

ЛАБИРИНТЫ ЛОГИСТИКИ

СУЩЕСТВУЮЩЕЕ СЕГОДНЯ ПОЛОЖЕНИЕ ДЕЛ В РЕГИОНАХ ЧЕРНОЗЕМЬЯ ПОКА НЕ ПОЗВОЛЯЕТ ГОВОРИТЬ ОБ ЭФФЕКТИВНОЙ СИСТЕМНОЙ ЛОГИСТИКЕ. ХОТЯ, ЕСЛИ ВЕРИТЬ АНАЛИТИКАМ, СИТУАЦИЯ ПОПРАВИМА. НАПРИМЕР, ГОССТРУКТУРЫ ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ С ПОМОЩЬЮ БИЗНЕС-СООБЩЕСТВА НАЧАЛИ РАЗРАБОТКУ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ ДЛЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ РЕГИОНА

ВИКТОРИЯ ШЕВЧЕНКО

ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ БАЗИС Взаимодействие множества партнеров, сетевых структур, стратегических и предпринимательских союзов в современной экономике выдвигает на первый план логистику. Известный экономист Джон Штрайбфедер утверждает, что сокращение логистических затрат только на 1% эквивалентно минимум 10% увеличению продаж.

Благодаря своему географическому положению на перекрестках ряда федеральных трасс и в непосредственной близости от М-4, главной магистрали, связывающей Москву со столицей зимних Олимпийских игр 2014 года, регионы Черноземья имеют своеобразный бонус – возможность получать доходы за счет транспортно-логистической составляющей. Однако он используется неполноценно.

По мнению экспертов, наиболее квалифицированная и объективная оценка состояния транспортной и логистической деятельности центра Черноземья содержится в Долгосрочной концепции развития транспортного комплекса Воронежской области на период до 2020 года, утвержденной правительством региона еще в 2010 году. Впрочем, с тех пор мало что изменилось: составленная программа действий, считает председатель комитета по транспорту, транспортной инфраструктуре и логистике торгово-промышленной палаты области Иван Корношук, практически оказалась «под сукном». Хотя разработчики Концепции уже тогда констатировали: «Отсутствие в регионе единой согласованной стратегии развития различных видов транспорта и терминально-складской инфраструктуры привело к ряду негативных последствий. В частности, исчерпанию пропускной способности транспортных артерий, нехватке современного логистического сервиса, увеличению сроков транспортировки и обработки грузов, повышению уровня загрязнения окружающей среды и, как следствие, высокой транспортной составляющей в окончательной цене товаров (до 25%)». И это, заметим, было накануне вступления в ВТО и ожидаемого усиления конкуренции. Отставание развития транспортной системы от темпов автомобилизации приводит к сдерживанию социально-экономического развития во всех отраслях экономики Воронежской области, отмечают эксперты.

Воронежская область обладает наибольшей протяженностью дорог в Центрально-Черноземном регионе. Состояние более половины всех автодорог общего пользования в Воронежской области не соответствует нормативному, отмечает аналитик, кандидат географических наук Алексей Початков. По его информации, имеется потребность во вводе не менее 1100 км новых автодорог.

Только в 2012 году удалось приступить к реализации планов по реконструкции и строительству дорог, которые из-за недостатка финансирования не могли осуществиться раньше. 4,8 млрд руб. затрачено в минувшем году на приведение к соответствию нормативам дорожной сети в



В ЧЕРНОЗЕМЬЕ ПОКА НЕ МНОГО ПРИМЕРОВ СОВРЕМЕННОГО ЛОГИСТИЧЕСКОГО СЕРВИСА

регионе. При этом впервые за долгое время средства на эти цели получили все муниципальные районы и городские округа. Кроме того, 10 млрд руб. поступили из государственного дорожного фонда на приведение в порядок проходящих по территории области федеральных автодорог».

Из наиболее значимых объектов транспортной инфраструктуры, которые улучшат сообщение между городами центральной части России, можно назвать капитальный ремонт трассы Воронеж – Луганск – п.Луки стоимостью 106 млн руб. и реконструкцию двух мостовых переходов: через реки Полубянка в Острогском муниципальном районе и Гаврило Павловского района. Цена этих работ, соответственно, 36 и 110 млн руб. ушло на строительство дороги, соединившей напрямую два района – Лискинский и Каменский. Там сейчас возводится крупный животноводческий комплекс, и такое транспортное сообщение стало необходимо. На ремонт дорог регионального значения протяженностью 260 км было затрачено 1,39 млрд руб. Самый затратный проект – реконструкция ускоренными темпами в преддверии зимней Олимпиады-2014

федеральной трассы М-4 «Дон» – основной транспортной артерии региона. На эти работы из федерального бюджета выделено и освоено за два года более 10 млрд руб. Завершить проект планируется к середине 2013 года. Из наиболее дорогостоящих объектов в Воронеже является масштабная реконструкция стоимостью 1,119 млрд руб. шестиполосной улицы Антонова-Овсеенко. Осуществленные проекты позволили улучшить пропускную способность дорог для грузопотоков, но говорить о кардинальном решении проблемы пока не приходится.

