

## СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ И НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО - ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ\*

© 2006 И.В. Носков

Самарский государственный экономический университет

В статье рассматривается состояние транспортной системы Самарской области. Указывается на проблемы в её развитии при переходе к современной рыночной экономике. Определяются направления региональной поддержки формирования транспортной инфраструктуры, отвечающей потребностям повышения конкурентоспособности Самарского региона. Особое внимание уделяется проблемам развития транспортно-логистического комплекса региона.

Многообразие форм собственности, предпринимательство, конкуренция коренным образом меняют принципы и методы хозяйствования организаций транспорта. Поэтому новые требования предъявляются к повышению качества работы, усилению мобильности, обеспечению доступности и надежности транспорта.

При наличии в отрасли разных форм собственности и организационных форм хозяйствования необходим такой механизм управления, который учитывал бы современные особенности рыночных отношений, основывался на современных принципах, методах и формах управления, направленных на повышение эффективности транспортно-логистического комплекса Самарской области.

На региональном транспорте накопилось много нерешенных проблем, которые могут стать тормозом в осуществлении социально-экономической политики на долгосрочную перспективу:

- основные фонды всех видов транспорта обновляются недостаточными темпами, их износ достиг 55-70% и продолжает нарастать;
- финансово-экономические механизмы, в том числе обеспечивающие воспроизводство основных фондов и инноваций, недостаточно эффективны и в полной мере адаптированы к особенностям транспорта;
- значительно снизилась подвижность

населения и доступность для него транспортных услуг, в том числе по причине неудовлетворительного состояния материально-технической базы транспортного комплекса, что вызывает дополнительную социальную напряженность в обществе;

- транспортные технологии не отвечают современным требованиям эффективного функционирования транспорта в условиях рынка, не получили достаточного развития интермодальных перевозки, широко распространенные в развитых странах мира;

- низок уровень информатизации транспортных процессов и информационного взаимодействия транспорта с другими отраслями экономики, что мешает интеграции в мировую коммуникационную систему;

- в слабой степени реализуются выгоды географического положения Самарской области и возможности ее транспортных коммуникаций для доставки транзитных грузов третьих стран, в первую очередь грузов азиатско-европейского направления;

- недостаточно научное обеспечение функционирования и развития транспортной системы области.

Наличие указанных проблем транспорта, являясь одной из причин высокой ресурсоемкости перевозок, их низкого качества и нарушения экологических требований, приводит к существенному росту транспортных издержек и требует принятия неотложных мер по преодолению сложившихся в развитии транспортного комплекса области негативных тенденций.

\* Работа выполнена на средства гранта студентам, аспирантам и молодым ученым Самарской области 2006 г.

Такие меры необходимы прежде всего в области технического перевооружения транспорта, которые в сложившихся условиях является ключевой задачей и без которого нельзя добиться существенного улучшения использования транспортного потенциала региона и эффективного обслуживания экономики и населения, а также более полного удовлетворения требований по безопасности перевозок и охране окружающей среды.

Что касается воздушных сообщений, ограничение развития услуг связано с появлением множества коммерческих структур, ухудшением безопасности полетов вследствие того, что 75 % техники воздушных сообщений находится на пределе рабочего ресурса. Самолетный парк сокращается, у предприятия не хватает средств, чтобы купить новые машины.

Сохранение показателей безопасности полетов также требует значительных затрат. Отсутствие четкой государственной программы, поддерживающей авиапредприятия, оптимально разработанной нормативной и правовой базы, регламентирующей их деятельность, усилило неопределенность в работе руководителей и нередко вынуждало их нарушать требования к безопасности полетов и действовать по своему усмотрению.

Кадровая проблема в гражданской авиации уже сегодня проявляется в полной мере. Кадровая проблема может быть решена лишь в условиях государственной поддержки, которая должна осуществляться в самое ближайшее время, так как средний срок подготовки пилотов составляет порядка 10 лет. Кроме того, исследование причин авиационных происшествий на воздушном транспорте показывает, что в 80% случаев основным является человеческий фактор.

