

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«ЮЖНО-УРАЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ)»
Институт «Политехнический»
Кафедра « Автомобильный транспорт»

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Заведующий кафедрой
«Автомобильный транспорт»,
_____ Ю. В. Рождественский
« » _____ 2019 г.

Обоснование создания контейнерного логистического центра
в городе Челябинске

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
ЮУрГУ– 23.03.01.2019.192.ПЗ ВКР

Консультанты

Экономическая часть

_____ С. В. Алюков
« » _____ 2019 г.

Руководитель проекта

_____ Н. К. Горяев
« » _____ 2019 г.

БЖД

_____ Ю. И. Аверьянов
« » _____ 2019 г.

Автор работы

студент группы ПЗ – 512

_____ Е. В. Демидов
« » _____ 2019 г.

Нормоконтролер

_____ П. Н. Баранов
« » _____ 2019 г.

Челябинск 2019

АННОТАЦИЯ

Е.В.Демидов Создание международного логистического центра в Челябинской области – Челябинск: ЮУрГУ, ПЗ-512, 2019, 84 с., 8рис., 5табл. Библиография литературы – 45 наименований.

Тема выпускной квалификационной работы – создания международного логистического центра в Челябинской области

Цель работы заключается в создании ТЛЦ для формирования транспортно – логистической сети Челябинска. Проведя анализ комплексов зарубежных стран. Рассмотрели влияние внутренних и внешних факторов. Реализация плана будет способствовать повышению конкурентоспособности региона, инвестиционной привлекательности и усилению активности в сфере внешнеэкономической деятельности.

Исследования заключается в проведении анализа современного состояния транспортной системы Челябинского региона и выполнением проекта, который направлен на поэтапное объединение транспортного комплекса в формирующуюся транспортную сеть РФ, а в дальнейшем в глобальную логистическую систему.

В работе рассмотрен отечественный и международный опыт формирования транспортно – логистических центров, проведен анализ и разбор факторов, определены цели, представлены характеристики, и место расположения ТЛЦ, а также проанализированы потенциальные силы, способствующие либо препятствующие реализации проекта.

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ			
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дат	Создание международного ТЛЦ в Челябинской области	Лит.	Лист	Листов
Разраб.		Демидов Е. В.					5	84
Провер.		Горяев Н. К.						
Н. Контр.		Баранов П.Н.						
Утверд.		Рождественский Ю.						
						ЮУрГУ Кафедра АТ		
						5		

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	7
РАЗДЕЛ 1 АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНО - ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ	11
1.1 Опыт создания международных транспортных систем	11
1.2 Опыт создания логистических центров на территории РФ	22
1.3 Анализ возможности применения международного опыта для организации транспортно – логистического центра в Челябинской области	27
1.4 Анализ внешних факторов	33
1.5 Анализ внутренних факторов	42
РАЗДЕЛ 2 ИССЛЕДОВАНИЕ И ОБОСНОВАНИЕ ХАРАКТЕРИСТИК И ФУНКЦИЙ КОТОРЫМИ ДОЛЖЕН ОБЛАДАТЬ ТЛЦ В ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ.....	46
2.1 Параметры исследования.....	46
2.2 Описание характеристик ТЛЦ.....	47
2.3 Основные принципы работы ТЛЦ.....	53
РАЗДЕЛ 3 ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА ОЖИДАЕМОЙ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ РАБОТЫ ПО СОЗДАНИЮ ТЛЦ В ЧЕЛЯБИНСКОЙ - ОБЛАСТИ	59
3.1 Оценка ожидаемой результативности транспортно – логистического центра в Челябинской области	59
3.2 Экономическая оценка эффективности логистических схем доставки	62
ГЛАВА 4 ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ К ТРАНСПОРТНО – ЛОГИСТИЧЕСКИМ ЦЕНТРАМ.....	67
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	78
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	80

Ошибка! Закладка не определена.

									Лист
									6
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	23.03.01.2019.192.00 ПЗ				

ВВЕДЕНИЕ

Активное развитие централизованных процессов, получившие мощный стимул во второй половине 20 века, является одной из наиболее заметных и значимых стремлений современного этапа развития мировой экономики. Интеграционные процессы, возникли в Западной Европе, где они достигли наиболее развитой формы. На сегодняшний день свою активную деятельность осуществляют ряд межправительственных форумов: таких как АТЭС, АСЕАН, МЕРКОСУР, ЛАИ, ЛАСТ, НАФТА, ЕС, ЭКОВАС. Одной из целей данных объединений является решение проблем, связанных с организацией предпринимательской деятельности между странами – участницами. В этой связи в современных условиях находит все более широкое использование принципа логистики. Она рассматривается как рациональный подход к управлению, способствующий снижению издержек производства. С ее помощью облегчается контроль над финансовыми и людскими ресурсами. Начиная с 80-х годов XX века, концепция логистики получает внешнеэкономический характер благодаря транснациональным корпорациям. В результате третьей научно – технической революции, сделавшей доступным компьютерную технику, стало возможным развитие каналов коммуникаций, а также создания глобальной компьютерной сети. Основным «оружием» взаимодействия между государствами на сегодняшний день являются экономические инструменты. Возникает необходимость в создании специализированных центров, которые смогли бы обеспечить рациональный товарооборот между компаниями из разных стран. Ключевым звеном в данной ситуации является центр международной логистики - специализированное предприятие, основными функциями которого являются обработка и хранение грузов, таможенное оформление, информационные услуги. Сеть терминалов логистики в России только начинает создаваться, что является сдерживающим фактором для экспорта и импорта грузов. У государства, по оценкам экспертов, на настоящий момент отсутствует четкая программа развития терминально – логистических комплексов. Каждому региону приходится решать

									Лист
									7
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	23.03.01.2019.192.00 ПЗ				

данный вопрос самостоятельно. Таким образом, создание международного центра логистики в Челябинской области является актуальным, так как южно-уральский регион является крупным промышленным центром, который нуждается в рационально организованном процессе перевоза грузов.

В тоже время в Челябинской области остается не решенным следующие главные проблемы:

- неэффективность действующей транспортной системы;
- нерациональное использование действующих складских предприятий и территорий;
- неэффективность действий при смене вида транспорта.

Цель работы – анализ условий создания международного центра логистики в Челябинской области для повышения эффективности экономики региона.

Объект исследования – логистическая сеть Челябинской области. Предмет исследования – экономические отношения, возникающие между компаниями, ведущими свою деятельность на территории Южного Урала.

Для достижения поставленной цели решаются следующие задачи:

- изучить и обосновать методы оценки возможностей Челябинской области при создании международного логистического центра;
- проанализировать международный опыт по разработке крупных центров логистики;
- разработать стратегический план создания международного логистического центра в Челябинской области.
- обосновать планы и результаты реализации проекта создания международного центра логистики в Челябинской области.

Для того чтобы решить данные задачи необходимо использовать определенную методику. В ходе выполнения работы использовались следующие методы:

- общенаучные методы исследования (исторический анализ, метод индукции, метод абстрактной логики);

					<i>23.03.01.2019.192.00 ПЗ</i>	Лист
						8
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

- научные методы исследования, характерные для международных отношений: метод сравнительного анализа, графический метод, лингвистический метод, методы статистического анализа:

- методики планирования и структурирования проекта;

- инструментарий, используемый в управленческих науках: анализ факторов внешней и внутренней среды, матрица SWOT-анализа.

К основным источникам исследования относятся: учебное пособие

Исследование содержит информацию из зарубежных источников, таких как «Совместное исследование о развитии Евро – Азиатских транспортных связей» разработанное благодаря Европейской Экономической Комиссии и Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана. Данные Росстата. В работе использованы законодательные и нормативные источники; соглашения и конвенции международных организаций, регламентирующие функционирование и взаимодействие транспортных систем государств-участников. Статьи в независимых периодических изданиях и специальная литература; новостные ленты информационных агентств и материалы официальных интернет-сайтов.

Научное предложение заключается в том, что формирование жизнеспособной транспортной системы должно основываться на множестве универсальных локальных центров, которые станут фундаментом для единой транспортной системы в масштабах, как государства, так и глобального рынка транспортных сетей

Новизна данной работы заключается в разработке стратегии по пошаговому преодолению сдерживающих сил, которые способны повлиять на строительство ТЛЦ в Челябинской области. Практическая значимость работы заключается в использовании стратегии в качестве пошаговой схемы развития транспортной сети Челябинской области.

По своей структуре работа состоит из введения, четырех разделов, заключения, списка использованных источников и литературы.

									Лист
									9
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	23.03.01.2019.192.00 ПЗ				

Первый раздел – проводится изучение современных транспортных систем Европы, Китая, РФ. Анализируются их опыт и определяются их сильные и слабые стороны, которые можно реализовать в Челябинской области. При этом приводятся экономические и географические характеристики региона, обосновывая необходимость создания транспортно – логистического центра. Второй раздел – рассматривает, характеристики и функции, которыми должен обладать ТЛЦ.

Третий раздел – экономическая эффективность от создания комплекса. Данный комплекс нуждается в материальных вложениях, которые окупятся в скором времени. Челябинск, благодаря этому комплексу, встанет на инновационный путь развития. Оптимизация транспортной системы решит внутренние проблемы и поднимет международный престиж Челябинской области

Четвертый раздел – БЖД. Уделено внимание охране окружающей среды, безопасное сотрудничество разных видов транспорта, охране труда, современные коммуникации

В заключении подводятся итоги и излагаются основные результаты работы.

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		10

РАЗДЕЛ 1 АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНО ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ

1.1 Опыт создания международных транспортных систем

При создании международного центра логистики необходимо учитывать множество факторов: политических, экономических, географических, социальных. Для поиска оптимального пути следует изучить успешный опыт и методы организации подобных комплексов в других странах.

Сейчас в мире существует несколько концепций построения транспортно логистических систем,[25]:

1) Немецкая концепция основывается на принципе пространственной функциональной рационализации городских агломераций и необходимости увеличения интермодальности транспорта.

2) Французская и английская концепции обусловлены желанием упростить трансфер технологий в центрах логистики.

3) Итальянская концепция базируется на стратегии повышения конкурентоспособности итальянских морских портов и продвижения транзита через эти порты, с развитием экспорта и повышением роли интермодального морского транспорта при перемещении грузов.

Очевидно, что будет недостаточно выбрать одну из концепций, так как каждое из направлений базируется на своих преимущественных чертах. При этом важно учитывать экономико-географическое положение Челябинской области, наличие крупных транспортных магистралей, а также уровень экономического развития.

Наряду с указанными концепциями построения логистических систем разработаны 3 основные модели формирования логистического центра,[25]:

1) эволюционная;

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ			
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дат</i>				
<i>Разраб.</i>	Демидов Е. В.				АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНО – ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ	<i>Лит.</i>	<i>Лист</i>	<i>Листов</i>
<i>Провер.</i>	Горяев Н. К.						11	84
<i>Н. Контр.</i>	Баранов П.Н.							11
<i>Утверд.</i>	Рожественский Ю.							
						ЮУрГУ Кафедра АТ		

- 2) эмбриональная;
- 3) виртуальная.

Эволюционная модель – это результат многолетней политики экономического развития определенной городской территории, где созданы условия для инвестирования в промышленную и торговую сферы. Следствием насыщенности территории различными видами экономической деятельности является повышение спроса на логистические услуги и появление логистических операторов, которые, в свою очередь, начинают предоставлять эти услуги. Таким образом, появление центра логистики становится естественным следствием проводимой политики, в течение которого достигается определенный потенциал спроса на логистические услуги. Рисунок 1.

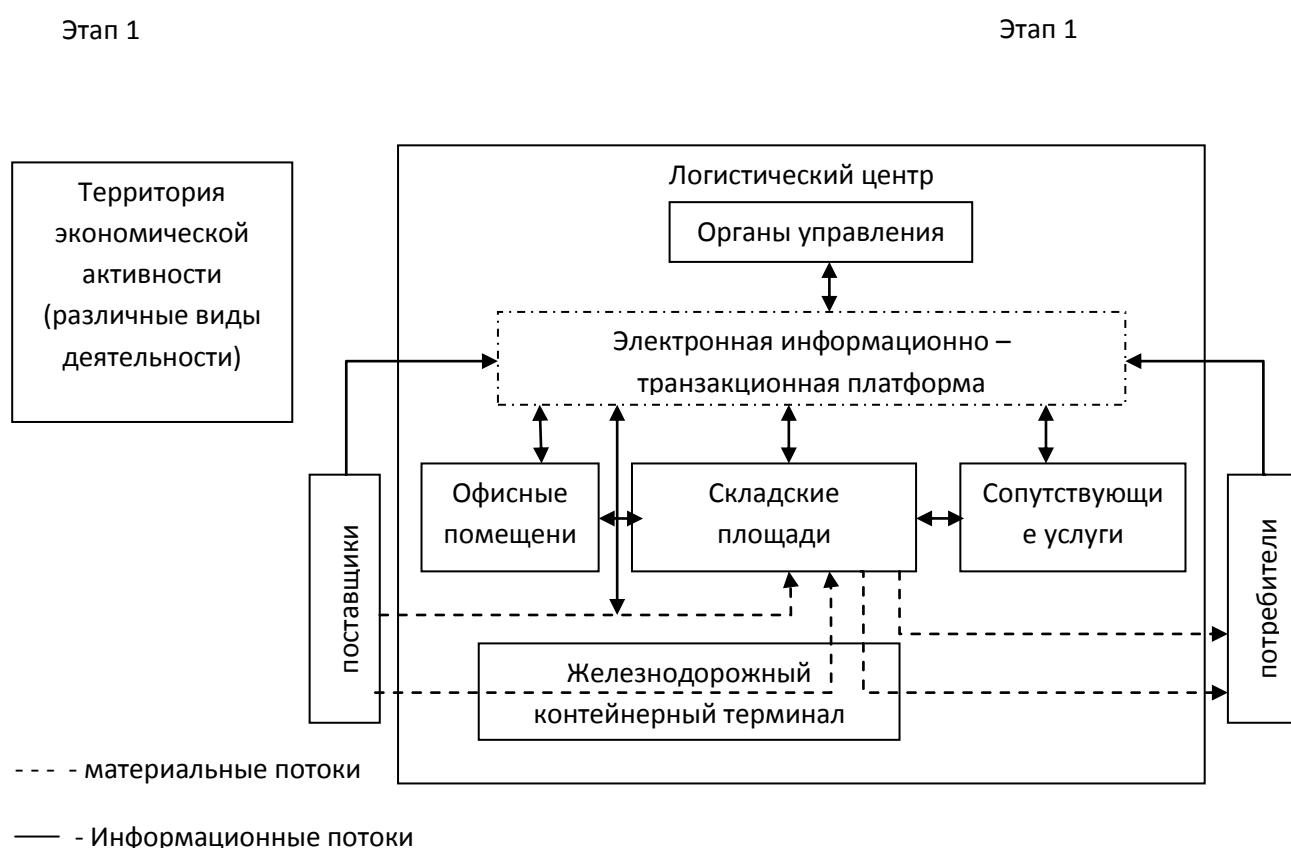


Рисунок 1 – Эволюционная модель формирования логистического центра

Эмбриональная модель формирования логистического центра – это модель активизации экономической деятельности определенной территории посредством создания условий, льгот и удобств, для потенциальных инвесторов,

стимулирующих ведение деятельности именно в данной местности. Основными факторами, влияющими на привлекательность центра для последующих инвесторов, является инфраструктура в виде железнодорожного контейнерного терминала, складских площадей, хорошее сообщение с автомобильной и железной дорогой.

Виртуальная модель – объединяет отдельные объекты и логистическую инфраструктуру при помощи информационных связей в виде электронного рынка логистических услуг, которая появилась как попытка интеграции в интернете поставщика и потребителя с помощью информационно – транзакционной платформы.

После изучения данных моделей формирования логистических центров можно говорить, что при создании подобного центра в Челябинской области целесообразно использовать эмбриональную модель вместе с использованием новейших разработок IT- услуг, при этом стимулировать посредством предоставления льгот для потенциальных инвесторов.

Для получения наглядного представления необходимо исследовать опыт создания транспортно – логистических центров в Евросоюзе, Германии и Китае.

Европейская система получила свое целенаправленное развитие с начала 80 – х годов, что было вызвано высоким ростом грузовых перевозок на фоне углубления внутренней интеграции и усиления процессов глобализации мировых рынков товаров. По данным Секретариата Европейской конференции министров транспорта, с 70 – х годов 20 века до начала 21 века в более чем сорока двух странах этой организации грузооборот на автотранспорте увеличился с 513 млрд. т-км до 1848 млрд. т-км, это более чем в три с половиной раза[49].

Растущая конкуренция между компаниями вынудила их приступить к поиску дополнительных возможностей, для того чтобы снизить долю транспортных расходов в конечной стоимости товаров. Это привело к модернизации в сфере транспортной инфраструктуры, переоснащению технической базы, повышения качества сервиса, что в итоге позволило снизить транспортные издержки в

									Лист
									13
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	23.03.01.2019.192.00 ПЗ				

конечной цене товара до 10-12%, а общие затраты товаропроизводителей на транспортно – логистические услуги на 10-30%, [45].

Опыт стран Западной Европы демонстрирует важную роль таких транзитных центров логистики в формировании бюджета. В Нидерландах прибыль от деятельности транспортно – логистических комплексов составляет 40% доходов транспортного сектора, во Франции – 31%, в Германии – 25%. В Центральной и Восточной Европе подобная политика приносит до 30% поступлений в бюджеты. При этом общий оборот логистических услуг в Европе оценивается в 600 млрд. евро и 30% всех функций приходится на долю логистических операторов Таблица 1 [46].

