

Интернет-журнал «Науковедение» ISSN 2223-5167 <http://naukovedenie.ru/>

Том 8, №4 (2016) <http://naukovedenie.ru/index.php?p=vol8-4>

URL статьи: <http://naukovedenie.ru/PDF/21EVN416.pdf>

Статья опубликована 18.08.2016.

Ссылка для цитирования этой статьи:

Турлаев Р.С. Развитие единой региональной транспортно-логистической информационной системы Челябинской области // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ» Том 8, №4 (2016)

<http://naukovedenie.ru/PDF/21EVN416.pdf> (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ.

УДК 656.071/656.073/656.078

Турлаев Руслан Сергеевич

ФГБОУ ВПО «Южно-Уральский государственный университет» (НИУ), Россия, Челябинск¹

Аспирант

E-mail: turlaevruslan@gmail.com

РИНЦ: http://elibrary.ru/author_profile.asp?id=714208

Развитие единой региональной транспортно-логистической информационной системы Челябинской области

Аннотация. В данной статье рассматриваются перспективы развития единой региональной информационной среды транспортного комплекса Челябинской области. Разработана модель построения единой региональной транспортно-логистической системы Челябинской области. Сформулированы основные преимущества от создания региональной транспортно-логистической информационной системы как для государства, так и для участников транспортного процесса. Изучен терминологический аппарат в области региональных транспортно-логистических информационных систем. Освещается создание в рамках единой региональной транспортно-логистической системы, единого электронно-информационного ресурса (портала), который в свою очередь, будет являться разделом единого информационного портала транспортно-логистических услуг Российской Федерации, для эффективного взаимодействия логистических информационных систем участников рынка транспортно-логистических услуг в регионе. Проанализирована транспортная инфраструктура, а также отражается уровень информатизации рынка транспортно-логистических услуг в Челябинской области.

Ключевые слова: информационная логистика; транспортно-логистический рынок; логистическая информационная система; информационная среда; единая региональная транспортно-логистическая информационная система; транспортная логистика; транспортная инфраструктура Челябинской области

Глобализация экономики, участие Российской Федерации во Всемирной торговой организации, Евразийском экономическом союзе и других проектах международного сотрудничества, диктует необходимость обеспечения соответствия технической и информационной оснащенности отечественного рынка транспортно-логистических услуг международному уровню.

¹ 454080, Россия, Челябинск, проспект Ленина, 76

С развитием информационных технологий и использованием персональных компьютеров, информация в электронном виде превратилась в важнейший компонент современной рыночной инфраструктуры и заняла одно из основных мест в ресурсном потенциале многих стран. Сегодня мировое сообщество интенсивно создает и развивает транспортно-логистический информационный комплекс, используя пространственное расположение и ресурсный потенциал различных стран. Наиболее ярким примером служит Европейский союз и его региональные транспортно-логистические системы [4]. Международная экономическая интеграция с использованием современных информационных технологий позволила сформировать единую мировую транспортно-логистическую систему с целью обеспечения эффективных международных перевозок.

Современные информационные системы и технологии в последнее время активно используются и в госструктурах многих стран. Так, по данным аналитического центра TAdviser², общемировые расходы правительственных организаций на информационные системы и технологии в 2014 г. составляют 584,4 млрд. долл., из них на органы власти РФ приходится 3,7 млрд. долл., для сравнения на госструктуры США приходится около 80 млрд. долларов. Данное обстоятельство связано с относительно недавней повсеместной компьютеризацией госструктур РФ, особенно в отдаленных регионах и малых населенных пунктах, что отражает достаточно низкий уровень общероссийской информатизации.

Согласно данным Минкомсвязи РФ³, из-за отсутствия межрегиональной информационной среды и обособленности регионов, общероссийская информатизация, в т.ч. транспортно-логистических услуг, находится на низком уровне.

В свою очередь, огромные финансовые вложения многих стран в информационные технологии не всегда отражают необходимый уровень эффективности, что приводит к необоснованным финансовым расходам. Так, большинство расходов происходит из-за устаревшего оборудования, неэффективных внедрений информационных систем, а также из-за отсутствия единой стратегии управления и деятельности информационной среды во многих странах. Своевременный переход на современные информационные технологии, в свою очередь, способствует повышению эффективности деятельности, а также снижению финансовых расходов на обслуживание информационных систем и технологий.