Необходимо также улучшить состояние и техническую оснащенность инфраструктурных объектов, привести их в соответствие с современными требованиями, ликвидировать имеющиеся на ней «узкие места», увеличить пропускную и провозную способность звеньев, ограничивающих перевозки, создать условия для полной реализации технических возможностей современных под-

вижных средств. Комплекс дополнительных работ на самарской транспортной сети необходимо выполнить в связи с формированием на территории области международных транспортных коридоров.

На железнодорожном транспорте предстоит продолжить электрификацию участков, работающих на тепловой тяге, усилить подходы к речным портам, на ряде магистральных направлений выполнить работы, связанные с включением их в состав международных транспортных коридоров.

Исключительно большие работы предстоят на сети автомобильных дорог. Чтобы полностью реализовать возможности автомобильного транспорта и улучшить обслуживание экономики и социальной сферы региона, а также в связи с формированием международных транспортных коридоров, предстоит реконструировать многие автомобильные магистрали и дороги с улучшением их дорожных покрытий, строительством обходов населенных пунктов, развязок на разных уровнях и различных объектов дорожного сервиса, увеличить протяженность дорог общего пользования с твердым покрытием. Существенной проблемой также является недостаточное финансирование дорожного строительства в части строительства автомобильных дорог.

На внутренних водных путях нуждаются в срочном «оздоровлении» устройства и оснащение судоходных шлюзов на многих гидротехнических сооружениях Волго-Камского бассейна, необходимо увеличить объемы путевых работ по поддержанию судоходных условий на эксплуатируемых реках, повысить перерабатывающую способность ряда портов.

Немаловажное значение для функционирования и развития транспортного комплекса имеет тарифная система. Снижение транспортных тарифов способствовало росту промышленного производства и торговли в области.

Меры по повышению технического уровня транспорта должны быть дополнены и подкреплены мероприятиями организационного, экономического и административного характера, позволяющими улучшить уп-

правление перевозочным процессом и другой деятельностью транспортных предприятий, для чего должна предусматриваться соответствующая нормативная и правовая база.

Главной проблемой развития транспортно-логистического комплекса является ненасыщенность рынка логистических услуг. Региональная экспансия торговых сетей делает складские терминалы все более востребованными, и в будущем спрос на логистические услуги высокого класса в области будет только увеличиваться. Крупные логистические комплексы востребованы крупными компаниями, которые имеют огромный товароборот, возят дорогостоящий товар и требуют серьезной системы хранения и учетности.

Практика показывает, что именно логистика становится камнем преткновения, с которым приходится сталкиваться иностранным инвесторам, желающим разместить свой бизнес как в Самарской области, так и в России в целом.

Другой важной проблемой является нехватка специалистов по логистике.

Кроме того, проблемы логистического сервиса включает следующие группы вопросов: производственно-технологическую и организационно-экономическую структуру, показатели качества и его целесообразный уровень, а также саму сферу обслуживания.

Интернационализация транспортного сервиса и логистики в условиях глобализации мировой экономики связана с преодолением многочисленных трудностей, к которым относятся: 1) специфика правовых и международных торговых отношений; 2) своеобразие транспортного законодательства и таможенных процедур, а также транспортной инфраструктуры в отдельных странах; 3) различный уровень сервиса и информационного обеспечения перевозок.

Направления развития транспортно-логистического комплекса Самарской области связаны с решением задачи включения региона в систему евроазиатских транспортных связей.

Принятая в 2001 году Федеральная целевая программа “Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)” предусматривает одновременное развитие всех

универсальных видов транспорта общего пользования, выполняющих коммерческие перевозки пассажиров и грузов.

