

Интернет-журнал «Транспортные сооружения» / Russian journal of transport engineering <http://t-s.today/>

2016, Том 3, №4 / 2016, Vol 3, No 4 <http://t-s.today/issues/vol3-no4.html>

URL статьи: <http://t-s.today/PDF/03TS416.pdf>

DOI: 10.15862/03TS416 (<http://dx.doi.org/10.15862/03TS416>)

**Ссылка для цитирования этой статьи:**

Макаров Е.И. Состояние и перспективы развития транспортной инфраструктуры транзитного региона // Интернет-журнал «Транспортные сооружения», Том 3, №4 (2016) <http://t-s.today/PDF/03TS416.pdf> (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ. DOI: 10.15862/03TS416

**For citation:**

Makarov E.I. [State and prospects of development of transport infrastructures tours transit region] Russian journal of transport engineering, 2016, Vol. 3, no. 4. Available at: <http://t-s.today/PDF/03TS416.pdf> (In Russ.)

DOI: 10.15862/03TS416

УДК 656.01

**Макаров Евгений Иванович**

ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова»  
Воронежский филиал, Россия, Воронеж<sup>1</sup>

Заведующий кафедрой «Управления социально-экономическими системами и бизнес-процессами»

Доктор экономических наук, профессор

E-mail: [ea\\_makarov@mail.ru](mailto:ea_makarov@mail.ru)

## Состояние и перспективы развития транспортной инфраструктуры транзитного региона

**Аннотация.** Развитие кооперации между странами, в том числе, рост товарооборота между Азией и Европой, актуализирует проблему повышения транзитного потенциала нашей страны путем создания эффективных региональных товаропроводящих систем.

Совершенствование региональной товаропроводящей структуры тесно связано с решением задачи создания эффективной транспортной инфраструктуры транзитного региона.

Одним из стратегических направлений транспортного строительства является развитие автомобильного транспорта и дорожной отрасли в целом.

Проведенное исследование состояния отрасли выявил значительный неиспользованный потенциал. В статье определены и проанализированы перспективные проекты развития транспортной инфраструктуры Воронежской области, как транзитного региона, позволяющие повысить инвестиционную привлекательность и пропускную способность территории.

**Ключевые слова:** международные транспортные коридоры; товаропроводящая инфраструктура; транзитный регион

### Введение

Согласно многочисленным исследованиям, возможности увеличения валового национального продукта за счет экспорта транспортных услуг реализуются не полностью. Основная причина такого положения видится нам в том, что транзитный потенциал России реализуется далеко не в полном объеме, и существующий функционал отечественных перевозчиков на соответствующем сегменте рынка не отвечает их реальным возможностям. По

<sup>1</sup> 394000, Воронеж, ул. К. Маркса, 67-а

сценарию «ускоренной диверсификации», отраженной в транспортной стратегии нашей страны, который предусматривает увеличение валового внутреннего продукта, рост объема инвестиций для увеличения доли экспорта и импорта должен стать генератором роста конкурентоспособности регионов.

Геополитические изменения на евроазиатском рынке транспортных услуг, экономические санкции и актуализированная ими проблема импортозамещения обусловили изменение направления товаропотоков. Акцент все более делается в сторону безопасной и более эффективной территории [1, с. 470].