Таблица 1 Функции, передаваемые в Outsourcing транспортным компаниям

Функции	Объем
Складирование	73,7%
Внешняя транспортировка	68,4%
Оформление грузов/платежей	61,4%
Внутренняя транспортировка	56,1%
Консолидация грузов/дистрибуции	40,4%
Прямая транспортировка	38,6%

Развитие транспортных компаний в западноевропейских странах стало формированием общеевропейской системы грузопотоков, которая подразумевала наличие нескольких основных европейских центров логистики, а также взаимодействующих с ними региональных центров. Это помогло рационализировать движение товароматериальных потоков.

Начальным элементом данной стратегии трансъевропейская транспортная сеть (TEN) и утверждённая в июле 1996 года, [33]. Концепция «Совместные главные направления создания Трансъевропейской сети». В Концепции устанавливается принцип объединения разнообразных видов транспорта в мультимодальную транспортную сеть. Ключевым принципом TEN становится

распространение сети в восточном направлении и её интеграция с транспортными сетями других стран.

В 2001 году была сформирована Европейская платформа для транспортных исследований (ЕPTR), основной целью которой являлось укрепить сотрудничество и координацию действий между государствами, заинтересованными в транспортных исследованиях,[48]. В рамках Европейской платформы для транспортных исследований отмечается существенная роль звеньев, управляющих транспортными потоками, деятельность которых направлена на подбор специфических сильных сторон, присущих каждому отдельному виду транспорта, чтобы предложить заказчику наилучшие услуги. В 2003 году Европейская комиссия выработала план действий, состоящий из четырех участков работы:

- безопасность движения;
- логистика грузового транспорта;
- контроль транспортной политики в Европе;
- интеллектуальные транспортные системы.

При этом были определены основные задачи транспортно – логистического комплекса ЕС, [45]:

- 1) Поиск и привлечение частных инвесторов;
- 2) Обеспечение необходимыми высокотехнологичными объектами и формирование качественной высокоуровневой инфраструктурой;
- 3) Организация конкурентных, инновационных систем инженерно технического, коммуникационного и информационного обеспечения;
- 4) Использование первоклассных новейших информационных технологий отслеживания отправок, рационализации загрузки автотранспорта, ведения информационного обмена, учёта и документооборота, соответствующих международным стандартам и нормативам;
- 5) Повышение эффективности процедур таможенного досмотра, оформления и контроля над товарами и транспортными средствами;

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		15

6) Привлечение компаний, обладающих широким опытом оказания транспортно – экспедиторских услуг на международном уровне, специализирующихся на доставке грузов с применением информационных сетевых и терминальных технологий организации перевозочного процесса и контрактной логистики;

7) Организация конкурентоспособной распределительной сети для развивающихся предприятий для оптимизации деятельности крупных розничных сетей, складов оптовой и мелкооптовой продажи товаров импортного производства, ориентированных на развитие торгово-закупочного бизнеса частных предпринимательских структур.

В европейской стратегии были определены стратегические факторы: классификация операторов логистических услуг и классификация складов,[33].

1) 1PL (First Party Logistics) – автономная логистика, все операции выполняет сам грузовладелец;

2) 2PL (Second Party Logistics) – оказание традиционных услуг по транспортировке и управлению складскими помещениями;

3) 3PL (Third Party Logistics) – расширение стандартного перечня услуг нестандартными (складирование, перегрузка, обработка грузов, дополнительные услуги со значительной добавленной стоимостью), использование субподрядчиков;

4) 4PL (Fourth Party Logistics) – интеграция всех компаний, вовлечённых в цепь поставок;

5) 5PL (Fifth Party Logistics) – управление всеми компонентами, составляющими единую цепь поставки грузов, с помощью электронных средств информации.

Таким образом, единство функций, создаваемых транспортно – логистическими центрами, создает определенный скелет, который объединяет процессы, связанные с перевозкой в единую транспортную систему, начиная с отдельной области, охватывая государство, регион (ЕС), интегрируясь в перспективе в глобальный рынок,[33].

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	16см
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		16

Еще одной характерной чертой европейской системы является классификация распределительных центров, а именно складских помещений[33].

Класс склада А – современное одноэтажное складское здание, построенное по новейшим технологиям с использованием высококачественных материалов. Высокие потолки от 10 м, позволяющие установку многоуровневого стеллажного оборудования. Ровный пол с антипылевым покрытием. Регулируемый температурный режим. Тепловые завесы на воротах. Автоматические ворота докового типа с гидравлическим пандусом, регулируемым по высоте. Центральное кондиционирование или принудительная вентиляция. Система охранной сигнализации и видеонаблюдение. Офисные площади при складе. Достаточная территория для отстоя и маневрирования большегрузных автопоездов. Расположение на основных магистралях, обеспечивающее хороший подъезд. Система управления складом, позволяющая генерировать любые виды отчётов о товарах клиента и проводить инвентаризацию остатков, оптимизировать распределение приходящих грузов по складу и регулирование движения транспортных средств. Стопроцентное страхование груза за счёт логистического оператора.

Класс склада В – капитальное одно- или многоэтажное здание. Высота потолков от 4,5 до 8 м. Пол – асфальт или бетон без покрытия. Пожарная сигнализации и гидрантная система пожаротушения. Пандус для разгрузки автотранспорта. Офисные помещения при складе. Телефонные линии междугородней телефонной связи. Охрана территории.

Класс склада С – капитальное производственное помещение или утеплённые ангары. Высота потолков от 3,5 до 18 м. Пол – асфальт или бетонная плитка. Ворота на нулевой отметке (автомашина заходит внутрь).

Класс склада D – Подвальные помещения, не отапливаемые производственные помещения или ангары.

Данная классификация, позволяет логично использовать доступную инфраструктуру с минимальными издержками на транспортные расходы. При

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		17

этом, удовлетворяя базовый минимум потребностей при доставке определенного груза.

Немецкий опыт создания рациональной логистической сети в своей основе имеет системный подход. Объекты, располагаются эффективно в ключевых зонах страны, обеспечивая тем самым рациональное использование транспортных ресурсов. Большая часть из них рассчитана на совместное использование автомобильного и железнодорожного транспорта. У немецкой модели формирования логистических центров существует ряд особенностей.

Во-первых, это весомая финансовая поддержка со стороны государства, охватывающая все уровни власти, начиная от федерального правительства до муниципальных образований. Ее основу составляют федеральные законы, законы земель. Финансирование осуществляется через Немецкие железные дороги (Deutsche Bahn AG), широко применяются выделение дотаций бюджетам федеральных земель, а также целевые дотации и кредитование по конкретным инвестициям.

Во – вторых, источники инвестиционных средств жестко структурированы

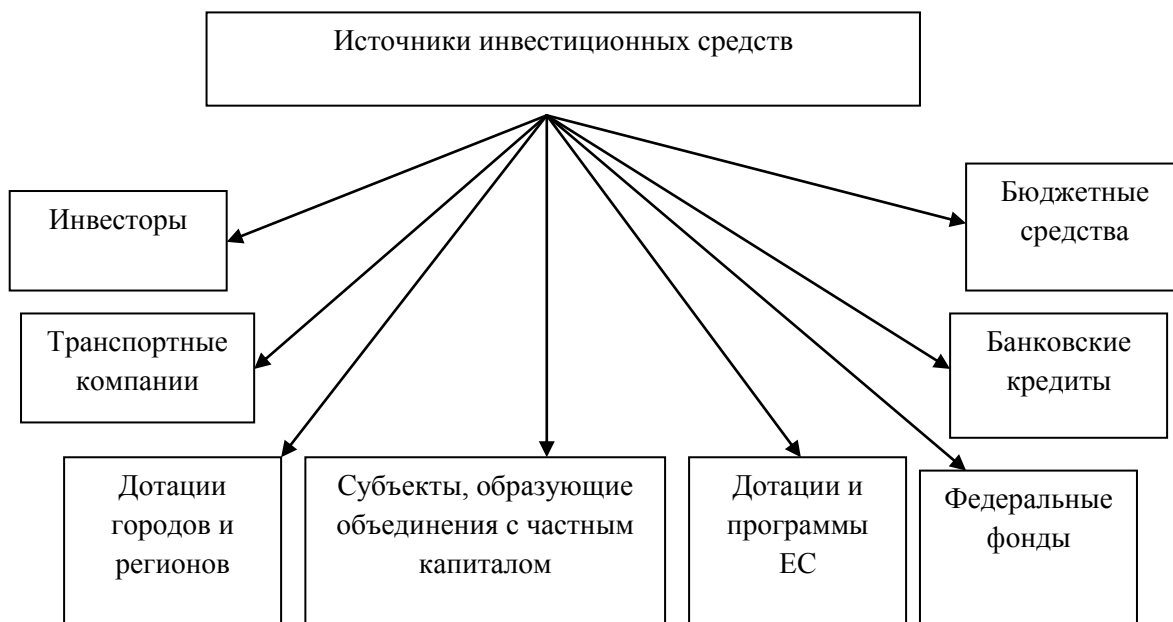


Рисунок 2 –Источники инвестиционных средств для формирования логистических центров в Германии.

В – третьих, четко определены функции фирмы, создающей логистический центр. В них входят разработка программы строительства распределительного центра и документации, привлечение инвесторов и финансовых средств, покупка и освоение земельных участков, контроль над строительством логистического центра.

Организованные при помощи государственной поддержки транспортно – логистические комплексы, находятся под контролем наблюдательных органов, которые формируются из компаний – участников проекта – инвесторов, инвестиционных консорциумов, инновационных компаний, представителями муниципалитетов, союзов и ассоциаций,[53]. На этапе внедрения проекта сначала определяются зоны наиболее выгодного размещения транспортно – логистических центров Федеральным Министерством Транспорта, которое опирается на анализ грузопотоков и исследования о размещении производственных сил. Затем полученные результаты передаются правительствам земель в качестве рекомендаций. Правительство земли начинает вести переговоры с руководством определенного муниципалитета. В свою очередь, администрация города, согласившегося осуществить проект, получают частичную субсидию. При этом они должны решить вопрос с выделением земли под строительство терминального комплекса, а также вопрос предоставления льгот для предпринимателей, участвующих в проекте.

Немецкая модель в первую очередь предполагает участие государственного сектора, как в фазе планирования, так и реализации проектов развития логистических центров.

Примером успешного формирования логистических центров является КНР. При вступлении в ВТО китайские власти понимали, что в условиях вступления страны в ВТО льготы беспошлинных зон утратят свои преимущества, тем самым вызвав отток иностранных компаний. Поэтому в 2003 году на Всекитайском форуме по управлению и развитию китайских беспошлинных зон было предложено провести ряд преобразований. Данные зоны были реорганизованы в

						23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата			19

зоны свободной торговли, где основным видом деятельности стало оказание логистических и финансовых услуг,[51].

В КНР для подобных зон существует 10 принципиальных норм:

1) На территории КНР иностранным компаниям разрешается осуществлять деятельность по перевозке, хранению грузов, погрузочно-разгрузочным работам, упаковке, информационному сопровождению, а также услуги по оформлению внешнеторговых договоров по ввозу и вывозу грузов.

2) Фирмы, оказывающие логистические услуги, со статусом 3 PL, созданные с участием иностранных инвестиций, могут быть основаны в виде кооперационного предприятия.

3) Ведение успешной торговой деятельности на международном уровне является обязательным условием для участников – инвесторов совместного предприятия. Подобное требование касается участников – инвесторов совместного предприятия, которое будет специализироваться на услугах 3PL.

4) Требования для компании с участием иностранных инвестиций:

- уставный капитал должен быть не менее 5 млн. долларов США;
- доля иностранного инвестора не должна превышать 50% компании;
- компания должно быть зарегистрировано для ведения хозяйственной деятельности;
- фирмы должны иметь соответствующий уровень технического обеспечения для осуществления своей деятельности.

В результате компания имеет право выполнять следующие функции:

- проведение экспортно-импортных операций, их самостоятельная реализация, а также ведение деятельности в качестве агента экспортной обработки в рамках осуществления внешнеторговых перевозок грузов морским, воздушным, сухопутным транспортом;

- осуществление 3PL – услуг (перевозка грузов, складское хранение, погрузочно – разгрузочные работы, упаковка, консолидация-комплектация, информационное сопровождение; агентские операции по внутренним грузовым

перевозкам; управление логистическими операциями через информационно-вычислительные сетевые системы).

5) Компания, с долей иностранных инвестиций, планирующая вести деятельность по перевозке обычных грузов, а также создавать и использовать информационно-вычислительные сетевые системы по управлению перевозками, должна получить разрешение соответствующих компетентных органов КНР согласно действующему законодательству.

6) ТЛЦ с иностранными инвестициями обязана представить в правительственные структуры КНР следующие документы: заявление; технико-экономическое обоснование; документы, подтверждающие или поясняющие статус каждого из участников; юридические документы, справки на каждого из участников; договор, устав; список и автобиографии членов правления или совместного управленческого органа, а также главных управляющих лиц; уведомление органов по административному управлению торговлей и промышленностью о разрешении на присвоение создаваемому предприятию выбранного наименования; документ, подтверждающий место осуществления предприятием хозяйственной деятельности.

7) Государственные органы после получения от учредителей предприятия заявительных материалов, в течение 10 дней должны вынести своё предварительное решение и направить его в орган Госсовета КНР. Этот орган в течение тридцати рабочих дней должен вынести письменное заключение, разрешающее или запрещающее создание предприятия. При положительном заключении выдаётся разрешение о создании предприятия с иностранными инвестициями.

8) Расширение видов оказываемых логистических услуг компанией с иностранными инвестициями возможно в соответствии с действующим порядком.

9) Срок деятельности создаваемого предприятия не может превышать 20 лет, однако на основании разрешения ведомственных органов он может быть продлён.

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
						21
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		21

10) Фирма с иностранными инвестициями в соответствии с правилами действующего законодательства может создавать филиалы на территории КНР, но сфера деятельности филиалов не может быть шире сферы деятельности основного предприятия,[50,52].

И так, КНР формирует свой путь развития логистической системы, в которой значительную роль играют иностранные инвестиции. Что, позволяет китайскому государству рациональнее вписаться в мировую экономическую систему. При этом государство сохраняет контроль над данной сферой ограничивая специальными механизмами влияние иностранных корпораций.

1.2 Опыт создания логистических центров на территории РФ

Для успешного создания логистического центра в Челябинской области необходимо обратить внимание на отечественный опыт образования распределительных центров. Но для начала нужно исследовать российский рынок логистических услуг. После выхода из кризиса 2008-2009 г.г. рынок логистических услуг продолжил развитие, от эффективного снижения издержек стало зависеть дальнейшее существование многих организаций. Те компании, которые сумели с успехом справиться с этой задачей, смогли не только пережить кризис, но порой даже завоевать новые позиции на рынке, в то время как многие конкуренты ослабли или полностью вышли из игры. До 2016 года специалисты оценивали ёмкость рынка логистических услуг в России в сумму порядка 150 млрд. долларов США, при этом транспортные услуги – 126,96 млрд., экспедиторские – 16,26 млрд., складские и дистрибьюторские – 6,78 млрд. долларов США. Ежегодный рост российского экспедиторского рынка составляет 7%, а процессы аутсорсинга 30% в год.[39]

Федеральное правительство уделяет большое значение проектам создания логистической сети. Поэтому Министерство Транспорта РФ все чаще проводит исследования относительно наиболее рационального использования инвестиций в транспортно – логистические проекты, которые могли быть осуществлены в

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
						22
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		22

рамках программы «Развитие экспорта транспортных услуг»,[35]. Совокупность государственных вложений по этим проектам составляет 1000 миллионов рублей. В рамках ежегодного исследования «Рынок логистического аутсорсинга. Итоги 2017-2018 и прогноз до 2022 г.» специалисты агентства M.A.Research провели анализ текущей ситуации и перспектив развития мирового и российского рынка транспортно - логистических услуг. По оценке M.A. Research, совокупный объем российского рынка в 2018 г. составит 55 млрд долларов США. Данные за январь-октябрь 2018 г. показывают замедление динамики коммерческого грузооборота и грузоперевозок (до 3,7% и 1,5%, соответственно), что отразится на годовых показателях работы транспортной отрасли. Снизилась темпы роста перевозок железнодорожным и автомобильным транспортом. Замедление темпов роста грузоперевозок связано с ухудшением экспортной конъюнктуры на мировом рынке (начинает оказывать влияние американо-китайская торговая война) и стагнацией внутреннего спроса в преддверии расширения антироссийских санкций. [Источник: Росстат, МЭР РФ, данные компаний, оценка M.A.Research]. В Россию приходят международные игроки, что, с одной стороны, повышает конкуренцию, а с другой – повышает уровень обслуживания, приносит новые технологии и т.д. При этом на современном этапе своего развития российский рынок все более углубляется в международные транспортные сети. На современном этапе развития, на отечественном рынке появляются мощные международные логистические компании DPWN, UPS, TNT, Panalpina, FM Logistic, Kuhne&Nagel, Gedios, Gefco, Вельц, Шенкер Россия, Fraans Maas,[34]. При этом происходят процессы поглощения крупными иностранными фирмами российских компаний, которые владеют региональными сетями складов, и осуществляющих деятельность по доставке товаров потребителям. При этом есть еще одна характерная тенденция на рынке –повышение потребности в контейнерных перевозках. Контейнерные перевозки превратились в последние годы в отраслевой приоритет. Он закреплён и в ФЦП «Развитие транспортной системы РФ (2010-2020), и в транспортной стратегии на период до 2030 года, и в

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
						24
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

ведомственных документах РЖД, включая концепцию комплексного развития контейнерного бизнеса, утвержденную в начале 2012 – го». Предполагается, что доля контейнерных перевозок в РФ к 2020 году составит 14 миллионов (TEU),[37]. Основной драйвер роста рынка международные перевозки, в первую очередь транзит, который вырос почти на 41%. Так жев г. Челябинск в 2020 году ожидается масштабное событие — проведение саммитов ШОС и БРИКС. Жители Челябинска воодушевлены предстоящим событием, так как запланирована огромная работа по реконструкции города, улучшению инфраструктуры, укреплению международных связей и обеспечению инвестиционной активности. ШОС — Шанхайская организация сотрудничества. Составляет восемь государств (участников):Казахстан, Киргизия, Россия, Таджикистан, Китай, Узбекистан, Пакистан, Индия. Аббревиатура БРИКС состоит из заглавных букв названий стран (на английском языке), входящих в это объединение. Страны, участвующие в нем: Бразилия, Россия, Индия, Китай, ЮАР.

