

# ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ — СТРАТЕГИЧЕСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РОССИИ



**ЮЛИЯ  
ЯРОСЛАВЦЕВА,**  
Воронежский  
государственный  
архитектурно-  
строительный  
университет,  
соискатель

По результатам исследований Всемирного банка, которые были проведены в 150 странах мира, по уровню и темпам развития логистической отрасли Россия занимает 99-е место [6]. Сравнительный анализ проводился на основе индекса развития логистики (Logistics Performance Index), который в свою очередь складывается из ряда показателей. В том числе Россия занимает 83-е место по уровню логистической компетенции специалистов, 87 — по срокам доставки, 93 — по состоянию инфраструктуры, 97 — по международным перевозкам, 131 — по стоимости внутренней доставки и 136 — по работе таможен. Сложившееся положение не может не тревожить и заставляет искать пути его исправления.

Логистическая отрасль России сильно отстает от стран Европы и США, потому что ее транспортные ресурсы и инфраструктура остаются неразвитыми.

В последние годы, о настоятельной необходимости создания в России транспортно-логистических систем различного уровня говорят все чаще. Следует отметить, что на территории страны уже идет процесс формирования логистических структур, с дальнейшей адаптацией транспортной системы России в европейскую.

Разработка и внедрение региональных транспортно-логистических систем, является одним из эффективных путей социального и экономического развития регионов России и страны в целом.

В рамках предлагаемой к реализации методики формирования и развития транспортно-логистической системы Воронежской области, необходимо создание в городе Воронеже мультимодального транспортно-логистического узла, способного вывести на качественно новый уровень инвестиционную привлекательность региона в целом.

Транспортная система Воронежской области базируется на федеральных магистралях — железнодорожных, автомобильных и авиационных. Кроме того, стоит учитывать тот факт, что федеральные магистрали лежат в формате европейских транспортных

коридоров. 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 её сухопутных транспортных коридоров. Исходя из этого, необходимо рассматривать Воронежскую область как важное звено в общей стратегии развития российской и мировой транспортно-логистической системы. Регион находится практически в центре европейской части страны, на пересечении международных транспортных коридоров (МТК) «Запад-Восток» и «Север-Юг», граничит с Украиной. Именно это является обоснованием экономической целесообразности создания в Воронежской области транспортно-логистической системы, а в городе Воронеже мультимодального транспортно-логистического узла.

Основной мультимодальный транспортно-логистический узел призван сделать город Воронеж удобным трансфертным пунктом для пассажиров и грузов, с помощью оптимального соединения воздушного сообщения, железнодорожных и автомобильных магистралей, должен стать модернизированный Воронежский аэропорт, расположенный в 13 км от границы города Воронежа, рядом с Юго-Восточной железной дорогой (ЮВЖД) и федеральной трассой М4 «Дон». Расположение объектов транспортно-логистической инфраструктуры представлено на рисунке 1.

В настоящее время, модернизация аэропорта уже начата. Согласно расчетам, модернизация аэропорта «Воронеж» приведет к значительному росту авиационного пассажиропотока, проходящего через областной центр, до 3 млн человек в год (сейчас около 200 тыс. человек) [4]. На данный показатель предполагается выйти за счет разгрузки московских аэропортов.

Вместе с тем, на базе международного аэропорта «Воронеж» необходима реконструкция действующего и строительство нового грузового терминала, обеспечивающего хранение и перевалку груза на все виды транспорта. В целом после реконструкции существующий грузовой терминал должен обеспечивать обработку не менее 200 тонн грузов в сутки. С началом эксплуатации, терминал сможет предоставить своим клиентам весь спектр услуг по логистике на международном уровне.

Говоря о деятельности связанной с приемом авиационных грузов, необходимо отметить, что аэропорт не был приспособлен для приема больших транспортных лайнеров из-за устаревшего оборудования и короткой длины взлетно-посадочной полосы (ВПП). Однако в 2008 г. начались работы по удлинению и реконструкции ВПП, после которой аэропорт сможет принимать самолеты грузоподъемностью до 60 тонн.

Продвижению вперед по пути реализации предлагаемой методики, должно содействовать и подписание соглашения о вза-

## АННОТАЦИЯ:

В статье рассмотрены основные пути формирования в Воронежской области транспортно-логистической системы. Показаны основные направления развития транспортно-логистической инфраструктуры города и области.

## КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:

Воронежская область, инфраструктура, транспортно-логистическая система.

## ANNOTATION:

The article looks at the main formation roads in Voronezh region of the transportation and logistics network. Development of the transportation and logistics infrastructure in the city and the Voronezh region has also been shown.

## KEYWORDS:

The Voronezh region, infrastructure, transportation and logistics network.

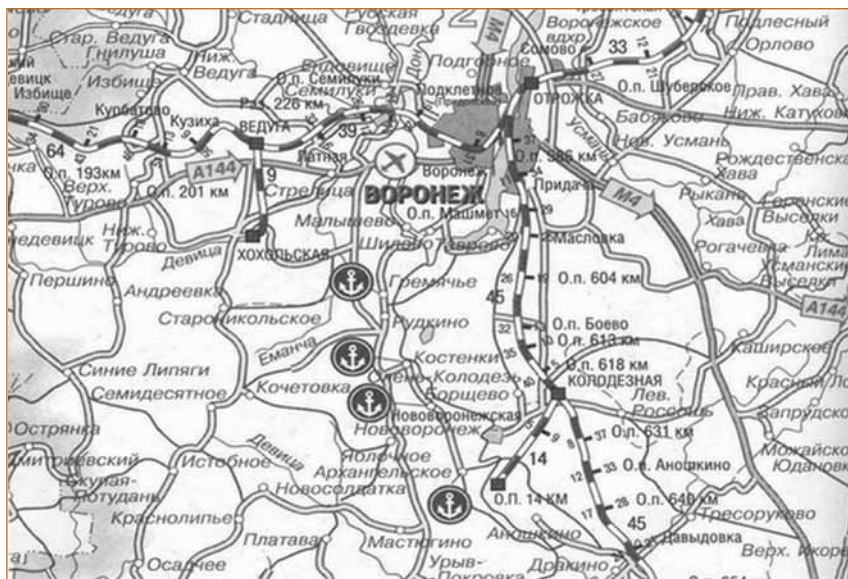


Рис. 1 Расположение объектов транспортно-логистической инфраструктуры

имедействию, заключенного главой ОАО «Российские железные дороги» («РЖД») В. Якуниным и бывшим губернатором области В. Кулаковым. В нем зафиксировано намерение монополии осуществить большой объем инвестиций в модернизацию собственной транспортной инфраструктуры на территории Воронежской области. В долгосрочной перспективе вклад железнодорожников в формирование мультимодального транспортно-логистического узла может стать весьма значительным. Очевидна необходимость включения в планы ОАО «РЖД» возведения современного вокзального комплекса «Воронеж-3», необходимого для прохождения высокоскоростных поездов, и нескольких путепроводных развязок с целью повышения безопасности железнодорожной магистрали на территории области.

Федеральная целевая программа модернизации транспортной системы РФ до 2030 года предусматривает развитие скоростного движения на направлении Москва — Ростов, входящем в международный транспортный коридор «Север-Юг». На этом направлении предусмотрено повышение скоростей движения пассажирских поездов до 160 — 200 км в час [3]. В настоящее время средняя скорость достигает лишь 80 км в час. Это объясняется тем, что большую часть времени пассажирские поезда, следующие в направлении север — юг, теряют из-за заходов на станцию «Воронеж-1» (станция находится в центральной части города). Именно поэтому в целях ускорения движения поездов возникла необходимость строительства еще одной пассажирской станции «Воронеж-3». Станция «Воронеж-1» будет использоваться только для электричек и поездов местного формирования.

Предлагаемый проект должен включать в себя, в частности, мультимодальный транспортно-логистический центр класса «А», который необходимо построить на базе грузового двора станции «Придача». Реализация проекта, объединит в один узел железнодорожные, автомобильные и авиационные перевозки (поблизости находится аэропорт Воронежского Авиационного Самолетостроительного Общества). Терминал может замкнуть значительное количество транспортных потоков и, в сочетании с реконструируемым международным аэропортом, сделать город Воронеж крупнейшим на юго-западе России транспортно-логистическим узлом. Строительство этих объектов позволит улучшить пропускную способность ЮВЖД и послужит стимулом к развитию региона. Расположение железнодорожных объектов транспортно-логистической инфраструктуры представлено на рисунке 2.

