

Баскакова А. А., аспирант

Санкт-Петербургский государственный инженерно-экономический университет

**ОЦЕНКА ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕГИОНОВ НА ПРИМЕРЕ
СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА****sopdet23@gmail.com**

Данная статья посвящена анализу роли региональной логистической координации в развитии регионов, определению показателей и методики комплексной оценки логистического потенциала регионов с целью выявления предпосылок для формирования региональных логистических центров.

Ключевые слова: логистическая координация, региональный логистический центр, логистический потенциал, Северо-Западный федеральный округ, перспектива, показатель, метод.

В настоящее время в России наступает период активного внедрения логистических методов управления во все сферы бизнеса, вследствие чего происходит постепенное освоение технологий снижения операционных издержек путем совершенствования координации в логистических системах всех уровней. В то время как западными учеными проблемы межорганизационной координации в рамках концепции управления цепями поставок обсуждаются еще с 1980-х годов, в отечественной практике данные вопросы становятся актуальными только сейчас. Одним из инструментов повышения эффективности бизнеса и снижения логистических затрат в рамках данного подхода является региональная логистическая координация.

Регионализацию, которая проявляется как на уровне страны, так и в международном масштабе, можно отнести к факторам ускоренного социально-экономического развития России. Каждый регион обладает уникальным сочетанием социально-экономических, природно-географических, историко-культурных, транспортных и других факторов, что в свою очередь влияет на развитие и размещение производства, его специализацию, характер заселения территории, объемы и направления транспортно-экономических связей, формирование грузопотоков и центров грузообразования, развитие коммуникаций и транспортной инфраструктуры, виды и формы проводимой региональной политики [1]. Формирование координационных механизмов на региональном уровне позволит многим предприятиям эффективно функционировать в условиях узкой специализации промышленности некоторых регионов и необходимости обширных межрегиональных транспортных и экономических связей.

Уровень развития логистики и экономический потенциал регионов находятся в тесной взаимосвязи. С одной стороны, развитие логистики влияет на размер валового регионального продукта, привлекательность региона для сбыта продукции приводит к развитию транспортной

инфраструктуры, строительство терминально-складских объектов влияет на стоимость земельных участков. Вместе с тем, состояние существующей транспортно-складской инфраструктуры, экономическое развитие региона и его инвестиционная привлекательность также непосредственно влияют на развитие региональных логистических систем и, соответственно, на перспективу дальнейшего экономического развития.

В настоящее время перспективным направлением развития регионов является строительство региональных логистических центров на основе объединения торговых, транспортных и информационных посредников в логистические предприятия с целью координации всех функций по продвижению материальных и сопутствующих информационных и финансовых потоков в единый комплекс, тем самым, повышая эффективность функционирования логистики и экономический потенциал региона.

Строительство региональных логистических центров является стратегической задачей как на государственном, так и на региональном уровне, что находит свое отражение в стратегиях социально-экономического развития субъектов федерации, а также в федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2010-2015 гг.) и «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года» [2]. Несомненно, создание подобных инфраструктурных объектов несет в себе выгоды как для региональной экономики, так и для частных предприятий- поставщиков и потребителей логистических услуг.

Для потенциальных клиентов региональных логистических центров основная выгода заключается в снижении оборотных средств, уменьшении складских территорий посредством частых и малых объемов поставок [3]. Кроме того, услуги логистического центра позволяют добиться снижения затрат на транспортировку путем рационализации маршрутов движения транспортных средств, выбора оптимального

вида транспорта, использования мультимодальных технологий.

Региональные органы власти при строительстве региональных логистических центров как мероприятий по реализации федеральных и региональных стратегий заинтересованы в первую очередь в развитии региона. Позитивное воздействие на экономику региона проявляется в реконструкции и строительстве объектов инфраструктуры, повышении валового регионального продукта за счет развития логистической отрасли и привлечении в регион новых субъектов экономической деятельности, усилении межрегиональных и международных экономических связей, развитии транспортных коммуникаций, повышении уровня занятости и качества жизни населения [4].

