

## ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ В ЦЕНТРАЛЬНО-ЧЕРНОЗЕМНОМ РЕГИОНЕ

С. Ю. Нестеров

*Воронежская государственная лесотехническая академия*

Поступила в редакцию 4 декабря 2008 г.

**Аннотация:** *представлены теоретические и практические соображения о состоянии логистической системы, тенденциях на рынке логистических услуг Центрально-Черноземного региона. Рассмотрены прогнозы исследовательских центров по развитию региональных рынков складской недвижимости.*

**Ключевые слова:** *логистические услуги, тенденции развития, региональные рынки услуг, складская недвижимость.*

**Abstract:** *the author presents his theoretical and practical judgments regarding the current state of logistic system, the trends on logistic service market in Central Chernozem Region. He follows up with the forecasts of research centers focusing on the development of regional markets of storehouse estate.*

**Key words:** *logistic service, trends of development, regional service markets, storehouse estate.*

В долгосрочной стратегии развития экономики, ее социальной и производственной инфраструктуры, в том числе транспортной системы России на период до 2020 г., большое внимание уделено региональным аспектам транспортной политики, обеспечению единства экономического пространства страны, завершению формирования опорной сети без разрывов и «узких» мест, ликвидации диспропорций в развитии транспортной системы в регионах [1].

Отставание в развитии инфраструктуры производственной сферы остается острой проблемой. Высокие издержки товародвижения в сочетании с неудовлетворительным сервисом, слабая организация и координация вызвали необходимость в комплексном внедрении логистических подходов. Развитие логистики на макроуровне, по мнению экспертов, позволяет снизить уровень запасов на 30—50 % и сократить время движения продукции на 25—45 %. В развитых странах создание логистических систем в 70—80-х гг. XX столетия позволило снизить общие логистические издержки на 12—35 %; снижение расходов на перевозку составило до 20 % [2].

Глобальные мировые интеграционные процессы отражаются на федеральной и региональной политике, приводя к формированию транспортно-логистических систем по направ-

лениям движения потоков транснациональных грузов. С другой стороны, огромная территория нашей страны, разнообразие природных, ресурсных, экономических, производственных условий, а также традиционное экономическое и геополитическое территориальное деление обуславливают необходимость в синтезе логистических систем на уровне региона. Элементы транспортного комплекса и логистической инфраструктуры, обеспечивающие движение потоков в сфере обращения, во взаимодействии должны образовать транспортно-логистическую систему, целью которой является решение задач товародвижения на уровне региона.

Каждый регион характеризуется особым набором факторов, объясняющих специфику функционирующей в нем хозяйственной системы, отличий во взаимоотношениях институтов, хозяйствующих субъектов, потоков. Поэтому региональной транспортно-логистической системе (РТЛС) изначально присуща уникальность.

Под логистической системой (ЛС) подразумевается рыночная организационно-экономическая структура, имеющая единые цели функционирования и осуществляющая управление потоками от места их зарождения до места потребления. Кооперация фирм, оказывающих транспортные, складские и сервисные услуги (по горизонтали), приводит к появлению макрологистических систем, в том числе РТЛС. Выполнение ими комплексного логистическо-

го обслуживания позволяет удовлетворить потребности поставщиков в сферах транспорта, экспедиционной деятельности, складского хозяйства, информационного обеспечения и поддержки потребителей. Объединение предприятий логистического сервиса является добровольным и строится на договорной основе.

Центрально-Черноземный регион, и Воронежская область в частности, в будущем могли бы выполнять функции одного из крупных транспортно-распределительных центров России, приняв на себя частично товарооборот Центрального федерального округа (ЦФО) и уменьшив грузопотоки Москвы и Московской области. Воронежская область располагается в узле транспортных коммуникаций, связывающих ее с индустриальными районами России и стран СНГ, имеет непосредственные границы с шестью субъектами РФ и Украиной. Наличие всех видов транспорта, высокий уровень транспортной инфраструктуры (автомобильные и железные дороги, авиалинии и водные пути) являются предпосылками для развития на территории области логистического бизнеса.

Ареал зоны обслуживания ЛС может быть расширен за счет формирования центра кон-

солидации товарных потоков в Центрально-Черноземном регионе и создания маршрутного пункта при транзите грузов из регионов ЦФО в регионы Южного федерального округа и Украину. По проекту, выполненному в рамках стратегии федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)», в радиус действия РТЛС (500 км) с центром в г. Воронеж попадают территории с численностью населения более 14 млн. человек (см. рисунок).

Как показало исследование, выполненное ООО «Информбюро», в Воронежской области функционируют 386 предприятий, предлагающих логистические услуги. Большинство из них, по сути, узкофункциональные логистические посредники, активными игроками на рынке логистических услуг являются только 28 % общего числа операторов [2]. Результаты исследования позволяют считать, что область располагает всеми необходимыми условиями для удовлетворения реальной потребности внутреннего и международного рынков транспортных услуг в крупных межрегиональных транспортно-логистических центрах.

В области ведется подготовка технико-экономического обоснования проекта «Модерниза-



Рисунок. Зона обслуживания международного логистического центра распределения в г. Воронеже

ция транспортной инфраструктуры», который предусматривает реконструкцию Воронежского аэропорта и создание на его основе современного таможенно-транспортного терминала федерального значения (ХАБа); строительство железнодорожного вокзала «Воронеж-3» с объектами сервиса и бизнес-инфраструктуры, соединение автомагистралей федерального значения («Москва — Новороссийск», «Курск — Саратов», «Москва — Волгоград»). Реализация этого проекта позволит сократить время пассажиро- и грузоперевозок, увеличить их объемы, повысить инвестиционную привлекательность региона, расширить торгово-экономические связи со странами ближнего зарубежья.

