

развитие экономических и правовых отношений. Образование и образовательная деятельность». Материалы международной научно-практической конференции.- Димитровград – Ульяновск: УлГТУ, 2008.- С. 145 – 149.

THE ANALYSIS OF DEPRECIATION CHARGES ON THE EXAMPLE OF «VYAZOVO-GAYSKY» OF THE STAROKULATKINSRY REGION OF THE ULYANOVSK REGION

Boltunova I.I., Asmus T.Y.

Keywords: *depreciation, fixed assets, physical and obsolescence, capital productivity, capital intensity.*

In this article the analysis of a state and movement of fixed assets is carried out to APC “Vyazovo–Gaysky”, and also the analysis of use of depreciation charges.

УДК 164.01

ПЕРСПЕКТИВЫ ФОРМИРОВАНИЯ КРУПНОГО ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА НА ТЕРРИТОРИИ УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ

*Болтунова И.И., студентка 4 курса экономического факультета
Научный руководитель – Нуретдинов И.Г., к.э.н., доцент
ФГБОУ ВПО «Ульяновская ГСХА им. П.А. Столыпина»*

Ключевые слова: *транспортно-логистический кластер, логистический центр, грузооборот, предпосылки формирования.*

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

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 [5].

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 [4]. 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 года [5]. В рамках данной стратегии особое место принадлежит формированию на территории Ульяновской области транспортно-логистического кластера, одним из элементов которого является создание логистического центра.

Под логистическим центром понимают специализированное предприятие, главные функции которого выражаются в обработке и хранении грузов, их таможенном оформлении, оказании сопутствующих информационных услуг [3].

Транспортно-логистические центры 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 транспортно-логистического кластера. 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 транспортно-логистического кластера, 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 года двух мостов через реку 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 [5].

Особенность транспортно-логистического центра в том, что представляет собой многофункциональный объект, что позволяет 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 [3].

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 транспортно-логистического центра 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-мор» [3].

Предполагается, что основной объем грузовых перевозок автомобильным транспортом в рамках Ульяновской области будет осуществляться по автодорогам М-5 «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;
- Пензенской области, республики Мордовии, Нижегородской области, республики Татарстан, Самарской области, Саратовской и Волгоградской области и других регионов Приволжского ФО;
- 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 [2].

В заключение следует отметить, что город 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.

Библиографический список:

1. Концепция кластерной политики Правительства Ульяновской области. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.ulcluster.ru
2. Корпорация развития Ульяновской области. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.ulregion.com
3. Стратегия социально-экономического развития Ульяновской области на период до 2020 года. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.i-regions.org
4. Коржова, А.С. Использование логистики в розничной торговле / А.С. Коржова, А.Е. Аношина // «Инновационный маркетинг и менеджмент: теория и практика». Материалы IV Всероссийской научно-практической конференции. – Саратов: ООО «Буква», 2014. – С. 82 – 83.
5. Дозорова, Т.А. Развитие регионального АПК: вопросы теории и практики / Т.А. Дозорова. – М.: ООП ФГУП «ВО Минсельхоза России», 2004. – 376 с.
6. Мустякимова, Э.Р. Логистическая система / Э.Р. Мустякимова, А.Е. Аношина // «Инновационный маркетинг и менеджмент: теория и практика». Материалы IV Всероссийской научно-практической конференции. – Саратов: ООО «Буква», 2014. – С. 88 – 90.
7. Погодина, Е.А. Обоснование стратегических перспектив развития сельскохозяйственных предприятий / Е.А. Погодина, Е.А. Тарасова // Материалы Всероссийской научно-производственной конференции «Инновационные технологии в аграрном образовании, науке и АПК России». – Ульяновск: УГСХА, 2003. – С. 38 – 41.
8. Ягфаров, О.М. Интрапренерство – как форма внутрипроизводственных экономических отношений / О.М. Ягфаров // Экономика и предпринимательство. – 2013. – №12 – 2. – С. 625 – 628.

PROSPECTS OF FORMATION OF THE LARGE TRANSPORT AND LOGISTIC CENTER IN THE TERRITORY OF THE ULYANOVSK REGION

Boltunova I.I., Nuretdinov I.G.

Keywords: *transport and logistic cluster, logistic center, goods turnover, formation prerequisites.*

In this article the main prerequisites for creation in the territory of the Ulyanovsk region of the transport and logistic center are considered.