Так, по данным аналитического центра «TAdviser», США в период с 2011 по 2014 годы проводили оптимизацию бюджетов и сократили затраты на информационные технологии в госорганах в результате использования облачных технологий, чем обеспечили экономию в размере 3,6 млрд. долларов. Ключевым методом в оптимизации бюджетов стала стратегия «сокращения и реинвестирования» в рамках которой учреждения сначала уменьшали расходы на информационные технологии около 10%, а затем вкладывали сэкономленные средства в IT-проекты, предполагающие еще более высокую экономию, а в частности, за счет объединения центров обработки данных, использования виртуализации и аналитических инструментов, объединения лицензионных соглашений, перевода управления IT-систем на интернет-платформы и масштабную миграцию в облачные технологии. Считаем, что международный транспортно-логистический рынок тесно связан с развитием информационных технологий.

² Аналитический центр TAdviser. Государственные и социальные структуры США. Госзакупки ИТ (США) [Электронный ресурс] URL: http://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Госзакупки_ИТ_%28США%29 (Дата обращения 09.09.2015 г.).

³ Министерство связи и массовых коммуникаций РФ [Электронный ресурс] URL: <http://www.minsvyaz.ru/ru/> (Дата обращения 01.09.2015 г.).

Вместе с тем, в последнее время в России остро стоит вопрос интеграции в единую мировую транспортно-логистическую систему, в целях повышения эффективности экономики, реализации транзитного потенциала страны, развития регионов на пути международных транспортных коридоров, повышения уровня информатизации, непрерывности процесса транспортировки грузов, сокращения стоимости и сроков доставки, а также ликвидации рисков, связанных с перевозкой.

В связи с чем, в настоящее время реализуется федеральная программа развития транспортной системы России до 2020 г.⁴, целями которой являются ускорение процесса товародвижения и снижение транспортных издержек, улучшение доступности транспортных услуг в сфере грузоперевозок для населения, а также повышение конкурентоспособности Российской Федерации на международном рынке транспортно-логистических услуг.

По мнению автора статьи, для успешной и эффективной интеграции в единую мировую транспортно-логистическую систему необходимо эффективное развитие транспортно-логистической инфраструктуры, дальнейшее внедрение и развитие современных информационных технологий во всех регионах Российской Федерации, а также создание *единых региональных транспортно-логистических информационных систем (ЕРТЛИС)*.

Под созданием ЕРТЛИС следует понимать формирование электронно-информационного ресурса, в котором будет отражаться совокупность объектов и субъектов транспортно-логистической инфраструктуры вместе с материальными, информационными и финансовыми потоками (а также системы управления, используемые для оказания услуг), обеспечивающие эффективные функции транспортировки, распределения и хранения товаров, а также правовое и информационное сопровождение потоков⁵ [1, 2].

В настоящее время информационное пространство рынка транспортно-логистических услуг в России является фрагментированным, что обусловлено разобщенностью логистических информационных систем компаний и клиентов. Каждый участник транспортного процесса в настоящее время приобретает готовое программное обеспечение от отечественных или зарубежных IT-разработчиков, таких как SAP, Microsoft, Oracle, Axelot, 1С, Галактика и др. или разрабатывает собственные IT-решения для повышения уровня конкурентоспособности и успешной деятельности компании в ходе чего, информационные системы становятся обособленными.

К разобщенности логистических информационных систем приводят аппаратно-программные и информационные барьеры при взаимодействии участников транспортного процесса, для преодоления которых, участники вынуждены нести дополнительные издержки, что приводит к повышению доли транспортной составляющей в конечной стоимости товаров.

Вместе с тем, низкий уровень развития транспортно-логистической инфраструктуры, размер территории, неравномерная плотность населения, также способствуют увеличению доли транспортных затрат в конечной стоимости товаров. Для примера, доля транспортных затрат в стоимости товаров в таких странах, как США и Германия находится в пределах от 7 до 10%, в то время как в России этот показатель находится в пределах от 20 до 30%⁶.

⁴ Минтранс России. Развитие транспортной системы - 2020 г. [Электронный ресурс] URL: http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION_ID=204# (Дата обращения 10.09.2015 г.).

⁵ Понятие транспортно-логистическая система [Электронный ресурс] URL: <http://transportnaya-logistika.ru/logisticheskie-sistemy/ponyatie-transportno-logisticheskaya-sistema.html> (Дата обращения 27.08.15 г.).

⁶ Логистическая привлекательность [Электронный ресурс] URL: <http://ipi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/DEU/2014#chartarea> (Дата обращения 02.09.2015 г.).

Вместе с тем, необходимо отметить, что в большинстве развитых стран, таких как США, Германия, Великобритания, Япония и др. присутствует высокая доля участия государства в транспортно-логистическом процессе на основе государственно-частного партнерства, а также высокий уровень информатизации, что дает значительный синергетический эффект, в результате которого происходит качественное обслуживание клиентов и постоянный контроль за всей транспортно-логистической деятельностью со стороны государства, вследствие чего увеличивается эффективность ведения транспортно-логистической деятельности и повышается уровень конкурентоспособности страны на мировом транспортно-логистическом рынке.