Принципиальным отличием российского рынка транспортной логистики является образование терминальных распределительных центров на основе государственно – частного партнерства.

Для определения возможности применения международного опыта при создании транспортно – логистического центра в Челябинской области целесообразно провести анализ достоинств и недостатков методов и международного опыта организации транспортно – логистических центров
Таблица 2.

Таблица 2 – Анализ достоинств и недостатков методов и международного опыта создания транспортно – логистических центров

Название методов и элементов опыта	Достоинства	Недостатки
1	2	3
Опыт Евросоюза	Создание четкой, структурированной, иерархичной системы ЛЦ. Введение классификации складов для рационализации деятельности.	Зависимость от стран-участниц ЕС, что может повлечь конфликтные ситуации. Бюрократизация системы

		управления.
Опыт Германии	Мощная поддержка со стороны государственного сектора. Рациональное сочетание различных видов транспорта (ж\д, автомобильные узлы, морские порты) Четкое определение функций и роли инвесторов, кредиторов, логистических фирм. Интеграция в европейский и глобальный рынок.	Бюрократизация, как следствие присутствия государства. Развитие коррупции.
Опыт КНР	Использование зарубежного опыта и технологий при создании собственной системы.	Зависимость от зарубежных инвесторов и мировой ситуации рынка.
Немецкая концепция	Использует системы городов и возможностей грузопотока между ними.	Ориентированность на региональный уровень, вместо глобального.
Итальянская концепция	Главный фактор – морские порты, увеличение экспортной и импортной торговли.	Неэффективно для локального рынка.
Французская и английская концепции	Упрощение существующих схем.	Ограничение скорости интеграции в глобальную экономику.
Эволюционная модель	Стабильность. Естественность.	В условиях стремительного экономического развития неэффективна, так как ориентирована на долгосрочную перспективу
Эмбриональная модель	Использование как государственных, так и частных инвестиций. Активная политика по привлечению средств способствует более знергичному развитию системы.	Высокий уровень коррупции, высокая доля участия государства в бизнесе. Высокие экономические риски.
Виртуальная модель	Благодаря коммуникационным инструментам – доступность из любой точки планеты.	Мало практики, так как появилась не давно.

Вывод: Для анализа возможности применения международного опыта и методов формирования международного логистического центра выбираются: эмбриональная модель, поскольку модель, основанная на государственно частном партнерстве, имеет более жизнеспособную перспективу в РФ. Вместе с тем потребуется политическая воля государственных элит. Это приводит к ориентации на опыт Германии. Еще одним важным моментом для успешной реализации проекта является умелое привлечение инвестиций, что подразумевает использование китайской модели. При этом в масштабах РФ важна четкая структурированность и универсальность транспортной системы, что характерно для европейской концепции.

1.3 Анализ возможности применения международного опыта для организации транспортно – логистического центра в Челябинской области

Для проведения анализа возможности применения международного опыта в создания центра логистики в Челябинской области необходимо дать краткую характеристику инфраструктуре и экономике региона.

Уральский Федеральный округ, в который входит Челябинская область, благодаря своему удобному географическому положению считается ключевым связующим элементом транспортной системы РФ, который обеспечивает сообщение западных и восточных частей страны. Он находится на пересечении перспективных международных транспортных маршрутах. При этом обладает мощной и развитой транспортной сетью. 9 000 км – это общая протяженность железных дорог, 11 400 км – внутренних водных путей, а протяженность автодорог общего пользования составляет 40 000 км,[40, 43]. В Уральском Федеральном Округе расположены стратегически значимые железнодорожные магистрали: Транссибирская магистраль, с ответвлением на Казахстан Е-127 и Среднюю Азию. На территории области действуют два международных аэропорта. Один в Челябинске, другой в Магнитогорске. Данные порты могут принимать все типы авиалайнеров. По техническим параметрам и оснащению они входят в число ведущих региональных аэропортов.

										26
										Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	23.03.01.2019.192.00 ПЗ					27

Осуществляются регулярные рейсы в Федеративную Республику Германия, чартерные рейсы в Европу и Азию. При этом в 220 км от Челябинска находится крупный аэропорт «Кольцово» в городе Екатеринбурге. Данный фактор играет важную роль, поскольку тесное сотрудничество позволит не только догнать, но и опередить ближайших конкурентов. Аэропортами Челябинской области в 2018 году отправлено 1467 тонны грузов, перевезено 2 327 000 пассажиров,[36]. Южно-Уральская железная дорога проходит по территории Челябинской области, пересекает территорию Европейского и Азиатского континентов. На текущий момент ЮУЖД (филиал ОАО «Российские железные дороги») входит в число лучших железных дорог России. Эксплуатационная длина ЮУЖД превышает 4,8 тысячи км, развернутая длина - свыше восьми тысяч км. Общая площадь обслуживаемой дорогой территории составляет более 400 000 кв. км. ЮУЖД обслуживает территории 7 субъектов РФ (Челябинскую, Курганскую, Оренбургскую, частично Самарскую, Саратовскую, Свердловскую области, Республику Башкортостан), а также Республику Казахстан. Южно-Уральская магистраль работает в тесной связи с соседними железными дорогами - Куйбышевской, Западно – Сибирской, Свердловской и как один хорошо отлаженный механизм бесперебойно обеспечивает четкий ритм деятельности сети. Соседствует и конструктивно взаимодействует ЮУЖД и с Казахской железной дорогой - «Казахстан Темир Жолы». На Южно-Уральской железной дороге в 2018 году отправлялось 79,6 миллионов тонн грузов. Грузооборот в 2018 году вырос на 3% к предыдущему году и составил 192,8 млрд. тарифных тонно-км.,[38, 43].

Пассажирооборот в 2018 году составил 1980,2 млн. пассажиро - километров. В 2018 году пассажирским транспортом общего пользования Челябинской области перевезено 484,3 млн. человек. Пассажирский автотранспорт общего пользования продолжает занимать ведущее положение в обеспечении транспортного обслуживания населения. Челябинская область граничит с Республикой Казахстан. Автотранспортные потоки пересекают границу России и Казахстана через автомобильные международные пункты

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	27 Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		28

пропуска «Мариинский», «Варна», «Бугристовое» (на приграничной территории области также расположены 2 железнодорожных пункта пропуска - «Троицк» и «Карталы»). Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования по Челябинской области составляет 9,9 тыс. км, в том числе более 95% занимают дороги с твердым покрытием. Удельный вес дорог с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием составляет 74,4%, [38,43].

При этом в области существуют развитые отраслевые комплексы: металлургический, машиностроительный, металлообрабатывающий, топливно-энергетический, строительный. В области реализуются Основные направления деятельности Правительства Челябинской области по эффективной реализации Стратегии социально-экономического развития Челябинской области до 2020 года действуют 74 межрегиональных соглашения о торгово-экономическом, научно-техническом, социальном и культурном сотрудничестве. На январь 2019 г. по сравнению к январю 2018 года число организаций всех видов экономической деятельности Челябинской области возросло. Можно наблюдать положительные тенденции социально экономического развития области. Индекс промышленного производства в добыче полезных ископаемых увеличился на 6,9 %, грузооборот автомобильного транспорта на 34,7%, объем платных услуг населению на 3,7 %, оборот розничной торговли на 1,8%, налоговые и неналоговые доходы консолидированного бюджета на 25,4 %. Численность безработных на 01.02.2019 г. снизилась на 13,8 % по сравнению с уровнем на 01.02.2018года. Единственное что снизилось это объем в строительстве на 15,2 %[Данные федеральной службы государственной статистики]. Одним из важнейших видов обрабатывающих производств, для Челябинской области является металлургическое производство. На долю Челябинской области приходится 26,6% стали, 27% проката, 10,1% труб стальных от общероссийских объемов. В металлургическом комплексе производится более 50% объема промышленной продукции. К числу наиболее значимых предприятий металлургического комплекса относятся ОАО «Магнитогорский металлургический комбинат», ОАО «Челябинский

					<i>23.03.01.2019.192.00 ПЗ</i>	²⁸ <i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		29

металлургический комбинат», ОАО «Златоустовский металлургический завод», ОАО «Ашинский металлургический завод», ОАО «Челябинский электрометаллургический комбинат», ОАО «Челябинский трубопрокатный завод». Предприятия ОАО «Челябинский цинковый завод», ОАО «Уфалейникель», ЗАО «Кыштымский медеэлектролитный завод», ЗАО «Карабашмедь» производят цинк, никель, рафинированную медь. Машиностроение является одним из приоритетных производств Челябинской области. Предприятия машиностроительного комплекса производят около 10% промышленной продукции области. К машиностроению относятся: производство машин и оборудования (ООО «Челябинский тракторный завод - УРАЛТРАК», ЗАО «Челябинские строительно-дорожные машины», ОАО «Копейский машиностроительный завод», ОАО «Челябинский механический завод»), производство электрооборудования (ОАО «Теплоприбор», ПГ «Метран», ОАО «Миассэлектроаппарат», ОАО «Челябинский электродный завод»), производство транспортных средств и оборудования (ОАО «Автомобильный завод «Урал», ФГУП «Усть – Катавский вагоностроительный завод», ОАО «Челябинский кузнечно – прессовый завод»). На северо – западе области располагаются уникальные крупнейшие центры атомной промышленности (города Снежинск и Озерск), а на западе – центры ракетостроения и космической техники. Ресурсно-промышленный, инвестиционный и человеческий потенциал области высоко оценены международным сообществом. Результатом такого сотрудничества стала реализация совместных проектов с иностранными компаниями: «Фортум» (Финляндия), «Омиа» (Австрия), «Карбо-Керамикс» (США), «Рексам» (Великобритания), «Хенкель» (Германия), «Роквул-Урал» (Дания), [38].

Согласно этим данным Челябинская область обладает достаточным потенциалом для создания международного логистического центра. А именно существует развитая транспортная сеть, соединяющая АТР и Европу (Транссиб), международный аэропорт в Челябинске и крупный авиа порт в городе Екатеринбурге Свердловской области. Проходит трасса федерального значения – М5. При этом в самой области хорошо развиты отраслевые комплексы:

										29 Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	23.03.01.2019.192.00 ПЗ					30

металлургический, машиностроительный, металлообрабатывающий, топливно-энергетический, строительный. Следовательно, данным предприятиям для дальнейшего развития необходимы модернизированные транспортные сети. Поэтому целесообразно провести SWOT – анализ выбранных компонентов

Таблица 3.

SWOT – анализ является важным элементом исследований, обязательным предварительным этапом при составлении любого уровня стратегических планов. Данные, полученные в результате ситуационного анализа, служат начальными элементами при разработке стратегических целей и задач.

Аббревиатура SWOT означает: Strengths – сильные стороны. Weakness – слабые стороны. Opportunities – возможности. Threats – угрозы.

Таким образом, SWOT анализ – это анализ сильных и слабых сторон стратегии, а также возможностей и угроз со стороны внешней окружающей среды. «S» и «W» относятся к состоянию объекта, а «O» и «T» к внешнему окружению,[9].

По результатам ситуационного анализа можно оценить, обладает ли стратегия внутренними силами и ресурсами, чтобы реализовать имеющиеся возможности и противостоять угрозам, и какие внутренние недостатки требуют скорейшего устранения.

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	30
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		31

Таблица 3 – SWOT – анализ возможности применения комбинаций методов и элементов опыта при создании транспортно – логистического центра в Челябинской области

SWOT	Strengths (Силы)	Weaknesses (Слабости)	Opportunities (Возможности)	Threats (Угрозы)
Государственная поддержка	Финансовая помощь. Оперативность в принятии решений. Использование административных ресурсов	Зависимость частных инвесторов от государства. Необходимость налаживания каналов связей с частными партнерами.	Снижение барьеров для ведения бизнеса.	Излишнее вмешательство государства в экономику. Появление коррупции.
Структура	Централизация системы управления. Унификация транспортной системы. Всероссийский масштаб деятельности	Зависимость от центра. Нацелен на долгосрочную перспективу.	Повышение эффективности грузопотоков. Единовременная интеграция всех центров в глобальную транспортную систему.	Чрезмерная бюрократизация. Невозможность использования локальных преимуществ.
Иностранное заимствование	Использование иностранного капитала. Доступность высоких технологий	Зависимость от ТНК. Отток капитала за границу.	Выход на глобальный рынок. Соответствие мировым стандартам сервиса.	Снижение роли отечественных разработок. Поглощение отечественного рынка ТНК.

На основании проведенного SWOT- анализа делаем вывод, что у каждого варианта есть свои важные особенности, которые можно использовать для рациональной разработки создания транспортно – логистического центра в Челябинской области. Поэтому влияние внешних и внутренних факторов, а также их распределение по степени важности будет рассмотрено далее. Но перед этим представляется важным выделить те международные соглашения и конвенции, на основании которых функционирует транспортная система в глобальном масштабе.

1.4 Анализ внешних факторов

Для разработки создания международного транспортно – логистического центра и его успешного развития, важно четко понимать с какими внешними факторами придется столкнуться, какие сейчас существуют склонности в данной сфере, а также понимать какое место, займет центр. С начала необходимо изучить внешнее окружение с помощью инструментов стратегического управления, это позволит выявить возможности и угрозы, которые должны быть приняты во внимание вовремя постановки целей и задач по их достижению. Под факторами внешней среды понимается сила, с которой изменения одного фактора воздействуют на другие факторы. Можно сказать, что при создании логистического центра важно принимать во внимания внешние факторы воздействия и формировать центр, как комплексный, взаимосвязанный механизм. К элементам внешней среды транспортно – логистической компании можно отнести: потребителей, конкурентов, трудовые ресурсы, финансовые организации, государственные органы, поставщиков, технологии, культуру, демографию. Смысл анализа состояния внешней среды заключается в систематическом исследовании и оценивании неконтролируемых и контролируемых факторов, значимых по отношению к фирме. Главная цель анализа, получить нужную планово – прогностическую информацию, при этом параллельно определить сильные и слабые стороны компании, а также

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		33

потенциальные возможности и риски, связанные с внешней средой. Данный подход предоставит комплексную картину сравнительного анализа, [10,29].

Для анализа внешних факторов в стратегическом менеджменте используется ряд методов, таких как STEP – анализ или PEST – анализ, EFAS – анализ и другие.

PEST – анализ — это маркетинговый инструмент, предназначенный для выявления политических (Political), экономических (Economic), социальных (Social) и технологических (Technological) аспектов внешней среды, которые влияют на объект исследования, [9,29].

Политическое необходимо исследовать, чтобы понимать и предугадывать цели, которые преследуют органы государственной власти в отношении развития социума, и осознавать потенциал средств, которым обладает административный ресурс. Анализ политического фактора необходимо направить на выяснении того, какие меры планируют реализовывать власти, как правительство связано с различными отраслями экономики и регионам страны, какие изменения в законодательстве и правовом регулировании возможны в результате принятия новых законов и новых норм, регулирующих экономические процессы. При анализе экономического компонента важно выявить то, каким образом формируются и распределяются ресурсы. Нужно обратить внимание на следующие элементы: общий уровень экономического развития, тип и уровень развитости конкурентных отношений, структура населения, уровень образованности рабочей силы и величина заработной платы, добываемые природные ресурсы, климат. Анализ экономического компонента необходимо проводить комплексно, поскольку все элементы находятся в тесной взаимосвязи друг с другом. Следовательно, важно произвести общую оценку состояния компании. В первую очередь, это фиксация уровня риска, степень напряжённости конкуренции и уровень деловой активности.

Изучение социального компонента позволит определить влияние на коммерческую деятельность разнообразных социальных явлений, например, отношение людей к таким видам деятельности, к качеству этих услуг, какие

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		34

обычаи и традиции существуют у общества, могут ли они способствовать целенаправленному развитию значимой для исследования структуры. Одновременно данный компонент позволяет изучить демографические тенденции в регионе: уровень образования, рост населения, мобильность людей. Благодаря этому элементу можно выявить как формируются потребительские предпочтения, поскольку именно от них зависит спрос на транспортно – распределительные услуги, а, значит, и возможность центра осуществлять свою деятельность.

Анализ технологического компонента предоставляет возможность раскрыть потенциальные возможности производства и управления. Постоянное совершенствование качества сервиса и сопровождающих его технологий является неотъемлемым элементом современного бизнеса. Развитие научной деятельности и модернизация техники позволяет выявить возможности и серьезные угрозы для предприятий.

Результаты PEST – анализа позволяют оценить внешнюю ситуацию, складывающуюся в сфере исследования,[9].

Для обобщения результатов работы по анализу стратегических факторов внешней среды используют EFAS анализ: по его результатам можно определить, насколько объект исследования готов к изменению внешней среды,[9].

Проведем STEP – анализ деятельности логистического центра в Челябинской области, так как набор ключевых факторов этого типа анализа позволит нам наиболее четко обозначить влияние важнейших внешних факторов.

По роду своей деятельности центр логистики устанавливает взаимоотношения со многими элементами структуры общества, что создает влияние на него факторов социальной и культурной среды. В случае анализа деятельности логистического центра в Челябинской области можно отметить следующие социальные факторы внешней среды: рост численности населения в области; стабильное улучшение качества жизни людей; многонациональный состав населения; высокий уровень образования. Данные факторы в значительной степени влияют на формирование потребительского спроса, а

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		35

также на обеспечение центра логистики квалифицированными рабочими ресурсами.