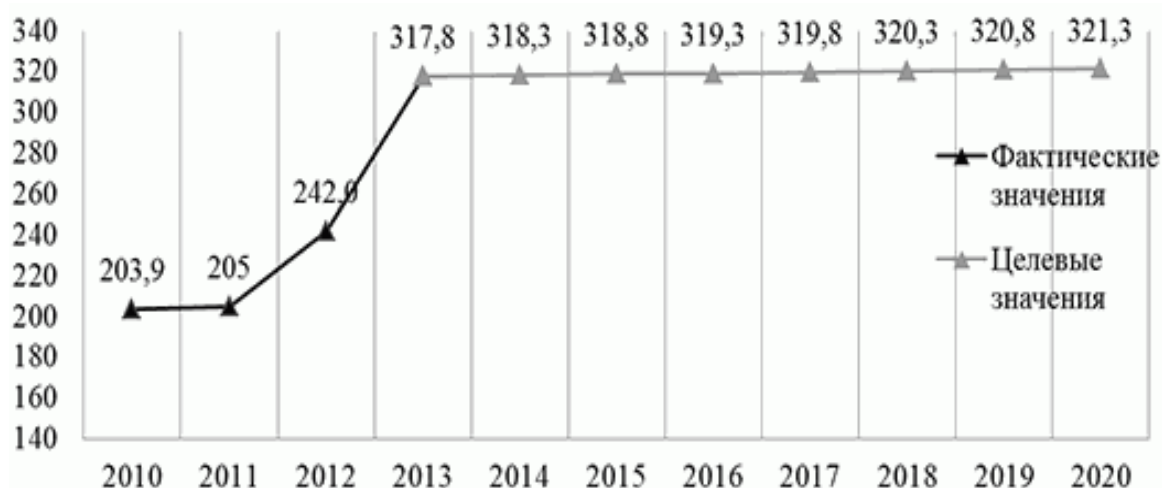
Транспорту как инфраструктурной отрасли, обеспечивающей базовые условия жизнедеятельности и развития государства и общества «Транспортная Стратегия Российской Федерации на период до 2020 года» отводит роль локомотива региональной экономики транзитного региона [2]. По данным Росстата, на протяжении последних четырех лет грузооборот увеличивался, в соответствии с положительной динамикой внешне государственной торговли. В январе-декабре 2015 года он вырос на 0,5% и составил 5089,6 млрд тонно-километров [3].

Воронежская область, находясь на пересечении международных транспортных коридоров «Север-ЮГ» и «Запад-Восток» становится ключевым звеном международных транспортных потоков в юго-восточной Европе [4, с. 31]. Последнее определяет необходимость изменений в структуре товаропроводящих каналов региона [5, 6].

### Описание результатов исследования

Одним из показателей, характеризующих оценку региона с позиции логистики является густота автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием. Стратегией социально-экономического развития Воронежской области до 2020 года для дорожного хозяйства определен индикатор «Густота автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием на конец года, км на 1000 кв. км территории» [7].

В период до 2020 года прогнозируется прирост показателя на 0,5 п.п. ежегодно<sup>1,2</sup> (рис. 1).



**Рисунок 1.** Густота автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием на конец года, км на 1000 кв. км

1) По данным Росавтодора и Росстата.

2) С 2012 г. - включая протяженность улиц.

В 2012 году наблюдается увеличение показателя на 18%, в 2013 году - на 31%. Главнейшей причиной этого является создание дорожного фонда Воронежской области, благодаря чему финансирование дорожной отрасли в регионе увеличилось в разы и составило в 2013 году более 6,3 млрд. рублей. Рост также связан с проведением органами местного самоуправления инвентаризации автомобильных дорог общего пользования и предоставлением в органы статистики более достоверной информации. Фактически достигнутый уровень индикатора представлен в таблице 1.

**Таблица 1**

**Фактически достигнутый уровень индикатора «Густота автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием»**

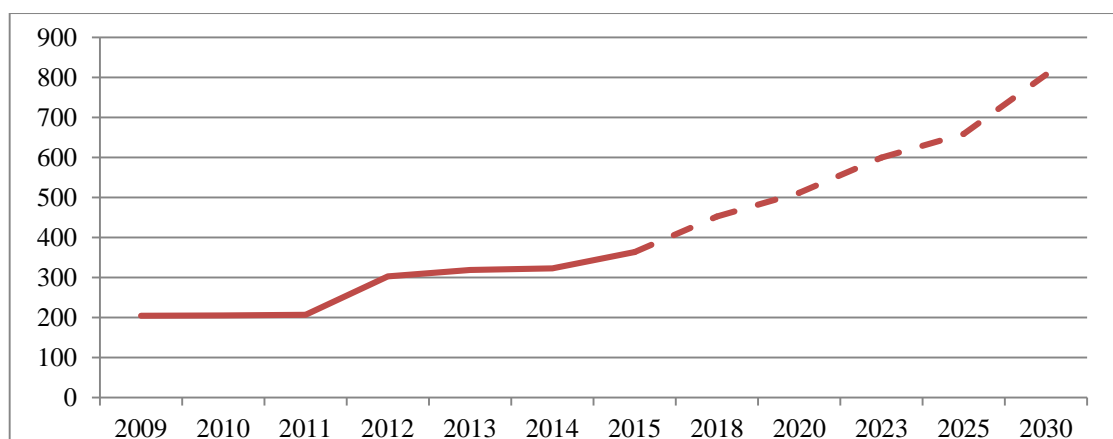
Источник данных	Наименование индикаторов	Годы											
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>По данным Стратегии 2020</i>	Густота автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием на конец года, км путей на 1000 кв. км территории	-	203,9	205	242	317,8	318,3	318,8	319,3	319,8	320,3	320,8	321,3
<i>По данным Федеральной службы государственной статистики</i>	Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием на конец года, км путей на 1000 кв. км территории	204	205	207	303	319	323	-	-	-	-	-	-