Согласно транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года⁷, необходимо создание единой информационной среды транспортного комплекса и аналитических информационных систем для поддержки управления развитием и регулирования процессов функционирования транспортного комплекса.

Таким образом, с целью планирования и создания ЕРТЛИС в Челябинской области, рассмотрим текущее состояние развития рынка транспортно-логистических услуг и уровень информатизации, а также проведем анализ транспортно-логистической инфраструктуры в этом регионе.

Челябинская область расположена в центре материка Евразия, это крупнейший промышленный и транспортный узел с высоким логистическим потенциалом, а граничащий на юго-востоке области Казахстан дает региону географическое преимущество. Удобное географическое положение позитивно влияет на экономическое развитие в области, через ее территорию проходят основные транспортные магистрали, соединяющие европейскую и азиатскую части России, а также проходит транссибирская магистраль. По данным территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Челябинской области [3], валовый региональный продукт (ВРП) по Челябинской области на 2014 год составляет 972 млрд. рублей.

На территории Челябинской области широко развит и используется авто-, ж/д- и авиатранспорт для оказания транспортно-логистических услуг, но к сожалению, несмотря на достаточно большое количество крупных озер и водоемов, реки проходящие по территории области маловодны, в связи с чем не могут использоваться как водные пути, в результате чего, в области отсутствует водный транспорт. Но, несмотря на отсутствие водных путей, грузооборот в области в результате использования традиционных видов транспорта достаточно высок. Рассмотрим анализ динамики грузооборота Челябинской области с 2010-2014 г. (табл. 1).

Таблица 1

Динамика грузооборота в Челябинской области с 2010-2014 гг. [3]

Год	Грузооборот по видам транспорта, млн. т-км			Общая величина грузооборота, млн. т-км	Темп роста к предыдущему году, %
	Автотранспорт	Железнодорожный транспорт	Авиатранспорт		
2010	1030,5	45274,5	0,005	46305,5	-
2011	1115,8	48803,2	0,004	49919,4	7,8
2012	1739,6	50009,7	0,003	51749,3	3,6

⁷ Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года [Электронный ресурс] URL: <http://rosavtodor.ru/documents/transport-strategy-2030/> (Дата обращения 05.09.15 г.).

Год	Грузооборот по видам транспорта, млн. т-км			Общая величина грузооборота, млн. т-км	Темп роста к предыдущему году, %
	Автотранспорт	Железнодорожный транспорт	Авиатранспорт		
2013	2535,3	212331,9	0,007	214867,5	315,2
2014	2467,1	217389,3	0,004	219856,1	2,3

Согласно данным таблицы 1, динамика объемов грузооборота по всем видам транспорта имеет тенденцию к росту. Большую долю в грузообороте занимает железнодорожный транспорт – 97,7%, на втором месте автомобильный транспорт – 2,26%, а затем авиатранспорт – 0,04%.

На территории Челябинской области функционируют два международных аэропорта федерального значения – Челябинск «Баландино» и «Магнитогорск», обслуживающие международное и межрегиональное сообщения. Авиaperезовки в Челябинской области выполняются в основном через грузовой терминал «Баландино», который способен принимать все типы воздушных судов и на который приходится более 95% всех грузовых авиaperезовок, затем доставка по области осуществляется ж/д и автоперевозками. К сожалению, малая карта воздушного сообщения, а также малое количество прямых рейсов, загружают грузовые терминалы обоих аэропортов лишь наполовину. Так, по состоянию на 2014 г. грузооборот в аэропорту «Баландино» составляет 4600 т/год⁸, 22 российские и зарубежные авиакомпании работают с аэропортом «Баландино» по 49 международным и внутрироссийским направлениям.

С увеличением количества прямых международных и внутрироссийских рейсов увеличивается пассажиропоток, что в свою очередь, приводит к увеличению грузовых авиaperезовок в регионе. Таким образом, рост внешнеэкономических и внутрироссийских связей ведет к необходимости модернизации имеющихся складских площадей, а также повышению качества оказываемых услуг. Рассмотрим основные характеристики грузового терминала Челябинского аэропорта «Баландино» и аэропорта «Магнитогорск».

Аэропорт «Баландино» оснащен грузовым терминалом, который представляет собой комплекс складских помещений общей площадью более 5 тыс. кв. метров с пропускной способностью более 10000 т/год, который включает в себя склад прибытия/отправок, теплый склад временного хранения таможенных грузов и склад изотопов, открытую площадь для хранения, холодные складские зоны, а также осуществляется хранение опасных грузов и пр. На территории аэропорта имеются удобные железнодорожные и автомобильные подъездные пути с выходом на трассы федерального значения и транссибирскую магистраль. В рамках повышения эффективности деятельности в аэропорту «Баландино» была внедрена и успешно используется логистическая информационная система на базе модулей от «1С-Логистика».

