

2. Шишко, Е. Л. Риск-менеджмент как стратегическое направление в инновационном развитии региональной логистической системы / Е. Л. Шишко // Инновации: о теории к практике ; под науч. ред. А. М. Омелянюка [и др.]. – Брест : Изд-во БрГТУ, 2019. – С. 192–196.

3. Шишко, Е. Л. Региональная логистическая система: концептуальный подход / Е. Л. Шишко // Актуальные проблемы науки XXI в. : сб. науч. ст. – Минск, 2019. – № 8. – С. 63–71.

4. Горбачева, Е. В. Роль человеческого капитала в условиях цифровой трансформации и экономического роста [Электронный ресурс] / Е. В. Горбачева. – Режим доступа: <http://elib.bsu.by/bitstream/123456789/>. – Дата доступа: 02.02.2020.

5. Ковалев, М. М. Цифровая экономика – шанс для Беларуси / М. М. Ковалев, Г. Г. Головенчик. – Минск : Изд. центр БГУ, 2018. – 327 с.

УДК 332.14

**А. А. Яшин**

*Уральский федеральный университет имени первого президента России Б. Н. Ельцина,  
Екатеринбург, Россия, a.a.yashin@urfu.ru*

## **ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЕКАТЕРИНБУРГА КАК ЕВРАЗИЙСКОГО ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПЕРЕКРЕСТКА**

*Рассматриваются проблемы и перспективы становления г. Екатеринбурга как потенциального международного не только производственного, но и транспортно-логистического хаба. Оценены логистические преимущества Екатеринбурга, такие как выгодное географическое положение, производственные, транспортные и складские мощности города, потенциал международного торгово-промышленного сотрудничества и наличие и перспективы развития необходимой инфраструктуры, включая подготовленные логистические кадры. Отмечена важность сотрудничества бизнеса и исполнительной власти в реализации планов по превращению Екатеринбурга в евразийский транспортно-логистический узел. Сделан вывод о перспективах развития г. Екатеринбурга до уровня международного логистического центра, соединяющего не только Европу и Азию, но другие континенты.*

**Ключевые слова:** транспортно-логистический узел, глобальная логистическая сеть, производственная и логистическая инфраструктура, конкурентные преимущества, транспортно-логистические цепочки

**A. Yashin**

*Ural Federal University named after the first President of Russia B. N. Yeltsin,  
Ekaterinburg, Russia, a.a.yashin@urfu.ru*

## **PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF EKATERINBURG AS A EURASIAN LOGISTIC HUB**

*This paper discusses the problems and prospects of the formation of the city of Ekaterinburg as a potential international not only production, but also transport and logistics hub. The logistic advantages of Ekaterinburg, such as its favorable geographical position, production, transport and storage capacities of the city, the potential of international commercial and industrial cooperation, and the availability and prospects of the development of the necessary infrastructure, including trained logistics personnel, were evaluated. The importance of cooperation between business and the executive in the implementation of plans to transform Ekaterinburg into a Eurasian transport and logistics hub was noted. In conclusion,*

*a inference about the prospects for the development of the city of Ekaterinburg into an international logistics center connecting not only Europe and Asia, but other continents, is drawn.*

**Keywords:** *transport and logistics hub, global logistics network, production and logistics infrastructure, competitive advantages, transport and logistics chains*

Емкость российского рынка логистических услуг достигает 70 млрд долл. США, потенциал на перспективу оценивается в 120 млрд долл. США ежегодно. Объем рынка транспортно-экспедиторских услуг составляет порядка 2 млрд долл. США, рынка логистического аутсорсинга – до 500 млн долл. США. Темпы роста экспедиторского рынка составляют около 7 % в год, логистического аутсорсинга – до 30 % в год. При этом, по оценке экспертов, на долю Екатеринбурга приходится не менее четверти емкости российского транспортно-логистического рынка.

Растущий год от года товарооборот Свердловской области с государствами, открытие новых рынков сбыта продукции, появление дополнительных транспортно-логистических цепочек иллюстрируют амбиции региона закрепиться в статусе крупного производственно-торгового центра.

Итоги 2018 г. наглядно демонстрируют позитивную динамику – по данным Уральского таможенного управления, объемы внешней торговли выросли в 2018 г. на 23 % по сравнению с 2017 г. (с 10,64 млрд долл. США до более чем 13 млрд долл. США), на 24 % возрос экспорт товаров, на 21 % увеличился импорт. Примерно такая же динамика развития сохраняется и в 2019 г. [1].

Число стран – торговых партнеров региона с взаимным оборотом торговли свыше миллиона долларов превысило сотню. Рост поставок затронул практически все отрасли производства, к традиционным сферам металлургии и машиностроения добавились новые отрасли – химическая и пищевая промышленность. Аналогичная картина наблюдается и в сфере экспорта.

Кроме того, год от года увеличиваются объемы онлайн-торговли. В столице Урала продолжают открывать свои представительства федеральные и международные компании, специализирующиеся на интернет-коммерции. Тренды развития внешних и внутрироссийских торговых связей диктуют насущную необходимость создания современной инфраструктуры для оперативной доставки и консолидации товарных партий на складах и их дальнейшего сбыта.

В Екатеринбурге реализуется масштабный проект по созданию профильного логопарка «Кольцовский», а в главном аэропорту Урала действует место международного почтового обмена (ММПО), через которое в 2018 г. прошло около 74 млн почтовых отправлений.

Если говорить о месте Екатеринбурга в современной транспортно-логистической системе координат России, перспективах развития, а также конкурентных преимуществах и рисках, необходимо отметить ряд как положительных, так и отрицательных тенденций развития логистического комплекса города.

