

РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЛОГИСТИКИ В ЦЕНТРАЛЬНО-ЧЕРНОЗЕМНОМ РЕГИОНЕ



**СЕРГЕЙ
НЕСТЕРОВ**
Интер
Лоджистикс
Групп,
генеральный
директор,
к.э.н.

На территории России идет процесс формирования логистических структур с дальнейшей адаптацией национальной транспортной системы в европейскую. Не секрет, что уровень развития логистики в России отстает от стран Европы и США, поскольку транспортные ресурсы и инфраструктура оставляют желать лучшего. Тем не менее Россия является частью европейского и азиатского пространства и в силу своей геополитической расположенности связывает основные центры промышленного и энергетического развития, такие как Каспий, Ближний Восток, Черноморье, а также страны Тихоокеанского региона. Поэтому развитие мировой транспортно-логистической системы невозможно без участия России и использования сухопутных транспортных коридоров нашей страны.

Разработка и внедрение региональных транспортно-логистических систем являются эффективными путями социального и экономического развития регионов России и страны в целом.

Исходя из этого Центрально-Черноземный регион (ЦЧР) необходимо рассматривать как важное звено в общей стратегии развития российской и мировой транспортно-логистической системы.

Транспортная система Воронежской области, включающая железнодорожный, автомобильный, авиационный, внутренний водный и электротранспорт, является важнейшей составной частью ее производственной и социальной инфраструктуры. Она связывает между собой экономические и административные районы, обеспечивает потребности экономики области и населения в транспортных услугах. Стоит отметить, что в радиусе 600 км с центром окружности в городе Воронеж проживает более 30% населения нашей страны.

В настоящее время на долю транспорта в валовом региональном продукте (в основных ценах) приходится 8,7% (см. рис. 1).

Транспортная система ЦЧР базируется на федеральных магистралях — железнодорожных, автомобильных и авиационных. Кроме того, стоит учитывать тот факт, что федеральные магистрали входят европейских транспортных коридоров.

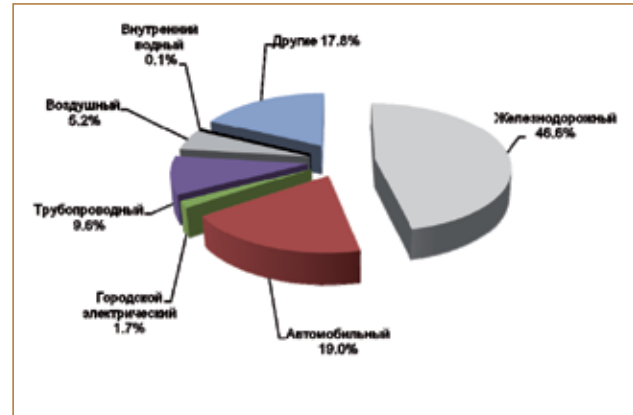


Рисунок 1
Распределение валовой добавленной стоимости транспорта по видам в 2011 году (в процентах к итогу)



Рисунок 2
Расположение объектов транспортно-логистической инфраструктуры

АННОТАЦИЯ

В данной статье представлена и проанализирована информация о развитии транспортно-логистической системы в Центрально-Черноземном регионе и в Воронежской области. Рассмотрены основные тенденции и перспективы развития рынка транспортной и складской логистики. Выявлены основные факторы, влияющие на развитие, и обозначены пути решения проблем, остро стоящих перед транспортно-логистической системой региона.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Логистика, транспорт, региональная логистика.

ANNOTATION

This article is provided and analyzed information about the development of transport and logistics system in the Central Black Earth region and in the Voronezh region. The main trends and market prospects of the transport and warehouse logistics. The main factors influencing the development and the ways of solving acute problems to the transport logistics system of the Central Black Earth region.

KEYWORDS

Logistics, transport, regional logistics.

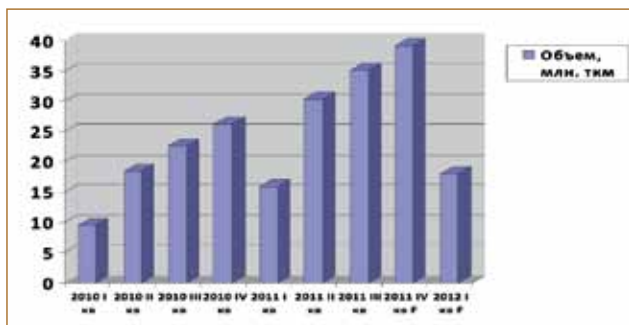


Рисунок 3

Динамика грузооборота Центрально-Черноземного региона за 2010—2011 годы

Удачное географическое положение области в центре европейской части России, в том числе наличие непосредственных границ с шестью субъектами РФ и одной страной СНГ (Украиной), является объективной предпосылкой к расположению логистического центра в Воронежской области. Такой центр позволит расширить ареал зоны обслуживания за счет формирования пункта консолидации товарных потоков в ЦЧР и создать маршрутный пункт при транзите грузов из регионов ЦФО в направлении регионов ЮФО и Украины.

