



Анастасия Вартазарова,
аспирант кафедры управления
социально-экономическими системами
и бизнес-процессами Воронежского филиала
ФГБОУ ВО «Российский экономический
университет имени Г.В. Плеханова»

ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ИНДУСТРИАЛЬНЫЙ ПАРК КАК ИНСТРУМЕНТ ПОВЫШЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО СЕРВИСА В РЕГИОНАЛЬНОЙ ЦЕПИ ПОСТАВОК НА ПРИМЕРЕ ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ

Аннотация. Создание логистических индустриальных парков может стать одним из направлений повышения уровня логистического сервиса в регионах. Ключевыми результатами реализации региональных парковых проектов являются расширение спектра и улучшение качества логистических услуг, а также повышение транзитного потенциала и инвестиционной привлекательности региона.

Ключевые слова. Транспортно-логистическая инфраструктура, логистический индустриальный парк.

Annotation. Creation of logistic industrial parks can become one of the directions of increasing the level of logistics service in the regions. The key results of the implementation of regional park projects are the expansion of the range and quality of logistics services and the increase of the transit potential and investment attractiveness of the region.

Key words. Transport and logistics infrastructure, logistic industrial park.

Изменения, происходящие в последнее время на геополитическом пространстве Старого Света, вызывают острые споры не только среди политиков, экономистов, ученых, но и среди представителей предпринимательства – производителей, посредников и потребителей, и в первую очередь среди перевозчиков, интересующихся все возрастающей опасностью доставки груза по исторически сложившимся маршрутам [3, 4].

Отвечая на актуальные угрозы и вызовы, транзитные регионы стремятся как можно быстрее среагировать модернизацией транспортно-логистической инфраструктуры, предлагая соответствующую систему услуг для прохождения товаропотока через определенную территорию и стремясь занять этот освобождающийся сектор международного рынка [5–7].

Тем не менее уровень логистического сервиса в Российской Федерации зна-

чительно отстает от большинства развитых и развивающихся государств [1]. Так, из отчета Всемирного банка по созданию индексу эффективности логистики (Logistics Performance Index, LPI) следует, что Российская Федерация в 2016 г. заняла 99-е место из 160 участвующих государств. Наибольшее негативное влияние на интегральный показатель страны оказала таможня на границе РФ, которая оказалась на 141 месте рейтинга. В табл. 1 показано позиционирование РФ по групповым индексам LPI.

Стоит отметить, что РФ входит в число стран с высоким уровнем логистических издержек (к ним можно отнести размещение заказов на поставки товара, складирование, закупку, внутрипроизводственную транспортировку заказов, промежуточное хранение продукции, отгрузку, транспортировку и др.). Это очень сильно снижает эффективность компаний и отрицатель-

но влияет на данный сегмент бизнеса. Средняя цена таможенных услуг примерно в 7 раз выше общепринятых показателей, составляющих около 90 долл. США.

С позиции мирового опыта и актуальных тенденций развития рынка логистических услуг РФ находится на начальных ступенях формирования отрасли, существенно уступая странам Запада по комплексности и качеству услуг. Российский рынок 3PL-провайдеров лишь начинает развиваться и функционирует в основном за счет иностранных организаций.

Структура российского логистического рынка по видам оказываемых услуг показана в табл. 2.

По данным таблицы видно, что объемом грузоперевозок составляет почти 90% от общего объема рынка российской логистики, тогда как на сектор экспедиторских услуг приходится около 8%. Самая низкая доля у управленче-

Таблица 1.