Грузовой терминал аэропорта «Магнитогорск» представляет собой комплекс общей площадью 1600 кв. метров на территории которого расположены склад временного хранения таможенных грузов, а также склад прибытия/отправок с пропускной способностью более 4000 т/год⁹ [10]. В аэропорту также используется своя обособленная логистическая информационная система на базе «1С».

⁸ Грузовой комплекс. Челябинский аэропорт «Баландино» [Электронный ресурс] URL: <http://gk-cargo.ru/page5.php> (Дата обращения 02.09.2015 г.).

⁹ Международный аэропорт Магнитогорск [Электронный ресурс] URL: <http://www.airmgn.ru/2014-07-17-05-06-40/2014-07-17-08-06-46> (Дата обращения 02.09.2015 г.).

Для повышения экономической эффективности в аэропорту «Баландино» и «Магнитогорск» необходимо качественно повышать уровень обслуживания и предоставления услуг, а также расширять карту прямых сообщений с рядом европейских стран, таких как Германия, Италия, Голландия и пр., а также с российскими регионами, в частности с Сибирью и Дальним востоком, т.к. производители, расположенные в Челябинской области, в большей степени ведут торговые сделки с данными странами и российскими регионами.

В свою очередь открытие данных воздушных направлений позволит перенаправить местных клиентов из соседних регионов в «Баландино», а также привлечет новых клиентов.

Так, достаточно большое количество клиентов в сфере грузоперевозок из Челябинской области пользуются услугами операторов грузовых авиаперевозок в международном аэропорту «Кольцово» г. Екатеринбурга, в тоже время, клиенты отмечают, что альтернативы в настоящее время нет, т.к. в «Баландино» нет такого широкого воздушного сообщения и прямых международных и внутрироссийских рейсов грузоперевозок.

Вместе с тем, в середине 2015 г. челябинское авиапредприятие и Китайская компания «Hainan Airlines» подписали договор об открытии прямого пассажирского и грузового сообщения между г. Челябинском и г. Урумчи – столицей Синьцзян-Уйгурского автономного района КНР (СУАР). Открытие прямого сообщения занимает особое место в концепции экономического развития КНР и Российской Федерации. Прямое сообщение между городами позволит дополнительно перевозить до 500 т/год особых грузов на первом этапе с последующим увеличением к 2018 году до 2000 т/год¹⁰. Прибывший по воздушному коридору груз будет обрабатываться на ТЛК «Южноуральский» [7, 9].

Однако слабым звеном в этом проекте может оказаться автодорожная система Челябинской области. Введение в эксплуатацию железнодорожного терминала ТЛК уже существенно увеличило нагрузку на федеральную трассу М-36, а с появлением воздушного коридора вырастет трафик на участке дороги от ТЛК до Челябинского аэропорта «Баландино».

Рассматривая транспортную инфраструктуру Челябинской области, нельзя не отметить, что более 50% отраслей экономики области ориентированы в своей деятельности на использование автомобильного транспорта, эффективность которого связана с уровнем развития автомобильных дорог. Общая протяженность автомобильных дорог составляет 25574 км. Из них 612 км приходится на федеральные трассы М-5 (с ответвлением на Екатеринбург), М-36 и М-51, а также 8682 км дорог регионального значения и 16280 км дорог местного значения¹¹, опорная сеть дорог в Челябинской области составляет 104,9 км трасс на тысячу квадратных километров.

В настоящее время наблюдается активный рост перевозок автомобильным транспортом, данное обстоятельство связано с увеличивающимся спросом на прямую доставку «от двери до двери» предоставляемую транспортно-логистическими операторами, осуществляющими как международные, так и региональные грузоперевозки¹² [8]. Так, в связи

¹⁰ Прямое авиасообщение между Челябинском и Урумчи [Электронный ресурс] URL: <http://www.rg.ru/2015/07/08/reg-urfo/urumchi.html> (Дата обращения 03.09.2015 г.).

¹¹ Перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по Челябинской области [Электронный ресурс] URL: http://www.uprdor-chel.ru/pages/obh_sved.php (Дата обращения 08.09.2015 г.).

¹² Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Челябинской области [Электронный ресурс] URL: http://chelstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/chelstat/ru/publications/official_publications/electronic_versions/ (Дата обращения 28.08.2015 г.).