Основными направлениями работ в рамках подпрограммы “Международные транспортные коридоры” является строительство, модернизация и реконструкция транспортных магистралей, планируемых приоритетно в составе международных транспортных коридоров, а также соответствующих объектов транспортной инфраструктуры.

Для освоения перспективных объемов перевозок грузов и пассажиров по международным транспортным коридорам потребуются преодоление сложившихся диспропорций в развитии транспортного комплекса, улучшение состояния его материально-технической базы, применение современных технологий перевозки, переработки и хранения грузов, повышение качества перевозок пассажиров, расширение набора и повышение качества услуг, предоставляемых грузовладельцам и другим участникам транспортного процесса.

В связи с этим потребуются:

- на железнодорожном транспорте – реконструкция и модернизация инфраструктуры с целью повышения скорости движения поездов, реконструкция существующих и строительство новых портовых станций, подходов к строящимся портам, совершенствование информационных и других сервисных служб;

- в автодорожном хозяйстве – строительство и реконструкция основных магистральных автомобильных дорог (включая обходы, мосты, путепроводы, транспортные развязки и т.д.), строительство и реконструкция объектов дорожного сервиса (гостиниц, мотелей, станций ТО, АЗС и др.);

- на автомобильном транспорте – совершенствование структуры парка автотранспортных средств, повышение безопасности дорожного движения и обеспечение природоохранных требований в процессе эксплуатации автотранспортных средств, дальнейшее развитие международных автобусных перевозок пассажиров по регулярным маршрутам по автомагистралям, входящим в состав международных транспортных коридоров;

- в системе автомобильных и мультимо-

дальних терминалов – строительство сети терминалов и терминальных комплексов, создание транспортных логистических центров в крупных транспортных узлах;

- на внутреннем водном транспорте - реконструкция гидротехнических сооружений на магистральных участках воднотранспортной сети, обновление парка технических средств путевого хозяйства, создание терминалов круглогодичного действия в речных портах для переработки грузов в крупнотоннажных контейнерах, как основы для организации мультимодальных логистических комплексов, обновление флота смешанного “река-море” плавания, обеспечение безопасности судоходства;

- на воздушном транспорте - строительство и реконструкция приоритетных объектов, обеспечивающих эксплуатацию перспективных магистральных воздушных судов с расширением географии их полетов; ускорение внедрения достижений научно-технического прогресса, новой техники и технологий, систем повышения безопасности полетов;

- в системах навигации, связи и телематики – создание единой интегрированной сети зональных центров информационного и навигационного обеспечения, создаваемых в крупных транспортных узлах, в том числе портах и аэропортах на всех направлениях, охватываемых системой международных транспортных коридоров.

Запланированное в федеральной целевой программе развитие международных транспортных коридоров “Север-Юг” и “Транссиб” через Самарскую область создаёт благоприятные условия для привлечения международных транзитных перевозок, а также повышения конкурентоспособности российских товаропроизводителей и транспортных предприятий на мировых рынках.

Согласно программе в составе коридора “Север-Юг” через Самарский регион предусмотрено исключительно водное направление развития международных транспортных коридоров.

Через Самарский регион также будет проходить развитие четырех направлений коридора “Транссиб” – двух автомобильных и двух железнодорожных. Они рассматрива-

ются в качестве ответвлений от основного направления, проходящего через Нижегородский и Казанский транспортные узлы. Железнодорожные ответвления обеспечивают выход через самарский транспортный узел на Украину, к дальневосточным и южным портам России, на Казахстан и Юго-Восточную Азию. Автомобильные ответвления, в дополнение к отмеченному выше, обеспечивают прямой выход на Казахстан и Среднюю Азию.

Самарский транспортный узел является транспортными воротами России, через которые грузы и пассажиры следуют в Европу, на Урал, Сибирь, Дальний Восток, Среднюю и Юго-Восточную Азию, в Каспийский бассейн. Конкурентное преимущество Самарской области – выгодное географическое положение. В рамках развития системы международных транспортных коридоров по территории России Самарский транспортный узел способен стать одним из основных центров грузопереработки и консолидации транзитных и экспортно-импортных грузопотоков в евроазиатских связях.