При анализе технологических факторов обращаем внимание на тот факт, что Россия сильно отстает в плане технического развития и внедрения инновационных технологий в массовое производство, не смотря на это, осуществляется постепенная модернизация основных производств, что повышает конкурентоспособность отечественных товаров. (В 2010 году было открыто новый цех белой металлургии на ЧТПЗ – «Высота 239») По итогам 2018 года введены в эксплуатацию:

- производство изостатического графита, ООО «Донкарб графит» (г. Челябинск);

- измельчительные комплексы КИ-12 и КИ-14, ООО «Коелгамрамор» (Еткульский район);

- блочная газовая котельная мощностью 1,24 МВт, АО «Челябкоммунэнерго», (Еткульский район);

- цех убоя 120 свиней в час, здание бойни с административно-бытовым комплексом, завод по переработке биологических отходов, ООО «Агрофирма Ариант» (Еткульский район);

- цех электролиза меди. Увеличение производительности со 120 тыс. тонн до 140 тыс. тонн катодов медных (1-я очередь). ЦПМК. Увеличение производительности с 95 тыс. тонн до 140 тыс. тонн катанки медной (1-я очередь), ЗАО «КМЭЗ» (г. Кыштым);

- газовая котельная для теплоснабжения г. Троицка, мощностью 120 МВт (администрация г. Троицка);

- завод для локализации производства электродвигателей, АО «Русские электрические двигатели» (г. Челябинск);

- реконструкция и техническое перевооружение специального производства, АО «Специальное конструкторское бюро «Турбина» (г. Челябинск);

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		36

- КХП. Замена углеперегрузателя № 5, ПАО «Магнитогорский металлургический комбинат»;
- создание производства модельного ряда микротурбинных энергоустановок нового поколения АО СКБ «Турбина» (г. Челябинск);
- разработка и изготовление системы посадки формата IL S III категории ICAO СП-2010, АО «Челябинский радиозавод «Полет» (г. Челябинск);
- ГМЦ. Строительство отделения выщелачивания, Вельц – цех. Строительство узла приема, растаривания и грануляции пылевидных ВЦС, ПАО «Челябинский цинковый завод» (г. Челябинск);
- расширение комплекса по производству готовых лекарственных средств, ООО НПФ «Материя Медика Холдинг» (г. Челябинск);
- растительные напитки, ООО «Объединение «Союзпищепром» (г. Челябинск), [40]. Ежегодно проходят научные конференции и выставки, в рамках которых представляются различные инновационные проекты, [38].

Рассмотрим влияние государства. Его роль двойственна, так как оно может как ускорить процесс путем снятия барьеров для бизнеса, так и существенно замедлить внедрение новейших технологий из – за существующей коррупции и сложных бюрократических элементов. При этом Челябинская область одна из лидеров по числу интернет пользователей, что позволяет судить о достаточно высоком уровне развития коммуникационных технологий.

Экономические факторы: ВВП, ВНП, уровень безработицы, темпы инфляции, процентные ставки, темпы инфляции, налоговая ставка, международный платежный баланс, стабильность национальной валюты, налоговая ставка, покупательная способность населения, а также основные тенденции изменения структуры отраслей и организационных форм хозяйствования, [17]. При этом данные компоненты должны постоянно диагностироваться и оцениваться. Каждый из них может представлять либо угрозу, либо новую возможность. При анализе экономических внешних факторов следует отметить то, что Челябинская область смогла преодолеть мировой экономический кризис и сохранить основные производства. За 2018 год уровень

инфляции составил 1,46%, налоговые и неналоговые доходы консолидированного бюджета увеличились на 17,2%. Численность безработных на 01.01.2019 г. снизилась на 19,5% по сравнению с уровнем на 01.01.2018 г. Реальная заработная плата выросла на 5,8% (за январь-ноябрь 2018 года). Также отмечается увеличение экспорта (на 8,4%) и импорта (на 3,9%), [38]. Служба кредитных рейтингов подтвердила долгосрочный кредитный рейтинг, прогноз - «Стабильный» по Челябинской области, [56]. Что отражает высокую способность области своевременно и полностью выполнять свои долговые обязательства (из 13 оцениваемых субъектов, выше Челябинской области только - Москва, Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа). По рангу инвестиционного потенциала область занимает 13 место, входит в первую десятку субъектов РФ по трудовому, инновационному, институциональному, туристическому, потребительскому потенциалу, [55].

Челябинская область имеет достаточно развитые экономические связи, как с субъектами Российской Федерации, так и со странами дальнего и ближнего зарубежья. Наиболее крупными партнерами Челябинской области по межрегиональным поставкам стали Свердловская, Кемеровская, Московская, Оренбургская области, Пермский край, республики Башкортостан и Татарстан, г. Москва. Внешнеторговый оборот за январь – ноябрь 2018 года составил 7356,5 млн. долларов (106,8%), в том числе экспорт – 4829,7 млн. долларов (108,4%), импорт – 2526,8 млн. долларов (103,9%).

Внешнеторговый оборот по странам ближнего зарубежья составил 2890,5 млн. долларов (111,1%), экспорт – 1943,9 млн. долларов (121,2%), импорт – 946,6 млн. долларов (94,9%). В общем объеме внешней торговли региона преобладающим является экспорт товаров. В товарной структуре экспорта приоритетным остается экспорт черных и цветных металлов, который за январь-ноябрь 2018 года составил 4010,5 млн. долларов (83,0% от общего объема экспорта области), экспорт продукции машиностроения – 340,2 млн. долларов (7,0%), минеральной продукции (соль, сера, земли, руды, шлаки, зола) – 148,1 млн. долларов (3,1%), товаров народного потребления – 133,7 млн. долларов

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		38

(2,8%), продовольственных товаров – 69,4 млн. долларов (2,0%), продукции химической промышленности – 87,5 млн. долларов (1,8%).

Внешнеторговый оборот по странам дальнего зарубежья составил 4466,0 млн. долларов (104,2%), экспорт – 2885,8 млн. долларов (101,2%), импорт – 1580,2 млн. долларов (110,2%).

Основными статьями импорта являются: минеральная продукция (соль, сера, земли, руды, шлаки, зола) – 920,5 млн. долларов (36,4% от общего объёма импорта области), продукция машиностроения – 885,6 млн. долларов (35,0%), металлы и изделия из них – 357,4 млн. долларов (14,1%), продукция химической промышленности – 152,1 млн. долларов (6,0%), продовольственные товары – 106,2 млн. долларов (4,2%), товары народного потребления – 89,6 млн. долларов (3,5%). Страны, с которыми проводятся основные экспортно – импортные операции: Казахстан, Китай, Кувейт, Турция, Египет, Узбекистан, Белоруссия, Вьетнам, Германия, Украина,[44].

Согласно данной статистике экономическая ситуация в Челябинской области является стабильной, осуществляется активная внешнеэкономическая политика. Растет товарооборот, как с субъектами РФ, так и с другими субъектами международной экономической деятельности. В основе политических внешних факторов лежат федеральные и местные законодательные акты, а также политические действия, направленные на установление контроля над деятельностью объекта исследования. Политическая ситуация в Челябинской области и стране стабильна. Правительство Челябинской области направляет свою деятельность на создание благоприятного инвестиционного климата и стимулирование инвестиционной активности предприятий. С целью организации каналов прямой связи инвесторов с руководством области функционируют:

- электронная почта Губернатора gubernator@gov74.ru;
- сервис «Личный кабинет инвестора» на Инвестиционном портале Челябинской области (<http://ru.investregion74.ru>);
- сервисы онлайн – приемных Губернатора Челябинской области и Правительства Челябинской области на сайтах (Gubernator74.ru и PravMin74.ru);

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		39

- создано АНО «Агентство инвестиционного развития Челябинской области», которое осуществляет сопровождение инвестиционных проектов, реализуемых в Челябинской области, по принципу «одного окна».

- созданы Экспертный совет по тарифной политике в Челябинской области, Общественный совет при Едином тарифном органе Челябинской области, межотраслевой Совет потребителей по вопросам деятельности субъектов естественных монополий при Губернаторе Челябинской области.

Однако стоит отметить, что властям не всегда удавалось выполнить поставленные задачи. Факторы: мирового финансового кризиса, чрезмерной бюрократизации системы, высокого уровня коррупции будут существенно влиять на создание международного логистического центра в Челябинской области. Поэтому стоит привлечь на свою сторону властные органы, которые смогли бы способствовать построению транспортно – логистической системы.

Представим приведенный выше анализ внешних факторов, оказывающих влияние на управление предпринимательской деятельности Российской Федерации в виде таблицы (Таблица 4).

Таблица 4 – Обоснование значимости внешних факторов для создания международного логистического центра в Челябинской области

Наименование внешних факторов макро- и микросреды объекта исследования и проекта	Оценка значимости с учетом влияния фактора, баллы	Краткое обоснование оценки значимости факторов внешней среды по отношению к объекту исследования
1	2	3
Социальные факторы		
Стабильное улучшение качества жизни.	+5	Повышение качества жизни требует более качественные услуги во многих сферах жизни (быстрая доставка, улучшенный уровень обслуживания, использование новых интернет технологий при осуществлении посреднических услуг).
Высокий уровень	+3	Наличие

образования.		квалифицированных кадров облегчит поиск персонала в новый ТЛЦ.
Технологические		
Общее отставание РФ в техническом развитии от западных стран	-6	Ведет к снижению качества обслуживания грузопотоков.
Совершенствование производства и сферы услуг	+4	Обеспечит логистический центр необходимыми средствами и техническими возможностями.
Экономические		
Стабильное экономическое развитие	+6	Повышает внутренний и внешний товарооборот
Политические		
Стабильная политическая ситуация	+8	Обеспечивает поддержку властного ресурса – это является важным в условиях РФ.

В результате проведенного анализа делаем вывод, что для создания ТЛЦ наиболее важны политические и экономические факторы, именно они определяют необходимость разработки проекта для уменьшения стратегических несоответствий.

Политический фактор дает возможность для развития международного логистического центра в Челябинской области, поскольку влияние властных элит на экономику остается крайне высоким в регионе и во всей России. Вместе с тем, это таит в себе скрытую угрозу. Существуют большие риски того, что произойдет повышение уровня коррупции в сфере логистики и созданию очередной государственной корпорации. Экономические факторы, а именно устойчивое восстановление после мирового финансового кризиса, является одной из важных возможностей для реализации проекта, так и как рост торгового оборота должен обеспечиваться необходимым уровнем сервиса по его обслуживанию.

Одного, анализа внешних факторов недостаточно для принятия решения о разработке проекта усовершенствования существующей системы. Также важную роль несет и анализ внутренних факторов и ресурсов.

							23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата				41

1.5 Анализ внутренних факторов

Внутренняя среда – это большое количество взаимосвязанных переменных, которые могут быть объединены в несколько групп: ресурсы и организация управления; финансирование; рынки и сбыт; производство, операции и технические аспекты; персонал. Анализ внутренней среды собирается на различных характеристиках организации и их влиянии на выбор стратегий, которые выбираются этой организацией. Основная задача стратегического анализа в том, что при помощи этого механизма можно определить сильные и слабые стороны предприятия,[29]. Рассмотрим по порядку компоненты, каждой группы: ресурсы; Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы(НИОКР) и технологии; финансовая подсистема; организация управления; операционная подсистема основной деятельности.

Исследование внутренней среды нужно, для определения какими сильными и слабыми сторонами располагает объект исследования, таким образом определив его потенциал и возможности.

Для оценки ресурсов и возможностей внутренних подсистем при создании транспортно – логистического центра в Челябинской области рассмотрим основные факторы результативности управления внутренними подсистемами транспортно – логистических системс помощью SNW – анализа (акроним от англ. Strength, Neutral, Weakness) — анализа сильных, нейтральных и слабых сторон объекта исследования,[9].

1 Подсистема «Ресурсы»

1.1 . В Челябинской области отсутствует четкая стратегия создания ТЛЦ. Не существует государственной программы, которая в полной мере бы обеспечила создание подобного комплекса в силу того, что нет законодательно-нормативной базы, которая бы четко регулировала транспортную систему РФ и отсутствие комплексной финансовой поддержки со стороны государства, предоставление дотаций, как от федеральных источников, так и от местных органов самоуправления.

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		42

1.2 Основа формирования. В Челябинской области нет рационально организованного комплекса, где бы соединялись Ж/Д, автомобильные, авиа магистрали, поскольку отсутствует координация действий между государством и частными инвесторами. Необходимо, чтоб транспортно логистическая сеть была построена преимущественно на основании существующих железнодорожных магистралей, чтобы параллельно использовать железнодорожный и автомобильный транспорт,[53].

2 Подсистема «НИОКР и технологии»

В Челябинской области нет общенационального плана формирования транспортно – логистической сети отсутствует единство в используемых механизмах вместе с недостатком квалифицированных специалистов, что приводит к потере времени и ухудшению обслуживания грузопотоков, как следствие потери клиентов. Важно наличие современных технологий, их использование в создании складских комплексов, включающих все необходимые инженерные сооружения: складские помещения, оборудованные системой электроснабжения, подъемно-транспортным оборудованием, рациональной схемой движения транспорта. Кроме того нужно использовать специализированные программы для осуществления управления за деятельностью ТЛЦ: система управления транспортом, которая сфокусирована на контроле за издержками и управлении входящими, исходящими и внутрифирменными перемещениями товаров; система управления складом, которая управляет и контролирует в реальном времени все процессы и ресурсы в пределах склада, [26].

3 Подсистема «Организация управления»

3.1 Способность к прогнозированию. Необходимы федеральные программы создания национальной сети. При помощи четкой структуры и универсальности ТЛЦ стало бы возможным предопределять объем грузов в определенный момент времени,[22]. В Челябинской области из-за отсутствия подобной универсальной системы прогнозирование деятельности ТЛЦ крайне

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		43

затруднено, поэтому необходима четко разработанная стратегия по созданию ТЛЦ в Челябинской области.

3.2 Гибкость реагирования. В Челябинской области в силу отсутствия устойчивых связей между транспортными компаниями, как в регионе, так и за его пределами способность оперативного реагирования отсутствует. Нет каналов коммуникации, которые благодаря отлаженной работе могут эффективно реагировать на возникающие проблемы.

4 Операционная подсистема «Основной деятельности»

4.1 Уровень использования мощностей. В Челябинской области на настоящий момент действуют отдельные транспортно – экспедиторские компании, которые действуют изолированно. Таким образом, транспортная система функционирует не на 100 % от своего потенциала, и в значительной мере уступает по скорости и объемам.

4.2 Удобство размещения. В Челябинской области ТЛЦ строить нужно таким образом, что в их основе лежат Ж/Д магистрали с параллельным сообщением с автомагистралями, создавая идеальное сочетание для осуществления перевозок.

5 Финансовая подсистема

5.1 Доступность инвестиций. В Челябинской области финансирование осуществляется за счет частных инвесторов. При этом возможность получения бюджетных средств в Челябинской области возможно при создании государственно – частного партнерства, инвестирование ТЛЦ должно осуществляться в рамках федеральной программы из федерального и местных бюджетов.

Итак, рассмотрены основные подсистемы формирования международного логистического центра в Челябинской области, определены измеримые показатели результативности использования ресурсов и компетенций в подсистемах. По результатам проведенного SNW – анализа можно обозначить проблемы при формировании логистического центра следующим образом:

									Лист
									44
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	23.03.01.2019.192.00 ПЗ				

- невозможность создания национального логистического центра без разработанной стратегии создания;
- сложность использования новых технологий (отсутствие специалистов);
- при отсутствии структурированной системы усложняется процесс разрешения проблемных ситуаций;
- отсутствие универсальной национальной системы логистики;
- отсутствие взаимодействия между транспортными компаниями.

Тем не менее, для создания ТЛЦ существующие проблемы решаемы.

Вывод по разделу 1

Проведён анализ опыта создания транспортно – логистических центров в зарубежных странах, выявлено, что при их проектировании специалисты делают акцент на месторасположении, удобство использования нескольких видов транспорта. Комплекс должен обладать транспортные услуги: перегрузка грузопотоков, складирование грузов распределение и консолидация грузов, доставка грузов потребителям и другие. Во время проведения SNW – анализа внутренней среды были обнаружены ключевые проблемы, влияющие на формирование международного логистического центра в Челябинской области. При этом необходимо решение этих проблем . Проведена технико-экономическая характеристика региона и его транспортного комплекса, как основы, на базе которой мы собираемся создать транспортно – логистический центр, определены планы развития транспортного комплекса региона и предпосылки для создания предприятия.

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
						45
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

РАЗДЕЛ 2 ИССЛЕДОВАНИЕ И ОБОСНОВАНИЕ ХАРАКТЕРИСТИК И ФУНКЦИЙ, КОТОРЫМИ ДОЛЖЕН ОБЛАДАТЬ ТРАНСПОРТНО ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР В ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ

2.1 Параметры исследования

Для создания транспортно – логистического центра в Челябинской области необходима рационально спланированная стратегия. Стратегия понимается как образ организационных действий и управляющих подходов, используемых для достижения организационных задач и целей организации. Цель – это ясное понимание о необходимом результате. Цели бывают: краткосрочные и долгосрочные, внешние и внутренние. Для постановки той или иной цели выступают: видение, ценности компании, принцип отношений с конкурентами, проблемы компании, потребности компании.

Необходимый план действий должен учитывать выявленные проблемы как со стороны внешней, так и со стороны внутренней среды организации, которые были обозначены в разделе 1 (Сильное влияние политических элит на принятие решений в РФ, а также отсутствие универсальной общенациональной системы логистических услуг в РФ). Мы должны учитывать планы развития области и региона. Необходимо обеспечить эффективное функционирование в долгосрочной перспективе, а также быструю адаптацию к переменчивым условиям внешней среды.

