

УДК 656+(332.142+316.44)

© А. А. КАРЛИНА¹, А. А. МАРТЫНЮК², 2025

¹ Самарский университет государственного управления
«Международный институт рынка»
(Университет «МИР»), Россия

² ООО «Логистик-Центр», г. Самара, Россия

E-mail ¹: karlina_anna@mail.ru

E-mail ²: feeriqueabeille@gmail.com

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ НА ТЕРРИТОРИИ САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ: ФАКТОРЫ И ПУТИ РАЗВИТИЯ

Настоящее исследование посвящено актуальной проблеме несогласованности системы логистических центров и процессов с целями стратегического развития территории Самарской области. Делается акцент на такой стороне проблемы, как отсутствие в системе государственного стратегического планирования функций, связанных с мониторингом логистических процессов и встраиванием их в общую стратегию развития территории. В качестве первого шага, необходимого для решения данной проблемы, авторы статьи рассматривают оценку уровня развития логистических процессов и факторов, влияющих на их конфигурацию в общем территориальном каркасе региона.

Ключевые слова: логистические процессы, инфраструктура логистики на территории региона, региональное территориальное планирование.

В условиях глобализации, интенсификации товарообмена и роста объемов грузоперевозок эффективность организации логистических процессов становится одним из важнейших условий устойчивого регионального развития и повышения конкурентоспособности территории. В то же время в практике государственного и муниципального управления, как на стратегическом, так и на тактическом уровне, анализ и мониторинг логистических процессов не является самостоятельным и системным мероприятием, что снижает использование возможностей логистического кластера для обеспечения социально-экономического развития территории.

В научной литературе проблематика статьи исследуется по следующим основным направлениям.

1. Анализ эффективности системы логистических центров и оптимизации логистических процессов в контексте территориального планирования. В частности, в работах В. П. Жданова, И. В. Жда-

нова [5] и В. В. Дыбской [4] разрабатываются методические подходы к оценке логистической инфраструктуры регионов, рассматриваются механизмы государственного регулирования, инструменты поддержки логистических проектов и способы интеграции логистических центров в стратегию развития территорий.

2. Оценка эффективности функционирования логистических кластеров в контексте развития отрасли. Например, в работе В. А. Овчинникова [6] предлагаются методы совершенствования системы государственного управления логистикой.

3. Разработка механизмов повышения эффективности функционирования логистического кластера, в частности на основе цифровых технологий. Например, исследования А. Н. Баланова [2], И. Д. Афанасенко [1], Д. Е. Бекбергеновой [3] фокусируют внимание на цифровизации как региональных экономических процессов в целом, так и логистической инфраструктуры в частности.

4. Формулировка проблем социального и общественного характера, подающихся решению с применением логистики. В частности, в работе Е. Е. Филиппова [7] дано понятие социально-ориентированной логистики, изучающей вопросы экологичности транспорта, упаковки, переработки и др.

Цель настоящего исследования заключается в анализе территориального потенциала Самарской области для развития логистических процессов.

Для достижения поставленной цели были определены следующие задачи:

- проанализировать факторы, влияющие на развитие логистических процессов на территории Самарской области;
- оценить уровень развития логистических процессов на территории Самарской области;
- сформулировать проблемы, тормозящие развитие логистических процессов на территории Самарской области, и задачи для их решения.

Объект исследования — логистические процессы и инфраструктура логистики на территории Самарской области.

Предмет исследования — факторы, влияющие на развитие логистических процессов.

Самарская область имеет уникальные возможности для развития логистических процессов, так как занимает выгодное географическое положение, находясь на пересечении важнейших международных транспортных коридоров — «Север — Юг» и «Запад — Восток». Транспортный узел губернии является одним из крупнейших в

Российской Федерации и обладает высоким логистическим потенциалом в направлении грузопотоков между основными макроэкономическими полюсами – странами Европейского союза и Азиатско-Тихоокеанского региона. Самарский транспортный узел представлен всеми видами транспорта, за исключением морского, и имеет возможность обслуживать российские и международные грузопотоки в Казахстан, Среднюю и Юго-Восточную Азию, Европу, Китай и в обратном направлении. Таким образом, наличие базовых структурных элементов создает благоприятные условия для формирования развитого транспортно-логистического кластера.

Формирование и дальнейшее развитие транспортно-логистического кластера осуществляется вокруг следующих организаций:

1) Куйбышевская железная дорога (филиал ОАО «РЖД») – крупнейшая магистраль, связывающая центральные и западные регионы страны с важнейшими экономическими районами Урала и Сибири; ее эксплуатационная длина составляет 4727,86 км;

2) международный аэропорт «Курумоч» и авиакомпании, осуществляющие полеты через него;

3) ОАО «Самарский речной порт» – крупнейший транспортный узел в Среднем Поволжье России, а также ОАО «Порт Тольятти» и Сызранский речной порт (филиал ОАО «Самарский речной порт») с развитыми подъездными автомобильными и железнодорожными путями;

4) крупные и средние автомобильные транспортные организации по перевозке грузов и пассажиров;

5) логистические и экспедиторские компании;

6) ремонтно-сервисные предприятия.