Позиционирование РФ по индексу эффективности логистики (LPI)

Источник: разработано автором по данным интернет-ресурса: <https://lpi.worldbank.org/>

Критерии оценки индекса эффективности логистики	Интегральный показатель LPI (место страны в рейтинге)				
	2007	2010	2012	2014	2016
Эффективность таможенного и пограничного оформления (customs)	–	2,15 (115)	2,04 (138)	2,20 (133)	2,01 (141)
Качество торговой и транспортной инфраструктуры (infrastructure)	–	2,38 (83)	2,45 (97)	2,59 (77)	2,43 (94)
Простота организации международных перевозок по конкурентоспособным ценам (international shipments)	–	2,72 (96)	2,59 (106)	2,64 (102)	2,45 (115)
Качество и компетентность логистических услуг (logistics quality and competence)	–	2,51 (88)	2,65 (92)	2,74 (80)	2,76 (72)
Отслеживание прохождения грузов (tracking and tracing)	–	2,60 (97)	2,76 (79)	2,85 (79)	2,62 (90)
Своевременность поставок грузов (timeliness)	–	3,23 (88)	3,02 (94)	3,14 (84)	3,15 (87)
LPI	2,37 (99)	2,61 (94)	2,58 (95)	2,69 (90)	2,57 (99)

ской логистики – 2%, а также у складирования и дистрибуции – 1%.

Современное предпринимательство требует высокого качества логистических услуг, предъявляя вместе с тем жесткие требования к их доступности и объему. Именно доступность и качество влияют на потенциальных потребителей и выступают факторами принятия решения о долгосрочном сотрудничестве, поэтому логистическая стратегия, которая основывается на системе качества оказываемых логистических услуг, является продуктивным средством создания интегрированных связей между производителями, логистическими посредниками и потребителями.

Международные тенденции развития рынка логистических услуг, направленные на растущие требования к системному логистическому обслуживанию, инициировали создание 3PL-, 4PL-, и 5PL-провайдеров, предлагающих услуги системно, в том числе на основе управления информационными потоками и аутсорсинга. При этом, например, рынок оказываемых логистических услуг Воронежской области как транзитного региона не соответствует современным веяниям, предлагая преимущественно лишь консервативный уровень услуг 2PL, осуществляя одно определенное логистическое действие – складирование или транспортировку. То есть рынок логистических услуг в области все еще

находится на начальной ступени развития. От общего количества участников, предоставляющих логистические услуги в области, 45% приходится на автотранспортные организации [8].

Стоит заметить, что в последнее время уровень влияния 3PL-провайдеров в области также увеличился и составляет 20%.

Сегодня в Центрально-Черноземном регионе системные логистические услуги оказывают следующие компании (табл. 3):

- региональные: Direct Logistics, «ВТКЛогистик», InterLogisticGroup;
- федеральные: «Байкал-Сервис», «Грузовозофф», «Первая Экспедиционная компания»;
- международные: Shenker, DHL.

Таблица 2.

Структура российского логистического рынка по видам оказываемых услуг

Источник: РБК

Виды услуг	Значение, %	
	2012	2015
Грузовые перевозки	87,4	89
Экспедиторские услуги	6,1	8
Складирование и дистрибуция	5,9	1
Управленческая логистика	0,6	2
Итого	100,0	100,0

Таблица 3.

Представительство логистических организаций ЦЧР

Источник: Нестеров С.Ю. Управление и организация грузоперевозок автотранспортным логистическим предприятием. Электронный ресурс: http://fictionbook.ru/author/s_yu_nesterov/upravlenie_i_organizaciya_gruzoperevozok/read_online.html?page=2

