

УДК 658.78.011.1

Ю. Г. Кузменко

ФГАОУ ВО «Южно-Уральский государственный университет», Челябинск,
e-mail: julia.kyzmenko@gmail.com

И. Ю. Окольников

2ФГБОУ ВО «Государственный университет управления», Москва,
e-mail: okolnishnikova@yandex.ru

Д. В. Стукалов

ФГАОУ ВО «Южно-Уральский государственный университет», Челябинск,
e-mail: denvs74@gmail.com

С. В. Калентеев

ФГАОУ ВО «Южно-Уральский государственный университет», Челябинск,
e-mail: serg.74.ak@mail.ru

В. М. Каточков

ФГАОУ ВО «Южно-Уральский государственный университет», Челябинск,
e-mail: mohtan@yandex.ru

РАЗВИТИЕ СКЛАДСКОЙ ЛОГИСТИКИ НА РЕГИОНАЛЬНОМ РЫНКЕ: ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ

Ключевые слова: логистика, транспортно-логистическая система, складская логистика, распределительные центры, регион, логистическая инфраструктура.

В статье в рамках аналитического и сопоставительного анализов выполнен анализ терминологического аппарата складской логистики, так как, на наш взгляд, без единства пониманий терминов и категорий невозможно сформулировать перспективы развития любой сферы деятельности. Авторами определен подход к пониманию термина «регион», что позволило четко определить понятийную категорию региональной транспортно-логистической системы. В работе доказано, что в складской логистике наиболее распространенным термином является «логистический центр» и достаточно часто к этому термину для акцентирования внимания на его основных особенностях добавляют определения «транспортный», «мультимодальный», «интермодальный», «региональный». Исследуя использование этого термина в бизнесе авторами выявлена неоднозначность в его употреблении. Каждая компания или автор, занимающийся вопросами развития складской логистики трактует его по своему. На основании этого авторами выявлены отличительные обязательные признаки, которыми должен обладать логистический центр, а также предложено его авторское определение. В работе установлено, что в настоящее время на территории РФ весьма затруднительно создать объект логистической инфраструктуры, имеющий все отличительные признаки логистического центра. Поэтому даны авторские определения крупным логистическим объектам, таким как «транспортно-складской комплекс» и «распределительный центр». В статье в качестве заключительной части работы представлена подробная характеристика объектов логистической инфраструктуры.

Введение

Рассматривая вопросы развития складской логистики в регионах, следует отметить, что в научной литературе отсутствует единый подход к понятийно-категориальному аппарату в этой сфере. На наш взгляд, без единства пониманий терминов и категорий, достаточно трудно анализировать состояние развития данной сферы и тем более формулировать перспективы ее развития.

Целью исследования является анализ основных терминов и определений, касающихся складской логистики для

определения направлений ее развития на региональном рынке.

Материалы и методы исследования

В рамках аналитического и сопоставительного анализов выполнен анализ терминологического аппарата складской логистики.

Результаты исследования и их обсуждение

В различных исследованиях в области формирования транспортно-логистических систем в масштабах государства

традиционно выделяют три уровня по аналогии с федеративной моделью государственного устройства (федеральный – региональный–местный уровень административно-территориального деления) [1, 2]. Рассмотрим их более подробно.

Макроуровень – полностью охватывает территорию конкретного государства и включает в себя всю транспортную отрасль, складскую инфраструктуру, а также рынок логистических услуг страны.

Мезоуровень – представляет собой транспортно-складскую логистическую систему конкретного региона страны.

Микроуровень – охватывает транспортно-складскую логистическую систему муниципального образования (городского округа, муниципального района, сельского поселения и т. д.).

Отметим, что исследования отечественных ученых в области формирования транспортно-логистических систем в большей степени сосредоточены на мезоуровне. В отечественной специальной печати такие системы обычно именуется «региональными транспортно-логистическими системами» (здесь и далее по тексту – РТЛС) [1, 2, 3].

Так, согласно [1] РТЛС – совокупность функциональных и обеспечивающих подсистем региональной товаропроводящей сети, состоящая из многочисленных взаимосвязанных и взаимодействующих элементов и звеньев логистических каналов и цепей, интегрированных товароматериальными и сопутствующими им сервисными, информационными и финансовыми потоками и обеспечивающая получение максимального синергетического эффекта на основе установления партнерских взаимовыгодных отношений между участниками транспортно-логистического процесса.

