



Татьяна Родкина
Государственный университет управления,
кафедра логистики, д.э.н., профессор



Ирина Пустохина
Государственный университет управления,
кафедра логистики, старший преподаватель



Денис Пустохин
Государственный университет управления,
кафедра логистики, аспирант

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЛОГИСТИКИ

В КОНТЕКСТЕ ДВУСТОРОННЕГО СОТРУДНИЧЕСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И РЕСПУБЛИКИ АБХАЗИЯ ПО ИТОГАМ
VI РОССИЙСКО-АБХАЗСКОГО ДЕЛОВОГО ФОРУМА

Часть II

Аннотация. В статье отмечается важность развития логистики в Абхазии для реализации потенциала двустороннего сотрудничества РФ и Республики Абхазия (РА). Проведенное исследование подчеркивает благоприятность условий для освоения новых финансовых потоков, необходимость модернизации сельскохозяйственной логистики и создания складских комплексов, интерес РФ к транзитному потенциалу РА, а также широкие возможности для развития логистическо-туристической инфраструктуры в РА.

Ключевые слова. Региональная логистика, финансовые потоки, государственная логистика, складской комплекс, транспортная инфраструктура, транзитный потенциал, туристическая логистика.

Annotation. The article highlights the importance of logistics in Abkhazia in order to realize the potential of bilateral cooperation between Russia and Abkhazia. The study emphasizes the favorable terms for new financial flows development, the need for modernization of agriculture logistics and creation of warehouses, the interest of the RF to the transit potential of the RA, as well as great opportunities for the development of logistics and tourism infrastructure in the RA.

Key words. Regional logistics, financial flows, state logistics, warehouse, transport infrastructure, transit potential, travel logistics.

Известно, что логистикой, как правило, занимается государство. Сложилась даже обособленная отрасль знаний – государственная логистика, которая занимается обоснованием и выбором концептуальных подходов к развитию логистической инфраструктуры [7]. Эти инвестиции требуют значительно больших затрат, чем само производство, и только государство может предоставлять необходимую площадь для застройки, снабжать землю необходимой инфраструктурой, инвестировать средства в строительство. Показательно, что Россия по-прежнему занимает «лидирующие» позиции по доле логистических затрат в ВВП (19%)

(табл. 1), что говорит о слабом развитии логистической инфраструктуры в РФ и необходимости концентрировать усилия государства совместно с частным бизнесом [9]. Но без координации действий с торговыми партнерами (в данном случае – РА) проблема не имеет решения. Логистические центры – сердце логистической системы любого объекта. В данном случае показателен подход к организации логистических центров в странах ЕС, США, России (табл. 2) [3]. В РА до сих пор отсутствует программа развития логистических центров, а создание складских комплексов полностью отдано в руки мелкого част-

ного предпринимательства. Частные лица, как правило, руководствуются интересом получения быстрой прибыли и не стремятся создавать современные мультимодальные комплексы, требующие высоких объемов инвестиций и имеющие продолжительный срок окупаемости [6, 12]. Создание современной сети логистических центров позволит абхазской экономике решить множество задач: а) снять напряженность транспортного движения, так как для эффективной работы логистических центров необходима транспортная доступность, они располагаются вне территории населенных пунктов, и к ним организованы удобные подъезды;

Таблица 1.
Мировой и российский рынок транспортно-логистических услуг, 2015 г.

Страна	ВВП, млрд долл.	Логистические затраты, млрд долл.	Доля логистических затрат в ВВП, %	Транспортно-логистический рынок, млрд долл.	Рынок ТЛУ (логистический аутсорсинг), млрд долл.	Доля аутсорсинга, %
США	15650,0	1332,0	8,5	1141,9	928,3	81,3
Европа	16210,0	1487,6	9,2	1197,9	773,9	64,6
Китай	8260,0	1486,8	18,0	1210,6	593,2	49,0
Россия	2017,5	382,5	19,0	307,7	120,9	39,3
Мир, всего	71830,0	8350,6	11,6	7322,0	4027,0	55,0

Источник данных: РБК.research.

Таблица 2.
Концептуальные подходы к организации логистических центров в ЕС, РФ, США и Республике Абхазия