Дорожная сеть Воронежской области, в настоящее время, не в полной мере соответствует социальным и экономическим потребностям общества. Это связано с тем, что темпы роста инвестиций

в сохранение и развитие дорожной сети, существенно ниже темпов роста автотранспортных средств. Значительная часть автомобильных дорог на подходах к крупным городам, в том числе к городу Воронежу, истощила свою пропускную способность и работает в режиме перегрузки. По данным областного управления ГИБДД, только для приведения автодорог области в соответствие нормативам по безопасности движения требуется отремонтировать около 80% покрытия [4]. По мере ухудшения состояния дорог, возрастают и затраты, связанные с увеличением времени нахождения грузов в пути. По оценке российских экономистов, несоответствие нормативным требованиям транспортно-эксплуатационного состояния дорожного покрытия приводит к дополнительному росту затрат на автомобильные перевозки в 1,3 — 1,5 раза [5]. Протяженность дорог общего пользования в области составляет 9,4 тыс. км, из них 801 км — федеральных.

С севера на юг регион пересекает федеральная трасса М4 «Дон» (воронежская часть — 326 км), являющаяся важнейшим в ЦФО автотранспортным коридором, соединяющим центр России с югом и кратчайшим маршрутом между Центральным районом и регионами Черноземья, Северного Кавказа и закавказскими странами СНГ с выходом на Турцию и Иран. М4 «Дон» входит в состав международного транспортного коридора «Север-Юг». В настоящее время существующая автодорога в целом по своим параметрам не соответствует социально-экономическим потребностям страны и международной транспортной системы, в том числе темпам роста интенсивности движения (по ней в сутки проходят до 30 тысяч автомобилей) и парка транспортных средств. Практически на всем протяжении автодороги, где движение осуществляется по 2 полосам, уровень загрузки превышает предельно допустимый, в том числе на отдельных участках в 2—4 раза [1].

Потребности в модернизации существующей трассы М4 «Дон» определяются также необходимостью обеспечения эффективного транспортного сообщения между центральными и южными регионами России, включая обеспечение потребностей развития Новороссийского транспортного узла, курортных районов и других морских портов Черноморского побережья. Можно спрогнозировать, что после реализации программы модернизации Новороссийского морского порта, строительством на Таманском полуострове нового порта с объемом перевалки грузов 35 млн. тонн [1], резко возрастут объемы



Рис. 2 Расположение железнодорожных объектов транспортно-логистической инфраструктуры



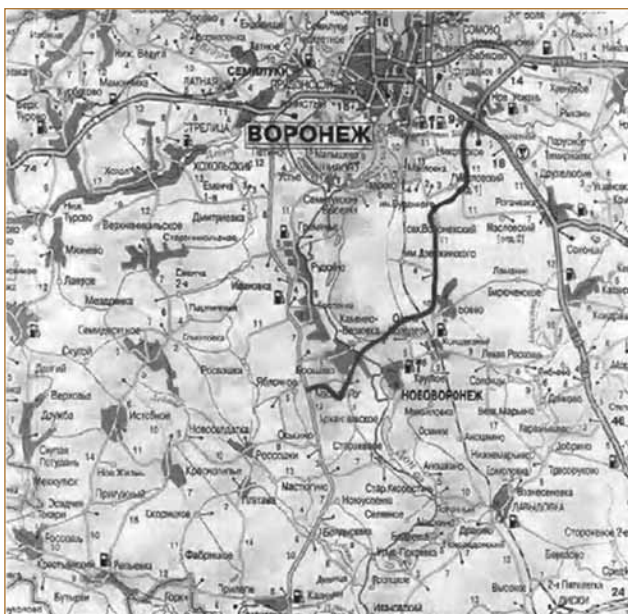


Рис. 3 Схема прохождения автодороги «Южный обход» города Воронежа

автомобильных перевозок по М4 «Дон». Общественная значимость и необходимость модернизации трассы, резко возросла в преддверии проведения зимних олимпийских игр в городе Сочи в 2014 году.