Транспортные консолидирующие центры самарского транспортного узла расположены в точках сопряжения международных транспортных коридоров. Целью создания транспортного консолидирующего центра является организация эффективного транспортно-логистического обслуживания грузовых и пассажирских перевозок на основе взаимодействия различных видов транспорта, внедрение современных транспортно-логистических и информационных технологий в перевозочный процесс, привлечение международных транзитных потоков, развитие внешнеторговых и межрегиональных связей, повышение конкурентоспособности российских транспортно-логистических предприятий на рынке транспортно-логистических услуг и др.

Самарский транспортный консолидирующий центр структурно предполагает создание мультимодальных терминалов и логистического информационно-аналитического центра.

Создание мультимодального контейнерного терминала в соответствии с современными мировыми требованиями на террито-

рии Самарской области создаст благоприятные условия для привлечения широкого круга потенциальных клиентов – грузоотправителей и грузополучателей, формирования транзитных контейнерных грузопотоков через регион, ускорит доставку грузов, образует единое информационное пространство для грузоотправителей и грузополучателей.

При прохождении грузов через мультимодальный контейнерный терминал будет оказываться полный набор логистических услуг: погрузка-разгрузка контейнеров на железнодорожные платформы, речные суда, автомобили, комплектация контейнеров и партий грузов, сортировка, обработка и отправка грузов различными партиями, таможенная очистка, информационное обеспечение и др. Это будет способствовать активному возникновению предприятий, оказывающих данные услуги.

Общий объем перевозок, потенциально тяготеющих к центру с учетом мощностей существующих терминальных комплексов, при реализации проекта к 2010 г. может составить более 13 млн. тонн.

В перспективе в Самарской области ведущую роль будет отведена таким организациям как филиал ОАО “РЖД” – Куйбышевская железная дорога – на железнодорожном транспорте, ОАО “Международный аэропорт “Курумоч”, авиакомпании, осуществляющие полеты через а/п Курумоч и, в первую очередь, ОАО “Авиакомпания “Самара” – на воздушном транспорте, ОАО “Самарский речной порт”, ОАО “Порт Тольятти”, судоходные компании во главе с ОАО “Волжское нефтеналивное пароходство “Волготанкер” – на водном транспорте, крупные и средние автомобильные транспортные предприятия по перевозке грузов и пассажиров как специализированные, так и смешанные, предприятия городского транспорта. Кроме предприятий, осуществляющих непосредственно перевозочную деятельность будут присутствовать и другие предприятия и организации, имеющие отношения к транспортным услугам: ЗАО “Речбункер” по заправке речных судов топливом, филиал ФГУП “Госкорпорация по организации воздушного движения” – “Аэронавигация Центральной Волги”, ОАО

“Волгатранстерминал” – транспортно-экспедиционные услуги, предприятия железнодорожного транспорта, появляющиеся в результате реформирования железнодорожной отрасли и другие.

В транспортной структуре области все большее значение приобретает воздушный транспорт. Динамика роста пассажирских и грузовых авиаперевозок требует увеличения пропускной способности аэропорта “Курумоч”. Наличие инфраструктуры, соответствующей мировым стандартам создаст предпосылки для роста полетов зарубежных авиакомпаний в аэропорт в интересах предприятий смежников и партнеров.

Для этого потребуются существенная модернизация всего аэропортового комплекса, включающая в себя строительство дополнительных рулежных дорожек и стоянок, возведение нового грузового терминала, позволяющего использовать новые современные технологии по приему, отправке и учету грузов, возможность обслуживания авиационных багажных контейнеров.