Страна	Цель концепции	Стейкхолдеры проекта	Средняя площадь ЛЦ
Франция	Улучшение грузопотоков города путем концентрации логистических услуг на периферии	В основном частные проекты, несколько проектов в рамках ГЧП	25 га (коммерческие), 140 га (ГЧП)
Италия	Концентрация грузопотока с учетом сбалансированной транспортной деятельности; привлечение транзита груза по морю	ГЧП с привлечением как можно большего количества участников	250 га
Испания	Облегчение таможенных процедур	Государственные проекты, ГЧП (треть), один частный проект Azuqucade Henares в окрестности Мадрида	От 10 га (Gijon) до 100 га (Madrid-Coslada)
Германия	Развитие интермодального транспорта, муниципальных дорог, достижение синергических эффектов и маркетинга всего комплекса ЛЦ	ЛЦ строятся при поддержке государства (ГЧП)	150 га (от 15 га в Геттингене до 847 га в ДУНИ)
США	Получение дохода от оказания комплексных логистических услуг в одной логистической зоне	Частные инвесторы (незначительное участие государства во многих проектах)	От небольших (до 50 га) до огромных (более 1000 га), например, площадь Alliance Texas составляет около 6880 га
РФ	Получение дохода	Частные инвесторы	В основном небольших и средних размеров (10–100 га)
РА	Отсутствует	Отсутствуют	Отсутствуют

б) повысить эффективность пользования землей;
в) уменьшить количество выбросов в атмосферу из-за снижения участия грузового транспорта в движении в населенных пунктах;
г) укрепить конкурентоспособность страны на мировом рынке;
д) решить проблемы занятости населения благодаря созданию значительного количества новых рабочих мест;
е) решить вопрос с миграцией трудоспособного населения, которое предпочитает поиск работы ближе к месту жительства [10].
Огромным достоинством логистических центров является сокращение

издержек транспортировки, так как одним из основных принципов их создания является интермодальность, т.е. возможность смены вида транспорта при перевозке груза в единой грузовой единице без перетарки при смене вида транспорта [13].
Реалии современного экономикополитического развития РА актуализируют необходимость создания и развития логистических центров как фокусных компаний, управляющих товарно-материальными и сопутствующими потоками на пути продвижения продукции по новым транспортным маршрутам.
Транспорт – кровеносная система логистики. Посмотрим на структуру гру-

зоперевозок РА по видам транспорта, которую в значительной степени определяет транспортно-географическое положение республики (рис. 1).
В 2012 году перевозка внешнеторговых грузов осуществлялась тремя видами транспорта: автомобильным – 62%, морским – 20%, железнодорожным – 18% [5].
В 2013 году перевозки внешне-торговых грузов осуществлялись автомобильным – 56%, железнодорожным – 18%, морским транспортом – 17% [5].
В 2014 году ввоз товаров из других стран, как и ранее, осуществлялся автомобильным – 61% от общего объема перевозок, морским – 18%,

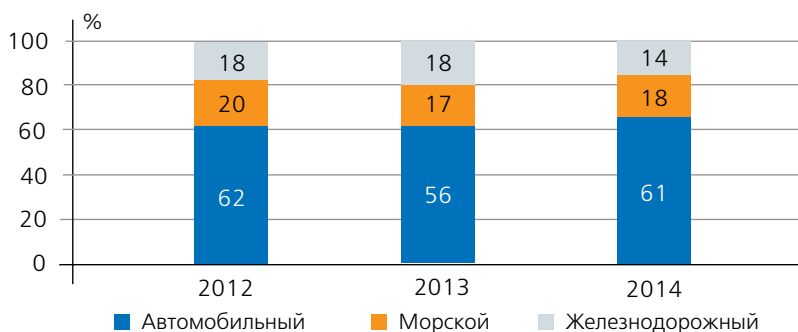


Рисунок 1. Структура грузоперевозок Республики Абхазия по видам транспорта в динамике, %

железнодорожным транспортом – 14 % [5].

Таким образом, заметного изменения структуры грузоперевозок за 2012–2014 годы не наблюдается.

Рассматривая структуру грузоперевозок по видам транспорта, стоит отметить, что автомобильный вид транспорта лидирует в перемещении товаров через таможенную границу РА. Связано это с низким уровнем инфраструктурного обеспечения других видов транспорта.

Низкий уровень инфраструктурного обеспечения морского транспорта в РА не позволяет использовать все его преимущества. Морские грузоперевозки за последние 10 лет сократились на 80% [12]. Морской транспорт используется в основном для обслуживания внешней торговли РА с Турцией (см. первую часть статьи в журнале «ЛОГИСТИКА» № 2 за 2016 г.),

и эта позиция требует пересмотра и корректировки. Вопрос снова упирается в инвестиционную и логистическую поддержку развития современного портового терминала РА [8].

Железные дороги, протяженность которых составляет 221 км, связывают РА со всеми областями и районами Российской Федерации и многими другими странами. Железнодорожные терминалы отсутствуют, что обуславливает низкий уровень использования данного вида транспорта в РА.

Отдельным вопросом выступает авиасообщение РА. Наличие аэропорта в Сухуме при отсутствии возможностей его эксплуатации вследствие неурегулированности политических взаимоотношений с Грузией создает дополнительные проблемы логистического обслуживания как товарно-материальных, так и туристических потоков.

