансов. Капитал. Инвестиции. Технологии [Электронный ресурс]. – 2010. – № 2 (105).
2. Стенограмма заседания экспертной группы №19 по доработке "Стратегии-2020" от 26 мая 2011 [Электронный ресурс]. URL: [http://strategy2020.rian.ru/g19\\_events/20110616/366090891.html](http://strategy2020.rian.ru/g19_events/20110616/366090891.html) (дата обращения 16.11.2011).
3. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_82617/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82617/) (дата обращения 16.11.2011).

4. 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).– 3000 экз. – ISBN 978-5-699-22549-1.

5. Управление грузовыми потоками в транспортно-логистических системах / Л.Б. Миротин, В.А Гудков, В.В. Зырянов и др. Под ред. Л.Б. Миротина, – М.: Горячая линия–Телеком, 2010. – 704 с.: ил.– 500 экз. – ISBN978-5-9912-0133-9.

6. Организация экономического сотрудничества и развития[Электронный ресурс].URL: <http://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=6254> (дата обращения 01.10.2011).

7. Европейская экономическая комиссия организации объединенных наций[Электронный ресурс].URL: [http://www.unecsc.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/docs/EN-REV-What\\_is\\_a\\_Freight\\_VillageFinalcorretto.pdf](http://www.unecsc.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/docs/EN-REV-What_is_a_Freight_VillageFinalcorretto.pdf)(дата обращения 01.10.2011).

8. Об особых экономических зонах в Российской Федерации: федер. Закон от 22.07.2005 N 116-ФЗ (ред. от 07.11.2011). URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_121309/#p8](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121309/#p8) (дата обращения 02.11.2011).

9. А.А Алпатов, А.В. Пушкин Р.М. Джапаридзе. Государственно-частное партнерство: Механизмы реализации. М.: Альпина Паблишерз, 2010. 196 с.

10. О несостоятельности (банкротстве) :федер. закон от 26.10.2002 N 127-ФЗ (ред. от 12.07.2011, с изм. от 18.07.2011). М. :Эксмо, 2011. 336 с.

11. Союз моногородов России[Электронный ресурс].URL: <http://www.monogorod.org/> (дата обращения 15.09.2011).

**Рецензент:**

Савельева Ирина Петровна, доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой «Маркетинг и менеджмент» ФГБОУ ВПО ЮУрГУ.