Прогнозные значения показателя в соответствии с проектом стратегии социально-экономического развития Воронежской области до 2030 года представлены в таблице 2 и рисунке 2.

**Таблица 2**

**Прогноз достижения показателя к 2030 году**

Источник данных	Наименование индикаторов	Годы											
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2018	2020	2023	2025	2030
<i>Прогноз</i>	Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием на конец года, км путей на 1000 кв. км территории	204	205	207	303	319	323	363	452	511	600	659	806



**Рисунок 2.** Прогнозные значения показателя «Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием на конец года, км путей на 1000 кв. км территории»

Однако, за время реализации Стратегии ВО 2020, по этому индикатору Воронежская область опустилась с 8-го места в 2009 году на 9-е место в 2014 году в ЦФО. Т.е. тенденция по этому индикатору отрицательная (таблица 2).

**Таблица 3**

**Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием на конец года, км на 1000 кв. км. территории**

Наименование субъекта	2010	2011	2012	2013	2014	Место в ЦФО, 2009	Место в ЦФО, 2014
<b>Российская Федерация</b>	<b>39</b>	<b>43</b>	<b>54</b>	<b>58</b>	<b>60</b>	-	-
<b>ЦФО</b>	<b>232</b>	<b>240</b>	<b>319</b>	<b>337</b>	<b>345</b>	-	-
Белгородская область	247	251	600	639	675	4	2
Брянская область	194	194	280	304	307	9	11
Владимирская область	216	314	315	330	332	10	8
<b>Воронежская область</b>	<b>205</b>	<b>207</b>	<b>303</b>	<b>319</b>	<b>323</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
Ивановская область	217	248	313	333	340	13	7
Калужская область	304	307	312	318	319	2	10
Костромская область	92	92	112	127	130	16	17
Курская область	244	247	336	345	352	5	6
Липецкая область	256	264	482	507	514	3	3
Московская область	670	672	695	698	709	1	1
Орловская область	225	234	336	358	363	6	5
Рязанская область	197	203	228	258	261	12	15
Смоленская область	180	181	266	278	279	14	13
Тамбовская область	184	191	259	284	286	15	12
Тверская область	184	186	211	230	244	11	16
Тульская область	206	224	364	389	393	7	4
Ярославская область	193	196	256	262	264	9	14
г. Москва	-	-	2114	2171	2438	-	-

Параллельно с ростом густоты автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, идет сокращение доли дорог, не отвечающих нормативным требованиям.

В соответствии с ФЦП "Развитие транспортной системы России" к 2020 году прогнозируется снижение доли автомобильных дорог общего пользования регионального

значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения до 12,1% [8].

Несмотря на значительное улучшение состояния дорожной сети области, ситуация с дорожно-транспортными происшествиями остается напряженной. Одной из причин являются неудовлетворительные дорожные условия. За последние пять лет доля дорожно-транспортных происшествий, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве дорожно-транспортных происшествий, увеличилась в 2 раза - с 16,1% в 2009 году до 30,7% в 2013 году.