Во-первых, Екатеринбург занимает выгодное географическое положение, он расположен на границе Европы и Азии, лежит на Транссибирской железнодорожной магистрали и фактически является логистическими «воротами» из Европы в Азию и из Азии в Европу. Столица Урала также считается старопромышленным высокоиндустриализованным городом, имеющим высокую степень оснащения необходимой промышленной и логистической инфраструктурой. Российской спецификой является высокий уровень концентрации не только финансовых, но и товарных потоков. Около 70 % всех товарных потоков (и примерно 70 % складских мощностей) приходится на Москву, еще 15 % – на Санкт-Петербург, оставшиеся

15 % распределены по остальной территории нашей страны. В этом остатке можно выделить два крупных торгово-логистических центра – это Екатеринбург и Новосибирск, причем на долю Екатеринбурга приходится по разным оценкам от 7 до 9 % площади складских помещений [2].

Во-вторых, по основным параметрам Екатеринбург вполне соответствует статусу крупного межрегионального и национального транспортного узла. Екатеринбургские контейнерные терминалы являются центрами консолидации грузов, отправляемых в контейнерных поездах, обеспечивают грузооборот Свердловской, Челябинской областей, а также Пермского края, Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов. Наличие в Екатеринбурге распределительных центров крупных федеральных игроков, таких как «Спортмастер», «Магнит», *X5 Retail Group*, *Ozon.ru* и др., также указывает на выбор города как центра консолидации и распределения грузов. Развитие города как мультимодального транспортного узла обеспечивает и грузовой терминал аэропорта Кольцово. Так, через грузовой терминал аэропорта Кольцово за 2018 г. прошло более 70 млн почтовых отправок, что, по данным таможни, на 62 % больше 2017 г. Не менее 99 % от этого количества составила интернет-торговля.

В-третьих, Екатеринбург вполне достоин занять свое место в глобальной логистической сети. Для этого есть все предпосылки – список стран-контрагентов региона постоянно расширяется. На данный момент – это приблизительно 150 государств. Внешнеторговый оборот Среднего Урала и экспорт неукоснительно растут. Первое место в списке стран-контрагентов региона, показывая самую значительную динамику роста товарооборота за последние 5 лет, занимает КНР. Китай – один из лидеров на мировом рынке товаров, и его тесное взаимодействие с нашим регионом дает городу возможность расти и развиваться в этом направлении. Екатеринбург входит в состав приоритетных проектов по развитию российских и международных транспортных коридоров, например «Один пояс – один путь» [3].

В-четвертых, существующая инфраструктура позволяет разместить в Свердловской области площадки и производства любого масштаба. У Екатеринбурга есть подготовленные площадки под строительство складов различного уровня, *A* и *B* класса, крупного формата, средних и мелких форматов *light-industrial*, а земельные участки обеспечены всей инфраструктурой. Вдобавок столица Среднего Урала в достаточной мере оснащена подготовленными квалифицированными логистическими кадрами.

Для окончательного закрепления за Свердловской областью и ее столицей роли одного из крупнейших транспортно-логистических центров, впрочем, еще предстоит проделать масштабную работу. В настоящее время проблемами региональной транспортной сети Свердловской области в части обеспечения удобного транзитного движения являются ограничения пропускной способности на подъездах к Екатеринбургу. Строительство обходных путей даст увеличение скорости транспортного потока, так необходимого на данных участках транспортной сети. Есть большой проект по созданию терминально-логистического центра «Екатеринбург» («грузовая деревня»). В настоящий момент ведется работа по выбору места расположения ТЛЦ, и, в случае положительного решения по его размещению в Свердловской области, это позволит региону выйти на новый уровень международного транспортного узла. Также мерой, направленной на обеспечение ликвидации инфраструктурных ограничений, является уже утвержденное решение по строительству высокоскоростной магистрали «Екатеринбург – Челябинск» как части проекта ВСМ «Евразия».

Однако вложение средств в проекты, связанные с улучшением логистической инфраструктуры, зависит от целого спектра различных факторов и перспективных планов. Суще-

ствуют и отраслевые особенности. По оценкам специалиста, на строительство складов, а также аренду площадок средства сейчас направляются более интенсивно, чем на подготовку кадров и расширение транспортной сети.

Безусловно, реализация планов по превращению Екатеринбурга в транспортно-логистический хаб международного уровня возможна лишь в условиях сотрудничества властей различного уровня и бизнес-сообщества. Реализация всех проектов, направленных на увеличение потенциала Екатеринбурга как транспортного хаба федерального и международного уровня, должна иметь в основе координацию взаимодействия федеральных, региональных органов исполнительной власти и бизнес-структур.

Таким образом, несмотря на очевидные проблемы, Екатеринбург как крупный промышленный, торговый и транспортный центр имеет достаточно очевидные перспективы действительно стать транспортно-логистическим хабом международного масштаба.

### **Список использованных источников**

1. Будник, Б. Большое логистическое будущее Екатеринбурга / Б. Будник, А. Ленгле // Invest in Ural. – 2019. – С. 25–30.
2. Гаянова, В. М. Перспективы развития транспортно-логистического комплекса Екатеринбурга / В. М. Гаянова, В. М. Самуйлов, В. Н. Чуркин // Инновационный транспорт. – 2016. – № 3 (21). – С. 17–20.
3. Матушкина, Н. А. Перспективы развития транспортно-логистической инфраструктуры в условиях формирования регионального промышленно-строительного кластера / Н. А. Матушкина, Л. М. Аверина // Региональная экономика: теория и практика. – 2014. – № 23 (350). – С. 30–35.