Основными стратегическими направлениями развития аэропорта является развитие сегмента международных авиаперевозок, внутрирегиональных авиаперевозок в рамках Приволжского федерального округа, создание инфраструктуры для обслуживания контейнерных перевозок багажа и грузов, создание интермодальных схем взаимодействия с альтернативными видами транспорта. Учитывая мировые тенденции развития воздушного транспорта, можно утверждать, что значительного увеличения перевозок в предстоящие 10 лет не произойдет.

На внутреннем водном транспорте основными стратегическими направлениями будут являться:

- улучшение материально-технической базы внутреннего водного транспорта, приведение ее в соответствие с требованиями развивающейся российской экономики и внешней торговли и современными стандартами;
- обновление и пополнение транспортного флота внутреннего и смешанного (река-море) плавания, реконструкция существующих речных портов;
- усиление взаимодействия внутренне-

го водного транспорта со смежными видами транспорта и грузовладельцами в рамках логистических товаропроводящих систем и международных транспортных коридоров, проходящих по территории Самарской области.

Развитие городского пассажирского транспорта должно обеспечить доступность транспортных услуг всем жителям городских поселений. На рынке транспортных услуг в сфере пассажирских городских перевозок необходимо присутствие перевозчиков всех форм собственности, что создаст конкуренцию и приведет к повышению качества обслуживания пассажиров. В то же время необходимо государственное регулирование в данной сфере в части установления тарифов, правил перевозки пассажиров, установления оптимального количества пассажирских транспортных средств на маршрутах.

Дальнейшее развитие городского транспорта невозможно без проведения изучения и анализа пассажиропотоков, разработки новых схем движения транспорта, улучшения городских дорог, обновления подвижного состава. Повышению доступности транспортных услуг и одновременно улучшению финансового состояния перевозчиков может способствовать применение разнообразных схем оплаты проезда на общественном транспорте, включая проездные билеты различного срока действия – неделя, декада, месяц и т.д.

Развитие железнодорожного транспорта в период 2007-2010 годов будет характеризоваться завершением реформирования железнодорожной отрасли, которое выразится в создании самостоятельных предприятий по ремонту подвижного состава, производству запасных частей, ремонту путевой техники. Активное применение новых технологий в управление движением поездов позволит оптимизировать транспортные потоки, определяя оптимальные схемы доставки грузов. Это позволит повысить уровень транспортного обслуживания как грузовых, так и пассажирских перевозок.

Увеличение уровня грузовых перевозок будет достигнуто за счет более широкого применения контейнерных перевозок в связи с введением в эксплуатацию мультимодального контейнерного терминала.

Задача включения Самарской области в систему евроазиатских транспортных связей предполагает модернизацию и комплексное развитие сложившейся в Самарской области транспортной сети, в том числе повышение пропускной способности автодорожной сети, ликвидация “узких мест” на подходах к крупным городам и транспортным узлам. Одним из значимых и крупномасштабных проектов для Самарской области и сопредельных территорий в этом контексте является проект “Развитие магистрали М-5 в транспортном коридоре “Центр-Поволжье-Урал” на территории Самарской области со строительством мостового перехода через р. Волгу.

Основные направления стратегии в сфере дорожного хозяйства представлены в областной целевой программе “Модернизации и развития сети автомобильных дорог Самарской области до 2025 года”, в рамках которой будут решаться приоритетные задачи по сохранению и развитию действующей сети автомобильных дорог общего пользования, улучшению их структуры и качества.

Для реализации стратегических целей разработан комплекс мероприятий, выполнение которых позволит решить поставленные задачи по развитию автомобильных дорог Самарской области.

Основными приоритетными задачами развития автомобильных дорог общего пользования Самарской области является сохранение и развитие действующей сети автомобильных дорог общего пользования, улучшение их структуры и качества, сокращение транспортных издержек при перевозке грузов и пассажиров автомобильным транспортом; развитию экономических и культурных связей между районами области, развитию партнерских взаимоотношений с соседними регионами; формирование единой дорожной сети на основе координируемого развития региональных автомобильных и муниципальных дорог, строительство обходов населенных пунктов, модернизация и развитие внутригородских участков автомобильных дорог и т.д.

