

О ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В УСЛОВИЯХ АКТИВНОГО РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Ю.Г. Кузменко, Р.С. Турлаев

Южно-Уральский государственный университет, г. Челябинск

В статье рассматриваются перспективы развития региональных транспортно-логистических центров. Обоснована необходимость развития эффективной транспортно-логистической системы России для интеграции в международное транспортно-логистическое пространство. Приведен индекс логистической привлекательности России, а также сравнительный анализ данных показателей с показателями Китайской Народной Республики. Показано отсутствие единого толкования и понимания термина «транспортно-логистический центр» как в России, так и в странах Европы. Отражена классификационная характеристика транспортно-логистического центра. Изучено современное состояние складских площадей в регионах Российской Федерации, на основе которых планируется развитие транспортно-логистических центров. Проанализирован опыт зарубежных стран в создании транспортно-логистических центров. Приведены данные о развитии транспортно-логистической системы Европы. Обоснована необходимость использования географического положения России для эффективной реализации транзитного потенциала страны. Освещены основные маршруты международных транспортных коридоров. Приведена классификация международных транспортных коридоров, в том числе проходящих по территории Российской Федерации. Показаны направления развития международных транспортных коридоров, реализуемых в рамках программ Шанхайской Организации Сотрудничества, особенности участия Республики Казахстан в развитии международного транспортного коридора «Шелковый путь», а также перспективы развития транспортно-логистических направлений по территории регионов России. Рассмотрены районы «преломления» в регионах РФ с низким уровнем развития транспортной инфраструктуры. Сделан вывод о необходимости активного развития транспортно-логистических центров в крупных транспортных узлах нашей страны на пути международных транспортных коридоров для достижения возможности интегрирования отечественной логистики в международное транспортно-логистическое пространство.

Ключевые слова: транспортно-логистический центр, международный транспортный коридор, логистика, склад, индекс логистической привлекательности страны (LPI), грузопоток, логистическая интеграция, Евросоюз.

На современном этапе развития экономики Российской Федерации наиболее перспективным направлением является логистика. В настоящее время развитию региональных транспортно-логистических связей, а также интегрированию отечественной логистики в международное транспортно-логистическое пространство уделено, на наш взгляд, недостаточно внимания.

Реализация программ Шанхайской Организации Сотрудничества (ШОС), насыщение рынка транспортно-логистических услуг, а также вступление РФ во Всемирную Торговую Организацию (ВТО), потребовало повсеместного использования передовых инновационных технологий и совершенствования инфраструктуры логистической среды. Грузопоток, действующий как внутри страны, так и проходящий в/из и через Россию, значительно нагружает рынок транспортно-логистических услуг. В настоящее время уровень отечественных транспортно-логистических расходов – один из самых высоких в мире. Совокупные внутренние и внешние затраты на транспорт и логистику в России составляют порядка 20 % ВВП, в то время как в Китае – 15 %, в странах Европы – 7–8 % [2]. В России это связано, в первую очередь, с низким внедрением логистических принципов в

экономику страны. Так по данным РБК Research, если РФ снизит издержки на транспортно-логистическую деятельность до среднемирового уровня (около 11 % ВВП), это высвободит порядка 180 млрд долларов ежегодно. В настоящий момент ежегодные инвестиции в инфраструктуру составляют порядка 45 млрд долларов [2]. По рейтингу Всемирного Банка по показателю транспортно-логистической привлекательности и развитию страны за 2014 г., Россия занимает 90 место из 160 стран участников рейтинга. Сравним основные показатели логистической привлекательности России и Китая (табл. 1).

Согласно данным табл. 1 видно, что транспортно-логистическая система Китая более эффективна и развита, хотя протяженность территории страны схожа с протяженностью территории Российской Федерации. Россия имеет достаточно низкий индекс транспортно-логистической привлекательности, связано это, в первую очередь, с низким уровнем развития транспортно-логистической системы и качеством предоставляемых логистических услуг.

Вместе с тем, территория России – это территория, которая соединяет Европу и Азию, следовательно, обладает стратегически важным преиму-

Таблица 1

Сравнение транспортно-логистической привлекательности по состоянию на 1 января 2014 г.