Реализация осуществляется через разработку программ, бюджетов и процедур, которые можно рассматривать как среднесрочные и краткосрочные планы. Наиболее важным требованием в создании транспортно – логистического центра в Челябинской области является обоснование характеристик и функций, которыми должен обладать комплекс. Вместе с этим приводится описание его структуры и примерное месторасположение.

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ			
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>	ИССЛЕДОВАНИЯ И ОБОСНОВАНИЕ ХАРАКТЕРИСТИК И ФУНКЦИЙ ТЛЦ	<i>Лит.</i>	<i>Лист</i>	<i>Листов</i>
<i>Разраб.</i>		Демидов Е. В.						
<i>Провер.</i>		Горяев Н. К.					46	84
<i>Н. Контр.</i>		Баранов П.Н.				ЮУрГУ Кафедра АТ		
<i>Утверд.</i>		Рождественский Ю.						

2.2 Описание характеристик транспортно – логистического центра

В результате проведенного анализа и исследования обнаружено, что для осуществления работы необходимо решить вопрос, связанный с отсутствием крупного распределительного комплекса, который станет основой развития транспортной системы региона.

Очевидно, что для дальнейшего развития промышленности потребуется оптимизация и ускорение процессов доставки грузов конечному потребителю. Товарные потоки, связывающие компанию – производителя и фирму – потребителя, должны быть рационально спланированы и организованы,[19]. На текущий момент данные процессы в РФ реализуются в большинстве своем самими производителями либо их дочерними предприятиями,[14]. Основу взаимоотношений между компаниями, занятыми доставкой грузов конечному потребителю, представляет собой процесс обмена информацией в виде документов, данную схему можно охарактеризовать следующим образом Рисунок 3

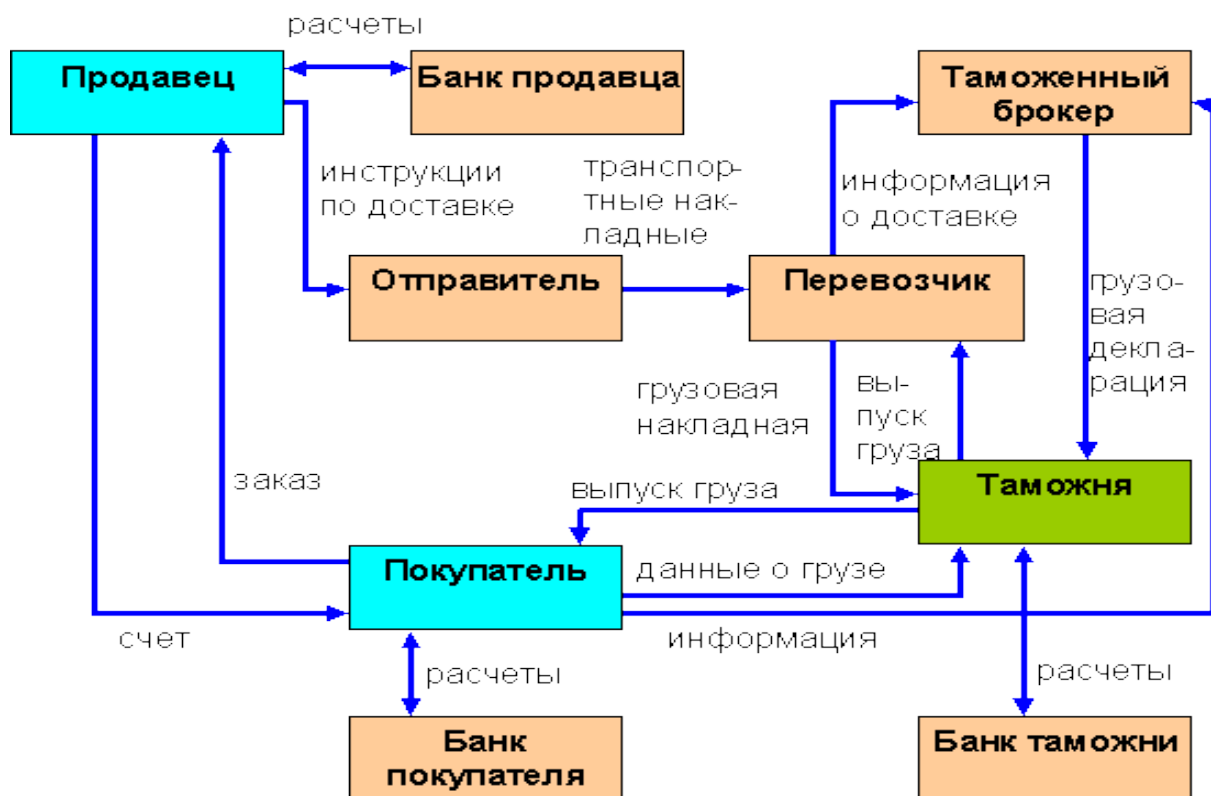


Рисунок 3 – Взаимоотношения между фирмами

Данная схема взаимодействия участников рынка очень упрощена. Но очевидно, что информационные потоки нерациональны. Изображено, что

организациям, задействованным в обороте, приходится обмениваться различными видами документов по модели «каждый с каждым».

При этом можно приблизительно оценить затраты каждой фирмы на логистику. Около 1 миллиона человек в России участвуют в транспортно – логистической деятельности. Издержки на эти виды работ составляют 20-30% от всех затрат. Выявлено, что снижение на 1% затрат на логистику равноценно повышению объемов реализации грузов на 10%, [18].

Данный вывод говорит о том, что необходимо централизовать логистические услуги. В идеале компания должна только производить или потреблять грузы либо товары или услуги. Вся работа по оптимизации издержек должен нести специализированный комплекс – логистический центр.

Передав деятельность по оказанию транспортных услуг логистическому центру, компания может отказаться от отделов снабжения сбыта перевозки. Важно, чтобы стоимость услуг транспортно центра и их качество были такими, чтобы предприятию это было экономически выгодно. Достичь этого можно за счет поддержки со стороны административного ресурса с одной стороны, а с другой за счет эффекта масштаба, когда большинство компаний региона передаст функции снабжения, сбыта и перевозки в управление транспортно – логистического центра. Тем самым, станет возможным конкурирование по стоимости и качеству оказания услуг транспортного оператора в соответствии с международными стандартами, что в свою очередь привлечет на региональный рынок новые инвестиционные предприятия. В результате, схема будет следующая (Рисунок 4):

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
						48
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

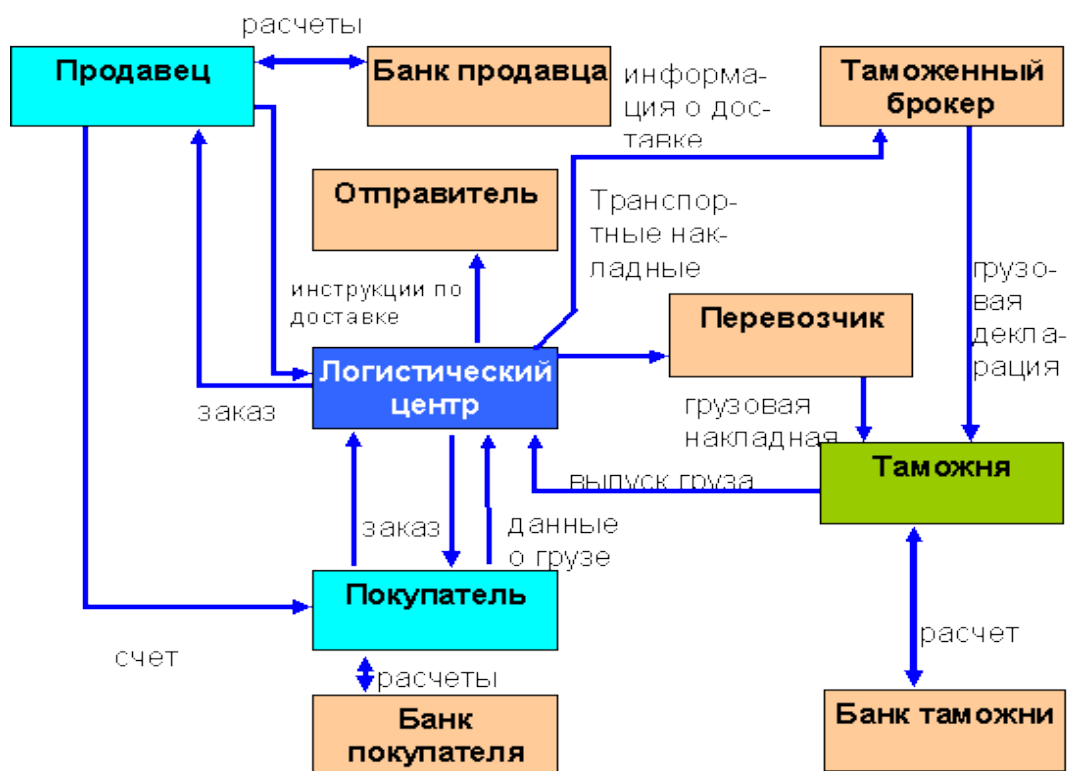


Рисунок 4 – Взаимоотношения между фирмами, используя ТЛЦ

Сравнивая эти два рисунка делаем вывод о том, что связи между объектами в виде информационных потоков на рисунке 4 упрощаются и централизуются. Кооперация происходит, в основном, через транспортно – логистический центр. Сокращение издержек участников торговли в логистической деятельности возможно благодаря централизации услуг.

Для решения обозначенных проблем предлагается организовать центр «Челябинский транспортно – логистический цент».

Суть данной работы, чтобы построить в регионе мощный центр, который даст импульс для дальнейшего развития экономики, оптимизировав процессы доставки, перевалки, перегрузки, складирования товаров. При этом повысит согласованность работы разных видов транспорта в организации смешанных и интермодальных перевозок; организует надлежащее комплексное транспортное обслуживание клиентов; расширит виды оказываемых услуг и повысит их качество,[16].

Кроме того, персонал транспортно – логистического центра обязан постоянно стремиться к привлечению новых операторов для повышения объемов перевозок транзитных грузов: к оптимизации сроков доставки товаров и

уменьшению простоев на пунктах перевалки и пограничных переходах; к расширению международного сотрудничества, [15]. Основными задачами транспортно – логистического центра являются обеспечение реализации современных видов услуг и соответствие требованиям пользователей транспортных услуг к качеству и комплексности сервиса.

Осуществление задач транспортно - логистического центра возможно через партнеров – участников логистической цепочки. Партнерами ТЛЦ могут быть: организации транспорта, таможенные органы, терминалы, страховые компании, банки и другие поставщики сопутствующих услуг,[11-13].

Основными функциями транспортно – логистического комплекса являются: функции организации и контроля. Функции организации – поиск и формирование логистических цепочек; обеспечение информационного взаимодействия с иностранными железными дорогами и другими иностранными участниками логистических цепочек; разработка и заключение комплексных договоров с клиентами на доставку грузов и осуществление сопутствующих операций, связанных с перевозкой, в том числе нетранспортных логистических операций; предоставление клиентам справочной информации; маркетинговые исследования рынка,[20].

Ко второму блоку функций можно отнести непосредственный контроль над выполнением транспортных и других операций, возникающих в пути следования грузов, реализацией логистических цепочек, а также оперативный анализ нарушений установленного графика перевозки грузов и разработку - совместно с поставщиками услуг - мер по ликвидации или минимизации последствий сбоя логистической цепочки,[22].

Основное это привлечь внимание к тому, что критическим условием формирования и функционирования транспортно - логистического центра является организация информационной поддержки, которая будет способствовать обеспечению взаимодействия клиентов и партнеров логистического центра,[26], а также определение рационального пути перевозки и регулирование графика

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
						50
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

доставки, осуществление расчетов и реализация других уставных функций центра,[21].

Задачей логистики является – поиск оптимального размещения логистических мощностей. При этом необходимо найти такое расположение распределительных центров или складов относительно своих поставщиков и потребителей, чтобы суммарные логистические затраты были минимальны,[31]. Вместе с тем на рациональное месторасположение транспортно – логистического центра влияет множество факторов. Кроме перевозимых объемов грузов, расстояний и транспортных тарифов, на их оптимальное размещение оказывают влияние следующие факторы: наличие железнодорожных и автомобильных сетей, подъездных путей; налоговые нормы; целесообразность и затраты на строительство новых распределительных центров или складов в рассматриваемом регионе; перспективы и стоимость строительства новых путей сообщения в регионе; экологические и правовые ограничения; и множество других. Важно провести комплексный анализ всех ключевых факторов, что позволит принять правильное решение относительно оптимального размещения транспортно – логистического центра в регионе.

В городе Челябинске есть действующая станция Челябинск – Грузовой (условно ТЛЦ -1)

Описание станции Челябинск – Грузовой

Тип Станция. Код ЕСП 800101.

Полное наименование станции – ЧЕЛЯБИНСК – ГРУЗОВОЙ.

Регион – ЧЕЛЯБИНСКАЯ ОБЛАСТЬ.

Наименование ЖД – ЮЖНО – УРАЛЬСКАЯ.

Отделение ЖД – ЧЕЛЯБИНСКОЕ.

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		51

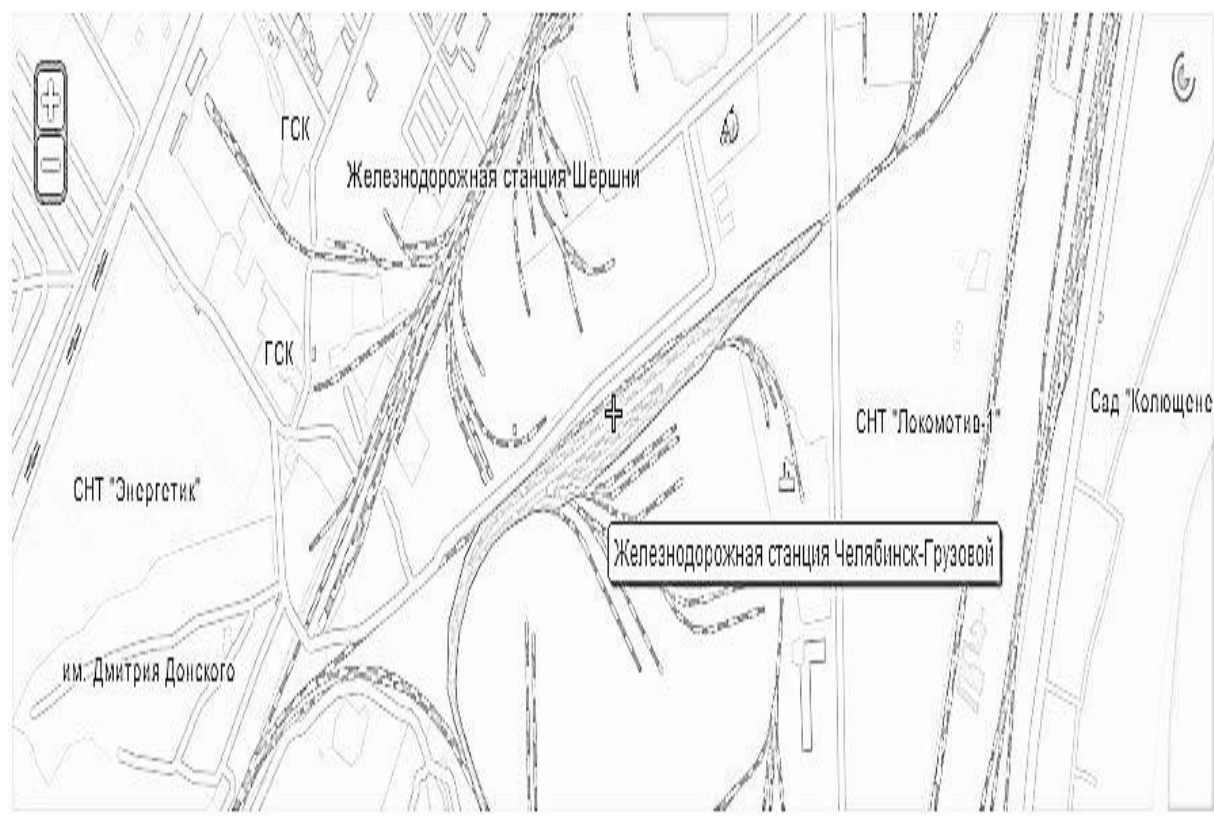


Рисунок 5 – Железнодорожная станция Челябинск – Грузовой
Станция открыта для грузовой работы, ее основные функции:

- 1) Прием и выдача мелких отправок грузов, требующих хранения в крытых складах станций;
- 2) Прием и выдача повагонных отправок грузов, допускаемых к хранению на открытых площадках станций;
- 3) Прием и выдача грузов повагонными и мелкими отправлениями, загружаемых целыми вагонами, только на подъездных путях и местах необщего пользования;
- 4) Прием и выдача грузов в универсальных контейнерах транспорта массой брутто 32 т на станциях;
- 5) Прием и выдача грузов в универсальных контейнерах транспорта массой брутто 20 т на станциях.
- 6) Прием и выдача мелких отправок грузов, допускаемых к хранению на открытых площадках станций;
- 7) Прием и выдача грузов в универсальных контейнерах транспорта массой брутто 30 т на станциях,[36].

В результате проведенного анализа в разделе 1 была выбрана немецкая модель развития региональной логистической инфраструктуры. Для этого первое, что необходимо, это поддержка со стороны государства и положительное отношение со стороны частных инвестиционных компаний.

Формирование транспортно – логистического комплекса – это проблема, решение которой возможно только благодаря взаимодействию различных уровней управления, в различных отраслях и видах деятельности. Согласование интересов и поиск компромисса в данной ситуации представляет собой дополнительные сложности.