с активным развитием рынка транспортно-логистических услуг в Челябинской области, в последнее время появляются логистические операторы уровня 3-PL такие как «Шенкер Россия», «STS Logistics» и др., которые существенно поднимают уровень качества оказываемых услуг, а также увеличивают инвестиционную привлекательность Челябинской области. По состоянию на 2014 г. общее количество зарегистрированных компаний, занятых транспортно-экспедиционной деятельностью в Челябинской области, составляет 2728, из них 1632 находятся в областном центре, большинство из которых специализируются на автоперевозках¹³. Общий процент внедрений и использования логистических информационных систем такими компаниями, составляет в пределах от 30 до 40%. Но несмотря на широкое распространение и использование в последнее время автоперевозок, по объемам грузооборота железная дорога по-прежнему удерживает позицию лидера.

По территории Челябинской области проходит Южно-Уральская железная дорога (ЮУЖД) которая является филиалом структурного подразделения ОАО «РЖД», и в настоящее время входит в число лучших железных дорог России¹⁴. ЮУЖД является частью транссибирской магистрали, которая соединяет европейскую и азиатскую части России, эксплуатационная длина которой, превышает 4,8 тыс. км, а развернутая длина свыше 8 тыс. км. На всей территории области имеется широкая сеть направлений, по которым курсируют 59 электропоездов, что позволяет добраться практически до любого населенного пункта в области.

Вместе с тем, в Челябинской области присутствуют 3PL-операторы, являющиеся филиалами ОАО «РЖД», такие как «РЖД Логистика» и «ЖелДорЭкспедиция», предоставляющие качественные услуги по транспортировке ж/д и автотранспортом.

В Южно-Уральском филиале «РЖД» используется единая корпоративная логистическая информационная система, функционирующая на всех станциях в области и являющаяся подразделением автоматизированной системы управления логистическими процессами (АСУ) ОАО «РЖД».

АСУ ОАО «РЖД» – это две взаимосвязанные, эффективно действующие ERP-системы (управление трудовыми ресурсами и управление финансами и ресурсами), разработчиком которых является компания SAP. Проект уникален своим масштабом и до сих пор практически не имеет аналогов во всем мире как по охвату (территория, часовые пояса, количество пользователей и пр.), так и по объему операций. По некоторым оценкам специалистов¹⁵, внедрение представленных ERP-систем является одним из самых крупных проектов на базе SAP в России и Европе. Также стоит отметить, что на базе ERP-систем от SAP автоматизированы железнодорожные отрасли в таких развитых зарубежных странах как Германия, Австрия, Италия, Дания, Португалия и пр.

В настоящее время объем складских площадей в Челябинской области на 2015 г. [3] составляет 900 тыс. кв. м, из них около 400 тыс. кв. м приходится на класс «А» и «В». В период до 2018 г. планируется расширение ТЛК «Южноуральский» до 400 тыс. кв. м складских площадей класса «А». В целом по области, отмечается тенденция роста

¹³ Грузоперевозки. Челябинская область [Электронный ресурс] URL: http://www.vird.ru/chelyabinsk_r.html (Дата обращения 03.09.2015).

¹⁴ Министерство экономического развития Челябинской области. Экономический обзор–2015. Инфраструктура [Электронный ресурс] URL: <http://www.econom-chelreg.ru/review?news=2890> (Дата обращения 04.09.2015 г.).

¹⁵ ERP-системы ОАО «РЖД» [Электронный ресурс] URL: http://www.erp-online.ru/phparticles/show_news_one.php?n_id=484 (Дата обращения 05.09.2015 г.).

использования логистических информационных систем в складских помещениях, таких как WMS, TMS, модульные решения от «1С», зарубежное программное обеспечение и др. В настоящее время, уровень внедрения и использования логистических информационных систем в складских помещениях составляет около 45%.

На основании рассмотренной транспортно-логистической инфраструктуры и уровня информатизации транспортной отрасли к основным предпосылкам, развития РЕТЛИС в Челябинской области, можно отнести:

- выгодное географическое положение области;
- уровень развития информационных технологий в области;
- состояние транспортно-логистической инфраструктуры;
- социально-экономическое развитие области;
- интенсивность грузопотоков и пр.

Считаем, что в настоящее время для повышения уровня эффективности деятельности, качества предоставляемых услуг и конкурентоспособности компаний транспортно-логистических услуг, а также в рамках эффективной интеграции в ЕТЛИП РФ [5, 11] необходимо создание ЕРТЛИС Челябинской области.

Таким образом, ввиду отсутствия межведомственного электронно-информационного транспортно-логистического взаимодействия в Челябинской области, с точки зрения автора, необходимо создание ЕРТЛИС (рисунок 1).

