

## КОММЕНТАРИЙ К СТАТЬЕ

«ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ —  
СТРАТЕГИЧЕСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РОССИИ»  
Стр. 23—25



**СЕРГЕЙ НЕСТЕРОВ,**  
«Inter Logistics Group»,  
Генеральный  
директор,  
к.э.н.  
в сфере логистики

Все уже давно начали понимать, что развитие логистики и транспортной инфраструктуры в России — это не просто желание отдельных предпринимателей увеличить обороты своих компаний, а необходимый шаг для развития страны в целом. Перспективы развития экономического роста Российской Федерации, ее роль на мировой арене во многом зависят от уровня и темпа развития логистической отрасли. Наша страна занимает исключительно удобное и экономически выгодное место на «карте», выступает посредником между Европой, Азией и Америкой. Имея такую огромную территорию, пролегающую почти через весь континент, необходимо использовать ее максимально эффективно, а не только опустошать недра. Мы катастрофически отстали от Европы и Америки, и это видно даже не прибегая к каким-либо исследованиям. Это отставание можно объяснить долгим советским периодом, когда мы были обособлены от внешнего торгового пространства, и развитие внешнеэкономических и торговых путей не было приоритетной задачей.

Немалую роль сыграл и постсоветский период, когда началась перестройка и смена курса движения в развитии внешнеэкономических отношений. И как мы видим на данный момент, в общем-то, нет сильных сдвигов, прорывов в развитии транспортных ресурсов, и инфраструктура остается не развитой.

Говоря о возможности создания мультимодального транспортно-логистического узла в городе Воронеже и в Воронежской области, нельзя не согласиться с автором статьи, что город занимает хорошее геополитическое расположение внутри страны. «Регион находится практически в центре европейской части страны, на пересечении международных транспортных коридоров (МТК) «Запад-Восток» и «Север-Юг», граничит с Украиной». Но для реализации всех идей, изложенных в статье, необходима серьезная финансовая и управленческая поддержка федеральных, не говоря уже об областных властях. Но то, что происходит на данный момент, не позволяет нам говорить о том, что такие смелые проекты могут быть реализованы в ближайшее время.

Сейчас большинство транспортных потоков идет через Москву. И не смотря на то, что Москва перегружена, и уже не в состоянии справиться с потоком грузов, который проходит через ее перевозчиков, она не желает делить этот

«пирог» поровну, тем самым не способствует развитию страны в целом. Этот момент нельзя не учитывать строя прогнозы в развитии такого затратного проекта, как создание крупнейшего на юго-западе России транспортно-логистического узла.

Статья наглядно показывает, что Воронеж и Воронежская область в целом могут стать стратегически важным территориальным объектом страны и привлечь иностранных грузоотправителей, но для того чтобы эти проекты воплотить в реальность требуются инвестиционные вливания в создание и развитие транспортно-логистической инфраструктуры Воронежской области. Нами, на данный момент, ведется разработка проекта создания некоммерческого объединения для организаций, чья деятельность связана с логистикой.

Работа объединения будет направлена на развитие отношений с международными компаниями перевозчиками и грузоотправителями. Так же мы ориентированы на привлечение иностранного капитала и выстраивание отношений с властными структурами по вопросам развития транспортно-логистической инфраструктуры Воронежской области. Мы уверены, что работа такого объединения будет способствовать развитию проектов описанных в статье и играть немаловажную роль в развитии региона.



[www.ilgroup.ru](http://www.ilgroup.ru)

+7 800 700 40 30

**Международная логистическая компания**

**предлагает Вам свои услуги:**

Услуги складской логистики  
(ответственное хранение, cross-docking,  
такежные работы)

Полное обслуживание цепи поставок

Автотранспортные грузоперевозки

Консалтинг в сфере логистики

Предоставление спецтехники

**Мы обеспечиваем развитие  
Вашего бизнеса!**

394044 г. Воронеж, ул. Землячки 15

**От редакции: Закон «О стратегии социально-экономического развития Воронежской области на долгосрочную перспективу» принят областной Думой 23 июня 2010 года. В этом большом и объемном документе глава 3.3.4. посвящена Транспорту и логистике. Отдельный пункты из нее мы решили напечатать в нашем журнале.**

Приоритетными направлениями развития транспортного комплекса являются:

- развитие транспортно-логистической инфраструктуры, в том числе на стыках г. Воронежа и Воронежской области, развитие транспортного коридора Москва — Воронеж;
- развитие железнодорожного сообщения;
- расширение транзитных потоков грузов;
- создание и развитие транспортно-логистических зон и парков на территории Воронежской области.