Данная ситуация сформировалась по нескольким причинам:

- продолжающийся рост количества и мощности автопарка в Воронежской области;
- увеличение количества водителей, имеющих стаж вождения менее 5 лет;
- предоставление в органы статистики более достоверной информации;
- несмотря на улучшение качества дорожного покрытия, остаются аварийно-опасные участки дорог.

К 2020 году правительством Воронежской области поставлена задача приведения доли дорожно-транспортных происшествий, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве дорожно-транспортных происшествий до 19,1%.

Большой интерес представляют проводимые рейтинги, касающиеся качества и безопасности дорог в регионах и городах [9]. Приведение дорог в нормативное состояние в большинстве муниципальных образований Воронежской области достигается в рамках текущих работ по круглогодичному содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения. Строительство, реконструкция, ремонт и содержание автомобильных дорог в населенных пунктах является одним из важных вопросов и требует систематического вложения значительного количества денежных средств от общей суммы расходов бюджета. Основной задачей отрасли является улучшение качества и увеличение автомобильных дорог с твердым покрытием.

Для снижения негативного воздействия грузового автотранспорта в 2014 году была введена система оплаты вреда за разрушение покрытия водителями грузовых автомобилей полной массой свыше 12 тонн. Аналогичная система появится на региональных дорогах, к 2020 году к трем действующим мобильным постам весового контроля будут добавлены еще 6 штук. Объем ежегодных штрафов к 2022 году составит около 5 млн. рублей.

Автомобильный транспорт занимает лидирующее место среди всех видов транспорта Воронежской области, как по масштабам, так и по объему внутриобластных перевозок. По масштабам пассажирских перевозок резко выделяется пригородная зона Воронежа, затем - Россошанский район, Острогожский район, Павловский район, Бутурлиновский район и Калачеевский район. В грузоперевозках преобладают сельскохозяйственные грузы, в особенности зерновые, сахарная свекла, овощи и строительные материалы.

В работе автомобильного транспорта абсолютно преобладают внутриобластные перевозки, а в межобластные - с соседними областями. По своим объемам выделяются перевозки сахарной свеклы, зерна, подсолнечника, овощей и фруктов, а их географическая направленность зависит от состояния урожайности этих культур в тех или иных областях в разные годы. Другую преобладающую группу перевозимых автотранспортом грузов составляют строительные материалы: кирпич, железобетон, цемент, каменно-строительные

материалы и другие грузы. Главные отправители цемента в Воронежскую область являются заводы Белгородской области, а каменно-щебеночных материалов - Воронежской области. Грузы других видов в автоперевозках составляют неизмеримо меньшую величину (изделия лёгкой промышленности и пищевой промышленности, лесоматериалы и некоторые другие товары).

Наибольший грузопоток по территории Воронежской области проходит по трассам М-4 и А-144. На долю крупногабаритных автомобилей приходится более 25%. За год по трассе М-4 проехало более 2 млн. грузовых автомобилей, годовой объем перевезенных грузов составил 19 млн. тонн; по трассе А-144 - 136 тыс. автомобилей и 0,6 млн. тонн грузов соответственно.

Финансирование работ по строительству и реконструкции осуществляется за счет средств федерального бюджета (на основе концессионных соглашений) либо регионального - дорожного фонда, формируемого за счет взимания налогов (платежей) с владельцев автомобильных транспортных средств (транспортный налог). Дополнительные доходы формируются за счет оплаты проезда по платным участкам дорог. В перспективе будет расширена система взимания платы за проезд по платным участкам.

Сведения о распределении расходов на строительство и реконструкцию объектов дорожного хозяйства (в ред. постановления правительства Воронежской области от 21.12.2015 № 1015) представлены в таблице 1.