Показатель	Российская Федерация (РФ) 2014 г.	Китайская Народная Республика (КНР) 2014 г.
	Место в рейтинге	Место в рейтинге
Таможенные службы	133	38
Транспортно-логистическая инфраструктура	77	23
Международные перевозки	102	22
Логистическая компетенция	80	35
Отслеживание грузов	79	29
Своевременность поставки	84	36
Индекс LPI	90	28

ществом, но из-за слабо развитой транспортно-логистической инфраструктуры грузопотоки идут, в основном, в обход российских границ, создавая и преодолевая длинные, не оптимальные, с точки зрения расстояния, маршруты до конечного пункта. Российская экономика теряет достаточно крупные суммы денежных средств от неиспользуемого транзитного потенциала.

По нашему мнению, необходимо использовать географическое преимущество, развивая логистический потенциал регионов. Необходимо качественное переориентирование мировых грузопотоков, за счет создания транспортно-логистических центров (далее ТЛЦ) на пути международных транспортных коридоров (далее МТК) в регионах, а также развитие инфраструктуры для формирования новых МТК на территории РФ.

К основным проблемам отечественной логистики, в настоящее время, можно отнести: отсутствие и недостаточность в субъектах РФ складских площадей класса «А» и «В»; низкий уровень развития транспортной инфраструктуры; низкий уровень сервиса 3PL и 4PL-провайдеров; административные барьеры на пути транспортных коридоров в регионах.

Правительством РФ предложена программа развития «Транспортная стратегия на период до 2030 года», согласно которой предполагается оптимизирование существующей и формирование новой транспортно-логистической инфраструктуры регионов, создание единой информационной среды технологического взаимодействия различных видов транспорта и участников транспортно-логистического процесса, что позволит эффективно интегрироваться в международную логистическую среду, в том числе через МТК. В связи с чем считаем необходимым развитие ТЛЦ во всех крупных транспортных узлах страны.

В настоящее время не существует единой терминологии и понимания транспортно-логистического центра. Так, в Европе ТЛЦ называют: «грузовой деревней» в Англии, «центром грузооборота» в Германии, «интермодальным ха-

бом» в Италии, «мультимодальным центром распределения» во Франции.

Вместе с тем, считаем, что ТЛЦ представляет собой многофункциональное сооружение, действующее на коммерческой корпоративной основе, направленное на скоординированное управление транспортно-логистическими процессами, включающее не менее одного терминала. Каждый ТЛЦ может быть классифицирован по таким параметрам, как:

- зона территориального покрытия;
- тип обслуживаемых транспортных средств;
- вид обрабатываемых грузов.

Дадим краткую характеристику классификации ТЛЦ по зоне территориального обслуживания:

- международный ТЛЦ – область транспортировки охватывает весь мир или большую его часть;
- межрегиональные ТЛЦ – область транспортировки в радиусе двух соседних регионов;
- региональные ТЛЦ – область транспортировки в радиусе региона;
- местные (городские) ТЛЦ – область транспортировки в пределах города.

ТЛЦ могут обслуживаться различными типами транспорта, общепринятыми считаются следующие варианты транспортных средств: воздушные, железнодорожные, морские, автомобильные, мультимодальные.

В зависимости от характеристик ТЛЦ классифицируются по видам обрабатываемых грузов: специализированные, универсальные, смешанные.

На территории европейского пространства в 1991 г. была создана «Европлатформа», которая представляет собой европейскую ассоциацию ТЛЦ. Члены данной ассоциации, это 62 компании из 10 стран (Венгрия, Германия, Греция, Дания, Италия, Испания, Люксембург, Португалия, Украина, Франция), управляют всей деятельностью транспортно-логистических центров в Европе, в которых действуют более 2400 транспортных и логистических компаний. Цель данной ассоциации

в продвижении концепции создания ТЛЦ на европейском пространстве и по всему миру, а также в установлении и развитии взаимоотношений с транспортно-логистическими системами других стран и регионов [3].

По сравнению со странами Европы, Россия имеет недостаточное количество ТЛЦ. В настоящее время на территории Европы действует более 100 ТЛЦ, что позволяет европейским странам более эффективно распределять свои грузопотоки, как на внутреннем рынке, так и внешнем [3]. Одним из самых крупных ТЛЦ в Европе считается Bologna Freight Village. Данный ТЛЦ расположен в Италии, на пересечении 5 железнодорожных и 4 автомобильных путей сообщения. В него входят около 100 национальных и международных транспортных и логистических компаний, таможенная служба, почта, банковские учреждения, а также бары и ресторан. ТЛЦ обслуживает 35 % внутреннего грузопотока страны и 16 % международного грузового трафика [4].