Всего в Самарской области зарегистрировано 260 компаний, относящихся к транспортно-логистической отрасли, из них 10 компаний предоставляют услуги только по транспортной логистике, осуществляя стандартный набор услуг (услуги грузоперевозки, экспедиторские услуги, доставка грузов, автомобильные грузовые перевозки, контейнерные перевозки, отправка и прием железнодорожных контейнеров), 191 компания предоставляет складские услуги, 62 компании – таможенные услуги, 52 компании – склады индивидуального хранения и 1 компания предоставляет услуги независимой инвентаризации.

В таблице 1 представлена сводная информация о территориальном размещении транспортно-логистических компаний и их специализации по предоставляемым услугам [8].

Таблица 1

Транспортно-логистический кластер Самарской области

Города/села региона	Численность организаций	Транспортная логистика	Складские услуги	Таможенные услуги	Склады индивидуального хранения	Независимая инвентаризация
Самара	156	3	112	42	37	1
Тольятти	90	5	67	18	10	-
Сызрань	7	1	6	1	3	-
Красный Яр	3	-	2	1	1	-
Кинель	2	-	2	-	1	-
Новокуйбышевск	1	1	-	-	-	-
Отрадный	1	-	1	-	-	-
Чапаевск	1	-	1	-	-	-
<i>Итого</i>	<i>260</i>	<i>10</i>	<i>191</i>	<i>62</i>	<i>52</i>	<i>1</i>

Наличие на территории области крупнейшей в России Самарско-Тольяттинской агломерации дает максимальные возможности как для экономического развития, так и для обеспечения качества жизни населения.

Для развития логистической инфраструктуры имеют значение следующие преимущества агломерационных процессов:

– вхождение логистического комплекса в систему как региональных, так и межрегиональных и международных транспортных коридоров;

– концентрация в агломерации производств, предприятий оптовой и розничной торговли и социальной инфраструктуры, что формирует значительный и устойчивый спрос на услуги торгово-промышленного складского комплекса (складирование, организация перевозок, сопровождение грузов, оформление документов);

– концентрация человеческих ресурсов как кадровый потенциал требуемой квалификации для организации функционирования торгово-промышленного складского комплекса.

Дополнительным фактором, влияющим на инвестиционную привлекательность Самарской области с точки зрения развития логистической инфраструктуры, является строительство моста через Куйбышевское водохранилище в районе с. Климовка. Новый мост с прилегающей к нему автострадой – это усиление транспортно-логистического кластера.

В настоящее время, при развитии отношений с Китаем, при наличии уже построенных с финансовым участием КНР дорог в Киргизии и других республиках Средней Азии, их «Великий шелковый путь» вплотную приблизился к границам России. Трасса, опоясавшая г. Тольятти, создает еще одну транспортную нить в сторону столицы региона, что может стать дополнительным катализатором формирования Самарско-Тольяттинской агломерации.

При всех указанных объективных преимуществах, которые связаны с развитием Самарско-Тольяттинской агломерации, развитие логистических процессов в Самарской области может быть заторможено из-за наличия следующих факторов.

1. В стратегии развития Самарско-Тольяттинской агломерации большее значение уделено рекреационной территории и развитию туристско-рекреационного кластера, что обусловлено наличием Национального парка «Самарская Лука» и Жигулевского государственного природного заповедника им. И. И. Сапрыкина.

2. На основании данных карты развития Самарско-Тольяттинской агломерации на участке трассы М5 Сызрань – Жигулевск – Самара отдельные территории региона исключены из федерального транспортного каркаса агломерации. В частности, это территории Самарской Луки в границах Волжского района, юго-западные территории Самарской области (Хворостянский и Безенчукский муниципальные районы). Это создает риски неравномерного развития логистической инфраструктуры на территории области.

Развитие логистических процессов на территории Самарской области характеризуется следующими тенденциями.

1. В Стратегии социально-экономического развития Самарской области на период до 2030 года [8] отмечено, что имеющиеся терминально-логистические и складские комплексы не покрывают потребности региона. Отсутствуют координация и взаимодействие различных видов транспорта по обслуживанию грузо- и пассажиропотоков. Недостаточно развитая транспортно-логистическая инфраструктура является одним из ключевых «узких мест», влияющих на развитие всех секторов экономики и препятствующих использованию конкурентных преимуществ региона в целом и развитию Самарско-Тольяттинской агломерации в частности. Таким образом, можно говорить о высокой потребности в развитии транспортно-логистического кластера.

По уровню инвестиционной привлекательности (для расположения логистических центров) Самарская область находится на 6-м месте в Российской Федерации, что создает благоприятные условия для инвестиций в данную отрасль.