**Таблица 4**

**Сведения о распределении расходов на строительство и реконструкцию объектов дорожного хозяйства**

№ п/п	Наименование	Мощность	Предельная стоимость в ценах соответствующих лет, тыс. рублей	Федеральный бюджет, тыс. рублей	Областной бюджет, тыс. рублей
1	Строительство автодорожного транспортного тоннеля под железнодорожными путями в г. Лиски Воронежской области	64,82 м	1 463 751,63	369 113,8 <*> 127 448,66 <***>	489 890,964
2	Строительство автомобильной дороги "Елань-Колено - Бутуриновка" - п. Лепехинка в Новохоперском муниципальном районе Воронежской области	2,53374 км	33 035,36	21 382,64	9 371,936
3	Строительство восточного обхода пгт. Подгоренский в Подгоренском муниципальном районе Воронежской области	7,269 км	725 774,75	305573,876 <***>	353 989,91
4	Реконструкция автомобильной дороги Обход г. Воронежа в Рамонском муниципальном районе Воронежской области	9,275 км	380 606,57	206 529,31 <***>	38 550,60
5	Строительство автомобильной дороги с. Журавка - х. Лукьянчиков в Воронежской области	3,953 км	125 312,17	32 081,34 <***>	87 454,61

№ п/п	Наименование	Мощность	Предельная стоимость в ценах соответствующих лет, тыс. рублей	Федеральный бюджет, тыс. рублей	Областной бюджет, тыс. рублей
6	Строительство автомобильной дороги "Анна - Мосоловка - Михайловка 1-я в Воронежской области"	8,617	133 423,76	14 767,66 <***>	117 264,10
7	Строительство автомобильной дороги Юго-восточный обход г. Боброва в Бобровском муниципальном районе Воронежской области	9,4 км / 341,0 п. м	4 907 035,98	4 907 035,98	0
8	Строительство автомобильной дороги "М - 4 Дон" - "Бобров - Таловая - Новохоперск" - с. Мечетка - Семено-Александровка - Анновка - Нижний Кисляй" в Бобровском муниципальном районе Воронежской области	9,777	99 900,86	15 286,058 <***>	4 600,0

Дальнейшему развитию дорожной инфраструктуры придается особое значение в Проекте Стратегии социально-экономического развития Воронежской области до 2030 года. Основными инвестиционными проектами развития автомобильной сети дорог региона являются следующие.

1. Модернизация трассы М4 «Дон»: расширение однополосных участков с. Лосево - Павловск, Павловск - Верхний Мамон;

2. Строительство обхода Новой Усмани и Рогачевки на 517-м км дороги М4 «Дон» (рисунок 2). Дорога протяженностью чуть менее 30 км и стоимостью около 17 млрд рублей позволит пустить поток транспорта вне жилых зон. Участок с 517 по 544 км трассы будет соответствовать категории IA - автомагистраль с разрешенной скоростью движения до 150 км/ч. На дороге появятся две развязки в разных уровнях, 16 путепроводов и два пешеходных перехода. Трасса на участке будет четырехполосной с разделительной полосой в 6 м. Прогнозная интенсивность движения - от 8,4 тыс. до 10,6 тыс. автомобилей в сутки. Проезд по новому участку дороги станет платным.

3. Строительство южного обхода (Воронеж - Нововоронеж), представляющего собой развитие международного транспортного коридора по линии: 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.

### Выводы

За последние два-три года произошли существенные изменения в структуре материальных потоков, протекающих по территории нашей страны. Можно отметить некоторые моменты в изменении структуры выходных (экспортных) и входящих (импортных) материальных потоках, с точки зрения макроэкономических процессов. Необходимо отметить и некоторые положительные тенденции. Так, наряду с преобладанием углеводородов значительную роль в российском экспорте стали играть металлы и изделия из них. В январе-

феврале 2015 г. объем экспорта по данной группе товаров составил 9,7%, при 7,0% в 2014 году. По указанным группам товаров увеличились как стоимостные, так и физические объемы экспорта (стоимостные на 7,1%, физические на 14,1%). В составе экспорта металлов наблюдался рост доли черных металлов на 10,7% (чугун на 9,0%) на фоне сокращения физических объемов экспорта ферросплавов и проката из железа и стали (соответственно на 12,6% и 10,5%). Экспорт химической промышленности в первые месяцы 2015 в стоимостном выражении снизился на 6,2%, в то время как физический объем поставок вырос на 6,5%. Данная тенденция характерна для различных групп экспортируемых товаров из России и связана в первую очередь с ослаблением национальной валюты. При этом доля химической продукции в общем объеме экспорта товаров возросла на 1,0% и составила 5,8%. Наибольший рост экспорта среди товаров химической промышленности отметим по товарам неорганической химии (на 21,9%), удобрений (на 9,7%), пластмасс (на 21,4%), а также каучука и резиновых изделий (на 4,9%). Объемы экспорта лесоматериалов и целлюлозно-бумажной продукции в начале 2015 г. менялись следующим образом: стоимостной объем снижен на 11,2%, физический объем экспорта вырос на 16,7%, физический объем необработанных лесоматериалов снизился на 12,0%. Доля экспорта данной группы товаров в общем объеме исходящего товаропотока составляет 2,4% (при 2,1% в 2014 г.) [10].