В России количество ТЛЦ значительно меньше и основная их часть находится в Москве и Санкт-Петербурге. Постепенно набирает обороты строительство ТЛЦ в регионах. В частности, планируется строительство ТЛЦ в Уфе, Екатеринбурге, Челябинске и т. д.

Так, в Уфе построен пока только один крупнейший складской комплекс класса «А» – «Сигма-Логопарк», общей площадью 85 тыс. квадратных метров. На его базе планируется строительство межрегионального ТЛЦ. Общая площадь складских помещений г. Уфы составляет порядка 500 тыс. квадратных метров (по состоянию на 1 января 2013 г.), из которых только 15 % относится к классам «А» и «В» [8].

В настоящее время в Екатеринбурге действует около 1 млн квадратных метров складских площадей, из которых около 40% приходится на складские помещения класса «А» и «В» [9]. Построен крупнейший складской комплекс класса «А» – «Логопарк Пышма», грузовой терминал в аэропорту «Кольцово» с перспективой создания на его базе аэропорта-хаба. Созданы крупные контейнерные терминалы. Кроме того, планируется строительство крупнейшего ТЛЦ ОАО «РЖД» на базе станции Екатеринбург-Сортировочная. Таким образом, Екатеринбург может претендовать на статус логистического центра УрФО.

Достаточно высокий транспортно-логистический потенциал имеет Челябинск, также претендующий на статус логистического центра УрФО. Общая площадь складских помещений г. Челябинска составляет более 700 тыс. квадратных метров, из которых 25% приходится на класс «А» и «В». В рамках реализации программы торгово-экономической интеграции стран ШОС, в Челябинске планируется строительство крупнейшего на Урале ТЛЦ. На данный момент завершено

строительство Копейского ТЛЦ класса «А» – «Логоцентр», площадью 30 тыс. квадратных метров. С последующим увеличением складских площадей класса «А» до 100 тыс. квадратных метров в период до 2016 г. [6]. Продолжается строительство международного ТЛЦ «Южноуральский» в Увельском районе. Общая складская площадь класса «А» всего ТЛЦ более 400 тыс. квадратных метров, контейнерной площадки свыше 200 тыс. квадратных метров, складов временного хранения свыше 21 тыс. квадратных метров [7]. Завершение строительства всего комплекса планируется к 2019 г. Завершение начального этапа намечено на 2015 г. В инвестировании данного проекта кроме РФ, участвуют Китай и Казахстан. Помимо складских и офисных помещений появятся таможенный пункт, банковские учреждения, терминальная площадка для обработки контейнеров общим грузооборотом более 2,5 млн тонн в год на начальном этапе, а в последующем до 10 млн тонн в год. При выходе на полную мощность данный ТЛЦ сможет обрабатывать в сутки одних только контейнеров более 400. ТЛЦ создаст международный транспортный коридор между Россией, Китаем, Казахстаном и странами Средней и Восточной Азии. Реализация данного проекта позволит обеспечить эффективное развитие транспортной инфраструктуры, существенно сократит время транспортировки, а также поможет разгрузить железнодорожный коридор из Китая в г. Забайкальск (рис. 1).



Рис. 1. Международные транспортные коридоры из Китая в Россию, через Казахстан

Условные обозначения:

- МТК «Китай–Европа» через Суэцкий канал.
- - - МТК «Китай–Россия–Европа» по Транссибу, через г. Забайкальск.
- ↔ – МТК «Китай–Казахстан–Россия–Европа» или «шелковый путь» из г. Урумчи в/через г. Челябинск

Кроме того, организация ТЛЦ будет иметь социальный эффект, он создаст более 2000 рабочих мест, в первую очередь для местного населения области, увеличит налоговые поступления,

улучшит развитие транспортной инфраструктуры и повысит экономический климат в регионе.