Несмотря на все очевидные преимущества от строительства региональных логистических центров, подобный проект является долгосрочным и дорогостоящим, а также сопряжен со значительными рисками, отсутствием соответствующего опыта и недоработанной законодательной базой. Необходима адекватная разносторонняя оценка экономического потенциала региона и наличия крупных транспортных узлов - центров пересечения грузопотоков различных видов транспорта, оценка степени разработанности экономической, структурной, финансовой, налоговой и тарифной политики региона.

По мнению В.И. Сергеева и Т.А. Прокофьевой, регионы, обладающие перспективой для создания региональных логистических центров, как правило, должны иметь бездефицитный бюджет, большие доходы, хороший рейтинг, достаточно развитую инфраструктуру и высокое качество государственного управления [5]. Соответственно, возникает проблема определения уровня развития региона по ряду признаков с целью оценки степени развития логистики и перспектив формирования крупных региональных логистических центров на территории данного региона с перспективой координации и интеграции потоков товаров и услуг.

В качестве примера для оценки логистического потенциала регионов был выбран Северо-Западный федеральный округ, включающий в себя 11 регионов, обладающих как сходными чертами, так и существенными различиями в социально-экономических, географических, инфраструктурных показателях развития. Специфика Северо-Запада заключается в выгодном географическом положении региона, расположенном на границе с четырьмя странами ЕС (Польша, Эстония, Финляндия и Латвия), а также в наличии развитой портовой инфраструктуры. На морские порты региона приходится до

40% от общего объема грузооборота российских портов. Через сухопутную границу с Финляндией и странами Балтии ежегодно проходит около 1 миллиона импортируемых автомобилей и более 800 тысяч контейнеров, большая часть которых перевозится автомобильным транспортом [6]. Регион играет важную роль во внешнеэкономической деятельности страны, особенно в сфере импортных поставок. На долю Северо-Запада приходится около четверти стоимостного объема импорта, поступающего в Россию. Развитие транспорта в регионе в значительной степени связано с реализацией транзитного потенциала: увеличением мощностей морских портов и портовой инфраструктуры для успешной конкуренции с портами стран Балтии.

Для оценки развития каждого из регионов, входящих в Северо-Западный федеральный округ, необходимо проанализировать ряд показателей, относящихся к различным аспектам экономики регионов, для того чтобы не только определить уровень развития регионов, но и выявить сильные и слабые стороны региона для последующего анализа возможных мероприятий по развитию логистического потенциала. На основе методики, рассмотренной в [7], предлагается определить ключевые совокупные показатели, отражающие наиболее общие и значительные аспекты, влияющие на логистический потенциал региона. Учитывая специфику экономической среды в России, а также характер доступных статистических данных, рекомендуется выделить пять ключевых перспектив: институциональную, операционную, инфраструктурную, экономическую и потенциальную. Показатели, характеризующие все представленные перспективы, отображены в таблице 1.

Институциональная перспектива отражает число и уровень развития предприятий, осуществляющих деятельность в сфере логистики. Оценка подобной перспективы позволяет охарактеризовать настоящее положение в отрасли и, следовательно, вероятность создания региональных логистических центров прямо пропорциональна числу потенциальных провайдеров логистических услуг, готовых объединиться для оказания комплексных услуг потребителям. Оценка данной перспективы производится на основе таких показателей как число предприятий и работников в отрасли, вклад отрасли в ВРП и доля в обороте.

Операционная перспектива в первую очередь оценивает объем логистических операций, выполняемых различными видами транспорта в натуральном выражении. Показателями, относящимися к данной перспективе, являются объемы перевозок грузов автомобильным, железно-

дорожным, воздушным и речным видами транспорта. Данная перспектива призвана оценить интенсивность существующей логистической

деятельности, что в определенной степени позволяет прогнозировать будущую активность в данной сфере.