С учетом вышесказанного, представляется целесообразным дальнейшее развитие автодороги осуществлять за счет реконструкции наиболее загруженных, имеющих низкую пропускную способность участков, и строительства новых обходов ряда населенных пунктов. При таком подходе может быть обеспечена высокая скорость сообщения и обеспечено улучшение социально-экономических и экологических условий проживания людей в районах прохождения новых участков автодороги. В ходе реализации проекта реконструкции трассы М4 «Дон», на всей ее протяженности, необходимо строительство объектов транспортно-логистического сервиса.

Ежедневно около 3,5 тысяч единиц транзитного транспорта проходят в пределах городской черты города Воронежа. При этом пропускная способность городских улиц исчерпана — на всем протяжении маршрута возникают заторы, средняя скорость транспортного потока колеблется в пределах 5—7 км/час. Ежедневно, транзитным транспортом выбрасывается в атмосферу более полутонны вредных веществ, а с увеличением интенсивности транспортного потока этот показатель через 20 лет удвоится. Ущерб от дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с участием транзитного транспорта составил 60% от общего убытка, понесенного в результате ДТП [2]. С учетом этих обстоятельств очевидна необходимость вывода транзитного движения направления Центральное Черноземье — Поволжье за пределы города путем строительства южного обхода. Схема прохождения автодороги представлена на рисунке 3.

Автодорога Воронеж — Нововоронеж представляет собой южный обход города Воронежа. Южный обход — звено международного транспортного коридора: граница Украины — Курск — Воронеж — Борисоглебск — Саратов — Уральск с выходом в Среднюю Азию. Данный маршрут связывает страны ЕС, Украину, Россию, Казахстан и Китай, обеспечивая реализацию их социально-экономических, деловых и культурных связей.

Помимо реализации вышеназванных проектов должно быть запланировано устройство транспортных развязок в разных уровнях и реконструкция магистралей в городе Воронеже.

В ближайшей и среднесрочной перспективе для сохранения существующей сети автомобильных дорог и ее дальнейшего развития, необходимо решить целый ряд первоочередных задач:

Реконструкция транспортного коридора по восточным районам области М6 «Каспий» Борисоглебск — Новохоперск — Калач — Богучар М4 «Дон», со строительством высоководного моста у города Богучар;

Реконструкция автодороги со строительством мостового перехода через реку Дон у села Галиевка — транзитные грузопотоки создают большие помехи для движения местного транспорта, обостряют экологическую обстановку. Этим проектом необходимо предусмотреть и строительство обходов районных центров — городов Калач, Новохоперск, села Воробьевка, что позволит сократить маршрут движения из Ростовской области в направлении города Саратова на 190 км [1];

Продолжение реконструкции автодороги Воронеж — Луганск до границы с Луганской областью Украины, с выходом к двум пограничным переходам (села Бугаевка и Новобелая).

Схема прохождения автодороги по восточным районам Воронежской области и автодороги Воронеж — Луганск, представлена на рисунке 4.

Целевая программа строительства подъездных дорог к селам области, рассчитанная до 2015 года, предполагает ежегодное под-соединение 30 сел и строительство более 100 км дорог с твердым покрытием. Отсутствие подъездов с твердым покрытием к сельским населенным пунктам, а конкретно к 347 из них [5], негативно отражается на развитии инфраструктуры села. Развитие транспортной инфраструктуры входит неотъемлемой частью в комплекс мер, направленных на возрождение села.

Водные пути — вид магистралей, использование которого также должно быть предусмотрено в рамках предлагаемой к реализации концепции развития транспортно-логистической системы Воронежской области. Ранее на реке Дон функционировали два речных порта — Лискинский и Воронежский. В настоящее время действующим является только Лискинский порт. Между тем, при проведении мероприятий по восстановлению судоходности реки Дон, регион можно связать экономичной водной магистралью с Азовским, Каспийским и Черным морями.

#### Библиографический список:

1. Алхимова Н. «Дон» — адрес для инвестиций // Транспорт России. — 2007. — №19.
2. Последов С. Международный транспортный форум в Сочи // Журнал «Парадный квартал». — 2007. — № 2.
3. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р.
4. Черваков А. Пятый инфраструктурный элемент // Коммерсантъ Черноземье. — 2009. — № 77.
5. Интернет ресурс: <http://www.dorus.ru>.
6. Интернет ресурс: <http://www.info.worldbank.org>.



Рис. 4 Схема прохождения автодорог в Воронежской области