Решение стратегических задач, предусмотренных программой будет достигаться с учетом прогнозируемых финансовых воз-

возможностей, путем реализации оптимальной инвестиционной политики, концентрации финансовых и иных ресурсов на приоритетных направлениях развития дорожной сети и осуществления проектов, обеспечивающих наибольший экономический эффект от инвестиций.

В результате выполнения мероприятий, предусмотренных настоящей программой будет:

- построено и реконструировано 1 677 км территориальных автомобильных дорог общего пользования;

- значительно сокращен разрыв между фактическими и требуемыми расходами на ремонт автодорог (приняты меры к увеличению службы покрытий и межремонтных сроков);

- приведено в нормативное состояние 2 193 км автодорог;

- построены подъезды с твердым покрытием к 60 населенным пунктам с числом жителей более 50 человек (до 2010 года);

- построены подъездные дороги к 119 населенным пунктам с числом жителей менее 50 человек (с 2010 года);

- плотность автодорог на одну тысячу квадратных километров территории составит 204,0 км.

Важное значение при развитии международных транспортных коридоров через область придается наличию региональной логистической системы, способной управлять движением транзитных, входящих и выходящих товарогрузопотоков с использованием современных логистических технологий. Региональная логистическая система представляет собой сложную самоорганизующуюся экономическую систему, состоящую из взаимодействующих в процессе логистического обслуживания звеньев, совокупность которых, границы и задачи функционирования объединены внутренними локальными целями организации бизнеса и глобальными целями развития региона. Для России с широко разветвленной системой коммуникаций, крупными транспортными узлами, распределенными на огромной территории, формирование региональных логистических систем с последующей интеграцией с федеральной и

международными логистическими системами является необходимым этапом адаптации ее в мировую экономику.

Официальное начало процесса формирования самарской логистической системы относится к 1995 году, когда было принято постановление Губернатора области “О создании региональной системы транспортно-экспедиционного обслуживания Самарской области на базе новых технологий”. Проект региональной логистической системы был разработан консалтинговой фирмой ЗАО “НПЦ ИНФОТРАНС” совместно с германской логистической фирмой. В 1997 году был создан объект региональной логистической структуры в форме открытого акционерного общества ОАО “Волгатранстерминал”.

В составе региональной логистической системы Самарской области предполагается сформировать сеть логистических и товарно-сервисных центров, созданных по западному образцу и имеющих единую организационную структуру в виде холдинга ОАО “Волгатранстерминал”. На первом этапе реализации проекта создается логистический центр промышленной логистики в районе международного аэропорта Самара, призванный обслуживать промышленные предприятия региона на основе передовых ресурсосберегающих и экологически чистых логистических технологий с оказанием всего комплекса сопутствующих услуг. По мере развития системы создаются логистические центры “City-Logistic” в Самаре и Тольятти для обслуживания потребительских рынков этих городов. В настоящее время в структуре ОАО “Волгатранстерминал” создан логистический информационно-аналитический центр, предназначенный для информационного обеспечения управления грузовыми потоками в рамках сети логистических терминальных и товарно-сервисных центров. В целях координации и информационного сопровождения транзитных и экспортно-импортных грузопотоков на перспективных направлениях развития международных транспортных коридоров через Самарскую область необходима организация в структуре региональной логистической системы – транспортно-логистического центра с обеспечением адаптивной

связи формирующихся региональных логистических систем с европейскими логистическими центрами.

Важным направлением в развитие транспортно-логистического комплекса является создание логистических центров. Наличие логистического центра при терминале (терминальном комплексе) позволяет реализовать систему масштабных маршрутных перевозок, а благодаря применению международных методов обработки информации под управлением транснациональных логистических систем, действующих в рамках международных транспортных коридоров, обеспечить высокое качество перевозок между национальными и международными экономическими центрами.

