

УДК 331:65.05

ПЕРСПЕКТИВЫ ФОРМИРОВАНИЯ КРУПНОГО ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА НА ТЕРРИТОРИИ УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ

© 2014 И.Г. Нуретдинов, Ю.В. Нуретдинова, Н.Н. Арлашкина

Ульяновский государственный технический университет

Поступила в редакцию 02.11.2014

В статье рассмотрены основные предпосылки для создания на территории Ульяновской области транспортно-логистического центра.

Ключевые слова: *транспортно-логистический кластер, логистический центр, грузооборот*

Модель инновационной экономики, основанная на преобладающем значении нематериальных факторов производства (знания, интеллектуальные ресурсы), снижает эффективность традиционной отраслевой модели промышленной политики, которая основана на оказании точечной государственной поддержки функционирующим промышленным предприятиям и хозяйствующим субъектам [4]. В связи с этим на центральное место выходит кластерный подход, суть которого состоит в поддержке и развитии кластеров в приоритетных областях региональной экономики как групп, географически соседствующих и взаимосвязанных предприятий, характеризующихся единством деятельности и взаимодополняющих друг друга [3]. Развитие кластеров на основе исторически сложившихся отраслей экономики обозначено как стратегическое направление развития региональной экономики в проекте стратегии социально-экономического развития Ульяновской области до 2020 г. [5].

В рамках данной стратегии особое место принадлежит формированию на территории Ульяновской области транспортно-логистического кластера (ТЛК), одним из элементов которого является создание транспортно-логистического центра (ТЛЦ). Под ТЛЦ понимаются специализированное предприятие, главные функции которого выражаются в обработке и хранении грузов, их таможенном оформлении, оказании сопутствующих информационных услуг [3].

ТЛЦ предоставляют свободные площади для экспедиторских и транспортных компаний, располагают стоянкой для грузовых автомобилей. В хорошо развитых логистических центрах оказывается техническое обслуживание транспортным

средствам, таможенные, брокерские и другие виды услуг.

Создание в Ульяновске портовой особой экономической зоны на базе аэропорта «Ульяновск-Восточный», строительство в г. Димитровграде Федерального Центра медицинской радиологии, создание в Ульяновске современного производства аэрокомпозитных материалов невозможно без хорошо выработанной, качественной транспортной инфраструктуры, которая призвана соединить производственные площадки в Ульяновской области с потенциальными потребителями в ближайших регионах. У Ульяновской области есть все предпосылки для создания на своей территории ТЛК. К основным из них следует отнести:

- наличие в регионе необходимой законодательной базы и результативной системы государственной поддержки инвестиционных проектов;
- концентрация на территории области ключевых элементов ТЛК, а именно: наличие пассажирских и грузовых аэропортов класса «А», таможенного терминала, речных портов, разветвлённой сети железных и автомобильных дорог;
- минимальное в ПФО транспортное плечо между элементами кластера;
- отсутствие на протяжении длительного периода времени инфраструктурных ограничений;
- оптимальное транспортное плечо до крупнейших промышленных центров европейской части России, Урала и Сибири, что обеспечивает снижение времени обработки и комплектации грузов разной сложности и их доставки конечному потребителю;
- наличие с 2009 г. двух мостов через р. Волгу, осуществление реконструкции автодороги «Ульяновск – Димитровград – Самара», а также строительство в ближайшее время автодороги «Саранск – Сурское – Ульяновск», что даст возможность приобрести новый транспортный узел, соединяющий европейскую часть России с Уралом, Сибирью и Дальним Востоком;
- ведение активной внешнеторговой деятельности более, чем с 60 странами, а также принятие мер по расширению внешнеэкономического сотрудничества [4].

Нуретдинов Ильдар Габбасович, кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики, управления и информатики. E-mail: nur.il.gab@yandex.ru

Нуретдинова Юлия Викторовна, кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики, управления и информатики

Арлашкина Нина Николаевна, доцент кафедры экономики, управления и информатики. E-mail: arlashkina@rambler.ru

Особенность ТЛЦ в том, что он представляет собой многофункциональный объект, позволяющий осуществлять обслуживание широкого круга потребителей. В этом заключается его стратегическое преимущество перед возможными конкурентами.

На территории ТЛЦ могут располагаться следующие объекты индустриальной недвижимости:

- интермодальный терминал или «сухой порт»;
- складские помещения;
- таможенный пост и склады временного хранения;
- автомобильный терминал;
- производственные помещения;
- оптовые распределительные центры;
- сервисные центры, депо и мастерские;
- помещения для автопарка компаний-перевозчиков [2].