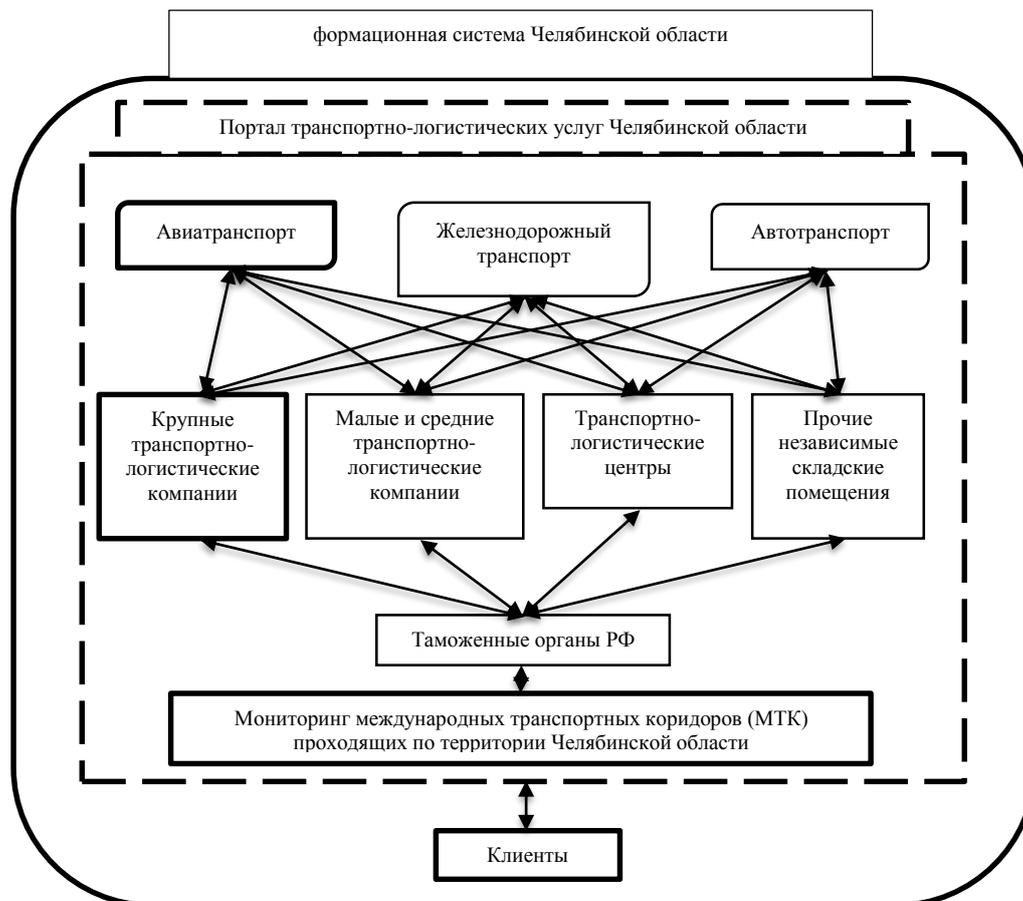


Рисунок 1. Модель построения единой региональной транспортно-логистической информационной системы Челябинской области (составлено (разработано) автором)

Создание единого информационного портала в рамках развития ЕРТЛИС, выступит интегрирующим механизмом для логистических информационных систем всех участников транспортно-логистического процесса с участием государства как регулирующего органа, что позволит стандартизировать весь процесс деятельности и повысит уровень эффективности управления транспортной отраслью в Челябинской области.

Создание ЕРТЛИС и развитие единого электронно-информационного ресурса (портала), а также регистрация в нем участников транспортного процесса, принесет ряд преимуществ, таких как:

- прозрачность и открытость ведения транспортно-логистической деятельности;
- полноту и своевременность получения информации;
- быстрый и эффективный поиск компаний и услуг;
- координацию маршрутов следования в реальном времени и пр.

В свою очередь, к основным преимуществам от создания ЕРТЛИС для государства можно отнести:

- сбор актуальных статистических данных;
- контроль за транспортно-экспедиционной деятельностью в области;
- контроль и повышение уровня эффективности таможенных служб;
- централизация управления перевозочным процессом;
- налоговые поступления в бюджет области;
- укрепление торгово-экономического сотрудничества с регионами, а также с зарубежными странами и пр.

Кроме того, создание единого портала окажет позитивное воздействие на компании, которые не имеют собственного интернет-портала и которые смогут размещать всю необходимую информацию на едином транспортно-логистическом информационном портале Челябинской области.