Таблица 1

Показатели оценки логистического потенциала регионов

Ключевая перспектива	Показатель
Инфраструктурная	Протяженность внутренних водных путей, км
	Протяженность железнодорожных путей, тыс. км
	Протяженность автомобильных дорог, км
	Протяженность государственной границы, км
	Число международных автомобильных пунктов пропуска, ед.
	Число действующих аэропортов, ед.
	Суммарная пропускная способность морских терминалов, тыс. тонн в год
Операционная	Длина причального фронта морских портов, пог. м
	Объем железнодорожных перевозок, млн тонн
	Объем автомобильных перевозок, млн тонн
	Объем перевозок внутренним водным транспортом, тыс. тонн
	Объем перевозок воздушным транспортом, тонн
Институциональная	Грузооборот автомобильного транспорта, млн. тонно-км
	Среднегодовая численность работников отрасли, тыс. чел.
	Вклад отрасли в ВРП, %
	Число предприятий отрасли, ед.
Экономическая	Доля отрасли в обороте, %
	ВРП, млрд. руб.
	Потребление грузов из других регионов, тыс. тонн
	Отправка грузов в другие регионы, тыс. тонн
	Объем экспорта, млн долл.
Потенциальная	Объем импорта, млн долл.
	Уровень безработицы, %
	Индекс физического объема ВРП, %
	Число организаций, использовавших специальные программные средства, ед.
	Затраты на информационные и коммуникационные технологии, млн руб.
	Объем инвестиций в основной капитал отрасли, млн руб.

Инфраструктурная перспектива оценивает доступность региона с точки зрения протяженности автомобильных, железнодорожных, внутренних водных путей, а также наличия таких важных инфраструктурных объектов как аэропорты, морские порты и международные автомобильные пункты пропуска. Данная перспектива позволяет оценить транспортный и транзитный потенциал региона как для внутрироссийских, так и для международных транспортно-экономических связей с учетом возможностей и ограничений существующей инфраструктуры.

Экономическая перспектива признана оценить валовой региональный продукт, объем грузопотоков в межрегиональном сообщении, а также активность в международных торговых отношениях. Данные показатели позволяют охарактеризовать общее экономическое положение региона и его активность как участника межрегиональных и международных отношений, а также степень потребности региона в развитых

формах логистического сервиса.

Потенциальная перспектива призвана оценить развитие инвестиционной, инновационной деятельности предприятий в регионе, а также охарактеризовать уровень экономической и социальной стабильности с целью определения общего потенциала региона.

На основе данных, предоставляемых Федеральной службой государственной статистики, и других открытых источников, составлена таблица значений показателей, которые затем были нормализованы и приведены к безразмерной величине (табл.2).

Для определения агрегированных значений ключевых перспектив был применен метод равномерной оптимальности, подразумевающий равновесную важность каждого показателя, входящего в перспективу, по формуле:

$$q(x) = \sum_{j=1}^n q_j(x) \rightarrow \max, x \in D. \quad (1)$$

Результаты свертывания методом равномерной оптимальности представлены в табл. 3.