В связи с тем, что предполагаемая мощность ТЛЦ составляет не менее 300-400 тысяч контейнеров в год, то для обеспечения его эффективной работы терминал должен быть оборудован программным обеспечением для управления операциями, связанными с хранением и обработкой контейнеров и системой отслеживания их передвижения в режиме реального времени.

Еще одним важным преимуществом для функционирования ТЛЦ является развитие мощностей речного порта и аэропорта. Планируется, что после завершения образования ПОЭЗ, 60% грузов из Юго-Восточной Азии, направляющихся в Россию, будут переведены в Ульяновск. Развитие мощностей речного порта даст возможность Ульяновску частично обрабатывать морской грузопоток и осуществлять обслуживание судов типа «река-море» [2].

Предполагается, что основной объем грузовых перевозок автомобильным транспортом в рамках Ульяновской области будет осуществляться по автодорогам М5 «Урал», «Ульяновск-Казань», «Ульяновск-Димитровград-Самара», а в дальнейшем по транспортному коридору «Волжский транзит». На основании этого можно говорить об обслуживании следующих основных транспортных потоков:

- из Московского региона, Владимирской области, Рязанской области и других областей Центральной России;
- из Пензенской области, республики Мордовии, Нижегородской области, республики Татарстан, Самарской области, Саратовской и Волгоградской области и других регионов Приволжского ФО;
- из Республики Башкирии, Челябинской области и в меньшей степени других регионов Уральского ФО.

Планируется, что в обозримом будущем на территории ТЛЦ в год могут обрабатываться:

- 248012,9 тонн контейнеризированных грузов;
- 143170,3 тонн тарно-штучных и паллетированных грузов;
- 298611,8 тонн насыпных грузов;
- 12655 легковых автомобилей;

- 540 грузовых автомобилей;
- 248927,934 тонн крупногабаритных грузов [1].

Создание ТЛК «Волжский транзит» будет играть ведущую роль в экономике Ульяновской области. Развитие транспортных коммуникаций «Север-Юг» и «Запад-Восток» федерального значения окажет существенное положительное влияние на социально-экономическую ситуацию в Ульяновской области. Позитивный характер этого влияния в значительной степени обусловлен открывающимися возможностями в связи с созданием терминалов, а также с развитием транспортных и торговых услуг. Помимо этого, позитивное влияние ощутят и некоторые отрасли производства, в которых значительную роль играют межрегиональные обмены.

Основными задачами развития ТЛК Ульяновской области на период до 2025 г. являются:

- включение региона в систему евроазиатских транспортных связей (развитие транзитных перевозок, международных транспортных коридоров), в результате Россия может получить новый транспортный коридор «Восток-Запад»;
- обеспечение крупных промышленных организаций региона требуемыми качественными транспортными услугами в нужном объеме;
- обеспечение малого и среднего бизнеса, федеральных торговых сетей качественным транспортно-логистическим сервисом.

Учитывая, что в Ульяновской области существенное развитие получили практически все виды транспорта, ведущая роль в деятельности кластера будет отведена:

- на железнодорожном транспорте – филиалам ОАО «РЖД», действующим на территории области;
- на воздушном транспорте – авиакомпаниям «Волга-Днепр» и «Полёт», осуществляющим полёты в первую очередь через аэропорт «Ульяновск - Восточный»;
- на водном транспорте – судоходным компаниям, работающим в акватории Волжского бассейна и эксплуатирующим суда типа «река-море»;
- на автомобильном транспорте – крупным и средним автомобильным транспортным организациям по перевозке грузов и пассажиров как специализированным, так и смешанным, организациям городского транспорта.

Актуальность проекта «Волжский транзит» очевидна уже сегодня. Анализ существующих в России грузопотоков показывает не просто потребность, а крайнюю необходимость в более эффективном маршруте и прямом сообщении между регионами. Не секрет, что в настоящее время порядка 65% - а это 2/3 грузов – сначала доставляются в Московский транспортный узел, и лишь затем из Центра перераспределяются по регионам, зачастую следуя в обратном направлении. Как результат – при сложившейся структуре грузопотоков образуется высокая транспортная составляющая в конечной цене товаров, снижается качество сервиса, возрастают сроки доставки и обработки грузов. Разрубить этот «гордиев узел» – главная задача проекта

«Волжский транзит». В его рамках предусмотрено формирование нового транспортного коридора, который обеспечит устойчивую связь Центра России с Уралом, Сибирью и Казахстаном.

С учётом динамичного развития регионов Приволжского федерального округа и Ульяновской области в частности вопрос развития транспортной инфраструктуры становится ещё более актуальным. Данный коридор является дублёром федеральных трасс М5 «Урал» и М7 «Волга» и позволит перераспределить грузопотоки с маршрутов Центр – Нижний Новгород – Казань – Урал и Центр – Пенза – Тольятти – Самара – Урал на новый маршрут.

В Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г. к числу приоритетных задач развития транспортной инфраструктуры относится создание нового межрегионального транспортного коридора «Центр – Урал – гр. Республики Казахстан» по маршруту Москва – Саранск – Ульяновск – Екатеринбург – Тюмень – Омск – гр. Республики Казахстан. Создание нового федерального межрегионального транспортного коридора «Центр – Урал – гр. Республики Казахстан» по направлению Москва – Саранск – Ульяновск – Екатеринбург – Тюмень – Омск – гр. Республики Казахстан («Волжский транзит») предполагается на базе ряда действующих федеральных и региональных автомобильных дорог. Также предусматривается до 2015 г. проведение инженерных изысканий для обоснования поэтапного создания нового межрегионального транспортного коридора, а в период 2016-2030 гг. строительство и реконструкция на территории округов участков автодорог, включаемых в сеть дорог федерального значения, на направлении «Центр – Урал – гр. Республики Казахстан» - Москва – Саранск – Ульяновск – Екатеринбург – Тюмень – Омск – гр. Республики Казахстан. В целях согласования позиций по формированию данного маршрута была проведена работа с высшими исполнительными органами государственной власти субъектов Российской Федерации, по территории которых планируется прохождение трассы. Идея по созданию данного межрегионального маршрута была поддержана главами субъектов Российской Федерации, по территории которых он будет проходить: Московской, Владимирской, Самарской, Свердловской и Тюменской областей, Республик Мордовия, Татарстан и Башкортостан.

По территории Ульяновской области формирование нового межрегионального транспортного коридора «Центр – Урал – гр. Республики Казахстан» по маршруту Москва – Саранск – Ульяновск – Екатеринбург – Тюмень – Омск – гр. Республики Казахстан предполагается на базе нового мостового перехода через р. Волгу в г. Ульяновске, автомобильной дороги «Ульяновск – Димитровград – Самара» регионального значения, а также строительства обходов г. Ульяновска, г. Димитровграда и р.п. Чердаклы автомобильной дороги «Саранск – Сурское – Ульяновск» федерального значения. Общая стоимость реализации проекта «Волжский

транзит» на территории Ульяновской области ориентировочно составит около 22,2 млрд. рублей.

Второй пусковой комплекс первой очереди мостового перехода через р. Волгу в г. Ульяновске дополнит транспортную инфраструктуру города, обеспечит направление транспортных потоков в его улично-дорожную сеть и в конечном итоге позволит создать основу для формирования нового маршрута Москва – Саранск – Ульяновск – Екатеринбург – Тюмень. На сегодняшний день интенсивность движения по мостовому переходу составляет более 14 тысяч автомобилей в сутки. Для концентрации финансовых средств и более эффективного их использования строительство второго пускового комплекса мостового перехода через р. Волгу разделено на три этапа:

I этап – строительство (правый берег) магистральной автомобильной дороги с выходом на ул. Юности и ул. Р.Люксембург;

II этап – строительство (левый берег) магистральной автомобильной дороги с выходом на ул. Оренбургскую и ул. Врача Михайлова;

III этап – строительство нижнего яруса мостового перехода и подъездных путей к нему.

Эффект от реализации: транспортный узел соединит европейскую часть России с Уралом, Сибирью и Дальним Востоком и обеспечит проезд автотранспорта по транзитному коридору Центр-Поволжье-Урал (Москва – Рязань – Саранск – Ульяновск – Димитровград – автодорога «Уфа-Самара»).

Проблемная ситуация:

– уровень загрузки автодорог европейской части страны по основным направлениям опорной транспортной сети превышает фактический грузопоток над нормативным – интенсивность движения по проходящим в Среднем Поволжье федеральным трассам М 5 «Урал» и М 7 «Волга» превышает норматив более чем в 1,5 раза;

– эксплуатационные характеристики этих трасс не отвечают современным требованиям, так как их дорожное покрытие проектировалось по старым техническим нормам, а сами трассы проходят через населённые пункты. Увеличивающийся грузопоток приводит к высокой аварийности и снижению скорости доставки грузов.