Как уже было рассмотрено в нашей предыдущей работе [6], необходимым условием в рамках создания межведомственного электронно-информационного портала будет являться кроссплатформенность, с помощью которой будет возможно успешное взаимодействие на различных платформах, всех участников транспортного процесса. В связи с чем, рынок транспортно-логистических услуг станет более прозрачным, удобным и доступным, повысится уровень эффективности транспортно-логистической деятельности, повысится качество предоставляемых услуг, снизятся издержки в конечной стоимости товаров, а также повысится уровень информатизации в области, а с учетом интеграции ЕРТЛИС Челябинской области в единое транспортно-логистическое информационное пространство, повысится уровень транспортно-логистической информатизации России в целом.

На основании вышеизложенного, рассмотрим модель создания ЕРТЛИС и транспортно-логистического информационного портала Челябинской области в рамках ЕТЛИП РФ и единого информационного портала транспортно-логистических услуг РФ, которые в свою очередь входят в интеллектуальную транспортную систему России (ИТС Россия) (рисунок 2).

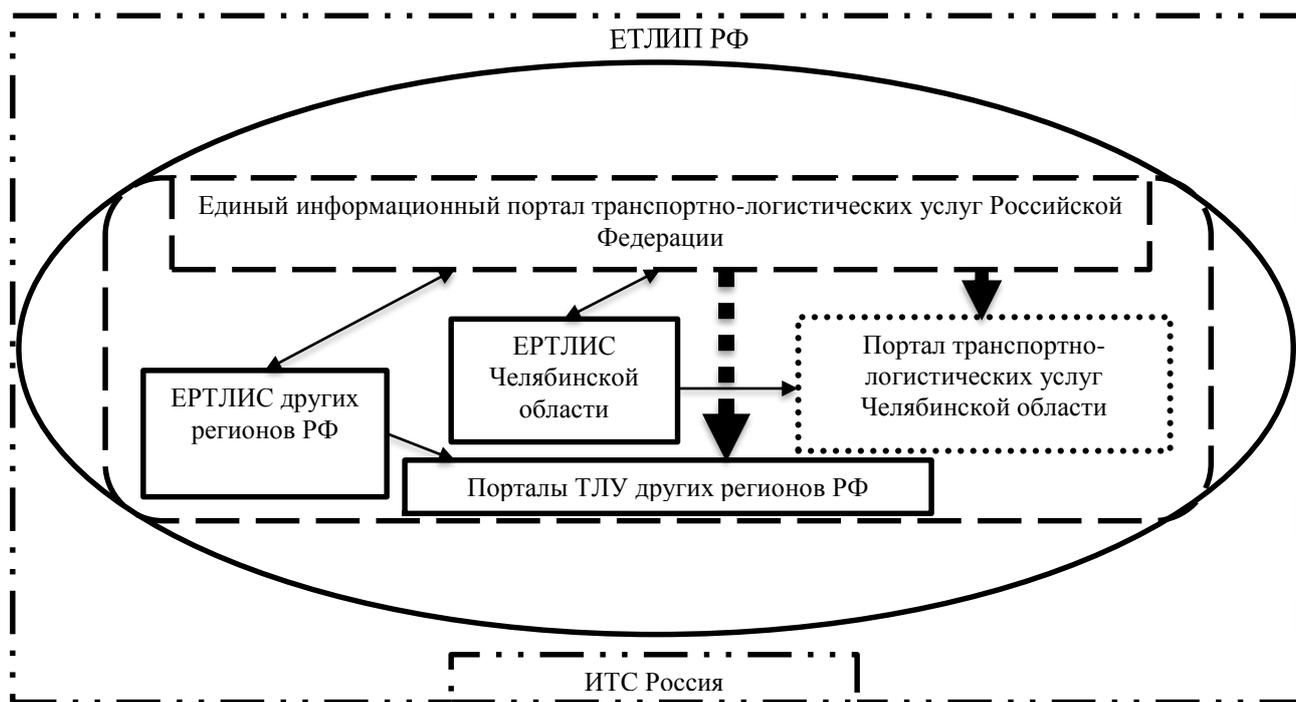


Рисунок 2. Модель единого информационного портала транспортно-логистических услуг Российской Федерации с разделом для Челябинской области (составлено (разработано) автором)

Условные обозначения:



– Переход в раздел (портал) по Челябинской области.



– Переход в раздел (портал) других регионов РФ.

Таким образом, в силу достаточно большой территории Российской Федерации, а также неравномерной плотности населения, с точки зрения автора, необходимо эффективное развитие транспортно-логистической и информационной инфраструктуры в каждом регионе нашей страны с участием государства и применением современных информационных технологий с последующей интеграцией в единое транспортно-логистическое информационное пространство Российской Федерации (ЕТЛИП РФ). При этом необходимо отметить, что государство должно выступать регулирующим органом. Создание ЕТЛИС в Челябинской области, по мнению автора, будет способствовать тому, что рынок транспортно-логистических услуг станет более понятным и гибким, в результате чего, повысится качество предоставляемых услуг, деятельность станет более прогнозируемой и привлекательной, что в целом окажет благоприятное воздействие на социально-экономическое развитие в области, и позволит отечественному рынку транспортно-логистических услуг эффективнее интегрироваться в международную транспортно-логистическую систему.