Региональный рынок логистических услуг ЦЧР развивается. Среди факторов, обеспечивающих его развитие, можно выделить следующие:

- 1) глобализация рынка, сопровождающаяся приходом в регион зарубежных компаний (например, Siemens), в технологические цепочки которых вовлечены интенсивные грузоперевозки;
- 2) бурное развитие торговых сетей и рост интереса западных инвесторов к ЦЧР;
- 3) перенасыщение Москвы и Московской области товаропотоками, влекущее за собой необходимость перераспределения этих потоков по центральному региону страны (в который входит Воронежская область);
- 4) повышение ценности логистических компаний для клиентов за счет снижения издержек при расширении географии и возможностей, их сосредоточение на ключевых компетенциях;
- 5) насыщение транспортно-логистического рынка конкурирующими компаниями влечет за собой повышение уровня оказываемых услуг и расширение их номенклатуры;
- 6) работа государственных служб по развитию ЦЧР как мультимодального логистического центра, улучшение инфраструктуры и формирование единой логистической системы.

Заслуживает внимания динамика грузооборота ЦЧР. По прогнозу экспертов, грузооборот по ЦЧР в 2012 году может составить 73,9 млн т/км, что на 10% больше, чем в прошлом году.

На развитие транспорта области было направлено 9,6 млрд руб. инвестиций в основной капитал, что составило 10,7% от общего объема инвестиций в экономику области против 9,3% в 2009 году.

Среднегодовая численность работников организаций транспорта составила 6,2% в общей численности работающих в экономике области, из которых 30% работали в государственных и муниципальных организациях.

В 2010 году доля транспортных услуг в расходах населения на оплату услуг достигла 13,2%. Их объем составил 7024,4 млн руб. (102,7% к предыдущему году).

В анализируемом периоде отмечен рост числа транспортных организаций, учтенных в составе территориального раздела Статистического регистра Росстата. В 2010 году по сравнению с 2009 годом их число выросло на 6,5% и составило 2007 организаций.

В 2010 году предприятиями всех видов грузового транспорта перевезено 20,6 млн т грузов. Грузооборот составил 29,2 млрд т/км и увеличился на 6,9%.

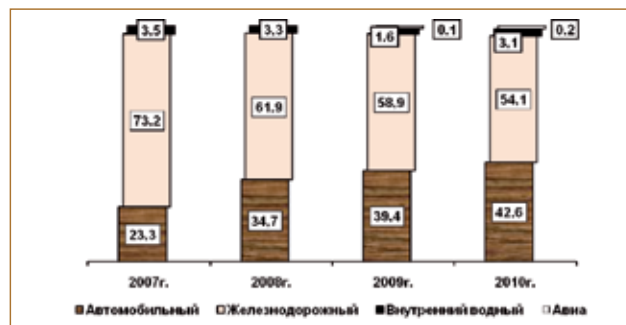


Рисунок 4

Структура перевозок грузов по видам транспорта общего пользования (в процентах к итогу)

В 2010 году автомобильным транспортом организаций всех видов деятельности, включая автотранспорт малых предприятий и автотранспорт предпринимателей — владельцев грузовых автомобилей, по оценке, перевезено 48,9 млн т грузов, что на 4,4% меньше уровня предыдущего года. Предприятиями автомобильного транспорта общего пользования (включая малые предприятия и предпринимателей), по оценке, перевезено 8792,8 тыс. т продукции (на 3,8% больше), грузооборот увеличился в 1,9 раза и достиг 665,9 млн т/км.

Около 70% перевозок грузов на автомобильном транспорте общего пользования осуществлялось во внутригородском и пригородном сообщении. Каждая тонна грузов доставлялась в среднем на расстояние до 75 километров. Доходы от перевозок грузов организациями автомобильного транспорта общего пользования в 2010 году составили 651,5 млн руб., себестоимость возросла с 33,4 руб. за 10 т/км в 2009 году до 43,6 руб. в 2010 году.