По прогнозам, наиболее высокие темпы роста (до 30 %) ожидаются в сегменте комплексной логистики российского рынка транспортно-логистических услуг (хранение и дистрибуция товаров), что определяется исходно низким уровнем развития этого типа услуг и в полной мере характерно для Центрально-Черноземного региона. Годовая емкость этого сегмента может возрасти с 550 млн. дол. до 1,93 млрд. дол. Высокие темпы роста (около 28 %) будут демонстрировать и управленческая логистика. В «докризисный» период прогнозировался рост сегмента складских и комплексных логистических услуг, который сопровождался повышением значения региональных центров, обусловленным выходом российских и западных розничных сетей в регионы, а также производителей потребительских товаров (пик активности ожидался в 2009—2010 гг.) Наиболее важной тенденцией в секторе региональной складской логистики являлся рост спроса на склады международного уровня.

В период экономического кризиса, который повлек за собой общее снижение товарооборота, с одной стороны, темпы роста складской логистики будут снижены; с другой стороны, возникнет большой интерес к снижению операционных расходов компаний, связанных с продвижением товара. Представляется поэтому, что экономический кризис даст новый импульс развитию региональных логистических систем, которые впоследствии позволят торговым компаниям найти надежных логистических партнеров, снизить издержки с помощью применения ресурсосберегающих технологий продвижения товаров, а компаниям, предоставляющим комплексные логистические услуги (к примеру, ILG, «ВТК ЛОГИСТИК»), — укрепить свои позиции на рынке логистических услуг и выйти на новые рубежи.

В последние годы крупные международные и российские логистические компании проявляют большой интерес к строительству складской инфраструктуры в регионах России. Важным является степень освоения сегмента складской недвижимости в условиях развития региональной логистической системы. В Воронеже, как и во всем Центрально-Черноземном регионе, эта часть рынка находится на этапе становления.

Исследования показывают, что развитие региональных рынков складской недвижимости и в целом региональной логистической системы происходит по «московскому сценарию». Для Москвы процессы, происходящие сегодня на рынке складской недвижимости региона, были характерны еще несколько лет назад. По оценкам экспертов, сегмент складских помещений в Санкт-Петербурге отстает в развитии от столичного примерно на 3 года, рынки Самары и Екатеринбурга — на 4—5 лет, Воронежа — на 6—7 лет [3]. Как следствие, в Центрально-Черноземном регионе спрос на складские помещения значительно превышает предложение. Неудовлетворенность спроса присутствует в основном в сегменте качественных складских помещений классов А и В. Во многом спрос на складские услуги определяется динамикой роста торговых сетей. Только в октябре 2008 г. ООО «Воронежская логистическая компания» (торговая марка Direct Logistics) открыла в Рамонском районе области на федеральной трассе «Дон» первый комплекс логистического центра класса А, площадью 21 тыс. кв. м и стоимостью с учетом инфраструктуры 31,5 млн. дол.; через год планируется запустить второй комплекс будущего центра, площадь которого составит также не менее 21 тыс. кв. м., а к 2014 г. завершить строительство логистического центра площадью 150 тыс. кв. м.

Общая площадь складских площадей в г. Воронеже в настоящее время составляет немногим более 500 тыс. кв. м, площадь складов класса В колеблется в пределах 60—70 тыс. кв. м, склады класса С и D занимают наибольшую долю на рынке — порядка 300—350 тыс. кв. м; 32 % арендуемых складских помещений имеют площадь до 1000 кв.м. Аналогичная ситуация на рынке складских площадей в других городах Центрального Черноземья.

Следует отметить низкую заинтересованность региональных властей в развитии рынка логистических услуг. Скорее всего это связано с недооценкой потенциала развития РЛС, несовершенством методов работы администра-

ции с предпринимателями, инвесторами — активными игроками регионального рынка логистических услуг. Анализ рынка логистических услуг убеждает в необходимости в системном подходе, совершенствовании управления региональными транспортно-распределительными логистическими системами со стороны представителей государственной власти и эффективном использовании предпринимателями практического опыта логистических компаний.

*Воронежская государственная лесотехническая академия*

*Нестеров С. Ю., кандидат экономических наук, генеральный директор компании ООО «ВТК ЛОГИСТИК»*

*www.logisticcom.ru*

*logistic@comch.ru*

*Тел./факс: (4732) 390-985*

*(4732) 390-988*

*(4732) 605-608*

*(4732) 605-617*

## ЛИТЕРАТУРА

1. Прокофьева Т. А. Логистика транспортно-распределительных систем : Региональный аспект / Т. А. Прокофьева, О. М. Лопаткин. — М. : РКонсульт, 2003. — 400 с.

2. URL: [http://www.bizeducation.ru/library/log/log\\_contents.htm](http://www.bizeducation.ru/library/log/log_contents.htm)

3. URL: <http://www.loglink.ru/massmedia/analytics/record/>.

*Voronezh Forestry Academy*

*Nesterov S. Y., Candidate of Economics,  
President of VTK Logistic Company*

*www.logisticcom.ru*

*logistic@comch.ru*

*Tel./fax: (4732) 390-985*

*(4732) 390-988*

*(4732) 605-608*

*(4732) 605-617*