## ЛОГИСТИКА

В Воронежской области и особенно в г. Воронеже происходит активное формирование и развитие логистических центров и объектов складской недвижимости. На территории Воронежской области выделены точки расположения транспортно-логистических центров — зоны экономической активности, которые тяготеют к основным транспортным магистралям и коммуникациям, являются перспективными с точки зрения организации элементов транспортно-логистической системы региона. К таким зонам на территории Воронежской области можно отнести г. Воронеж и г. Лиски. В ходе анализа были исследованы объемы и направления внешнеторговых и межрегиональных грузопотоков. Модальность почти всех региональных логистических центров предусматривает обработку железнодорожных, автомобильных и авиационных грузов. В этих же зонах оптимально вести обработку и иностранных грузов, поступающих морским и сухопутным путем. Малая удаленность этих центров друг от друга (около 150 км) позволяет осуществлять доставку авиагрузов между городами.

В целях снижения первоначальных затрат на создание и развитие транспортно-логистической системы Воронежской области целесообразна установка контейнерных терминалов. Это позволит организовать обработку грузов в максимально сжатые сроки.

## ОСНОВНЫЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЗОНЫ И ИХ ХАРАКТЕРИСТИКА

В современных экономических условиях сложившаяся ситуация в регионе требует новых подходов к транспортно-логистической системе. Первым этапом развития конкурентоспособности грузоперевозок, хранения товаров и логистического сопровождения является создание транспортно-логистических зон в районе аэропорта «Воронеж» на развязке автомобильных дорог (окружная дорога А144 и М4 «Дон»).

1. Транспортно-логистическая зона (далее — ТЛЗ) в Рамонском районе Воронежской области. Организация и развитие транспортно-логистической зоны Воронежской области «Чертовицкое» Рамонского муниципального района на период до 2015 года проводится с целью создания условий по выходу автотранспортных, терминальных и логистических предприятий региона на рынок услуг Центрально-Черноземного региона, Московской, Саратовской областей и приграничных регионов Российской Федерации и Украины.

2. Транспортно-логистическая система «Директ логистикс». Логистический центр расположен на федеральной трассе М4 «Дон» в районе аэропорта «Воронеж». Участок строительства составляет 25 га, а складские и вспомогательные здания займут 100 тыс. кв. м. В настоящее время действует пусковой комплекс центра площадью 21 тыс. кв. м, строительство которого началось в мае 2007 года. Подведена железнодорожная ветка на расстояние 500 м от комплекса. Складские терминалы относятся к классу «А», в ближайшее время планируется внедрить основную систему управления складом Warehouse Vision семейства Logistic Vision Suite. Кроме того, запланирована ее интеграция в систему 1С.

3. Транспортно-логистическая система «Аэробус». Площадь земельного участка — 6 га, площадь помещений: складская — 29,0 тыс. кв. м, зона комплектации — 5,9 тыс. кв.м., административно-бытовой комплекс — 5,9 тыс. кв.м. В настоящее время ведется строительство складских терминалов.

4. Грузовой двор станции «Придача» ЮВЖД. Грузовой двор станции «Придача» представляет собой место общего пользования для осуществления погрузочно-разгрузочных работ грузополучателей, не имеющих своих подъездных путей. Площадь грузового двора составляет примерно 250 тыс. кв. м, в том числе: крытые склады, железнодорожные пути, подкрановые пути, контейнерные площадки общей площадью 9828 кв. м.

Грузовой двор находится рядом с территорией станции Придача, которая осуществляет подачу поступивших вагонов на грузовой двор с помощью маневровых тепловозов. Станция имеет очень хорошее месторасположение. Для развития площадки необходимо правильно спланировать местоположение контейнерных площадок, осуществить строительство новых капитальных складских корпусов и терминальных центров.

## ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ВОРОНЕЖА КАК МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА ЧЕРНОЗЕМЬЯ

Несмотря на выгодное расположение Воронежа в Центральном Черноземном регионе, его перспективы как центрального транспортного узла для организации логистики соседних областей не являются определенными.