Важным аспектом понятийного аппарата в рассматриваемой области является употребление термина «регион». Как правило, специалистами под регионом подразумевается определенная территория, имеющая свои признаки и характеристики. Обычно регион рассматривается с географической точки зрения – как определенный участок, часть суши; с экономической – территория, где существуют определенные связи между хозяйствующими субъектами; с полити-

ческой – как административно-территориальная единица государства. Согласно [4], неоднородность территории по экономическим, географическим, социальным, национальным, демографическим, историческим и др. признакам вызывает потребность деления этих территорий на относительно однородные единицы по одному или нескольким признакам.

Проведенный авторами анализ показал, что традиционный подход отечественных специалистов в области логистики предполагает формирование РТЛС на уровне конкретного субъекта РФ. Это обусловлено множеством факторов, среди которых следует, по мнению авторов, акцентировать внимание на федеративной модели государственного устройства России. Это связано с тем, что органы власти субъектов РФ, обладая определенной экономической и политической независимостью, имеют полномочия по созданию, управлению и развитию РТЛС. Таким образом, в данном случае «регион» в термине РТЛС обозначает конкретный субъект РФ. Такой подход использован в трудах таких отечественных ученых, как Т.А. Прокофьева, Л.Б. Миротин.

Гораздо реже встречается подход, при котором формирование РТЛС предполагается на уровне объединения нескольких субъектов РФ. Например, в [3] приведен пример формирования РТЛС на уровне Северо-западного экономического района. Объединение нескольких транспортно-логистических систем субъектов в единую систему является примером интеграции нескольких субъектов РФ. Данный подход подразумевает образование нового уровня организации транспортно-логистических систем – метауровня, который является промежуточным между макро- и мезоуровнями. При данном подходе «регион» в термине РТЛС означает определенную группировку нескольких субъектов Российской Федерации [3].

Резюмируя сказанное, отметим, что в настоящее время в отечественных научных кругах не существует единого подхода к определению термина «регион». Для решения целей данного исследования считаем целесообразным использовать первый подход и считать термины «регион» и «субъект» равнозначными.

Как было отмечено ранее, крупные объекты логистической инфраструктуры – транспортно-складские комплексы и логистические центры – являются основными системообразующими элементами транспортно-складских логистических систем любого уровня. Это обуславливается тем, что на их территории происходит сосредоточение и интеграция различных участников грузопотока – функциональных и обеспечивающих подсистем логистики.

В этой связи, в первую очередь, необходимо сформулировать определения объектов логистической инфраструктуры, где происходит погрузка-выгрузка товара, хранение, упаковка, маркировка, смена транспортных средств.

Применительно к таким объектам в теории и практике логистики наиболее часто используются следующие термины: «логистический центр», «транспортно-складской комплекс», «транспортно-логистический комплекс», «распределительный центр», «логистический парк» и др. При этом сущность и содержание данных терминов при их употреблении органами власти различных уровней, научными кругами, бизнес-сообществом (логистическими посредниками, владельцами складских объектов, клиентами) значительно разнятся.

Рассмотрим употребление вышеперечисленных терминов в официальных документах органов власти различных уровней. В частности, в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением правительства РФ

№ 1734-р от 22 ноября 2008 г., используются следующие термины, применительно к рассматриваемым нами объектам логистической инфраструктуры, без раскрытия содержательной части:

- логистический центр;
- мультимодальный логистический центр;
- транспортно-логистический центр;
- региональные и межрегиональные транспортно-логистические центры;
- транспортно-логистический комплекс;
- терминально-складской комплекс;
- транспортно-складские и товаро-транспортные комплексы;
- контейнерный терминал;
- грузовой терминал;
- мультимодальный терминал;
- логистический парк;
- транспортно-складская система;
- терминальная сеть [5].

Вместе с тем, в стратегиях развития транспортно-логистических систем в субъектах Уральского федерального округа – Свердловской, Челябинской, Курганской и Тюменской областей – применительно к подобным объектам логистической инфраструктуры использованы следующие термины (табл. 1.).