Таким образом, можно говорить о том, что развитие ТЛЦ в регионах в первую очередь создаст рабочие места, увеличивает налоговые поступления в бюджет, снижает долю логистических издержек в товарах, а в целом повышает уровень жизни населения, а также позволяет российской экономике эффективнее интегрироваться в общемировую транспортно-логистическую систему. Наибольший экономический эффект от создания ТЛЦ в регионах можно получить за счет их формирования, согласно маршрутов МТК.

С образованием Европейского Союза (далее ЕС), основной целью которого является экономическая региональная интеграция и увеличение уровня грузооборота между странами – участниками ЕС, в начале 90-х годов прошлого века возникла потребность в разработке единой транспортно-логистической системы на всей территории ЕС. На состоявшихся общеевропейских транспортных конференциях, проходивших в Праге (1991 г.), на острове Крит (1994 г.), в Хельсинки (1997 г.) и на международных евроазиатских конференциях по транспорту в Санкт-Петербурге (1998, 2000, 2003 гг.) были рассмотрены и приняты проекты по формированию десяти МТК, три из которых (№ 1, № 2, № 9) проходят по территории РФ, в т. ч. Северный морской путь [1] (рис. 2).

Дадим краткую характеристику каждому МТК (табл. 2).

Анализ приведенных в табл. 2 транспортных коридоров показывает, что они охватывают относительно небольшую часть российской территории. Учитывая актуальность рассматриваемого направления развития российской экономики, считаем, что в настоящее время России необходимо развитие транспортно-логистической инфраструктуры для формирования и увеличения маршрутов МТК по территории страны.

Дорожная инфраструктура в России стремительно развивается, в частности, создаются новые направления следования в отдаленные регионы [5], происходит замена дорожного покрытия на асфальт в некоторых районах страны, где до недавнего времени было только грунтовое покрытие. Происходит модернизация и увеличение пропускной способности федеральных трасс. К сожалению, в настоящее время все еще существует достаточно много проблем по развитию транспортных сетей в регионах, на пути следования грузопотоков. В связи с этим грузоотправителям и логистическим компаниям приходится менять маршрут следования. Отклонение маршрута грузопотоков от целесообразного и наиболее оптимального варианта происходит в основном из-за различных барьеров, подразделяемых на естественные, безусловные, условные и абстрактные. Краткая характеристика барьеров приведена в табл. 3.

ОСНОВНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ РОССИИ



Рис. 2. Международные транспортные коридоры, проходящие по территории Российской Федерации

Таблица 2

Характеристика международных транспортных коридоров, проходящих по территории России

МТК проходящие по территории РФ		
МТК №	Направление	Маршрут
№ 1	«Балтийское»	Хельсинки (Финляндия) – Таллинн (Эстония) – Рига (Латвия) – Каунас, Клайпеда (Литва) – Варшава (Польша) с ответвлением: Рига (Латвия) – Калининград (Россия) – Гданьск (Польша).
№ 2	«Восток-Запад» или «Транссибирская магистраль»	Берлин (Германия) – Варшава (Польша) – Минск (Республика Беларусь) – Москва (Россия) – Нижний Новгород (Россия) с планируемыми ответвлениями: Екатеринбург – транссибирская магистраль, и ответвлением на автомагистраль маршрутом: Москва – Челябинск – Омск – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Хабаровск – Владивосток, включая авиалинии этого направления.
№ 9	«Север-Юг»	Хельсинки (Финляндия) – Санкт-Петербург (Россия) с ответвлением на Псков – Витебск (Республика Беларусь) – Киев (Украина) и Москва (Россия) – Липецк – Волгоград – Астрахань – Новороссийск.
Северный морской путь	«Северный морской путь»	Санкт-Петербург – Мурманск – Дудинка – Чукотка – Владивосток.

Таблица 3

Классификация барьеров в регионах

Барьеры			
Естественные	Безусловные	Условные	Абстрактные
Непреодолимые препятствия, природоохранные зоны, охраняемые законом в регионах, такие как: горы, заповедники, крупные озера, карьеры и т. д.	Отсутствие инфраструктуры, путей, дорог, тоннелей, мостов и т. д.	Качество дорог, состояние и уровень покрытия дорог, трафик (загруженность) дорог, ограничивающие скорость перемещения и т. д.	Задержка таможенных операций, юридические барьеры на границе между странами и т. д.