Решение задачи увеличения объемов региональных грузоперевозок не может решаться отдельно от проблемы создания эффективной транспортной инфраструктуры [11, с. 39]. Одним из направлений транспортного строительства, определяющим стратегический тренд развития территории является модернизация автомобильного транспорта и дорожной отрасли в целом [12, с. 181]. Исследование отрасли показала на наличие значительного резерва, использование которого сможет существенно повысить транзитный потенциал Воронежской области.



## ЛИТЕРАТУРА

1. Макаров, Е.И. Основные направления развития транспортной инфраструктуры Воронежской области / Е.И. Макаров, Ю.И. Ярославцева // European Social Science Journal ("Европейский журнал социальных наук"), №7 (23). - 2012. с. 468-473.
2. Транспортная Стратегия Российской Федерации на период до 2020 года. - Режим доступа: [http://www.mintrans.ru/upload/iblock/f0d/trans\\_strat\\_08\\_12\\_2004.pdf](http://www.mintrans.ru/upload/iblock/f0d/trans_strat_08_12_2004.pdf), с. 6. Дата последнего обращения 29.11.2016 г.
3. Федеральная служба государственной статистики. Режим доступа: <http://www.gks.ru/> Дата последнего обращения 29.11.2016 г.
4. Макаров, Е.И. Исследование факторов устойчивости регионального транспортно-логистического кластера / Е.И. Макаров, А.Н. Гамов // Логистика. 2014. №2 (87). С. 30-32.
5. Макаров, Е.И. Прогнозирование устойчивого функционирования региональных логистических систем [Текст]: монография / Е.И. Макаров / Воронеж: Воронеж. гос. арх.-строит. ун-т, 2005. - 127 с.
6. Макаров, Е.И. Проблемы синтеза региональных логистических систем [Текст]: монография / Е.И. Макаров / Воронеж: Воронеж. гос. арх.-строит. ун-т, 2004. - 135 с.
7. Стратегия социально-экономического развития Воронежской области до 2020 года. [http://econom.govvrn.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=71&Itemid=75](http://econom.govvrn.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=71&Itemid=75).
8. Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» - Режим доступа: [http://www.mintrans.ru/upload/iblock/f0d/trans\\_strat\\_08\\_12\\_2004.pdf](http://www.mintrans.ru/upload/iblock/f0d/trans_strat_08_12_2004.pdf) (Дата последнего обращения 24.09.2016 г.).
9. Нестеров, С.Ю. Управление и организация грузоперевозок автотранспортным логистическим предприятием // Интернет-ресурсы. Режим доступа: [http://fictionbook.ru/author/s\\_yu\\_nesterov/upravlenie\\_i\\_organizaciya\\_gruzoperevozk/read\\_online.html](http://fictionbook.ru/author/s_yu_nesterov/upravlenie_i_organizaciya_gruzoperevozk/read_online.html). (Дата последнего обращения 24.09.2016 г.).
10. Электронный ресурс. Режим доступа: [http://www.customs.ru/index2.php?Itemid=1981&id=20794&option=com\\_content&view=article](http://www.customs.ru/index2.php?Itemid=1981&id=20794&option=com_content&view=article) (Дата последнего обращения 24.09.2016 г.).
11. Макаров, Е.И. Организация бизнес-процессов логистического индустриального парка / Е.И. Макаров, В.В. Шалин // Логистика, 2016, №1. С. 38-41.
12. Макаров, Е.И. Социально-экономическая эффективность формирования Воронежской транспортно-логистической системы // Е.И. Макаров, Ю.И. Ярославцева / Инженерный вестник Дона. 2011. т. 18. №4. с. 177-183.