Таким образом, анализ приведенных выше документов показал, что наиболее распространенным термином является «логистический центр» (далее ЛЦ). Часто к этому термину для акцентирования внимания на его основных особенностях добавляют определения «транспортный», «мультимодальный», «интермодальный», «региональный» [6].

Таблица 1

Термины, используемые для обозначения объектов логистической инфраструктуры в стратегиях развития субъектов УрФО

Используемые термины	Источник
Интермодальный логистический центр, региональный логистический центр	Концепция развития транспортно-логистической системы Свердловской области на 2009–2015 годы (с перспективой до 2030 года)
Интермодальный логистический центр, логистический комплекс, логистический центр	Стратегия социально-экономического развития Челябинской области до 2020 года
Территориальный логистический центр, транспортно-логистический узел, логистический кластер, транспортно-логистический центр, логистический терминал	О стратегии социально-экономического развития Курганской области до 2020 года
Мультимодальный транспортно-логистический комплекс, международный логистический центр	Инвестиционные предложения по развитию транспортно-логистического комплекса Тюменской области

В то же время, анализ отечественной научной литературы в области логистики показывает практически полное отсутствие употребления данного термина до начала 2000-х годов. К тому же, в настоящее время в теории и практике логистики у специалистов нет единого подхода к определению данного термина [1, 2, 3]. Так в [3] указывается, что в настоящее время затруднительно дать чёткое определение ЛЦ, поэтому одной из задач, стоящих перед специалистами, является выработка однозначной трактовки указанного термина. К примеру, некоторые специалисты к ЛЦ относят и любые грузовые терминалы [7] и крупные морские порты [8].

Рассмотрим специфику употребления термина ЛЦ в бизнесе. При анализе корпоративных Интернет-сайтов и СМИ можно увидеть, что к ЛЦ относят и склады общего пользования, и транспортные узлы, и терминалы, то есть фактически любые объекты логистической инфраструктуры вне зависимости от класса складской площади, технической оснащённости, применения современных технологий грузообработки, перечня оказываемых логистических услуг, организационно-правовой формы логистического посредника, количества собственников. Зачастую употребление данного термина логистическими посредниками обусловлено либо желанием привлечь клиентов, либо по незнанию [6].

При анализе результатов запроса «логистический центр» в поисковых Интернет-системах «Google» и «Yandex» можно сделать вывод: под данным термином подразумевается практически любой складской комплекс класса «А» или «В» с площадью от 10 тыс. кв. м. и стандартным перечнем оказываемых услуг – ответственное хранение, аренда склада, погрузочно-разгрузочные работы, сортировка и комплектация заказов, услуги таможенного брокера. При этом далеко не все объекты имеют такие характеристики как выгодное географическое положение (расположение на пересечении крупных транспортных путей), наличие железнодорожной ветки, наличие таможенного поста, применение современных технологий в области управления запасами и складирования груза, предоставление услуг по перевозке грузов «от двери до двери».

Анализ, проведенный авторами показал, что иногда термин «логистический центр» применяется к складским объектам необщего пользования, построенным под конкретного заказчика, как правило, сетевого ритейлера или крупной промышленной компании. Такие объекты создаются для удовлетворения потребностей заказчика и лишь в редких случаях предполагают сдачу внаём незанятых складских площадей и предоставление некоторых логистических услуг.

Также употребление термина ЛЦ используется компаниями, не оказывающими логистические услуги. Например, авторами в ходе исследования были выявлены компании, использующие в своем названии термин ЛЦ, которые оказывают посреднические услуги по реализации металла, обрабатывают и передают информацию в электронном виде и т. п.

Кроме того, термин логистический центр стал применяться и в различных научно-исследовательских работах, в том числе диссертационных исследованиях, причём далеко не всегда в тексте работы раскрыто содержание этого термина.

Такая неоднозначность в употреблении термина ЛЦ, как главного системообразующего элемента транспортно-складской логистической системы любого уровня является, по мнению авторов, недопустимой. При рассмотрении вопросов формирования и развития РТЛС необходимо использование единых терминов объектов логистической инфраструктуры. В связи с этим, для изучения данного вопроса обратимся к опыту экономически развитых государств.

В европейских странах сформировалось достаточно конкретное определение термина ЛЦ с определенными признаками, позволяющими отнести к нему тот или иной объект логистической инфраструктуры.