2.3 Основные принципы работы ТЛЦ

1) Основой логистической инфраструктуры Челябинской области должна стать система распределительного центра, обладающая характеристиками 3PL провайдера. Уровень складских помещений должен соответствовать классу А, который сможет обеспечить потребителям полный спектр новейших логистических услуг;

2) К выбору места расположения транспортно – логистического комплекса нужно подходить системно в соответствии с планом развития экономического сектора и транспортной инфраструктуры региона, основываясь на научных исследованиях;

3) Для того чтобы целесообразно определить место размещения ТЛЦ должна быть учтена его специфика: виды грузов, основные направления ввоза, вывоза, транспортные технологии. Одновременно следует принять во внимание транспортно – распределительные процессы на территории Челябинской области;

4) В формируемой системе необходимо предусмотреть рациональное переключение грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт и наоборот;

5) Основными инвестиционными источниками для организации транспортно – логистических центров Челябинской области должны стать

										Лист
										53
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	23.03.01.2019.192.00 ПЗ					

средства отечественных и зарубежных логистических и транспортных операторов;

б) Функция органов государственного управления состоит в том, чтобы оптимально планировать и осуществлять регулирование транспортной системы региона,[14,17,21,23].

Цель государства при формировании логистической системы должна быть экономически направленной, а не бюджетной. Оптимизация грузовых и транспортных потоков, снижение логистических издержек, разгрузка транспортной сети – это главные выгоды, к которым должна стремиться страна.

Только федеральные органы власти могут в кратчайшие сроки решить вопросы с выделением земель для создания в выбранных пунктах транспортно – логистических центров.

Только государство, может создать лучшие для инвесторов условия участия в программе, которая, как и любой другой инфраструктурный проект, не обещает для ее участников быстрой прибыли.

На границе этих интересов лежат решения, такие как:

- вывод с территории города части складов, железнодорожных станций, объектов таможенной инфраструктуры;
- модернизация автодорожной и железнодорожной сети;
- ограничение доступа в город крупнотоннажных грузовых автомобилей.

Оптимальная структура транспортно – логистического центра (Рисунок 5).

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		54

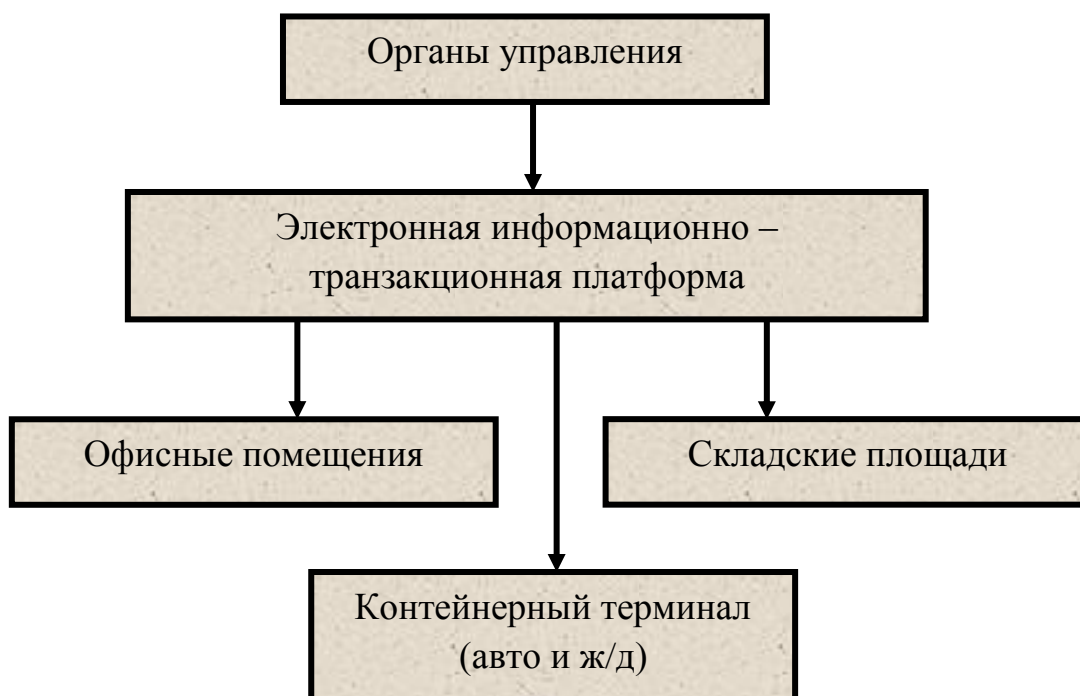


Рисунок 5 – Структура транспортно – логистического центра

Очень важно расположение ТЛЦ. Представляется рациональным размещение ТЛЦ класса 3PL (расширение стандартного перечня услуг нестандартными (складирование, перегрузка, обработка грузов, дополнительные услуги со значительной добавленной стоимостью), использование субподрядчиков) с уровнем склада А - современное одноэтажное складское здание, построенное по новейшим технологиям с использованием высококачественных материалов. Регулируемый температурный режим. Тепловые завесы на воротах. Высокие потолки от 10 м, позволяющие установку многоуровневого стеллажного оборудования. Ровный пол с антипылевым покрытием. Автоматические ворота докового типа с гидравлическим пандусом, регулируемым по высоте. Система охранной сигнализации и видеонаблюдение. Офисные площади при складе. Достаточная территория для отстоя и маневрирования большегрузных автопоездов. Центральное кондиционирование или принудительная вентиляция. Расположение на основных магистралях, обеспечивающее хороший подъезд. Система управления складом, позволяющая генерировать любые виды отчётов о товарах клиента и проводить инвентаризацию остатков, оптимизировать распределение входящих грузов по

складу и регулирование движения транспортных средств. Стопроцентное страхование груза за счёт логистического оператора. (Рисунок 6).



Рисунок 6 – Расположение ТЛЦ

ТЛЦ – 2, целесообразно расположить на северо-западе Челябинска, в районе станции Есаульская – 223 (Рисунок 7), которая находится в непосредственной близости железной дороги, соединяющей Челябинск с Екатеринбургом. Обеспечит грузопоток со Скандинавскими странами, Северным, Ханты-Мансийским федеральными округами, расположен вблизи крупной ж/д магистрали (Транссиб) и федеральной трассой М – 5. Данный центр обеспечит обработку грузов поступающих с Европы, Центрального, Южного, Поволжского федеральных округов, стран – участниц СНГ, членов АТЭС, АСЕАН.

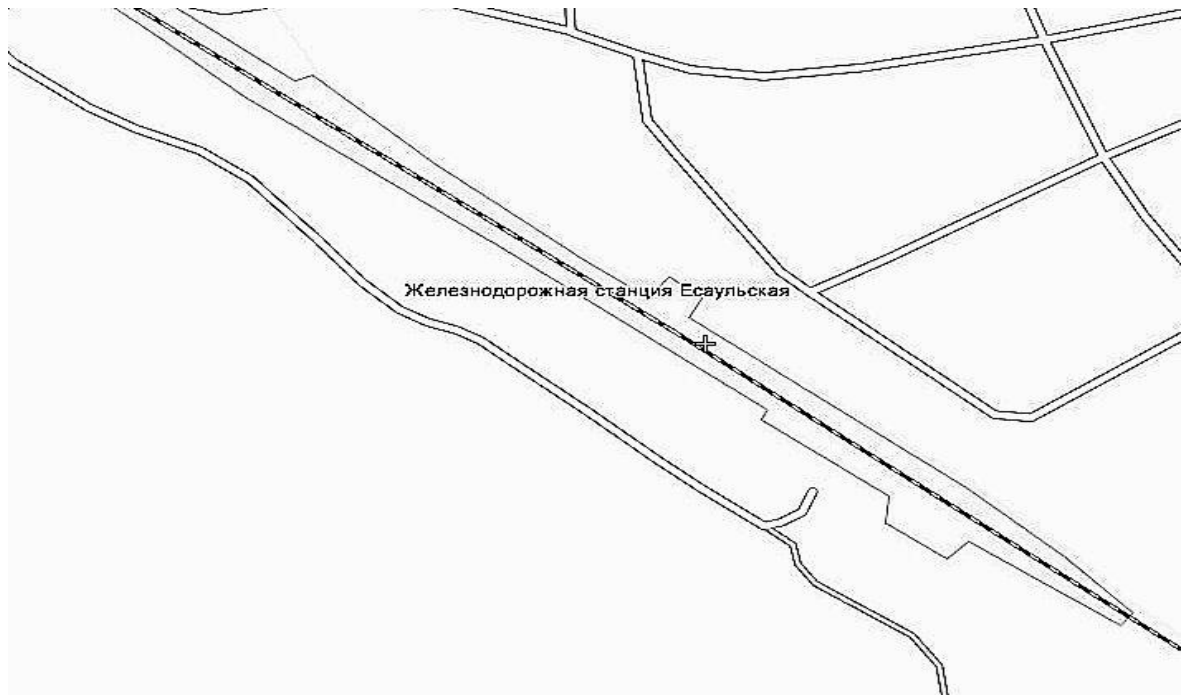


Рисунок 7 – Железнодорожная станция Есаульская.

Это можно проследить на карте Транссиба, охватывающей Уральский федеральный округ. (Рисунок 8).

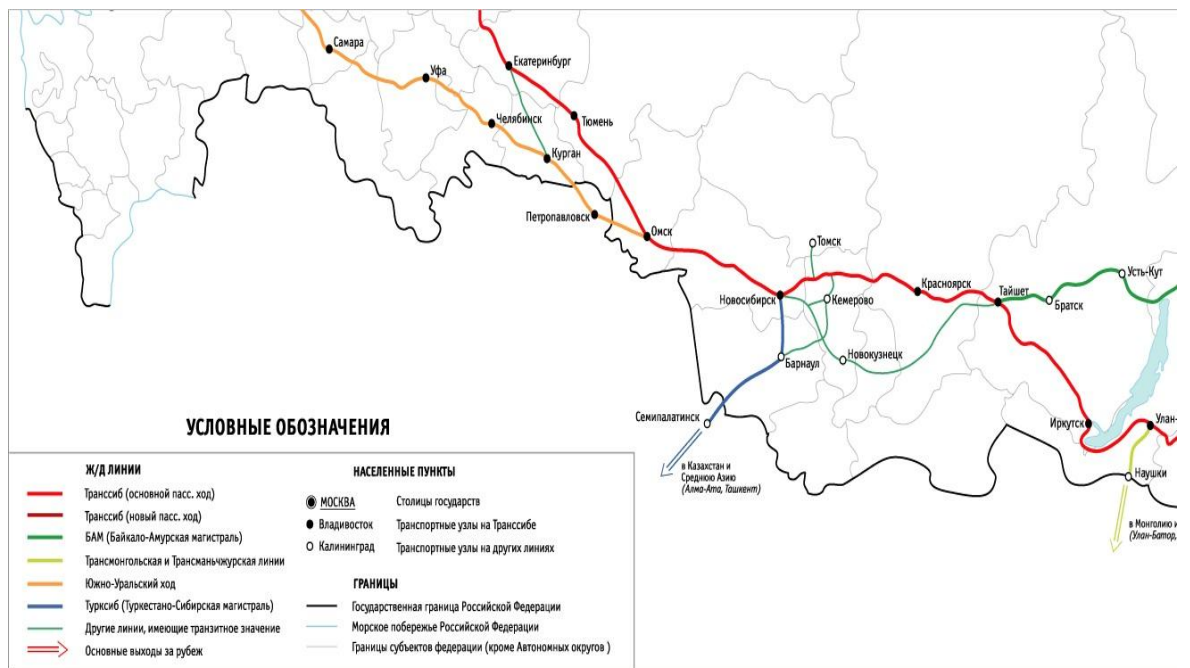


Рисунок 8 – Карта Транссиба Уральского федерального округа

Вывод по разделу 2.

Важно, чтоб центры основываются на государственно – частном партнерстве что означает, что существенную роль играет заинтересованность

власти. Поэтому для реализации данного проекта необходим импульс со стороны правительства области и федеральных властей. Что может быть выражено в виде субсидий, льготного кредитования по сниженным процентным ставкам. Согласование территорий и помощь по преодолению бюрократических барьеров. Создание подобных центров приведет к повышению инвестиционной привлекательности региона, следовательно, повысится конкурентоспособность области, что привлечет новых экономических агентов, а государству прибыль в виде новых налоговых поступлений.

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		58

РАЗДЕЛ 3 ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА ОЖИДАЕМОЙ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ РАБОТЫ ПО СОЗДАНИЮ ТРАНСПОРТНО – ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА В ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ

3.1 Оценка ожидаемой результативности ТЛЦ

Оценка результативности данной работы нужна для того, чтобы выяснить, насколько целесообразно и эффективно было ее выполнение. Эффективность проявляется в том, соответствует ли результат изменения первоначально заданным целям. Перешло ли текущее состояние в состояние желаемое.

Само собой, реализация ТЛЦ потребует значительных финансовых затрат, использование административных ресурсов. Необходимы переоворы между представителями бизнес элит и власти для основания государственно частного партнерства.

При создании транспортно – логистических систем разумно использовать функциональный подход. При его реализации структура имеет вид: потребности грузовладельцев - функции транспортно – логистических систем - цели функционирования транспортно – логистических систем - синтез организационной структуры транспортно – логистических систем. Реализация функционального подхода позволяет применять новые решения в области организационной структуры предприятия, а также учесть один из принципов логистики - ориентацию на потребителя.

Логистика выделяет систему показателей оценки эффективности и результативности логистических систем. К таким показателям относят:

- общие транспортно – логистические затраты;
- качество логистического сервиса;
- продолжительность логистических циклов;
- производительность;

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ			
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дат				
Разраб.		Демидов Е. В.			ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА ОЖИДАЕМОЙ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ РАБОТЫ ПО СОЗДАНИЮ ТЛЦ В ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ	Лит.	Лист	Листов
Провер.		Алюков С. В.					59	84
Н. Контр.		Баранов П.Н.				ЮУрГУ Кафедра АТ		
Утверд.		Рожественский Ю.						

– возврат на инвестиции в логистическую инфраструктуру.

С помощью их оценивается эффективность использования ресурсов в компании для сформированной логистической системы, оценивается результативность логистического менеджмента, что является основой логистического планирования, учета и контроля.

Общими транспортно – логистическими затратами называются суммарные затраты, связанные с комплексом функционального логистического менеджмента и логистическим администрированием в логистической системе. В этих издержках можно выделить элементы:

- затраты на выполнение логистических операций/функций (операционные, эксплуатационные транспортно – логистические затраты);
- ущербы от логистических рисков;
- затраты на логистическое администрирование.

Это затраты на транспортировку, складирование, рукопереработку, управление заказами, управление запасами, информационно – компьютерную поддержку и т.п.

Качество логистического сервиса основывается на стандартных терминах «услуга» и «сервис». Большинство логистических операций / функций являются услугами. Логистический сервис - процесс предоставления логистических услуг при выполнении соответствующих операций (функций) внутренним или внешним потребителем.

Предприятия сервиса в логистических системах – это посредники, услуги которых связаны с распределяемыми и продаваемыми продуктами на различных звеньях логистической сети (транспортные компании, оптовые и розничные торговцы, экспедиторы, терминалы, склады, таможенные брокеры, страховые компании и т. п.)

Качество сервиса в логистике оценивается в момент взаимодействия поставщика сервиса с покупателем. Качество сервиса при анализе и проектировании логистической системы следует определять на основе критериев, используемых потребителями логистических услуг: осязаемость,

					23.03.01.2019.903.00 ПЗ	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		60

коммуникабельность, надежность, доступность, безопасность, ответственность, законченность, вежливость, взаимопонимание с покупателем.

Продолжительность логистического цикла определяется временем исполнения заказа потребителя. Использование этого показателя дает возможность повысить конкурентоспособность фирмы при сокращении данного логистического цикла.

Производительность (результативность) логистической системы определяется объемами логистических работ (услуг), выполненными техническими средствами, технологическим оборудованием или персоналом, задействованными в логистической системе (в единицу времени), или удельными расходами ресурсов в рассматриваемой системе.

Возврат на инвестиции в логистическую инфраструктуру характеризует эффективность инвестиций в подразделения инфраструктуры логистической системы. К инфраструктуре на современном этапе развития логистики относят:

- складское хозяйство: склады разного вида и назначения, грузовые терминалы и терминальные комплексы;
- транспортные подразделения различных видов транспорта;
- транспортные коммуникации: автомобильные и железные дороги, железнодорожные подъездные пути и т.п.;
- ремонтные и вспомогательные подразделения, обслуживающие транспортно-складское хозяйство;
- телекоммуникационная система;
- информационно-компьютерная система: комплекс технических средств и оргтехника.

И так, в практической деятельности под результативностью и эффективностью логистики понимается:

- результативность - достигнутая цель (прибыль, качество, безопасность, прирост ВВП, рост производительности общественного труда, обеспечение положительного сальдо во внешнеэкономической деятельности, в том числе рост экспорта транспортных услуг и т. д.);

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		61

– эффективность - отношение достигнутого результата к затратам факторов производства (логистических услуг) [14].

3.2 Экономическая оценка эффективности логистических схем доставки

Значения показателей эффективности рассматриваются как один из главных факторов, учитываемых при принятии решений по выбору схемы доставки грузов руководителями компаний. Эффективность, качество и надежность являются ключевыми понятиями при управлении доставкой товаров, именно с их помощью конкретизируются цели, которые ставят перед собой участники транспортного процесса.

Рациональная доставка – это доставка с максимальной эффективностью. Эффективность схемы доставки – категория, которая отражает степень соответствия схемы доставки целям и интересам ее участников.

Логистическая цепь доставки

1) Компания – поставщик (грузовладелец) – первое звено цепи. Экономический интерес для него процесса доставки заключается, чтобы компания - грузополучатель в максимально короткие сроки получила заказанный товар высокого качества. Это обеспечит наибольшую прибыль за проданную продукцию.