Сухумский аэропорт расположен на пути воздушных трасс, соединяющих Европу с Азией и Юго-Восточной Азией, вследствие чего в перспективе имеется существенный потенциал расширения международных воздушных сообщений и увеличения полетов национальных и других авиакомпаний в ближнее и дальнее зарубежье.

С транспортной логистикой тесно коррелирует развитие транзитных возможностей РА. Недоиспользованный транзитный потенциал РА представляет первостепенный интерес для РФ (рис. 2). Россия крайне заинтересована в дополнительных наземных коридорах к черноморским портам Абхазии, развитии транспортной инфраструктуры республики, модернизации Военно-Сухумской (Сухум–Теберда–Черкесск) дороги (рис. 3) и возобновлении железнодорожного сообщения Россия–Абхазия–Грузия–Армения. Абхазия может стать важным транзитным коридором для грузов, идущих из России и в Россию из стран черноморского бассейна и Южного Кавказа. РА может осуществлять транзит грузопотоков практически во всех направлениях, что значительно повышает экономическую эффективность перевозок для пользующихся этим коридором стран.

В целях улучшения транспортной инфраструктуры правительством РА было принято решение построить скоростную автомобильную дорогу, которая свяжет российские респуб-



Рисунок 2. Схема международных транспортных коридоров



Рисунок 3. Военно-Сухоумская (Сухоум–Теберда–Черкесск) дорога

лики Карачаево-Черкесию (КЧР) и Кабардино-Балкарию (КБР) с черноморским побережьем Абхазии. Ее построят специалисты одного из мировых лидеров строительной индустрии – китайской корпорации China Railway в сотрудничестве с российской компанией «Региональные проекты». Горная часть скоростной автотрассы пройдет от Поляны Азау (КБР) через Кубанское ущелье (КЧР) в Кодорское ущелье в Абхазии. Реализация намеченного транспортного проекта позволит объединить разрозненные на данный момент элементы уже существующей логистической инфраструктуры РА и запустить самоокупаемый мультипликативный эффект от работы всей системы в целом. Начало активной фазы программы запланировано на 2016 год, а реализация всех ее этапов намечена к 2025 году.

Итак, реализация транзитного потенциала РА возможна только благодаря созданию качественной транспортно-логистической инфраструктуры, что будет способствовать повышению конкурентоспособности и интеграции созданных транспортно-логистических комплексов в международную транспортную систему [2]. Важной из рассматриваемых на форуме задач, требующих всестороннего осмысления и первостепенного решения, является туристическая логистика. Природно-климатические условия Абхазии создают громадное конкурентное преимущество республики в данном виде бизнеса. Экологические условия, природно-рекреационные ресурсы, уникальные культурные, исторические и религиоз-

ные памятники привлекают сюда тех, кто стремится восстановить здоровье, посмотреть достопримечательности или просто хорошо отдохнуть. Абхазия предлагает широкий спектр активного отдыха: горный туризм, рафтинг, спелеология, велотуризм, парашютный спорт, подводное плавание. Развивается такое популярное направление, как экотуризм. В ближайшей перспективе намечается развитие гастрономического и аграрного туризма.

В 2015 году Абхазия заняла третье место в номинации «Открытие года» в конкурсе лучших туристических направлений журнала «National Geographic» Россия.

По данным Госкомитета по курортам и туризму, количество санаторно-курортных объектов в 2013 году составляло 73 с количеством мест в них 12 892.

Рассмотрим динамику количества санаторно-курортных объектов и динамику численности туристов в РА (рис. 4, 5).

Анализ прошедших курортных сезонов, основанный на данных о посе-

щениях туристами РА, в целом говорит об определенной стабилизации туристического рынка. Колебания по количеству туристов характерны для туристической индустрии в целом и зависят от ряда причин экономического, природного и политического характера. Туризм в республике рассматривается как одна из наиболее доходных и перспективных точек роста, однако туристический потенциал РА в настоящее время реализуется не в полную силу. И снова главной причиной слабого роста показателей является низкий уровень развития логистической туристической инфраструктуры.

Действующий комплекс санаториев, пансионатов, гостиниц и баз отдыха составляет порядка 1/4 от уровня 1992 года. Среди проблемных узлов, ограничивающих эффективное развитие туристического сектора республики, особо следует отметить проблему перехода российско-абхазской границы. В высокий сезон большая нагрузка ложится на автомобильный и пешеходный переход, что отражается скоплением очередей на пешеходных и автомобильных пропускных



Рисунок 4. Динамика количества санаторно-курортных объектов, ед.