**Makarov Evgeny Ivanovich**

Russian Economic University named after G.V. Plekhanov  
Voronezh branch, Russia, Voronezh  
E-mail: ea\_makarov@mail.ru

## **State and prospects of development of transport infrastructures tours transit region**

**Abstract.** The development of cooperation between the two countries, including the one-tovarooboro growth between Asia and Europe, actualizes the problem of increasing the transit potential of our country through the establishment of effective regional systems of distribution.

Improving regional commodity structure it is closely connected with the solution of the problem of creating an effective transport infrastructure transit re-region.

One of the strategic directions of transport construction is time-ment of road transport and road sector as a whole.

The study revealed a significant state of the industry, not utilized Vanny potential. The article identified and analyzed the prospective projects of development of the Voronezh area of transport infrastructure, as a transit region, allowing to increase the investment attractiveness of the territory, and bandwidth.

**Keywords:** international transport corridors; commodity distribution infrastructure; a transit region.

## REFERENCES

1. Makarov E.I. The main directions of development of transport infrastructures tours / E.I. Voronezh region. Makarov, Y.I. Yaroslavtseva // European Social Science Journal ("European Journal of Social Sciences"), number 7 (23). - 2012. p. 468-473.
2. Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2020. - Access: [http://www.mintrans.ru/upload/iblock/f0d/trans\\_strat\\_08\\_12\\_2004.pdf](http://www.mintrans.ru/upload/iblock/f0d/trans_strat_08_12_2004.pdf), с. 6. Date of last access 11/29/2016.
3. Federal State Statistics Service. Access: <http://www.gks.ru/> date last accessed 29/11/2016 Mr.
4. Makarov E.I. study of sustainability of regional trans-Taylor-logistics cluster / E.I. Makarov, A.N. Gamow // Logistics. 2014. number 2 (87). S. 30-32.
5. Makarov E.I. Forecasting sustainable functioning regional logistics systems [Text]: Monograph / E.I. Makarov / Voronezh Voronezh. state. arh.-building. University Press, 2005. - 127 p.
6. Makarov E.I. Problems of synthesis of regional logistical systems [Text]: Monograph / E.I. Makarov / Voronezh Voronezh. state. arh.-building. University Press, 2004. - 135 p.
7. Strategy of socio-economic development of the Voronezh region until 2020. [http://econom.govrn.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=71&Itemid=75](http://econom.govrn.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=71&Itemid=75).
8. The federal target program "Development of Transport System of Russia (2010-2020)" - Access: [http://www.mintrans.ru/upload/iblock/f0d/trans\\_strat\\_08\\_12\\_2004.pdf](http://www.mintrans.ru/upload/iblock/f0d/trans_strat_08_12_2004.pdf), (date of the last-rashchenija 24/09/2016 g.).
9. Nesterov S.Y. management and organization of freight transport logistics company nym // Internet resources. Access: [http://fictionbook.ru/author/s\\_yu\\_nesterov/upravlenie\\_i\\_organizaciya\\_gruzoperevozok/read\\_online.html](http://fictionbook.ru/author/s_yu_nesterov/upravlenie_i_organizaciya_gruzoperevozok/read_online.html). (Last accessed date of 09.24.2016).
10. Electronic resource. Access: [http://www.customs.ru/index2.php?Itemid=1981&id=20794&option=com\\_content&view=article](http://www.customs.ru/index2.php?Itemid=1981&id=20794&option=com_content&view=article) (last accessed date of 24.09.2016).
11. Makarov E.I. Organization of business processes of the logistics industry-cial park / E.I. Makarov, V.V. Shalin // Logistics, 2016, №1. S. 38-41.
12. Makarov E.I. Socio-economic efficiency of the formation of the Voronezh transportation and logistics system // E.I. Makarov, Yu. Yaroslavtseva / Engineering Gazette Don. 2011 m. 18. 4. number with. 177-183.