Таблица 2

Отнормированные значения показателей логистического потенциала

Перспектива	Показатель	Республика Карелия	Республика Коми	Архангельская область	НАО	Вологодская область	Калининградская область	Ленинградская область	Мурманская область	Новгородская область	Псковская область	г. Санкт-Петербург
Инфраструктурная	Протяженность внутренних водных путей	0,92	1	0,93	0,10	0,52	0,12	0,47	0	0,15	0,12	0
	Протяженность железнодорожных путей ¹	0,76	0,58	0,61	0	0,26	0,21	1,00	0,30	0,39	0,38	0
	Протяженность автомобильных дорог	0,45	0,46	1	0	0,77	0,38	0,72	0,15	0,58	0,71	0,04
	Протяженность государственной границы	0,95	0	0	0	0	0,65	0,25	0,67	0,00	1	0
	Число международных автомобильных пунктов пропуска	0,50	0	0	0	0	1	0,50	0,25	0	0,75	0
	Число действующих аэропортов	0,40	1	1	0,80	1	0,20	0	0,40	0	0,20	0,20
	Суммарная пропускная способность морских терминалов	0	0	0,08	0,08	0	0,24	1,00	0,21	0	0	0,53
	Длина причального фронта морских портов	0	0	0,37	0,03	0	0,65	0,38	0,61	0	0	1
Операционная	Объем железнодорожных перевозок	0,56	0,58	0,33	0	0,49	0,09	1	0,79	0,16	0,11	0,18
	Объем автомобильных перевозок	0,34	0,69	0,94	0	1	0,15	0,81	0,09	0,31	0,16	0,82
	Объем перевозок внутренним водным тр-м	0,21	0,43	0,63	0,02	1	0,01	0,89	0	0,24	0	0,49
	Объем перевозок воздушным тр-м	0	0,19	0,60	0,02	0	0,08	0	0,02	0	0,05	1
	Грузооборот автомобильным тр-м	0,14	0,22	0,52	0	0,27	0,21	0,31	0,03	0,10	0,12	1
Институциональная	Среднегодовая численность работников отрасли	0,17	0,22	0,29	0	0,22	0,17	0,23	0,21	0,09	0,11	1
	Вклад отрасли в ВРП, %	0,89	0,69	0,81	0	0,64	0,62	1	0,76	0,77	0,96	0,82
	Число предприятий отрасли	0,09	0,07	0,09	0	0,14	0,17	0,11	0,07	0,03	0,04	1
	Доля отрасли в обороте, %	0,07	1	0,39	0,36	0	0,15	0,29	0,35	0,05	0,17	0,53
Экономическая	ВРП	0,02	0,16	0,18	0,04	0,10	0,07	0,25	0,09	0,03	0	1
	Потребление грузов из других регионов	0	0,09	0,26	0,03	1	0,06	0,49	0,11	0,14	0,04	0,85
	Отправка грузов в другие регионы	0,82	0,42	0,10	0,05	0,48	0,00	1	0,69	0,14	0,01	0,25
	Объем экспорта	0,12	0,08	0,46	0,19	0,30	0,05	0,84	0,15	0,08	0	1
	Объем импорта	0,01	0,01	0,01	0	0,02	0,32	0,19	0,01	0,02	0,04	1,00
Потенциальная	Уровень безработицы	-0,88	-0,96	-0,58	-0,50	-0,66	-1	-0,33	-0,79	-0,39	-0,89	0
	Индекс физического объема ВРП	0,01	0,32	0,43	1	0	0,12	0,35	0,12	0,33	0,19	0,20
	Число организаций, использовавших специальные программные средства	0,11	0,43	0,40	0	0,49	0,36	0,46	0,41	0,30	0,34	1
	Затраты на информационные и коммуникационные технологии	0,02	0,19	0,12	0	0,09	0,04	0,14	0,09	0,02	0,02	1
	Объем инвестиций в основной капитал отрасли	0,03	0,15	0,12	0	0,11	0,07	0,24	0,09	0,08	0,06	1

Таблица 3

Итоговое ранжирование регионов по уровню логистического потенциала

Перспектива		Республика Карелия	Республика Коми	Архангельская область	НАО	Вологодская область	Калининградская область	Ленинградская область	Мурманская область	Новгородская область	Псковская область	г. Санкт-Петербург
Инфраструктурная	Значение	3,98	3,04	3,98	1,00	2,55	3,45	4,31	2,58	1,12	3,16	1,77
	Ранг	3	6	2	11	8	4	1	7	10	5	9
Операционная	Значение	1,26	2,11	3,03	0,04	2,77	0,54	3,00	0,93	0,81	0,44	3,48
	Ранг	6	5	2	11	4	9	3	7	8	10	1
Институциональная	Значение	1,22	1,97	1,57	0,36	0,99	1,12	1,62	1,39	0,94	1,28	3,35
	Ранг	7	2	4	11	9	8	3	5	10	6	1
Экономическая	Значение	0,97	0,76	1,01	0,31	1,89	0,50	2,77	1,04	0,41	0,09	4,10
	Ранг	6	7	5	10	3	8	2	4	9	11	1
Потенциальная	Значение	-0,70	0,13	0,48	0,50	0,03	-0,41	0,87	-0,09	0,34	-0,28	3,20
	Ранг	11	6	4	3	7	10	2	8	5	9	1