Уровень провайдера	Тип	Активы	Оказываемая услуга	Пример
1PL	Компании-грузовладельцы	Собственный автомобильный парк и другие материальные активы	Транспортировка грузов	«Протек», «СВТ-Сервис»
	Транспортное предприятие	Автобазы, транспортные средства и другие материальные активы	Транспортировка грузов	«Аверс», «Евротех-Центр»
2PL	Предприятие, предоставляющее услуги по хранению	Материальные активы: складские помещения, складское оборудование, средства погрузки/разгрузки	Аренда складских помещений, ответственное хранение	«ВоронежОблСнаб»
	Экспедиторские предприятия, таможенные брокеры, транспортные диспетчеры	Нематериальные активы: репутация, информация и т.п.	Сопровождение грузов, информационные услуги, документальное оформление и т.д.	«Евроространс», «М-Транс», «ВЭСТ», «Вездевоз»
АТЛП и 3PL	Коммерческие организации, оказывающие логистические услуги, выполняющие комплексные логистические задачи	Материальные и нематериальные активы: автобазы, ТС, складские комплексы в собственности; информация и т.п.	Хранение, транспортировка, упаковка, комплектация грузов, переработка, информационные услуги, сопровождение, документальное оформление и т.д.	DHL, «Байкал-Сервис», Shenker, «ВТК ЛОГИСТИК», ПЭК, ILG, Direct Logistics

В состав основных участников логистического рынка Воронежской области, позиционирующих себя на уровне 3PL-провайдеров, входят следующие:

- международные: Shenker, DHL, DPD, ООО «ТЭК «Глобал Логистик», ООО «Ланкс»;

- федеральные: «Первая Экспедиционная компания», «Байкал-Сервис», «ЖелдорАльянс», «Светлана-К», ТК «Кит», «ЖелДорЭкспедиция», «Транспортно-Экспедиционная сеть», «Деловые линии»;

- региональные: «Логистика Сервис», ГК Inter Logistic Group, Direct Logistics, ЗАО «СВТ-сервис».

В период с 2009 по 2016 г. произошло увеличение по всей линейке предоставляемых логистических услуг: таможенные услуги, ответственное хранение, экспедирование и т.д.

Перечисленные факты вносят некоторые ограничения на улучшение логистического сегмента предпринимательства, в связи с чем стала важной проблема повышения уровня логистического сервиса в регионах [1]. Например, положение

складской инфраструктуры Воронежской области обусловлено нехваткой высокомеханизированных складов и терминалов, а также специализированных складских помещений с сопутствующей системой услуг, которые были бы способны действовать в режиме таможенных складов и многофункциональных складских систем при наличии большого количества складов среднего уровня [8].

Спрос на специализированные склады определяют представленные на рынке Воронежской области федеральные сетевые компании (Leroy Merlin, X5 Retail Group, Media Markt, Castorama и др.), которые используют большие складские площади в качестве распределительных центров и потребляют высококачественные логистические услуги. Более того, большие федеральные торговые сети (к примеру, АО «Тандер») вкладывают свои средства в строительство собственных логистических центров, обеспечивая улучшение современной складской инфраструктуры в стране.

Сегодня в области существует ряд инвестиционных проектов по улуч-

шению складской и транспортной инфраструктуры региона с привлечением федеральных средств и финансов частных инвесторов. Однако процесс осуществления механизма государственного и частного сотрудничества остается крайне сложным, что влияет и на частоту инвестирования собственных и бюджетных средств инвесторов, в связи с большими затратами и длительностью срока окупаемости финансирования объектов инфраструктуры. Здесь важную роль играет комплексность логистических услуг.

К одному из направлений развития логистического сервиса в регионе можно отнести создание логистических структур, предлагающих комплекс не только традиционных логистических услуг, но и производственных операций, – так называемых логистических индустриальных парков (ЛИП) [9, 10].

Для осуществления проектов по созданию ЛИП, на наш взгляд, необходимо системное сочетание организационных, геополитических, финансовых,

Таблица 4

Векторы развития логистических индустриальных парков

Источник: разработано автором на основе [2, 11]

Векторы развития	Содержание	Важнейшие достигаемые результаты
Геополитический	Преимущественное создание логистических индустриальных парков в регионах страны	Повышение транзитного потенциала и инвестиционной привлекательности региона
Законодательно-правовой	Совершенствование законодательной базы создания логистических индустриальных парков	Снижение административных барьеров и упрощение административных процедур
Экономический	Предоставление логистическим индустриальным паркам преференций	Быстрое наполнение парка резидентами для начала функционирования
Организационный	Организационно-правовая поддержка местными властями	Сокращение времени на разрешительные и согласовательные процедуры
Управленческий	Привлечение управляющих компаний	Качественное профессиональное управление парком
Технологический	Улучшение инфраструктуры логистического индустриального парка	Улучшение взаимодействия и повышение рентабельности деятельности резидентов

управленческих и правовых аспектов (векторов) их строительства.