Общая ситуация с развитием транспортно-логистической сети схожа в разных регионах Черноземья. Отличается она решением частных проблем. В Курске, к примеру, за последние четыре года осуществлены такие дорогостоящие проекты, как строительство тоннелей под железнодорожными путями и нового моста через реку Тускарь. Реконструирована автодорога по улицам Кавказской и Пучкова в одну из промзон, расширены наиболее проблемные для движения участки на улицах областного центра. В 2011 году в Курской области были введены в экс-

плуатацию два таможенно-логистических терминала: «РОСТЭК Суджа» — одного из первых в России терминалов, расположенных в непосредственной близости от границы РФ (в 200 м от многостороннего пропускного пункта «Суджа-Юнаковка»), и ТЛТ «Крупецкий». Пропускная способность ТЛТ «РОСТЭК Суджа» — 1 тыс. машин в сутки. Его стоимость — 100 млн руб., 20% из которых вложил РОСТЭК, остальные средства — инвестор ООО «Суджанский пост». Все это штрихи выстраивания эффективной логистики. И она уже оценена грузоперевозчиками. По словам директора регионального представительства компании «Логистические решения» Руслана Котова, «в Курской области дороги, ведущие на выезд из страны, структура дорожной сети, просто идеальные». Но этот же собеседник констатирует неразвитость логистической инфраструктуры на таможенных переходах региона и по пути следования грузового автотранспорта: практически нет придорожных гостиниц и кафе, что ведет к нарушению международной Конвенции об отдыхе водителей. Как отмечают эксперты, несмотря на позитивные сдвиги, гово-

Сергей Нестеров,
генеральный директор ГК «Inter Logistics Group»:



– Транспортную логистику образно можно назвать кровеносной системой экономики любого региона и государства в целом. Чтобы заявленные параметры прироста ВВП Воронежской области осуществились, помимо привлечения инвестиций в промышленность и аграрный сектор, нужно озаботиться и развитием логистики. А еще лучше – выстраивать логистику опережающим порядком. Вспомним: в период экономической депрессии немцы строили дороги. Для чего? Для того, чтобы, когда экономика начнет подниматься, можно было бы двигаться уже на других скоростях.

Состояние логистики в нашем регионе отражает печальная статистика: по итогам первого полугодия 2012 года объем гру-

зовых автомобильных перевозок в Воронежской области сократился на 6,5 процента по сравнению с аналогичным показателем 2011 года, также не выросли объемы грузооборота за прошедший год.

Выгодное геостратегическое положение региона за счет транзитных перевозок могло бы обеспечить прирост доходов регионального бюджета. Но, судя по Концепции развития транспортной системы Воронежской области до 2020 года, реализовать потенциальную возможность стать крупным транспортно-логистическим центром не удастся. На сегодняшний день предприятия логистики в регионе, за исключением нескольких компаний, работают разрозненно, рынок сильно сегментирован. Всего лишь несколько компаний имеют возможность оказывать услуги комплексно, в соответствии с международными требованиями.

Общему процессу развития логистики Воронежской области требуется поддержка власти. Хотя государство за последние два года увеличило объем инвестиций на развитие транспортной отрасли в два раза, средства эти используются менее эффективно, чем могли бы. Нужна областная целевая програм-

ма развития транспортно-логистического комплекса с прописанными мероприятиями и источниками финансирования на основе частно-государственного партнерства.

Поэтому ГК «Inter Logistics Group» совместно с торгово-промышленной палатой выступила инициатором создания транспортно-логистического кластера Воронежской области, главной задачей которого станет качественная и эффективная работа с международными транзитными, экспортными и импортными грузами, а также межрегиональными, местными грузопотоками, что позволит сформировать мультимодальный транспортно-логистический центр Воронежской области и обеспечит дополнительный приток инвестиций в столицу Черноземья. Для этого нужны серьезные инвестиции в преобразование отрасли. В том числе создание складских комплексов класса А, формирование зон временного таможенного хранения на базе индустриальных парков, развитие грузооборотки авиационным транспортом, необходимость подготовки профильных специалистов в области логистики, налаживание совместной, слаженной работы власти и бизнеса для достижения общих целей в развитии логистической отрасли региона.

на правах рекламы