Согласно данным табл. 3 видно, что естественные барьеры в виду их непреодолимости, в том числе и на законодательном уровне, преодолеть невозможно, что касается остальных барьеров, условия для их преодоления имеются, и эти условия необходимо развивать для совершенствования и формирования единой транспортно-логистической среды в стране. Территория, на которой происходит отклонение маршрута грузопотока, называется районом «преломления». Именно в таких районах, с точки зрения авторов, необходимо масштабное развитие инфраструктуры, в рамках повышения эффективности транспортно-логистической системы страны. К таким районам «преломления» можно отнести железнодорожную Байкало-Амурскую магистраль; федеральные автомобильные трассы М5-Урал, М53-Сибирь; таможенные пункты пропуска и водные пути на всей территории России.

Таким образом, считаем, что развитие региональных ТЛЦ в транспортных узлах России с ин-

тегрированием в МТК обеспечит реализацию транзитного потенциала нашей страны, создаст рабочие места, увеличит налоговые поступления в бюджет, снизит долю логистических издержек в товарах и в целом повысит уровень жизни населения, а также позволит российской экономике эффективнее интегрироваться в общемировую транспортно-логистическую систему. Считаем, что ключевым фактором, сдерживающим развитие российской экономики и ее интеграцию в международное транспортно-логистическое пространство, является неэффективная транспортно-логистическая система, требующая немедленной модернизации с технической и экономической точки зрения.

Литература

1. Основные транспортные коридоры России. – <http://www.maksi-s.ru/trussia> (дата обращения 08.01.2015 г.)

2. РБК Research. – <http://research.rbc.ru/> (дата обращения 06.01.2015 г.)

3. Савенко, С.В. Развитие транспортно-логистических центров в европейском регионе – 2013 г. / С.В. Савенко. – <http://transportinform.com/logistika/315-razvitie-transportno-logisticheskikh-centrov.html> (дата обращения 08.01.2015 г.)

4. Болонская грузовая деревня. – <http://www.interporto.it/imgup/Company%20profile%202014.pdf> (дата обращения 08.01.2015 г.)

5. Водные пути России. – <http://map.infoflot.ru/> (дата обращения 09.01.2015 г.)

6. Логоцентр Челябинск, сайт компании. – <http://www.logocentr.com/arenda/genplan> (дата обращения 10.01.2015 г.)

7. Планируемые сроки запуска ТЛЦ «Южно-уральский». – <http://uralpress.ru/news/2013/08/05/tlk-yuzhnouralskiy-zapustyat-v-chelyabinskoy-oblasti-cherez-god> (дата обращения 10.01.2015 г.)

8. Бизнес ФМ Уфа. Складская недвижимость г. Уфы. – <http://bfmufa.ru/news/day/v-demskom-rajone-ufy-postroyat-novyj.html> (дата обращения 10.01.2015 г.)

9. WESP Екатеринбург. Дефицит складских площадей. – <http://www.wesp.pro/ru/content/ekaterinburg-deficit-skladskikh-pomesheniy-sostavlyet-1-mln-kvm> (дата обращения 10.01.2015 г.)

Кузменко Юлия Геннадьевна. Доктор экономических наук, доцент, зам. директора института экономики, торговли и технологии, Южно-Уральский государственный университет (г. Челябинск), polina.94@mail.ru

Турлаев Руслан Сергеевич. Аспирант кафедры «Экономика торговли и логистика», Южно-Уральский государственный университет (г. Челябинск), turlaevruslan@gmail.com

Поступила в редакцию 28 января 2015 г.

ON THE PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF REGIONAL TRANSPORT AND LOGISTICS CENTERS UNDER CONDITIONS OF ACTIVE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS

Yu.G. Kuzmenko, R.S. Turlaev

South Ural State University, Chelyabinsk, Russian Federation

The article considers the prospects of development of regional transport and logistics centers. The necessity of development of effective transport and logistics system of Russia for integration into international transport and logistics space is proved. The index of logistics attractiveness of Russia, as well as comparative analysis of these indicators with indicators of People's Republic of China is given. The lack of common interpretation and understanding of the term «Transport and logistics center» both in Russia, and in the countries of Europe is shown. Classification of characteristic of the transport and logistics center is highlighted. The authors study the current state of warehouses spaces in the regions of the Russian Federation on the basis of which the development of transport and logistics centers is planned. The experience of foreign countries in creation of the transport and logistics centers is analyzed. Data on development of transport and logistics system of Europe are provided. The necessity of using a geographical position of Russia for effective realization of transit potential of the country is proved. The terms of main routes of international transport corridors are shown. Classification of international transport corridors including passing through the territory of the Russian Federation is carried out. The directions of development of international transport corridors realized within the programs of the Shanghai Cooperation Organization, features of participation of the Republic of Kazakhstan in development of the international transport corridor «Silk way», and also prospects of development of the transport and logistics directions on the territory of Russia are shown. The areas of «refraction» in regions of the Russian Federation with a low level of development of transport infrastructure are considered. The conclusion on the need of active development of transport and logistics centers for large transport hubs of our country on the way of international transport corridors for achievement of possibility of integration of domestic logistics in the international transport and logistics space is made.

Keywords: transport and logistics center, international transport corridor, logistics, warehouse, index of logistic attractiveness of the country (LPI), freight traffic, logistic integration, European Union.

References

1. *Osnovnye transportnye koridory Rossii* [Main transport corridors in Russia]. Available at: <http://www.maksis.ru/trussia> (accessed 08.01.2015 g.)
2. *RBC Research* [RBC Research]. Available at: <http://research.rbc.ru/> (accessed 06.01.2015 g.)
3. Savenko S.V. *Razvitie transportno-logisticheskikh tsentrov v evropeyskom regione – 2013 g.* [The development of transport and logistics centres in the European region – 2013]. Available at: <http://transportinform.com/logistika/315-razvitie-transportno-logisticheskikh-centrov.html> (accessed 08.01.2015 g.)
4. *Bolonskaya gruzovaya derevnya* [The Bologna freight village]. Available at: <http://www.interporto.it/imgup/Company%20profile%202014.pdf> (accessed 08.01.2015 g.)
5. *Vodnye puti Rossii* [Waterways of Russia]. Available at: <http://map.infolot.ru/> (accessed 09.01.2015 g.)
6. *Logotsentr Chelyabinsk, sayt kompanii* [Logocentre of Chelyabinsk, company website]. Available at: <http://www.logocentr.com/arenda/genplan> (accessed 10.01.2015 g.)
7. *Planiruemye sroki zapuska TLTs «Yuzhnoural'skiy»* [Planned launch date of TLC “South Ural”]. Available at: <http://uralpress.ru/news/2013/08/05/tlk-yuzhnouralskiy-zapustyat-v-chelyabinskoy-oblasti-cherez-god> (accessed 10.01.2015 g.)
8. *Biznes FM Ufa. Skladskaya nedvizhimost' g. Ufy* [Business FM Ufa. Industrial properties, Ufa]. Available at: <http://bfmufa.ru/news/day/v-demskom-rajone-ufy-postroyat-novyj.html> (accessed 10.01.2015 g.)
9. *WESP Ekaterinburg. Defitsit skladskikh ploshchadey* [WESP Yekaterinburg. Shortage of warehouse space]. Available at: <http://www.wesp.pro/ru/content/ekaterinburg-defitsit-skladskikh-pomeshcheniy-sostavlyayet-1-mln-kvm> (accessed 10.01.2015 g.)

Kuzmenko Yu.G. DSc. (Economics), Associate Professor, Deputy director of the Institute of Economy, Trade and Technology, South Ural State University, Chelyabinsk, polina.94@mail.ru

Turlaev Ruslan S. Postgraduate student of Economy of Trade and Logistic Department, South Ural State University, Chelyabinsk, turlaevruslan@gmail.com

Received 28 January 2015

БИБЛИОГРАФИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ СТАТЬИ

Кузменко, Ю.Г. О перспективах развития региональных транспортно-логистических центров в условиях активного развития международных транспортных коридоров / Ю.Г. Кузменко, Р.С. Турлаев // Вестник ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент». – 2015. – Т. 9, № 1. – С. 178–184.

REFERENCE TO ARTICLE

Kuzmenko Yu.G., Turlaev R.S. On the Prospects of Development of Regional Transport and Logistics Centers under Conditions of Active Development of International Transport Corridors. *Bulletin of the South Ural State University. Ser. Economics and Management*, 2015, vol. 9, no. 1, pp. 178–184. (in Russ.)