Поставщик самостоятельно или по рекомендации грузополучателя находит транспортную или транспортно – экспедиционную компанию.

2) Транспортные или экспедиционные компании, осуществляющие внутренние и международные перевозки – одни из главных участников логистической цепи доставки грузов. В цепи доставки может присутствовать одна или несколько таких компаний, в зависимости от выбранной схемы. В основном конкурентоспособными на международном рынке перевозок товаров являются хорошо себя зарекомендовавшие транспортные (транспортно-экспедиционные) компании, специализирующиеся на оказании международных транспортно – экспедиторских, логистических и таможенных услуг, а также на выполнении внутрироссийских грузоперевозок.

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		62

3) Таможня – промежуточное звено цепи, появляющееся при поставках продукции по импорту / экспорту. Таможенное оформление должно происходить с учетом особенностей грузов и используемой логистической схемы.

Посредником в прохождении таможенных процедур выступает таможенный брокер.

4) Распределительный центр / склад – необходимый участник логистической цепи доставки грузов. Обеспечивает необходимость в специально оборудованных помещениях для хранения товарных запасов. Рациональное построение складской сети способствует сохранности продукции, снижению простоев транспортных средств, повышению ритмичности производства, эффективной организации сбытовой деятельности. Это все влияет на конечную стоимость реализуемого продукта. Приходящие на смену складам распределительные центры ускоряют процесс продвижения товаров, обеспечивают высокое качество услуг и способствуют минимизации издержек логистической цепи.

5) Компания – грузополучатель – последнее звено в цепи поставки продукции. Грузополучатель – это лицо, уполномоченное компанией (грузоотправителем) получить груз в пункте назначения. Ему перевозчик обязан выдать соответствующий груз. Совершение операций по выдаче и приемке грузов завершает исполнение договора перевозки. Грузополучатель экономически заинтересован в быстрой доставке товаров с максимально сохраненными потребительскими свойствами.

На примере доставки контейнера из Китая до Челябинска, рассмотрим два маршрута доставки. С Китая морем до порта Восточный (г. Находка) далее по железной дороге до станций ст. Екатеринбург – Товарный и станции Челябинск – Грузовой, с последующим автовывозом до склада клиента. Для наглядности занесем данные в таблицу. (Таблица 5).

									Лист
									63
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	23.03.01.2019.192.00 ПЗ				

Таблица 5 – Стоимость и сроки доставки контейнера

П / Н	Наименование услуги	Ст. Екатеринбург - Товарный	Ст. Челябинск - Грузовой
1	фрахт	52000 руб.	52000 руб.
2	ЖД составляющая (ЖД тариф, вохр, пользование платформой)	124000 руб.	169000 руб.
3	Срок доставки	10 дней (контейнерный поезд)	21 день (повагонная отправка)
4	Комплексная ставка по приему КТК (прибывшего в режиме ВТТ) на станции	9000 руб. (прайс – лист на услуги по организации ТЭО ПАО ТК по КТ Екатеринбург – тов.)	13200 руб. (прайс – лист на услуги по организации ТЭО ПАО ТК по КТ Челябинск – грузовой.)
5	Стоимость вывоза автомобилем на склад грузополучателя в г. Челябинск	29000 руб.	8400 руб.
6	Время подачи автомобиля для вывоза	2 дня с момента выпуска КТК таможней	В течении дня с момента выпуска КТК таможней

В процессе анализа факторов, оказывающих влияние на стоимость и сроки доставки контейнеров в склад грузополучателя делаем вывод, что стоимость и сроки доставки до станции Екатеринбург - Товарный меньше чем до станции Челябинск – Грузовой. Статистика по количеству обработанных контейнеров на станциях за 2018 год 94258 TEU – ст. Екатеринбург – Товарный и 31080 TEU на ст. Челябинск – Грузовой, говорит о том, что грузополучателям выгодна скорость и стоимость отправок в контейнерных поездах. Так же формируются поезда по направлениям: Екатеринбург – Хабаровск, Екатеринбург – ст. Угольная (г. Владивосток), Екатеринбург – ст. Автово (СПб), и многие другие направления. Получается, что проигрывая на авто перевозки экономятся средства и время за счет ЖД части. Однако существуют и свои минусы. Станция Екатеринбург – Товарный начала работать в 1931 году на месте бывшей железнодорожной станции «Палкино» , из – за больших объемов не всегда оперативно проходит выгрузка с контейнерных поездов, бывают, простои платформ до трех дней,

										Лист
										64
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	23.03.01.2019.192.00 ПЗ					

таможенный пост Верх – Исетский, таможенный пост перегружен, доставка закрывается два дня. В логистике важна, «последняя миля» – расстояние последнего этапа до конечного потребителя, которому нужно доставить товар. Логистика – это больше, чем транспорт, кроме перевозок в неё входят хранение и распределение товаров, умение выбрать вид транспорта, оптимизировать систему поставок. Включают в логистику и работу с информацией о перевозках грузов и управление товарными потоками, и выбор наилучшей системы расчетов с перевозчиками. Мы сократим время постановки и расстояние перевозки, тем самым уменьшим расход на доставку груза в склад грузополучателю. Вывод: данная станция в поселке Есаульском имеет:

- удобные подъездные пути с федеральной трассы М5;
- большую общую площадь;
- теплые и холодные складские помещения;
- открытые площадки оборудованные авто и ж/д подъездными путями с рампами и грузоподъемными механизмами;
- офисы
- собственные ж/д пути;
- контейнерную площадку.

Необходимо усовершенствовать данный комплекс, чтоб он обладал рядом преимуществ.

Преимущества комплекса:

- Оборудовать автоматизированной системой управления складскими процессами, новейшей компьютерной и досмотровой техникой;
- Устроить охраняемую стоянку для автомобилей;
- предоставляется полный спектр услуг по хранению и грузопереработке любых грузов от 1кг до 20 т.
- располагающийся на территории таможенный пост, где работают таможенные брокера;
- получить лицензию на хранение алкогольной, фитокарантинной и ветеринарной продукции;

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		65

- создание стоков для хранения порожних контейнеров;
- получить разрешение на прием опасных грузов.

Вывод по разделу 3: после создания ТЛЦ в Челябинской области будут созданы все условия для оказания транспортных услуг. Это повысит инвестиционную привлекательность области, конкурентоспособность по сравнению с другими субъектами РФ, уровень жизни местного населения; приведет к созданию новых рабочих мест и притоку высококвалифицированных кадров. В долгосрочной перспективе будет способствовать не только экономическому росту, но и развитию социальной, культурной и политической сфер общества. Данный проект должен вывести регион на качественно новый уровень. Челябинск, благодаря этому комплексу, встанет на инновационный путь развития. Оптимизация транспортной системы решит внутренние проблемы и поднимет международный престиж Челябинской области. Экономическая эффективность от работы центра в скором времени оправдает вложенные в него инвестиции.

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		66

4 ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

К ТРАНСПОРТНО – ЛОГИСТИЧЕСКИМ ЦЕНТРАМ

Функционирование любого ТЛЦ, основывается на следующих принципах:

- проведение количественной и качественной оценки общего потребления природных ресурсов исходя из местных региональных и федеральных возможностей;

- нормирование уровня антропогенных воздействий от различных видов деятельности общества, на природную среду;

- создание экологически чистых производств, технологий, подвижного состава, оборудования и транспортных систем;

- использование методов экологической профилактики функционирования отраслей и объектов транспорта путем выполнения природоохранных мероприятий и внедрения технологических средств;

- непрерывный контроль за состоянием окружающей среды;

- использование экономических методов в управлении охраной окружающей среды и рациональным природоиспользованием;

- неотвратимость наступления ответственности за нарушение правил, норм, законов по охране окружающей среды.

- погрузо – разгрузочные работы с опасными грузами, их транспортировка, хранение должны осуществляться в соответствии с требованиями правил.

Железнодорожный транспорт и экологическая безопасность.

Железнодорожный транспорт постоянно воздействует на природную среду.

Уровень воздействия может лежать в допустимых равновесных и кризисных границах.

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ		
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дат</i>			
<i>Разраб.</i>		Демидов Е. В.				<i>Лит.</i>	<i>Лист</i>
<i>Провер.</i>		Аверьянов Ю.И.					<i>Листов</i>
							67
							84
<i>Н. Контр.</i>		Баранов П.Н.			БЕЗОПАСНОСТЬ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ		
<i>Утверд.</i>		Рождественский Ю.					
					ЮУрГУ Кафедра АТ		

Воздействие объектов железнодорожного транспорта на природу обусловлено строительством дорог, производственно - хозяйственной деятельностью предприятий, эксплуатацией железных дорог и подвижного состава.

Факторы воздействия объектов железнодорожного транспорта на окружающую среду можно классифицировать по следующим признакам:

- физические (тепловые излучения, электрические поля, электромагнитные поля, шум, инфразвук, ультразвук, вибрация, радиация и др.);
- механические (твердые отходы, механическое воздействие на почвы строительных, дорожных, путевых и других машин);
- химические вещества и соединения (кислоты, щелочи, соли металлов, альдегиды, ароматические углеводороды, краски и растворители, органические кислоты и соединения и др.), которые подразделяются на чрезвычайно опасные, высоко опасные, опасные и малоопасные; биологические (макро- и микроорганизмы, бактерии, вирусы).

Автомобильный транспорт и экологическая безопасность.

Автомобильный транспорт - важнейший элемент хозяйственной инфраструктуры округа. Эксплуатация автомобильного транспорта сопровождается загрязнением окружающей среды. Негативное влияние на состояние окружающей природной среды оказывают автомобильные дороги: изменяется гидрологический режим территорий, нарушается почвенный и растительный покров, целостность экосистемы. Увеличение объема транзитных перевозок сказывается на экологической обстановке. Нужны целенаправленные природоохранные меры по защите окружающей среды.

Планирование экологически безопасных грузовых транспортных систем:

- приоритетное развитие экологически безопасных видов грузового транспорта (железнодорожного, водного и комбинированного) с наилучшей возможной координацией между ними, при одновременном особом внимании к развитию интермодальных связей;

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		68

- оптимизация структуры транспортного парка по типу используемых двигателей, использование экологически чистых видов топлива, оптимизация грузопотоков, оптимизация использования провозных возможностей.

Для повышения эффективности административных механизмов управления, направленных на ограничение воздействия транспорта на состояние окружающей среды, целесообразно внедрить:

- сертификацию выпускаемой транспортной техники, топливно-смазочных материалов и услуг на их соответствие требованиям современных международных стандартов;

- нормирование показателей экологической безопасности транспортных средств при их производстве и эксплуатации;

- нормирование показателей экологической безопасности топливно-смазочных материалов и специальных жидкостей;

- учет экологических факторов при выдаче лицензий на коммерческую деятельность на транспорте;

- обязательный периодический контроль технического состояния автотранспортных средств;

- системы регионального квотирования воздействия транспорта;

Обеспечение экологической безопасности в работе ТЛЦ

Под экологической безопасностью принято понимать процесс обеспечения защищенности жизненно важных интересов не только отдельного человека, но и всего общества в целом от угроз, создаваемых антропогенным или естественным воздействием на окружающую среду. Ключевыми проблемами обеспечения экологической безопасности на транспорте являются защита от загрязнения атмосферного воздуха, водных объектов, земельных ресурсов и недр, защита от транспортного шума и вибраций, предупреждение экологических последствий. Политика экологической безопасности, проводимая в работе ТЛЦ, ориентирована на осуществление комплекса природоохранных мер, направленных на повышение экологических характеристик подвижного состава и инфраструктуры транспорта. Эти меры по направлениям деятельности подразделяются на четыре группы:

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		69

организационно-правовые, архитектурно-планировочные, конструкторско-технические, эксплуатационные.

Опираясь в работе на выше перечисленные мероприятия, Центр располагает в своей управленческой структуре инженером по охране окружающей среды, работающим в отделе логистики. В обязанности инженера входит работа, связанная с обеспечением Центра нормативно-правовой базой в сфере охраны окружающей среды, взаимодействие с контролирующими органами по вопросам экологического контроля, помощь руководителю в создании экологической документации. Центром разрабатывается экологический паспорт и утверждается его директором. Сведения, изложенные в паспорте, используются для контроля деятельности Центра вышестоящими экологическими органами. Один экземпляр паспорта хранится в Центре, второй - в региональном комитете по экологии и природопользованию. При изменении технологии, состава оборудования Центра в экологический паспорт вносятся соответствующие коррективы. Таким образом, в работу Центра будет первично заложена экологическая составляющая транспортного процесса, сущностью которой является снижение транспортной нагрузки на окружающую среду при рационализации построения маршрутов движения транспортных средств, а также создание клиентам Центра «Зелёных» коридоров для прохождения их грузопотоков в ускоренном режиме через таможенные пункты пропуска, расположенных на территории области, за счёт внедрения технологии электронного логистического сопровождения.

Охрана труда в работе транспортно – логистического центра

Производственные здания, сооружения, оборудование, технологические процессы должны отвечать требованиям, обеспечивающим здоровые и безопасные условия труда.

Эти требования включают рациональное использование территории и производственных помещений, правильную эксплуатацию оборудования и организацию технологических процессов, защиту работающих от воздействия вредных условий труда, содержание производственных помещений и рабочих

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		70

мест в соответствии с санитарно-гигиеническими нормами и правилами, устройство санитарно-бытовых помещений.

При проектировании, строительстве и эксплуатации производственных зданий и сооружений должны соблюдаться санитарные правила и нормы по охране труда.

Требования охраны труда на территории ТЛЦ

Территория предприятия должна содержаться в чистоте. Проезды и проходы должны быть свободными для движения, выровнены, не иметь рытвин, ям и достаточно освещены.

В летнее время проезды и проходы, примыкающие к производственным, административным и санитарно-бытовым помещениям, складам, необходимо поливать, а в зимнее время - очищать от снега, а в случае обледенения посыпать песком.

Водостоки (канавы) для отвода атмосферных вод надлежит регулярно прочищать и ремонтировать.

Тоннели, мосты, переходы, эстакады, а также ограждения (перила, обшивка, борты) должны содержаться в исправности.

На территории предприятия не разрешается возводить жилые здания или устраивать жилые помещения, а также воспрещается проживание любого персонала предприятия.

Территория предприятия должна быть максимально озеленена, а пешеходные дорожки должны иметь соответствующие покрытия.

Объем производственного помещения на каждого работающего должен составлять не менее 15 куб.м, а площадь - не менее 4,5 кв.м при высоте от пола до потолка не менее 3,2 м.

Следует предусматривать все меры к сокращению отходов и выбросов производства путем их переработки или утилизации.

Места для сбора, сортировки и кратковременного хранения отходов производства на территории предприятия следует назначать на специальных участках или в изолированных специальных помещениях.

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		71

Мусоросборники должны быть оборудованы плотно закрывающимися крышками и регулярно очищаться, не допуская их переполнения.

Укрытия, предназначенные для герметизации пылящего оборудования, должны быть легкоъемными и удобными в эксплуатации.

Уборка рабочих помещений от пыли должна производиться механическим путем и в зависимости от характера пыли мокрым способом (смыв полов водой, поддержание полов во влажном состоянии) или пневматическим способом (стационарными и передвижными пылесосными установками).

Интенсификация работы производственного оборудования может производиться с одновременным осуществлением мероприятий, обеспечивающих требования безопасности и нормальные санитарно-гигиенические условия.

Инструменты, приборы и оборудование, генерирующие вибрацию, должны подвергаться проверке на соответствие их установленным нормативами параметрам вибрации. Не отвечающие этим параметрам инструменты подлежат замене в кратчайшие сроки и в эксплуатацию не должны допускаться.

Работы с инструментами, агрегатами и приборами, образующими вибрацию, должны проводиться в отапливаемых рабочих помещениях с температурой воздуха не ниже 15 град.

Производственное оборудование и инструменты, создающие при работе шум, должны отвечать требованиям СН 245-63.

Когда шум на рабочих местах не может быть снижен до предельно допустимых уровней, необходимо применять дистанционное управление производственным процессом из звукоизолированных камер или автоматизировать технологический процесс.

Механизированные ручные инструменты пневматического действия должны иметь специальные глушители выхлопа.

Шумы, вызываемые вибрацией твердых тел или ударами, трением, необходимо устранять путем замены ударных процессов безударными или путем ослабления соответствующими средствами звучания ударных частей.

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		72

Все высокочастотные установки и радиотехнические приборы, которые при работе создают электромагнитные поля высоких, ультравысоких и сверхвысоких частот, должны снабжаться экранами и поглотителями, снижающими интенсивность облучения на рабочих местах до предельно допустимых величин.

Использование производственных помещений для принятия пищи запрещается.

Все производственные и бытовые помещения, а также рабочие места и оборудование должны содержаться в чистоте и порядке и своевременно ремонтироваться. Для всех производственных и бытовых помещений должен быть установлен определенный порядок уборки с учетом условия производства. Отбросы и мусор должны регулярно собираться и удаляться в специально для этой цели отведенные места.

Вентиляция и отопление.

Во всех производственных и вспомогательных помещениях должна иметься вентиляция естественная, механическая или смешанная. Количество воздуха, необходимого для обеспечения требуемых параметров воздушной среды в рабочей зоне, определяется для помещений с тепловыделениями по избыткам явного тепла; для помещений с тепло и влаговыделениями - по избыткам явного тепла, влаги и скрытого тепла в рабочей зоне. Приточно-вытяжная вентиляция сообщающихся между собой помещений должна быть устроена таким образом, чтобы исключалась возможность поступления воздуха из помещения с большими выделениями вредностей в помещения с меньшими выделениями или в помещения без этих выделений.