2. Высокий уровень кластеризации транспортно-логистического комплекса в Самарской области (кластеризация достигает коэффициента 0,8); по данному показателю транспортно-логистический комплекс находится на 11-м месте из 27 кластеров Самарской области. По показателю производительности труда в отрасли на фоне среднероссийских показателей транспортно-логистический кластер входит в шестерку кластеров Самарской области, демонстрирующих коэффициент производительности больше 1, то есть выше, чем в среднем по стране, наравне с такими кластерами, как энергомашиностроение, биофармацевтический, производство стройматериалов, химический, коммуникационное оборудование. В то же время транспортно-логистический комплекс Самарской области не отличается высоким уровнем специализации. В целом по итогам экспертной оценки транспортно-логистический кластер вошел в первую группу кластеров с высокой оценкой привлекательности и наличием требуемых условий для развития и был поставлен экспертами на 4-е место по приоритету с точки зрения оказания ему государственной поддержки.

3. Развитие транспортно-логистического кластера является одним из приоритетов реализации Стратегии социально-экономического развития Самарской области. Уровень кластеризации отрасли позволил отнести транспортно-логистический кластер в стратегии социально-экономического развития Самарской области к группе кластеров второго приоритета.

В рамках стратегии планируются мероприятия по развитию складской инфраструктуры: по итогам оценки потребности в складской инфраструктуре будут определены приоритетные площадки для размещения складских терминалов. Строительство складских комплексов на территории Самарской области будет осуществляться с помощью инвесторов.

Кроме этого, планируется создать условия для обработки экспортно-импортных, внутрироссийских и международных грузопотоков на основе взаимодействия четырех видов транспорта (железнодорожного, автомобильного, воздушного, речного), что обеспечит региону ключевую роль в системе по обслуживанию грузопотоков международных транспортных коридоров «Север — Юг» и «Транссиб», а также направления Европа — Китай.

В таблице 2 представлены целевые индикаторы развития транспортно-логистического сектора Самарской области в перспективе до 2030 года [9].

Таблица 2

Целевой индикатор развития транспортно-логистического сектора Самарской области

Показатель	2015	2016	2020	2025	2030	Среднегодовой темп роста за 2016–2030 гг.
Индекс производства транспортно-логистического сектора к уровню 2015 года, %	100,0	99,5	118,7	145,6	201,3	104,8

Таким образом, можно сформулировать следующие проблемы, влияющие на развитие логистического кластера в Самарской области.

1. Экономико-географические особенности Самарской области создают большие возможности прежде всего для внешних по отношению к региону логистических процессов. В то же время процессы внутрирегиональной логистики имеют меньше возможностей для развития в силу неравномерности совершенствования логистической инфраструктуры на территории региона.

2. Слабая насыщенность отдельных территорий транспортно-логистическими компаниями при высокой потребности в данных объектах.

3. Недостаточное развитие складской инфраструктуры, что также создает проблемы для развития внутрирегиональной логистики.

Считаем, что первый шаг на стратегическом и тактическом уровне управления логистическими процессами в регионе, необходимый для решения выявленных проблем, следует делать в направлении развития внутрирегиональной логистики.

Литература

1. Афанасенко И. Д. Цифровая логистика. СПб.: Питер, 2019. 269 с.
2. Баланов А. Н. Транспорт и логистика. Автоматизация и оптимизация процессов. СПб.: Лань, 2024. 404 с.
3. Бекбергенева Д. Е. Модель процесса цифровизации региональной экономики // Вестник Самарского муниципального института управления. 2020. № 4. С. 17–22.
4. Дыбская В. В. Складская логистика складирования для практиков: монография. М.: Альфа-Пресс, 2005. 208 с.
5. Жданов В. П., Жданов И. В. Основы теории региональной логи-

стической системы. URL.: <https://beintrend.ru/2012-10-03-15-07-51>.

6. Овинников В. А. Роль и место производственного комплекса в развитии региональной экономики // Вестник Самарского муниципального института управления. 2021. № 4. С. 7–15.

7. Социальная логистика: инструмент решения социально-общественных проблем // Управление. 2015. № 2 (8). С. 65–67.

8. Логистические и складские услуги в Самарской области – адреса, справочная информация, отзывы в справочнике компаний, предприятий и организаций рубрики «Логистические и складские услуги» URL: <https://www.orgpage.ru/samarskaya-obl/logisticheskie-i-skladskie>.

9. Стратегия социально-экономического развития Самарской области на период до 2030 года (утв. постановлением Правительства Самарской области 12 июля 2017 г.) // СПС «КонсультантПлюс». URL: <https://www.consultant.ru/>.

*Статья поступила в редакцию 18.11.25 г.
Рекомендуется к опубликованию членом Экспертного совета
канд. социол. наук, доцентом Т. П. Карповой*