На основании данной информации можно сделать вывод о неравномерности уровня логистического развития в регионах Северо-Запада, а также о значительных колебаниях значений каждой из пяти перспектив для конкретного региона. Наилучшие показатели принадлежат Санкт-Петербургу и Ленинградской области, в которых достаточно равномерно развиты все аспекты логистики, необходимые для успешного освоения новых технологий региональной логистической координации. Высокий уровень экономического развития, большой товароборот, наличие крупных инфраструктурных объектов и близость к границе делает эти регионы своеобразными локомотивами развития Северо-Запада и центрами экономического притяжения.

Такие регионы как Калининградская и Псковская область, несмотря на статус пограничных регионов и хорошо развитую инфраструктуру, испытывают трудности с операционной, экономической и потенциальной составляющей, что не позволяет им в полной мере использовать преимущества географического положения. Новгородская область и Ненецкий автономный округ, судя по показателям, в целом не обладают на данный момент достаточным уровнем развития логистических технологий и не испытывают в полной мере потребность в реализации масштабных проектов, поэтому задачей для частного бизнеса и государственных структур должна стать в первую очередь развитие соответствующей транспортной инфраструктуры.

Архангельская и Мурманская области, несмотря на средний уровень показателей, обладают определенными перспективами в организации региональной координации, используя такие преимущества как близость к границе европейских государств и наличие развитой портовой инфраструктуры морского транспорта. Республика Карелия, Вологодская область и Республика Коми характеризуются значительной дифференциацией показателей логистического потенциала, что приводит к необходимости дальнейших исследова-

ний и совершенствования методики для однозначного определения потенциала данных регионов. В перспективе рассмотренная методика может применяться для комплексной оценки сильных и слабых сторон региональной логистики, для сравнения существующего и потенциального уровня логистики различных регионов и выявления наиболее перспективных центров развития технологий региональной логистической координации.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Прокофьева Т.А., Рабаданова И.А., Ювица В.Н. Региональные аспекты логистики и проблемы формирования макрологистических платформ в Сибирском федеральном округе (часть 1)// Логистика сегодня. – 2007. – №3. – С.192-202
2. Шпак А.В. Логистическая координация регионального процесса товародвижения в арктическом регионе [Электронный ресурс]. URL: <http://kuznik.viperson.ru/wind.php?ID=643691> (дата обращения: 15.06.2012)
3. Иванов А. Социально-экономическая эффективность создания логистического центра в регионе// Социальная политика и социальное партнерство. – 2011. – № 1. – С.33-36
4. Никитинский В.Н. Актуальные проблемы создания региональных логистических центров// Логистика сегодня. – 2005. – №1. – С. 21–27.
5. Прокофьева Т.А., Сергеев В.И. Формат государственно-частного партнерства, как метод реализации инвестиционных проектов создания транспортно-логистических центров// Логистика и управление цепями поставок. – 2010 – №1. – С. 7-24
6. Загоровская В. Рынок грузоперевозок в Северо-Западном регионе// Грузавтоинфо. – 2010. – №80. – С 26-31
7. Li Q., Zhang P. The study on measuring and comparison with regional logistics development level: As an example of Jilin Province and correlative provinces [Электронный ресурс]. URL: <http://scm.jlu.edu.cn/files/20101101083634.pdf> (дата обращения: 15.06.2012).