

Разработка мастер-плана по созданию опорной сети ТЛЦ
на территории Самарской области

С.В. Мансурова

Приволжский государственный университет путей сообщения, Самара, Россия

Обоснование. Одной из целей стратегии развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года является обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны [1]. Формирование опорной сети терминально-логистических центров (ТЛЦ) на региональном уровне позволит осуществлять высококачественные перевозки грузов.

Цель — разработка мастер-плана по созданию опорной сети ТЛЦ на территории Самарской области.

Методы. На основе статистических данных был произведен анализ объема промышленного производства Самарской области [2], где была выявлена основная номенклатура грузов, производящихся в регионе. Были рассмотрены объемы погрузки данных грузов железнодорожным транспортом за последние три года. Составлен транспортно-экономический баланс для определения соотношения производства, потребления и потребности в транспортной работе [3]. Проанализирована концентрация промышленных предприятий и их связь с транспортно-логистической инфраструктурой [4].

Результаты. Выявлена основная номенклатура грузов, производящихся в регионе: нефть и нефтепродукты, удобрения, химикаты, зерно, промсырье, лом черных металлов. Фрагмент таблицы, описывающей данные производства и погрузки железнодорожным транспортом основных номенклатур грузов в Самарской области, представлен в табл. 1.

Таблица 1. Производство и погрузка железнодорожным транспортом основных номенклатур грузов в Самарской области за 2022–2024 год [2, 5]

Наименование основных грузов	Произведено в регионе, млн тонн			Погрузка железнодорожным транспортом, млн тонн		
	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Удобрения	5,10	7,55	7,25	2,95	2,98	3,13

Оценка транспортно-экономического баланса осуществляется из соотношения суммы производства и импорта, которое должно сходиться с суммой потребления и экспорта. Транспортно-экономический баланс показал минимальное положительное расхождение по большинству грузов (кроме нефти и зерна), что может указывать на задержку товаров в регионе из-за формирования запасов или неэффективной транспортной логистики. В целом регион демонстрирует стабильную экспортную направленность, которая, вероятно, сохранится и в будущем. Фрагмент таблицы, где был составлен транспортно-экономический баланс, представлен в табл. 2.

Таблица 2. Транспортно-экономический баланс [2]

Наименование груза	Год	Производство, млн тонн	Импорт, млн тонн	Потребление, млн тонн	Экспорт, млн тонн	Баланс, млн тонн
Удобрения	2022	5,1	0,03	0,89	4,21	+0,03
	2023	7,55	0,09	1,32	6,23	+0,09
	2024	7,25	0,09	1,27	5,98	+0,09

Основные промышленные зоны расположены в Тольятти, Самаре и Новокуйбышевске. Транспортно-логистическую инфраструктуру этих зон обслуживают станции Химзаводская, Жигулевское море, Безымянка и Новокуйбышевская, специализирующиеся на следующих грузах:

- Химзаводская: минеральные удобрения, химикаты;
- Жигулевское море: зерно, нефтепродукты, промсырье;
- Безымянка: промсырье, лом черных металлов;
- Новокуйбышевская: нефть, нефтепродукты.

В рамках создания опорной сети ТЛЦ на данных станциях требуется модернизировать транспортно-логистическую инфраструктуру.

Выводы. Создание опорной сети ТЛЦ в Самарской области, включая функциональное разграничение станций и закрепление за ними отдельных групп грузов, повысит эффективность транспортной инфраструктуры за счет оптимизации грузопотоков и снижения перегрузки логистических узлов. Это улучшит управляемость, ускорит обработку грузов и позволит целенаправленно модернизировать инфраструктуру под конкретные нужды. В результате укрепится экспортный потенциал региона и его роль как ключевого логистического хаба Поволжья.

Ключевые слова: номенклатура грузов; Самарская область; терминально-логистические центры; ТЛЦ; транспортная инфраструктура; транспортно-экономический баланс.

Список литературы

1. mintrans.gov.ru [Электронный ресурс]. Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года // Министерство транспорта Российской Федерации. Режим доступа: <https://mintrans.gov.ru/documents/1/1010> Дата обращения: 22.02.2025.
2. rosstat.gov.ru [Электронный ресурс]. Региональная статистика // Федеральная служба государственной статистики. Режим доступа: https://rosstat.gov.ru/regional_statistics Дата обращения: 01.03.2025.
3. Евсеев О.В., Мурашов В.В., Забоев А.И., и др. Транспортно-экономический баланс и его роль в координации транспортного планирования в условиях цифровой трансформации // Современные информационные технологии и ИТ-образование. 2018. Т. 14, № 3. С. 717–726. doi: 10.25559/SITITO.14.201803.717-726 EDN: YYNHQH
4. Москвичев О.В. Методология организации функционирования контейнерно-транспортной системы на основе клиентоориентированности: специальность. Транспортные и транспортно-технологические системы страны, ее регионов и городов, организация производства на транспорте: дис. ... д-ра тех. наук. Москва, 2019. 415 с. EDN: CTFLBE
5. rlw.gov.ru [Электронный ресурс]. Паспорта регионов // Федеральное агентство железнодорожного транспорта. Режим доступа: https://rlw.gov.ru/regional_passports?code=ru-sam Дата обращения: 01.03.2025.

Сведения об авторе:

Светлана Владимировна Мансурова — студентка, группа ЭЖД-13, институт управления и экономики; Приволжский государственный университет путей сообщения, Самара, Россия. E-mail: mansurova-lana@bk.ru

Сведения о научном руководителе:

Олег Валерьевич Москвичев — доктор технических наук, доцент кафедры «Управление эксплуатационной работой»; Приволжский государственный университет путей сообщения, Самара, Россия. E-mail: moskvichev063@yandex.ru