Например, Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) в 2004 г. было дано определение ЛЦ как географического объединения независимых компаний и органов, которые занимаются грузовыми перевозками (экспедиторы, грузоотправители, операторы перевозок, таможня) и предоставляют сопутствующие услуги, такие как хранение, техническое обслуживание и ремонт [9].

Специалисты одной из ведущих европейских консалтинговых компаний, работающей в 85 странах мира – NTU – дают собственное определение рассматриваемому объекту. По их мнению, ЛЦ является центром на определенной территории, в котором сосредоточены все виды деятельности, связанные с транспортом, логистикой и распределением товаров как для национального, так для и международного транзита, осуществляемые различными операторами на коммерческой основе [10].

Отметим, что в качестве обязательных признаков ЛЦ специалисты различных компаний указывают возможность свободного доступа всех логистических посредников на его территорию. Логистический центр должен оказывать весь перечень услуг логистики, должен соответствовать европейским стандартам качества и производительности. В качестве дополнительных признаков отмечается возможность обслуживания ЛЦ несколькими видами транспорта, а также управление логистическим центром одним независимым юридическим лицом, возможно на принципах государственно-частного партнерства [10].

Европейская Экономическая Комиссия Организации Объединенных Наций (здесь и далее по тексту – ЕЭК ООН) определяет ЛЦ как центр, расположенный на определенной территории, где оказываются все услуги, связанные с транспортом, логистикой и распределением товаров, осуществляемые на коммерческой основе различными операторами [11].

ЕЭК ООН выделяет три главных признака ЛЦ:

- рациональное территориальное планирование логистической инфраструктуры;
- высокий уровень стандартов транспортного обслуживания;
- развитие интермодальности [11].

Наконец, в научных трудах прибалтийских ученых Каунасского политехнического института и Вильнюсского университета, посвященных исследованию эволюции рассматриваемого термина в [12] предлагается следующее определение. ЛЦ является специальным интермодальным узлом (хабом) в транс-

портной системе, объединяющим в себе различные логистические объекты, где отдельные операторы предоставляют услуги, связанные с транспортировкой, логистикой и распределением на определенной географической территории.

Таким образом, несмотря на многообразие подходов к рассматриваемому нами термину, существует, по мнению авторов, несколько отличительных обязательных признаков, которыми должен обладать ЛЦ. Рассмотрим эти признаки подробнее.

1) Объединение множества, как правило, независимых логистических посредников, предоставляющих услуги клиентам.

Отметим, что все рассмотренные нами определения термина ЛЦ содержат этот признак. Соглашаясь с позицией изученных источников, следует подчеркнуть, что данный признак является ключевым для логистического центра.

2) Расположение логистического центра на определенной территории. ЛЦ является конкретным географическим объектом со следующими признаками:

- территория ЛЦ строго ограничена;
- участники данного логистического объекта оказывают услуги на территории ЛЦ.

Отметим, что размеры выделенной площади для логистического центра могут быть весьма крупными, например, средняя площадь ЛЦ в Германии составляет 140 га, так, площади самых крупных немецких объектов достигают 360 га [13].

Данный признак введен авторами статьи в противовес применению данного термина для обозначения так называемых «виртуальных ЛЦ» или «информационно-аналитических ЛЦ» [2, 14, 15]. К ним можно отнести логистические центры, не имеющие своей территории и не оказывающие традиционный перечень логистических услуг. В их ведении находится координация деятельности объектов логистической инфраструктуры, управление транспортными потоками, координация отдельных узкофункциональных логистических посредников, а также сбор, хранение и обработка информации, в той или иной мере связанной с логистикой и грузопотоками.

3) Достижение синергетического эффекта от деятельности логистических посредников на территории ЛЦ.

Под синергетическим эффектом в деятельности ЛЦ авторы понимают, что объединение нескольких логистических посредников на определенной территории с целью оказания широкого перечня логистических услуг по заранее установленным стандартам и правилам обслуживания для клиента и самих посредников оказывается значительно эффективней, чем обращение клиента к нескольким узкофункциональным логистическим посредникам.

Прирост эффективности для клиентов объясняется, в том числе, более низкими тарифами на комплексное логистическое обслуживание, чем тарифы нескольких необъединенных узкофункциональных логистических посредников, а также более высоким качеством оказываемых услуг.