Нагревательные приборы в производственных помещениях со значительными выделениями пыли должны быть с гладкими поверхностями, допускающими легкую очистку. Без ведома и разрешения лица, ответственного за состояние вентиляционно-отопительных установок, не допускается вносить какие бы то ни было изменения, могущие нарушить правильную работу вентиляции. Все вентиляционные установки, как вновь оборудованные, так и пускаемые в

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		73

работу после реконструкции или капитального ремонта, подвергаются приемочным инструментальным испытаниям с определением их эффективности.

На все существующие и вновь принимаемые вентиляционные установки составляются по определенной форме паспорта. В паспорт заносятся все изменения в установках, а также результаты последующих технических и гигиенических испытаний.

Для каждой вентиляционной системы необходимо иметь журнал эксплуатации. Журналы должны храниться у начальника службы охраны труда.

Все устройства и приспособления для механизированного и ручного открывания светопроемов для аэрации как в фонарях, так и в окнах зданий должны подвергаться систематической очистке, смазыванию и проверке. Для правильного осуществления аэрации производственных зданий должны быть составлены подробные инструкции, учитывающие метеорологические условия в различные периоды года и направления ветров.

Освещение

Естественное освещение производственных зданий должно отвечать требованиям главы СНиП 11-А 8-62.

Во всех производственных и подсобных помещениях должны быть приняты меры к максимальному использованию естественного освещения. Световые проемы не допускается загромождать производственным оборудованием, готовыми изделиями, полуфабрикатами и т.п. как внутри, так и вне зданий.

Вышеуказанные нормы естественного освещения установлены с учетом обязательной регулярной очистки стекол световых проемов в сроки: не реже двух раз в год для помещений с незначительными выделениями пыли, дыма и копоти и не реже четырех раз в год для помещений со значительными выделениями пыли, дыма и копоти.

Искусственное освещение открытых пространств центра, его вспомогательных и бытовых помещений должно отвечать требованиям главы СНиП 11-В 6 издания 1960г.

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		74

Светильники местного освещения должны располагаться таким образом, чтобы для лиц, пользующихся ими, светящееся тело источника света было заслонено непрозрачной или густой светорассеивающей оболочкой и обеспечивалось отсутствие отраженной блескости.

Санитарно – бытовые помещения.

При размещении бытовых помещений в отдельно стоящих зданиях, предназначенных для обслуживания работающих в отапливаемых производственных помещениях, отдельно стоящие бытовые здания должны соединяться с производственными зданиями отапливаемыми переходами.

Рабочие помещения, пункты питания и здравпункты должны, как правило, иметь непосредственное естественное освещение. В остальных вспомогательных помещениях допускается освещение вторым светом или иметь искусственное освещение.

Помещения служб и отделов центра, располагаемые внутри производственного здания, должны быть изолированы от производственных помещений. В случае расположения их в шумных цехах или по соседству с ними должна осуществляться звукоизоляция до допустимых уровней громкости шума на рабочих местах.

На предприятии центра должны быть оборудованы санитарно-бытовые помещения для работающих (умывальные, гардеробные или шкафы для одежды, уборные и пр.).

Состав санитарно-бытовых помещений, а также их размеры и оборудование определяются характером производства и должны соответствовать требованиям СН 245-63.

Использование бытовых помещений не по назначению воспрещается.

Все санитарно-бытовые помещения должны ежедневно убираться и регулярно проветриваться. При невозможности естественного проветривания должна устраиваться вентиляция с механическим побуждением.

Гардеробные, раздевальные, и другие санитарно-бытовые помещения и устройства должны периодически подвергаться дезинфекции.

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		75

Для хранения и очистки инвентаря и оборудования, предназначенных для уборки вспомогательных помещений, следует предусматривать помещения площадью не менее 3 кв.м, оборудованные мойками с подачей к ним холодной и горячей воды через смесители, а также приспособления для сушки уборочного инвентаря.

У наружных входов во вспомогательные помещения должны предусматриваться приспособления для очистки обуви от грязи.

Желоба, каналы, трапы, писсуары и унитазы в душевых и уборных должны регулярно прочищаться и промываться. Застаивание промывных и сточных вод на полу не допускается. Приборы, служащие для промывания унитазов, писсуаров и т.п., должны быть исправными. Полы в уборных должны постоянно содержаться в сухом состоянии.

При умывальниках должны быть мыло и регулярно сменяемые полотенца или иметься воздушные осушители рук. Выдаваемое мыло как для индивидуального, так и для коллективного пользования не должно раздражать кожу.

Пункты питания (столовые, буфеты) должны удовлетворять санитарным требованиям, установленным для предприятий общественного питания.

Водоснабжение и канализация

Соединение сетей хозяйственно-питьевых водопроводов с сетями водопроводов, подающих воду непитьевого качества, не допускается.

Питьевые водопроводы, питаемые от городского водопровода, не должны иметь постоянных соединений с другими питьевыми водопроводами, питаемыми от местных источников.

Условия спуска сточных вод в водоемы должны удовлетворять требованиям охраны поверхностных вод от загрязнения сточными водами.

Выбор источника хозяйственно – питьевого водоснабжения подлежит согласованию с местными органами санитарного надзора.

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		76

Очистные сооружения, станции перекачки и прочие установки для сточных вод промышленных предприятий должны содержаться в исправности, чистоте и не являться источниками загрязнения воды, почвы и воздуха.

Надзор за техническим и санитарным состоянием очистных сооружений должен быть возложен на службу охраны труда.

Индивидуальные защитные приспособления

Спецодежда или защитная одежда должна выдаваться работающим в установленные сроки и соответствовать стандартам. Работа без предусмотренных нормами спецодежды и защитных приспособлений запрещается.

Работающие, получающие согласно действующим нормам приспособления для индивидуальной защиты, должны проходить специальный инструктаж с обучением простейшим способам проверки исправности приспособлений и тщательно тренироваться в пользовании ими.

Вывод по разделу 4: транспортно – логистический центр – это крупное хранилище товарно – материальных ценностей, и ущерб от пожаров, техногенных катастроф, противоправных действий персонала или внешних лиц, может достигать значительных сумм. Помимо материальных потерь такие происшествия угрожают жизни и здоровью людей. Поэтому вопросы обеспечения безопасности требуют к себе повышенного внимания и комплексного подхода. В работу Центра будет первично заложена экологическая составляющая транспортного процесса, сущностью которой является снижение транспортной нагрузки на окружающую среду при рационализации построения маршрутов движения транспортных средств.. Эксплуатационные мероприятия осуществляются в процессе эксплуатации транспортных средств и направлены на поддержание их состояния на уровне заданных экологических нормативов за счет технического контроля и высококачественного обслуживания. На территории ТЛЦ должна быть предусмотрена поточность движения автомобильного транспорта. Ширина и расположение проездов и мест стоянки транспортных средств должны обеспечивать беспрепятственное движение автомобилей с прицепами.

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		77

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе исследования квалификационной работы были рассмотрены иностранный и отечественный опыт формирования транспортно – логистических систем, выявлены недостатки и основные преимущества, которые сыграли определяющую роль в их развитии. При этом проведен анализ возможности применения изученных вариантов в Челябинской области с целью повышения конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности региона. Были обозначены внешние и внутренние факторы.

В работе было определено, что преимуществом европейской транспортной системы является структурированность и построение глобальной системы. Немецкая модель примечательна использованием государственно – частного партнерства, а китайский опыт говорит о полезности внедрения иностранных технологий и капитала. При этом следует отметить роль функционального состояния складов и оценке агентов транспортной деятельности, а именно уровня складов (А, В, С, D, E) и классификация логистических услуг (1PL – FirstPartyLogistic, 2PL, 3PL, 4PL, 5PL). Для создания логистического центра в Челябинской области были приняты во внимание вышеуказанные преимущества. Создаваемые объекты должны соответствовать уровню 3PL – оператора и обладать складскими помещениями классом А. Отечественный опыт создания ТЛЦ говорит о том, что политический фактор играет существенную роль. Формирование комплекса невозможно без поддержки властных элит. Важным является понимание региональных центров в общенациональной транспортной системе. Это один из весомых фактор, который оказывает значительное влияние на формирование комплекса.

В квалификационной работе была определена важность разработки стратегии создания транспортно – логистического центра для экономики Челябинской области. Поскольку формирование областного центра, представляет огромный потенциал для развития экономических связей, особенно в таких важных отраслях, как машиностроение и металлообработка, энергетика, транспорт, строительная индустрия, пищевая, химическая промышленность.

										Лист
										78
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	23.03.01.2019.192.00 ПЗ					

Во время анализа был сделан вывод о том, что оптимально сформировать транспортно – логистический центр на основании государственно – частного партнерства. С одной стороны использование административного ресурса и заинтересованности уполномоченных элит в повышении инвестиционной привлекательности региона, а с другой привлечение частного капитала, новейших технологий позволит в кратчайшие сроки реализовать проект. Но необходимо сохранять баланс сил в использовании данных факторов, поскольку чрезмерное влияние государства может привести к повышению коррупции или чрезмерной бюрократизации, вместе с тем усиление влияния иностранных инвесторов может привести к оттоку капитала из региона. При этом ключевым является разработка стратегии развития национальной транспортной сети. Это позволит интегрироваться в мировую транспортную систему не отдельными региональными центрами, а мощным, единым комплексом, который стал бы на равных конкурировать на международном уровне.

Южный Урал является важным звеном для экономики не только РФ, но и всего евразийского пространства, поскольку обладает выгодным экономико-географическим положением. Поэтому открытие ТЛЦ станет мощным импульсом для развития инфраструктуры региона и государства в целом. Создания транспортно – логистического центра, не только отвечающего всем мировым стандартам, но и обладающего еще более совершенной системой обслуживания существенно повысит престиж страны, увеличит потоки товаров из Европы в страны Азии: Китай, Индию, Южную Корею, Таиланд, Японию. Данный центр, несомненно, привлечет внимание крупнейших мировых логистических компаний, что позволит использовать их уже отлаженные каналы коммуникаций. Таким образом, существенно расширится спектр территорий, в которые и из которых можно будет получать и отправлять грузы, что значительно снизит затраты многих фирм на доставку продукции или ресурсов. Представлена системы организации работы центра, даны его основные характеристики. Планируется создать Челябинский Транспортно – логистический центр как транспортно – информационную структуру, выполняющую работу по консолидации

					<i>Лист</i>
					79
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>	23.03.01.2019.192.00 ПЗ

грузопотоков и электронному логистическому сопровождению перевозок по международным транспортным коридорам. Таким образом, ТЛЦ будет транспортно – информационным международным логистическим центром.

Внимание также уделено экологическому контролю на транспорте. Указаны основные мероприятия в сфере обеспечения экологической безопасности в работе Центра;

Интерес данной работы заключается в рассмотрении качественного нового понятия экономики транспорта, которое до сих пор практически не использовалось в российских перевозках и совсем незнакомо региональному транспортнику.

					<i>23.03.01.2019.192.00 ПЗ</i>	<i>Лист</i>
						80
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Законодательно-нормативные документы

1 Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) // Электронный ресурс: Справочно-правовая система «Гарант», 2012

2 Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов // Электронный ресурс: Справочно-правовая система «Гарант», 2012

3 Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС // Электронный ресурс: Справочно-правовая система «Гарант», 2012

6 Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров// Электронный ресурс: Справочно-правовая система «Гарант», 2012

Книги и статьи

7 Алабугин, А.А. Стратегический менеджмент: учебное пособие./ Алабугин, А.А., Горшенин, В.П. – Челябинск: Изд-во ЮУрГУ, 2007. – 113 с.

8 Алесинская, Т.В. Основы логистики. Общие вопросы логистического управления: учебное пособие./ Алесинская Т.В. – Таганрог.: Изд-во ТРТУ, 2005. - 121 с.

9 Алесинская, Т.В. Основы логистики. Функциональные области логистического управления (Часть 1): учебное пособие./ Алесинская Т.В. - Таганрог: Изд-во ТТИ ЮФУ, 2009.- 79 с.

10 Алесинская, Т.В. Основы логистики. Функциональные области логистического управления (Часть 3): учебное пособие./ Алесинская Т.В.- Таганрог: Изд-во ТТИ ЮФУ, 2010.- 121 с.

11 Апатцев, С.Б. Логистические транспортно-грузовые системы: учебник для студ. высш. учеб. Заведений./ В.И.Апатцев, С.Б.Левин, В.М.Николашин и др.; Под ред. В.М.Николашина. — М.: Изд-во «Академия», 2003. — С.18-21

										Лист
										81
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	23.03.01.2019.192.00 ПЗ					

12 Архипова, А. Ю. Международные экономические отношения. Международный бизнес: учебник. / Под общ. ред. Архипова А.Ю., Пузаковой Е.П. – Ростов. Изд-во «Феникс», 2009. – 571 с.

13 Баркалов, С. А. Задачи управления материально-техническим снабжением в рыночной экономике. / С.А. Баркалов, В.Н. Бурков, П.Н. Курочка, Н.Н. Образцов. - М. Изд-во ИПУ РАН, 2000. - 58 с.

14 Бульба, А.В. Логистика, технология, проектирование складов, транспортных узлов и терминалов: учебное пособие./ Бульба, А.В. Демин, В.А. Миротин, Л.Б. – Изд-во «Феникс», 2009. - 408 с.

15 Волгин, В.В. Склад: организация, управление, логистика: учебное пособие/ Волгин В.В. –Изд-во «Дашков и К», 2004. - 736 с.

16 Гаджинский, А. М. Логистика: учебник для студентов высших учебных заведений. — 12-е изд., перераб. и доп. — М: Изд-во «Дашков и К», 2006. — 432 с

17 Итоговая государственная аттестация по направлению «Технология транспортных процессов»: методические указания/ сост.: Н.К. Горяев, Ю. И. Аверьянов, О. Н. Ларин, З. В. Альметова; под ред. Н. К. Горяева. – Челябинск: Изд-во ЮУрГУ – 33 с.,

18 Горяев, Н.К. Основы международных перевозок: методическое пособие / Н.К. Горяев. – Челябинск: Изд-во ЮУрГУ – 18 с.,

19 Джабраилов, А.Э. Маркетинг. Логистика. Транспортно-складские логистические комплексы: учебное пособие/ Джабраилов, А.Э. Моргунов В.И. – Изд-во «Дашков и К», 2010. – 388 с.

20 Зимовец, А.В. Международные транспортные операции: Конспект лекций./ А.В. Зимовец. – Таганрог: Изд-во ТИУиЭ, 2008 – 31с

21 Кокот, Т.В. Сотрудничество с Китаем в рамках внешнеэкономической деятельности: риски или новые возможности?/ Кокот Т.В. // «Логистика сегодня». Внешнеторговые перевозки. – 2011. - №3.- С. 27-29

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	Лист
						82
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

22 Сергеев, В. И. Логистика в современном бизнесе. Сб. материалов международного семинара в рамках выставки «ТРАНСРОССИЯ 2003». Под ред. Проф. В.И.Сергеева. – М., Изд. ГУ-ВШЭ, 2003-42с.

23 Зимовец, А.В. Международные транспортные операции: Конспект лекций./ А.В. Зимовец. – Таганрог: Изд-во ТИУиЭ, 2008 – 31с.

2. Кокот, Т.В. Сотрудничество с Китаем в рамках внешнеэкономической деятельности: риски или новые возможности?/ Кокот Т.В. // «Логистика сегодня». Внешнеторговые перевозки. – 2011. - №3.- С. 27-29

25 Лукинский, В. Модели и методы теории логистики: учебное пособие/ Лукинский В. - Питер: 2008. - 448с.

26 Сергеев, В. И. Логистика в современном бизнесе. Сб. материалов международного семинара в рамках выставки «ТРАНСРОССИЯ 2003». Под ред. Проф. В.И.Сергеева. – М., Изд. ГУ-ВШЭ, 2003-42с.

27 Сергеев, В.И. Менеджмент в бизнес-логистике: учебное пособие./ Сергеев В.И. – М.: Изд-во Филин, 1997. – 772 с.

28 Степанов, В.И. Логистика: учебник./ Степнов В.И. — М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2006. - 448 с.

29 Столярова, Н.С. Методические рекомендации по выполнению выпускной квалификационной (дипломной) работы / Н.С. Столярова. – Челябинск: Изд-во ЮУрГУ, 2008. – 34 с.

30 Сурин, А.А. Китайский фактор в развитии транспортно – логистического рынка России/ Сурин, А.А. Чеховская М.Н.// «Логистика сегодня». Внешнеторговые перевозки. – 2009.-№4. – С. 11-13.

31 Чепурнов, М. Ю. Специфика сборных грузов и способы оптимизации их доставки / Чепурнов М.Ю.// «Логистика сегодня». Внешнеторговые перевозки. – 2007. - №6. – С. 22-23.

Интернет-источники

32 Википедия – свободная энциклопедия. - www.ru.wikipedia.org

33 Внешняя торговля Российской Федерации по основным странам за 2011 год // Федеральная таможенная служба. – www.customs.ru

									Лист
									83
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	23.03.01.2019.192.00 ПЗ				

34 Сайт министерства экономического развития Челябинской области
www.econom-chelreg.ru

35 Сайт Правительства РФ - www.government.gov.ru

36 Сайт Правительства Челябинской области – www.pravmin74.ru

37 Сайт Торгово-промышленной палаты РФ. – www.tpprf.ru

38 Служба «Карты Google» maps.google.ru/

39 Федеральная служба государственной статистики www.gks.ru

40 Сайт организации по экономическому сотрудничеству и развитию -
www.oecd.org

41 Сайт китайской торговой палаты <http://www.chinachamber.com/>

42 Сайт министерства коммерции Китайской Народной Республики
russia.mofcom.gov.cn

43 Сайт Российско- Германской Внешнеторговой палаты
<http://russland.ahk.de>

44 Сайт рейтингового агентства Fitch - www.fitchratings.ru

45 Сайт рейтингового агентства Moody's <http://www.moody.com/>

					23.03.01.2019.192.00 ПЗ	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		84