Мероприятия:

а) строительство обхода г. Димитровграда и р.п. Чердаклы протяжённостью 49,9 км. Эффект от проекта: обеспечит выход через село Высокий Колок на федеральную автодорогу М5 по кратчайшему пути (в рамках формирования межрегионального транспортного коридора). В 2012-2014 гг. будет разработана необходимая проектная документация на строительство обхода г. Димитровграда. К строительству работ приступят в 2014 г. Срок производства работ: 2014-2019 гг. Строительство объездных дорог позволит перераспределить грузопотоки в объёме 25-30% с маршрутов Центр – Н.Новгород – Казань – Урал и Центр – Пенза – Тольятти – Самара – Урал на новый маршрут Центр – Саранск – Ульяновск – Димитровград – Урал. Данный маршрут позволит сократить

расстояние на 90 км, как следствие – доля межобластных и транзитных перевозок, проходящих по территории Ульяновской области, возрастёт с 10 до 30%.

б) капитальный ремонт и реконструкция автодороги Ульяновск – Димитровград – Самара протяжённостью 95,5 км. В настоящее время в г. Димитровграде формируется ядерно-инновационный центр, одним из направлений которого будет центр медицинской радиологии для оказания современной высокотехнологичной помощи более 40 тыс. больным онкологическими заболеваниями ежегодно. Кроме того, на территории портовой особой экономической зоны, которая разместится на базе крупного международного аэропорта «Ульяновск-Восточный», планируется развитие таких видов деятельности, как ремонт, техническое обслуживание, модернизация воздушных судов, производство авиатехники и авиакomплекующих, а также аэропортовые и транспортно-логистические услуги.

Эффективное функционирование данных проектов невозможно без хорошо развитой, качественной транспортной инфраструктуры, призванной объединить производственные площадки в Ульяновской области с потенциальными потребителями в ближайших регионах. В настоящее время сдерживающим фактором развития вышеуказанных стратегических проектов является неудовлетворительное состояние автомобильной дороги «Ульяновск – Димитровград – Самара». После открытия движения автотранспорта по новому мостовому переходу через реку Волгу в г. Ульяновске в 2009 г., а также с учётом роста автомобилизации, интенсивность движения по данной автодороге возросла до 15 тыс. автомобилей в сутки, что привело к существенному росту нагрузок и разрушению автомобильной дороги «Ульяновск – Димитровград – Самара». Для приведения несущей способности данной автодороги в соответствие с современными требованиями необходимо провести её реконструкцию под I- II техническую категорию. Для этого в 2012-2013 гг. будут проведены работы по капитальному ремонту участка I категории протяжённостью 8,2 км в Чердаклинском районе.

В 2012 г. разработана проектная документация на реконструкцию участка автомобильной дороги «Ульяновск – Димитровград – Самара» в районе от р.п. Мирный до поворота на р.п. Старая Майна со строительством развязки типа «Клеверный лист». Начало производства работ запланировано на 2014 год. «Строительство автодороги Саранск – Сурское – Ульяновск на участке обхода г. Ульяновска» протяжённостью 26,02 км [6]. Эффект от реализации: автодорога соединит между собой основные федеральные автомобильные дороги на территории области; позволит вывести большегрузный транзитный автотранспорт за пределы города Ульяновска.

Выводы: г. Ульяновск имеет все предпосылки для того, чтобы превратиться в крупный транспортно-логистический узел в ПФО. Это позволит сократить цепи поставок, оптимизировать товарные потоки, повысить маневренность поставок, а значит, решить проблему доставки грузов от поставщика к потребителю в кратчайшие сроки и с наименьшими финансовыми затратами.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Концепция кластерной политики Правительства Ульяновской области. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://ulcluster.ru>
2. Корпорация развития Ульяновской области. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.ulregion.com>
3. Миннибаев, Т.М. Сущность транспортно-логистических кластеров и их роль в экономике. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://kirgteu.com>
4. Предпосылки формирования территориально-отраслевых кластеров в экономике Ульяновской области. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.ulgov.ru>
5. Стратегия социально-экономического развития Ульяновской области на период до 2020 года. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.i-regions.org>
6. Стратегия социально-экономического развития Ульяновской области на период до 2015 года. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.i-regions.org>

PROSPECTS FOR THE FORMATION OF LARGE TRANSPORT AND LOGISTICS CENTER IN ULYANOVSK OBLAST

© 2014 I.G. Nuretdinov, Yu.V. Nuretdinova, N.N. Arlashkina

Ulyanovsk State Technical University

In article the basic prerequisites for establishment in the territory of Ulyanovsk oblast the transport and logistics center.

Key words: *transport and logistics cluster, logistics center, goods turnover*

Ildar Nuretdinov, Candidate of Economy, Associate Professor at the Department of Economy, Management and Informatics. E-mail: nur.il.gab@yandex.ru; Yuliya Nuretdinova, Candidate of Economy, Associate Professor at the Department of Economy, Management and Informatics; Nina Arlashkina, Associate Professor at the Department of Economy, Management and Informatics. E-mail: arlashkina@rambler.ru