4) Оказание максимально широкого перечня логистических и сопутствующих им услуг.

Данное положение означает, что современный ЛЦ должен оказывать перечень логистических услуг не ниже чем перечень услуг 3PL-провайдера [6, 16, 17, 18], то есть выполнять все основные операции по транспортировке различными видами транспорта, складированию (в том числе на специализированных складах), грузообработке с применением современных технологий, управлению запасами, таможенной очистке, оформлению товаросопроводительных документов и т. д.

5) Участие государства в создании и контроле за деятельностью ЛЦ.

Как показывает практика, большинство крупных ЛЦ в развитых странах созданы и функционируют при активном государственном участии [19, 20].

Резюмируя сказанное, отметим, что, существует несколько основных причин участия государства в создании и развитии РТЛС и их системообразующих элементов.

Первая причина – это государственная или муниципальная собственность значительной части объектов транспортно-логистической системы. В первую очередь, это объ-

екты транспортной инфраструктуры, инженерные коммуникации и земельные участки.

Ко второй причине относится наличие социального эффекта от деятельности ЛЦ. Как было отмечено выше, этот эффект обуславливается созданием новых рабочих мест, а также общим повышением уровня социально-экономических показателей в регионах страны.

Следующая причина заключается в высокой стоимости и длительном сроке окупаемости логистических проектов. Этот фактор является особенно актуальным, по мнению автора, для России. В условиях определенной экономической нестабильности частные инвесторы не заинтересованы во вложениях в долгосрочные проекты. Так, по мнению многих экспертов, срок окупаемости объектов логистической инфраструктуры может достигать 10 лет [1, 3].

Еще одна причина заключается в том, что государственное сопровождение значительно облегчает реализацию логистических проектов, что обусловлено передачей от инвесторов специализированным структурам процессов, связанных с поиском потенциальных территорий под создание проектируемых объектов, технико-экономическом исследовании, получением разрешительной документации [21, 22].

Наконец, заключительная причина необходимости государственного участия в создании ЛЦ заключается в том, что стратегические интересы страны напрямую зависят от развития транспортно-складской инфраструктуры. Для России это, в первую очередь, реализация транзитного потенциала путем экспорта логистических услуг, снижение логистических издержек, увеличение оборота внешней торговли, гармоничное развитие всех видов транспорта, а также улучшение экологической обстановки.

6) Обслуживание интермодальных грузоперевозок.

Данный признак указывает на то, что ЛЦ должен обслуживать, как минимум, два вида транспортных средств, например, автомобильный и железнодорожный транспорт.

7) Выгодное географическое местоположение ЛЦ.

Как правило, ЛЦ целесообразно размещать в местах пересечения крупных транспортных потоков, на пути международных транспортных коридоров, на территориях, где происходит неизбежная остановка грузопотока/перевалка с одного транспортного средства на другое. В качестве таких мест можно выделить морские порты, железнодорожные вокзалы, аэропорты, а также места вблизи государственных границ. Также ЛЦ целесообразно создавать на территории особых экономических зон, промышленных кластеров, индустриальных парков и т. д. На данных территориях сконцентрированы различные производственные предприятия и ЛЦ предназначены, в первую очередь, для оказания услуг резидентам этих территорий.

8) Соблюдение определенных стандартов деятельности ЛЦ.

С одной стороны, это стандарты качества оказываемых логистическими посредниками услуг внешним клиентам, а с другой стороны, стандарты деятельности самого ЛЦ – экологические нормы, нормы труда и т. д.

Исходя из сказанного, считаем целесообразным сформулировать авторское определение ЛЦ. Под логистическим центром следует, по нашему мнению, понимать интермодальный объект транспортной инфраструктуры, представляющий собой объединение на определенной территории предприятий сферы логистических услуг, обеспечивающих синергетический эффект и представляющих собой группу независимых или связанных между собой логистических посредников, а также иных сервисных компаний, оказывающих клиентам полный комплекс услуг логистического сервиса по обслуживанию внутрирегиональных, межрегиональных и международных грузопотоков в различных функциональных областях логистики, а именно в снабжении, распределении, складировании, транспортировке и управлении запасами.