Сектора транспортно-экспедиторских и складских услуг представлены большим количеством мелких и средних компаний, оказывающих традиционные услуги по перевозке и складской обработке грузопотоков, а сектор услуг по интеграции и управлению цепями поставок (поле деятельности 3PL-провайдеров) на рынке представлен в основном ведущими международными фирмами и крупными местными компаниями-«долгожителями», которые расширяют свою деятельность в направлении повышения качества услуг и сервиса, а также ориентируются на оказание услуг комплексной логистики. В число основных игроков логистического рынка, стремящихся к оказанию услуг на уровне 3PL-провайдеров в ЦЧР, выступают такие компании, как Inter Logistics Group, DHL (филиал), DPD, «ВТК ЛОГИСТИК», «Вездевоз.ру», «Грузовозофф», «БелАвтоТранс», «АТЛАНТ-Л», IMEX (филиал), S-EXPRESS, TLS Транспортно-логистические системы (Воронежское представительство), «Автотрейдинг» (филиал), «Байкал Сервис» (филиал), «Деловые линии» (филиал).

Современный рынок логистических услуг в ЦЧР можно разделить на три основных сектора: перевозки и экспедирование грузов, складские услуги, услуги по интеграции и управлению цепями поставок. Однако следует отметить, что на региональном рынке практически нет логистических провайдеров третьего уровня в полном смысле этого слова. Даже международные компании, присутствующие здесь, пока не предоставляют полный комплекс логистических услуг, соответствующий уровню 3PL-провайдеров.

В 2007 году основную долю компаний, предлагающих логистические услуги, составляли провайдеры услуг уровня 2PL (65%). На 1PL приходилось 25% от общего количества компаний, а на 3 и 4PL и того меньше — 10% (см. рис. 6). По результатам исследований, в 2011 году доля 2PL-провайдеров повысилась до 70%, 1PL — снизилась до 17%, а 3PL-сектор отмечен ростом до 13%, что также говорит о предпочтении рынка в пользу комплексных услуг.

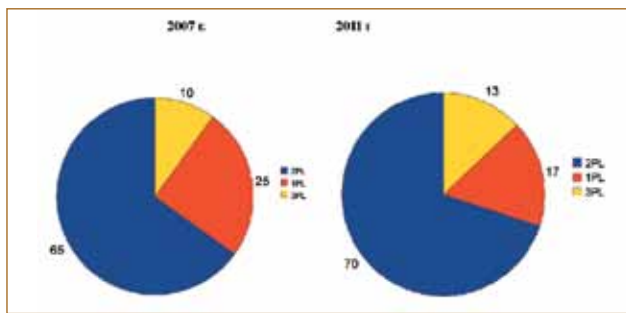


Рисунок 5

Структура регионального рынка логистических провайдеров за 2007 и 2011 годы, %

Основным фактором, препятствующим становлению логистических компаний в ЦЧР, является острая нехватка современных складских терминалов.

На сегодняшний день спрос на услуги по хранению и дистрибуции товаров существенно превышает предложение, что во многом определяется нехваткой качественных складских терминалов на рынке.

На сегодняшний день в Воронеже наблюдается увеличение оборотов оптовой и розничной торговли, что влечет за собой повышение спроса на складские помещения классов А и В.

Только в октябре 2008 года был открыт первый комплекс логистического центра класса А в Рамонском районе Воронежской области на федеральной трассе «Дон». Площадь комплекса составляет 21 тыс. м², стоимость с учетом инфраструктуры — \$31,5 млн. Через год был запущен второй комплекс, площадь которого составляет 23 тыс. м². К 2014 году планируется завершить строительство логистического центра, площадь которого составит 150 тыс. м².

Исследования структуры рынка логистических услуг ЦЧР показали, что более половины логистических операторов ЦЧР имеют собственные транспортные средства, в то время как собственными складскими площадями обеспечено менее половины компаний. Общий объем складских площадей Воронежа в настоящее время составляет всего лишь чуть более 650 тыс. м². При этом 32% арендуемых складских помещений в Воронеже имеют площадь до 1000 м². Соответственно, 68% помещений занимают площадь более 1000 м².

Аналогичная ситуация сложилась на рынке складских площадей и в других городах Центрального Черноземья. Но, несмотря на это, современный бизнес требует интенсивного оборота складских запасов и оперативного исполнения заказов.