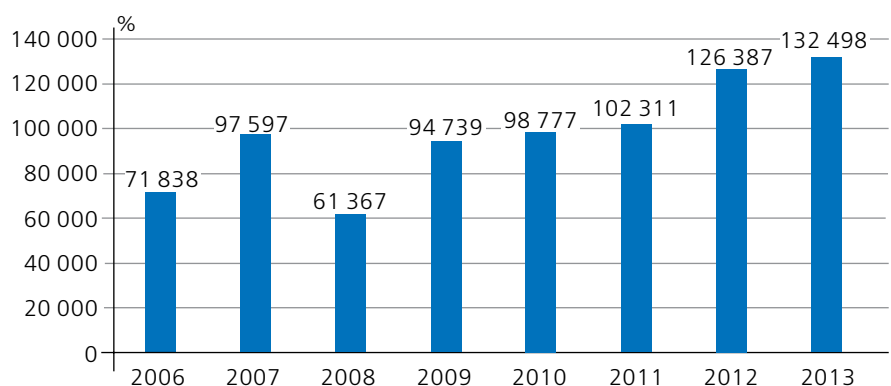


Рисунок 5. Динамика численности туристов в Республике Абхазия, человек



пунктах. В этом вопросе есть субъективные и объективные причины, устранение которых, безусловно, повлияет на увеличение потока туристов в РА. Важными шагами, по оценкам специалистов, должны стать введение в эксплуатацию сухумского аэропорта и организация авиасообщения между Москвой и столицей Абхазии. В целом можно обозначить несколько перспективных направлений развития туристического потенциала РА:

- возможность развития активного туризма, особенно его зимних видов, благодаря абхазским горным ландшафтам. Привлечение инвестиций в строительство пассажирских горных канатных дорог и соответствующей инфраструктуры откроет новые перспективы для расширения всей сферы туризма;
- строительство новых объектов санаторно-курортного комплекса с расширенным спектром туристических услуг (гостиницы и курортные комплексы, спа-центры, развлекательные и рекреационные центры, организация причальных комплексов).

Еще раз напомним, что среди рассмотренных причин слабого развития турбизнеса основной является неразвитость логистическо-туристической инфраструктуры (отсутствие отелей, развлечений, экскурсионного обслуживания и пр.), что тормозит рост туристических потоков в РА.

Подводя итог, следует отметить:

1) в силу специфической геополитической и геоэкономической локализации РА она обречена на тесное

взаимодействие и сотрудничество с РФ. У этих суверенных субъектов международного права практически нет конкурентов во взаимовыгодной кооперации (за исключением Турции, которая активно продвигает свой бизнес через абхазскую диаспору), но любое взаимодействие требует определенных действий (экономических и производственных), позволяющих в полной мере реализовать имеющиеся конкурентные преимущества;

2) большинство проблем, связанных с медленным развитием взаимовыгодного сотрудничества РФ и РА обусловлено недостатками развития именно логистики (государственной, сельскохозяйственной, туристической). Можно с уверенностью сказать, что именно логистическая инфраструктура РА в виде объектов (логистических центров, терминалов, кластеров) и соответствующих транспортных коридоров является двигателем взаимодействия РФ и РА.

Следующий форум состоится в конце 2016 года. Удастся ли решить хотя бы частично изложенные проблемы в области логистики? Время покажет...

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Договор между Российской Федерацией и Республикой Абхазия о союзничестве и стратегическом партнерстве.
2. Закон Республики Абхазия об особых экономических зонах.
3. Курова А.Ю. Организационно-методическое обеспечение процессов формирования и функционирования логистических

центров: Автореф. дисс. ... канд. экон. наук. – М., 2015. – 25 с.

4. Материалы VI Российско-абхазского делового форума.
5. Материалы Торгового представительства Российской Федерации в Республике Абхазия; <http://rustrademission.ru/vneshnej-ekonomicheskaja-dejatelnost.html>.
6. Основные и обеспечивающие функциональные подсистемы логистики / Под ред. Б.А. Аникина, Т.А. Родкиной. – М.: Проспект, 2015. – 601 с.
7. Основы логистики / Под ред. Б.А. Аникина, Т.А. Родкиной. – М.: Проспект, 2011. – 344 с.
8. Пустохин Д.А. Особенности управления материальными потоками в производственной логистике // Вестник университета (ГУУ). – 2015. – № 11.
9. Пустохина И.В. Организация и управление цепями поставок в логистических кластерах: Автореф. дисс. ... канд. экон. наук. – М., 2015. – 28 с.
10. Пустохина И.В. Проектирование логистических кластеров в рамках глобальных логистических цепей поставок // Вестник университета (ГУУ). – 2015. – №4.
11. Родкина Т.А. Информационная логистика. – М.: Экзамен, 2010. – 288 с.
12. Стратегия социально-экономического развития Республики Абхазия до 2025 г.
13. Управление цепями поставок / Под ред. Б.А. Аникина, Т.А. Родкиной. – М.: Проспект, 2011. – 214 с.