В ходе исследования авторами установлено, что в настоящее время на территории РФ весьма затруднительно создать объект логистической

инфраструктуры, имеющий все вышеперечисленные признаки. Особенно это касается ключевого признака логистического центра – объединения множества логистических посредников. Поэтому считаем целесообразным дать авторское определение крупным логистическим объектам, имеющим часть указанных признаков и созданным с той же целью, что и ЛЦ – оказание услуг внешним клиентам. По мнению авторов, применительно к таким объектам следует использовать термин «транспортно-складской комплекс» (ТСК), который может быть применен к объектам логистической инфраструктуры вне зависимости от формы собственности, перечня оказываемых услуг, площади складов и т. д.

Под транспортно-складским комплексом, с нашей точки зрения, целесообразно понимать совокупность складских площадей класса «А» или «В», складского оборудования, транспорта и персонала, сконцентрированных на определенной территории, предназначенную исключительно для сдачи в аренду и оказания логистических, транспортных и иных сопутствующих услуг внешним клиентам по обслуживанию внутрирегиональных, межрегиональных и международных автомобильных и железнодорожных грузопотоков.

Уточнение необходимо, прежде всего, для объектов логистической инфраструктуры, построенных под запросы определенного заказчика, основной целью которых является консолидация и распределение грузов одной компании. Применительно к таким объектам, по нашему мнению, следует использовать термин «распределительный центр» (здесь и далее по тексту – РЦ). Употребление термина РЦ целесообразно, на наш взгляд, когда речь идет о складе компании, где происходит консолидация грузов, и с которого осуществляются отгрузки продукции на другие склады [23]. Отметим, что распределительный центр имеет несколько отличий от торгового склада компании. Главными из них, по мнению авторов, являются отсутствие внешних клиентов (как правило, РЦ создается для обслуживания филиалов

Таблица 2

Характеристика объектов логистической инфраструктуры

Признак	Логистический центр	Транспортно-складской комплекс	Распределительный центр
Цель создания объекта логистической инфраструктуры	Оказание логистических и сопутствующих услуг внешним клиентам	Оказание логистических услуг и сопутствующих услуг внешним клиентам	Консолидация товаров различных производителей и дальнейшее распределение сформированного запаса
Количество обслуживаемых клиентов	Множество	Множество	Один
Количество логистических посредников, действующих на территории объекта	Множество	Один или несколько	Логистические посредники могут отсутствовать
Перечень выполняемых логистических операций	Максимально полный	Небольшой	Небольшой
Перечень выполняемых нелогистических операций	Большой	Отсутствует или небольшой	Отсутствует или небольшой
Собственник объекта логистической инфраструктуры	Логистический оператор, девелопер, совместная собственность	Логистический оператор, девелопер	Торговое или промышленное предприятие, логистический оператор, девелопер

компании и магазинов), а также то, что ассортимент продукции, представленный в распределительном центре, ограничивается товарными позициями, которые необходимы для филиала либо розничного магазина.

Считаем, что к РЦ следует относить также объекты логистической инфраструктуры, арендуемые торговым или производственным предприятием у логистического посредника или девелопера.

Как известно, распределительные центры бывают двух типов: собственно, распределительные центры и перевалочные базы. В их общие функции, кроме хранения запасов и поставок на другие склады компании, входят также дополнительные услуги: фасовка, штрихкодирование, таможенное оформление, сертификация грузов. Тем не менее, есть и определенные отличия, заключающиеся в том, что основная цель создания перевалочных баз состоит в обработке операционных запасов перевалке груза с одного транспорта на другой, оформлении таможенных документов, в то время как РЦ осуществляет хранение крупных текущих и страховых запасов [23].

Исходя из сказанного, распределительным центром, по нашему мнению, следует считать совокупность складских

площадей, складского оборудования, необходимой транспортной инфраструктуры и персонала, находящихся в собственности или в аренде у торгового или производственного предприятия и сконцентрированных на определенной территории, предназначенная исключительно для консолидации и распределения товарных запасов и (или) готовой продукции на другие склады, в том числе, склады данного предприятия.

Выводы

Итак, подводя итог исследованию понятийного аппарата в области создания объектов логистической инфраструктуры, сформулируем основные особенности каждого из рассмотренных нами терминов (табл. 2)[24].