В табл. 4 показаны векторы развития ЛИП в Российской Федерации, их характеристика и достигаемые при этом цели.

В итоге можно заметить, что значимость проблемы повышения транзитного потенциала области возрастает с принятием очередных экономических санкций против Российской Федерации. Одним из способов решения данной проблемы является, на наш взгляд, строительство логистических индустриальных парков, позволяющих поднять уровень логистического сервиса регионального участка товаропроводящей цепи, мотивирующих рост конкурентоспособности регионов, улучшающих их инвестиционную привлекательность, обеспечивающих рост занятости населения и увеличивающих общий объем валового регионального продукта.

Для продуктивного строительства логистических индустриальных парков необходимо ориентировать новое строительство на регионы, улучшать нормативно-правовую базу, создавать благоприятные экономические условия участникам, мотивировать органы государственной власти, улучшать управление парковыми комплексами, строить небольшие технологически развитые парки, оптимизировать логистические бизнес-процессы.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- Гамов А.Н., Макаров Е.И. Исследование факторов устойчивости регионального транспортно-логистического кластера // Логистика. – 2014. – № 2.
- Иванов М. «У индустриальных парков большие перспективы». Электронный ресурс: URL: <http://promros.ru/magazine/2012/may/maksim-ivanov-u-industrialnyh-parkov-bolshie-perspektivy.phtml>
- Макаров Е.И., Шалин В.В. О некоторых аспектах проблемы создания регионального логистического индустриального парка // Логистика. – 2015. – № 12. – С. 34–37.
- Макаров Е.И., Шалин В.В. Формирование логистического индустриального парка как фактор развития экономики региона // Сборник статей Всероссийской научно-практической конференции «Особенности становления региональных институтов развития в экономике и социально-политической сфере». – Воронеж: издат.-полиграф. центр «Научная книга», 2015.
- Макаров Е.И., Шалин В.В. О методических подходах к формированию организационной структуры логистического индустриального парка транзитного региона // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – 2016. – № 10-1. – С. 234–236.
- Макаров Е.И. Формирование логистической инфраструктуры транзитного региона в условиях трансформации евроазиатских грузопотоков // Общество и экономическая мысль в XXI веке: пути развития и инновации: материалы Юбилейной IV Международной научно-практической конференции, 31 марта 2016 г. – Воронеж: издат.-полиграф. центр «Научная книга», 2016. – С. 242–245.
- Морозова И.В., Перепичко М.Е. Перспективы создания логистических индустриальных парков в Украине // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. – 2013. – № 3 (3). – С. 4–9.
- Нестеров С.Ю. Управление и организация грузоперевозок автотранспортным логистическим предприятием. Электронный ресурс: URL: http://fictionbook.ru/author/s_yu_nesterov/upravlenie_i_organizaciya_gruzoperevozok/read_online.html?page=2
- Шалин В.В. Логистические индустриальные парки в региональных звеньях цепей поставок // Общество и экономическая мысль в XXI веке: пути развития и инновации: материалы III Международной научно-практической конференции, 21 мая 2015. Ч. II. – Воронеж: издат.-полиграф. центр «Научная книга», 2015. – С. 159–164.
- Шалин В.В. Логистические индустриальные парки как перспективные элементы региональной логистической инфраструктуры // Общество и экономическая мысль в XXI веке... – С. 233–237.
- Индустриальные парки России – перспективы и тенденции развития рынка». Электронный ресурс: URL: http://russiaindustrialpark.ru/industrialnye_parki_rossii_2013_perspektivy_razvitiya