Приоритетность образования и размещения логистических центров в Самарской области подтверждается научными разработками и рядом экспертных оценок. Так, научным центром по комплексным транспортным проблемам Минтранса России разработана методика и проведена балльная оценка приоритетности регионов Поволжского экономического района при размещении терминалов и создании логистических центров в регионе «Большая Волга». В основу балльной оценки были положены социально-экономические и транспортные показатели трех крупнейших агломераций – Самарской, Нижегородской и Казанской, образующих связующие мосты между Европой и Азией и рассматриваемых как потенциальные логистические центры в структуре российской части европейской системы международного транспортного коридора в направлении Азии.

Отмечено преимущество по приоритету создания центра транспортной логистики и системы терминалов для Самарской агломерации (включающей промышленные центры Самару, Тольятти, Сызрань, Новокуйбышевск и др.) в части социально-экономических показателей.

Критериями балльной оценки были приняты показатели: социально-экономические показатели развития; характеристики транспортной инфраструктуры; типология транспортной сети; существующие грузовые потоки. Анализ данных показал, что из 20 число-

вых показателей развития агломераций 17 характеризуют приоритетность развития Самарской агломерации.

Потребителю нужен качественный товар в нужном количестве, в нужном месте, в нужное время и доставленный с минимальными затратами. Все перечисленные выше моменты указывают на значимость критерия логистической системы «точно в срок».

Данный критерий предполагает оптимальный выбор вида транспорта и составление графика обслуживания потребителей, что позволяет успешно выполнять задачи снабжения точно в срок.

Каждый из видов представляет совокупность средств и путей сообщения, различных технических устройств и сооружений для обеспечения эффективной работы.

В зависимости от задач и стратегии осуществляется выбор транспорта для доставки грузов. При этом учитывается размещение производства, технико-экономические особенности различных видов транспорта, определяющие сферы их рационального использования.

На практике для транспортировки грузов можно применять не только один, но и несколько видов транспорта. Проблема смены видов транспорта решается с помощью интегрирующих систем.

Одна из них предполагает, что оборудование, применяемое при перевозке на одном виде транспорта, является продолжением технологической линии обработки груза на другом виде транспорта. Это означает, что, например, контейнер, перевозимый самолетом, может использоваться автотранспортом для дальнейшей транспортировки груза. Стандартизация размера и конструкции контейнеров позволяет применять их на многих видах транспорта.

Контейнеры сами по себе имеют много преимуществ: они снижают погрузочно-разгрузочные издержки, порчу груза и т.д. Но основное их преимущество – они позволяют интегрировать применение различных видов транспорта, хотя при их использовании повышается стоимость и вес единицы продукции, возникают проблемы с их возвратом или обратной загрузкой.



Что касается цен, то в их структуре значительное место занимает стоимость обслуживания, что позволяет сделать выгодной перевозку мелких партий на небольшие расстояния. Кроме того, цены формируются в условиях конкуренции, поэтому они зависят от скорости, надежности, снижения потерь, сфер деятельности различных

транспортных компаний, оказывающих услуги по упаковке, сортировке, контейнеризации, складированию и контролю над запасами.

Реализация рассмотренных выше предложений по развитию ТЛК позволит значительно повысить эффективность его работы и конкурентоспособность региона.

## **MODERN PROBLEMS AND DIRECTIONS OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT - LOGISTICAL COMPLEX OF THE SAMARA AREA**

© 2006 I.V. Noskov

Samara State Economic University

In article the condition of transport system of the Samara area is considered. It is underlined problems in its development at transition to modern market economy. Directions of regional support of formation of the transport infrastructure adequate to needs of increase of competitiveness of the Samara region are defined. The special attention is given problems of development of a transport-logistical complex of region.