Транспортные магистрали в центре России имеют радиальную структуру с центром в г. Москве. Учитывая активное продвижение логистических проектов в Подмосковье, в том числе на южной окраине, в Домодедовском районе, в г. Котельники и т.п., логистические операторы смогут выстраивать схемы по обеспечению городов ЦЧР как на базе потенциального воронежского центра, так и непосредственно из Москвы. При организации логистики в направлении Москва — города Черноземья через Воронеж существенно увеличивается дистанция перевозки грузов, что может свести на нет преимущества централизованной организации логистики в Воронеже.

Приграничное положение Смоленска, Брянска и Белгорода создает предпосылки для организации в них таможенных складов с последующей диверсификацией операторов в локальную логистику. Позиционирование Воронежа в качестве промежуточного перевалочного пункта в направлении Москва — Ростов, Москва — Волгоград, Москва — Саратов представляется сомнительным. В этих городах логистика, скорее всего, будет организована локально.

Таким образом, Воронеж с точки зрения оптимизации транспортных маршрутов может претендовать на роль центра в зоне радиусом 150-200 км, куда потенциально относятся Старый Оскол, Липецк, Тамбов, Елец (Липецкой обл.), возможно Курск, а также города Воронежской области. Дальнейшее движение города в этом направлении зависит от нескольких факторов:

— растущая конкуренция со стороны Липецка как экономически более сильного региона: размещение в Липецке современных складских комплексов (Indesit) может отвлечь потенциальных клиентов от централизации логистики в Воронеже;

— отчасти перспективность становления Воронежа как логистического центра зависит от реализации областного про-

екта реконструкции аэропорта «Воронеж» и развития прилегающей к нему зоны.

### ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СФЕРЫ СКЛАДСКОЙ НЕДВИЖИМОСТИ

Складов класса «А» в регионе на сегодняшний день недостаточно. Единственный крупный комплекс класса «А» в Центральном Черноземье — логистический центр Indesit в Липецке. Местные компании-дистрибьюторы стремятся иметь собственные складские помещения. Большинство планирует с развитием бизнеса инвестировать в расширение собственных складских мощностей.

ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ПОТРЕБИТЕЛИ УСЛУГ	ХАРАКТЕР ТРЕБУЕМОЙ ЛОГИСТИКИ
Национальные розничные сети бытовой техники	Распределение по точкам в радиусе 150-300 км
Национальные продуктовые розничные сети	Распределение по городу и области / Региональная логистика
Национальные розничные сети гипермаркетов	Региональная логистика
Фармацевтические компании	Городская/областная/региональная логистика
Логистические операторы «второй волны»	Областная/региональная логистика
Производственные компании	Национальная логистика

Дальнейшее развитие рынка складской логистики в 2010—2015 годах будет проходить под воздействием следующих факторов:

— рост покупательной способности и развитие розничных сетей современных форматов;

— приход в регион крупных игроков.

Приход крупных игроков будет стимулировать спрос на комплексные и качественные логистические услуги, который будет формироваться по нескольким направлениям, в зависимости от потенциальных потребителей:

Отдельно следует отметить возможность использования логистического центра в Воронеже как базы для перенаправления транспортных потоков из Западной и Восточной Европы, что актуально как для розничных сетей бытовой техники, так и для логистических компаний.

Использование Воронежа как базы для логистики при авиационных перевозках на базе национальных и международных операторов грузовых авиаперевозок представляется возможным в среднесрочной (5-8 лет) перспективе и зависит от реализации инфраструктурных проектов.

## ГЛОБАЛЬНАЯ ЦЕПЬ ПОСТАВОК

Мы оптимизируем глобальную цепь поставок наших клиентов, являясь связующим звеном между производителями и торговыми фирмами

Производство



Организация



Потребитель



+7 495 737 39 55  
www.fmlogistic.com  
fm-commercial@fmlogistic.ru

Складские и Транспортные услуги  
Таможенное оформление  
Упаковка и расфасовка



**FM LOGISTIC**  
made in satisfaction

Долгопрудный • Чехов • Сидорово • Подольск •  
Санкт-Петербург • Екатеринбург • Ростов-на-Дону • Новосибирск • Хабаровск • Владивосток