Помимо нехватки современных складских терминалов, в ЦЧР существуют и другие проблемы, сдерживающие рост рынка логистики. Это, например, плохая пропускная способность транспортно-логистического комплекса, перенасыщение дорог автомобильным транспортом, отсутствие современного логистического сервиса, увеличение сроков транспортировки, складирования грузов.

Для устранения данных проблем разработана Концепция развития транспортно-логистической системы региона, которая направлена на преобразование ТЛС в единый регулируемый организм. В результате реализации концепции могут быть решены такие важные задачи, как создание современной логистической инфраструктуры, способной обеспечить:

- вхождение Воронежского транспортного узла в систему международных транспортных коридоров;
- транзиты через ЦЧР;
- эффективное обслуживание потребителей региона;
- повышение мощности и улучшение качества транспортных сетей;
- формирование транспортной системы на основе развития сети магистралей и скоростных дорог, включая двухуровневые развязки;

- оптимизацию грузовых и пассажирских потоков;
- снижение эксплуатационно-инфраструктурной составляющей стоимости перевозок;
- развитие складского хозяйства;
- темпы роста инвестиций в основной капитал в области.

Воронежское областное правительство планирует получить поддержку Минэкономразвития на создание на базе промышленного парка «Масловский» особой экономической зоны (ОЭЗ) федерального уровня. Площадь земельного участка составляет 598 га. В Масловской промзоне международный концерн Siemens строит завод по производству высоковольтного трансформаторного оборудования. Стоимость проекта оценивается в 1,546 млрд руб. Запуск предприятия намечен на 2012 год. Кроме того, Agmax Group до 2013 года инвестирует 4,3 млрд руб. в строительство производственно-логистического комплекса. Однако по логистическим меркам промышленный парк «Масловский» находится в удалении от транспортных артерий и требует дополнительных инвестиций для развития инфраструктуры.

Ведутся работы по строительству и благоустройству производственно-складского комплекса «Перспектива», расположенного в Новоусманском районе Воронежской области в 12 километрах от Воронежа (с. Бабяково). Его площадь — 123 га — разделена на участки под строительство складских и промышленных помещений.

В заключение отметим, что региональный рынок логистических услуг ЦЧР еще молод, но способен активно развиваться, если сможет преодолеть все трудности этого периода. У этого рынка огромный потенциал, поскольку:

- он находится в фазе активного роста и развития;
- на рынке есть большое количество молодых, недавно образованных компаний с малым опытом работы;
- комплекс предлагаемых логистических услуг отличается многофункциональностью;
- рынок логистических услуг отличается фрагментарностью;
- наблюдается агрессивная конкуренция;

Для развития рынка логистическая система должна быть гибкой. Специалисты прогнозируют, что в будущем в условиях конкуренции многие склады общего пользования объединятся в партнерства или ассоциации, которые позволят клиентам получать полный набор услуг.

Библиографический список:

1. Нестеров С.Ю. Проблемы, тенденции развития логистических систем в Центрально-Черноземном регионе [Текст] / С.Ю. Нестеров // *Транспортное дело России*. — 2008. — № 5. — С. 8—9.
2. Нестеров С.Ю. Экономико-математические модели и методы стратегического управления (развитием) региональных логистических систем // *Саягинские чтения: Сб. материалов научно-практической конференции*. Вып. 2. — Тамбов: ТГУ, 2009. — С. 208—220.
3. Нестеров С.Ю. Анализ проблем транспортной логистики // *Конкурентоспособность предприятий: факторы и пути повышения: Материалы региональной научной конференции (23—27 марта 2009 г.)* / Под. ред. проф. В.П. Бычкова; Фед. агентство по образованию, ГОУ ВПО «ВГЛТА». — Воронеж, 2009. — С. 208—219.
4. Нестеров С.Ю., Печерская О.А. Информационное обеспечение логистических процессов. Материалы международной научно-практической конференции. Ч. 2. Саратов, 16 марта 2010 г. / Отв. ред. Л.А. Тягунова. — Саратов: ИЦ «Наука», 2010. — С. 93—95.
5. Нестеров С.Ю. Тенденции развития логистических систем в региональном аспекте: Сб. № 3 (6) / Гл. ред. Б.Г. Преображенский. — Воронеж: РАГС, 2009. — С. 167—169.
6. *Транспорт и связь в Воронежской области-2012: Стат. сб.* — Воронеж: Воронежстат, 2012. — 132 с.
7. *О состоянии транспортного комплекса Воронежской области. 2012: Стат. сб.* — Воронеж: Воронежстат, 2012. — 132 с.