Таким образом, целью создания логистического центра и транспортно-складского комплекса является оказание услуг исключительно внешним клиентам, в то время как создание распределительного центра обусловлено обслуживанием конкретного предприятия. К ТСК относятся объекты логистической инфраструктуры различных организационно-правовых форм, перечня оказываемых услуг, количества сдаваемой в аренду складской площади и др. особенностей.

В следующем номере в продолжение этой темы мы представим развернутый анализ складской недвижимости г. Че-

лябинска, на основании которого будут определены перспективы развития складской логистики на региональном рынке.

Библиографический список

1. Прокофьева Т.А. Проектирование и организация региональных транспортно-логистических систем: учеб.-метод. комплекс. – М.: Изд-во РАГС, 2010. – 412 с.
2. 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.
3. Логистика: учебник / В.В. Дыбская, Е.И. Зайцев, В.И. Сергеев, А.Н. Стерлигова; под ред. В.И. Сергеева. – М.: Эксмо, 2008. – 944 с.
4. Маршалова А.С. Основы теории регионального воспроизводства: курс лекций / А.С. Маршалова, А.С. Новоселов; под ред. П.В. Шеметова. – М.: Экономика, 1998. – 192 с.
5. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года / Утвержд. Распоряжением Правительства РФ № 1734-р РФ 22.11.2008.
6. 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.
7. Миротин Л.Б., Некрасов А.Г. Логистика интегрированных цепочек поставок. – М.: Экзамен, 2003. – 256 с.
8. Неруш Ю.М. Коммерческая логистика: учебник для вузов. – М.: ЮНИТИ, 2003. – 495 с.
9. Организация экономического сотрудничества и развития [Электронный ресурс]. – URL: <http://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=6254>.
10. NTU [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.ntu.eu/idd1.asp>.
11. Европейская экономическая комиссия организации объединенных наций [Электронный ресурс]. – URL: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/docs/EN-REV-What_is_a_Freight_VillageFinalcorretto.pdf.
12. Rimiene K., Grundey D. Logistics Centre Concept through Evolution and Definition // Engineering Economics. Commerceofengineeringdecisions. – 2007. – Vol. 54, №4. – P. 87–95.
13. Вагенер Н. Опыт взаимодействия федеральных, региональных и муниципальных органов власти и частного капитала при создании и развитии транспортно-логистических центров в Федеративной Республике Германия [Электронный ресурс]. – URL: <http://council.gov.ru/files/journalsf/item/20100227141651.pdf>.
14. Баумгартен Х., Задек Х., Эммерманн М. Виртуальные транспортно-грузовые центры – разумное управление грузоперевозками // Логинфо. – 2011. – № 12 (141). – С. 10–18.
15. Некрасов А.Г. Взаимодействие информационных ресурсов в логистических цепочках поставок (на примере транспортной отрасли). – М.: Технополиграфцентр, 2002. – 205 с.
16. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов / под общ. и науч. ред. проф. В.И. Сергеева. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 976 с.
17. Логистика. Управление в грузовых транспортно-логистических системах: учеб. пособие / под ред. Л.Б. Миротина. – М.: Юристъ, 2002. – 414 с.
18. Логистика автомобильного транспорта: учеб. пособие / В.С. Лукинский, В.И. Бережной, Е.В. Бережная и др. – М.: Финансы и статистика, 2004. – 368 с.
19. Клименко В.В. Взаимодействие государства и бизнеса при формировании объектов логистической инфраструктуры // Логистика сегодня. – 2012. – № 1(49). – С. 12–20.
20. Клименко В.В. Основные направления государственной политики по развитию логистики в транспортном комплексе РФ // Логистика сегодня. – 2012. – № 5(53). – С. 262–270.
21. Государственно-частное партнерство в России [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.pppinrussia.ru>.
22. Государственно-частное партнерство в России: информационный портал статистики [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.ppp-russia.ru/projects/index.html>.
23. Разгуляев В. Оптимизация запасов распределительного центра [Электронный ресурс] // Клуб логистов. – URL: <http://logist.ru/publication/dnews.pl?action=news&id=297>.
24. Калентеев С.В. Формирование транспортно-логистической системы обслуживания грузопотоков в условиях межрегиональной интеграции: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / С.В. Калентеев. – СПб., 2013. – 160 с.