ЛИТЕРАТУРА

1. Аникин Б.А., Родкина Т.А. Логистика 2-е изд. М.: Изд-во «Проспект», 2010 г.
2. Хатеев И.В., Кузменко Ю.Г., Грейз Г.М. Исследование и формирование логистического информационного пространства бизнес-структур // Современные проблемы науки и образования. 2013. №1. С. 319.
3. Челябинскстат. Валовый региональный продукт [Электронный ресурс] URL: http://chelstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/chelstat/ru/statistics/ (Дата обращения 02.09.2015 г.).
4. Прокофьева Т.А., Проектирование и организация региональных транспортно-логистических систем: учеб. - метод. комплекс. М.: Изд-во РАГС, 2010.
5. Кузменко Ю.Г., Турлаев Р.С. Формирование единого транспортно-логистического информационного пространства Российской Федерации // Фундаментальные исследования №2 (часть 24), 2015 г., с. 5467.
6. Кузменко Ю.Г., Турлаев Р.С. О перспективах развития региональных транспортно-логистических центров в условиях активного развития международных транспортных коридоров // Вестник ЮУрГУ: серия «Экономика и менеджмент», т.9, №1, с.178 – Челябинск, 2015 г.
7. Ларин, О.Н. Транзитный потенциал Челябинской области: проблемы и перспективы / О.Н. Ларин // Вестник ЮУрГУ. Серия: Математика, физика, химия. – Вып. 12 (67). – 2006 г.
8. Лебедева, И. На пути к 4 PL / И. Лебедева // Логинфо. – 2006. – № 12.
9. Лазарев, А. Логистические центры: от проектов к реальности / А. Лазарев // РЖД-Партнер. – 2003 г.
10. Елисеев, С.Ю. Управление грузопотоками на основе информационно-управляющих и аналитических технологий / С.Ю. Елисеев. – Железнодорожный транспорт. – 2005 г.
11. Единая транспортная система: Учебник для вузов / В.Г. Галабурда, В.А. Персианов, А.А. Тимошин и др.; Под ред. В.Г. Галабурды. – 2-е изд., с изм. и доп. – М.: Транспорт, 2001 г.

Turlaev Ruslan Sergeevich

South Ural state university (national research university), Russia, Chelyabinsk
E-mail: turlaevruslan@gmail.com

Development of uniform regional transport and logistics information system of the Chelyabinsk region

Abstract. This article considers the prospects of development of unified regional information environment of a transport complex of the Chelyabinsk region. Developed a model for building regional integrated transport and logistics system of the Chelyabinsk region. Formulated the main advantages from formation of uniform transport and logistic information space both for the state, and for participants of transport process. Studied the terminology in the field of regional transport and logistics information systems. Lit the creation within regional uniform transport and logistic system, a uniform electronic and information resource (portal) which in turn, will be the section of a uniform information portal of transport and logistic services of the Russian Federation, for effective interaction of logistic information systems of participants of the market of transport and logistic services in area. Analysis of transport infrastructure and reflects the level of information of market of transport and logistics services in the Chelyabinsk region.

Keywords: information logistics; transport and logistic market; logistic information system; information environment; regional uniform transport and logistic information system; transport logistics; transport infrastructure of Chelyabinsk region

REFERENCES

1. Anikin B.A., Rodkina T.A. Logistika 2-e izd. M.: Izd-vo «Prospekt», 2010 g.
2. Khateev I.V., Kuzmenko Yu.G., Greyz G.M. Issledovanie i formirovanie logisticheskogo informatsionnogo prostranstva biznes-struktur // *Sovremennye problemy nauki i obrazovaniya*. 2013. №1. S. 319.
3. Chelyabinskstat. Valovyy regional'nyy produkt [Elektronnyy resurs] URL: http://chelstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/chelstat/ru/statistics/ (Data obrashcheniya 02.09.2015 g.).
4. Prokof'eva T.A., Proektirovanie i organizatsiya regional'nykh transportno-logisticheskikh sistem: ucheb. - metod. kompleks. M.: Izd-vo RAGS, 2010.
5. Kuzmenko Yu.G., Turlaev R.S. Formirovanie edinogo transportno-logisticheskogo informatsionnogo prostranstva Rossiyskoy Federatsii // *Fundamental'nye issledovaniya* №2 (chast' 24), 2015 g., s. 5467.
6. Kuzmenko Yu.G., Turlaev R.S. O perspektivakh razvitiya regional'nykh transportno-logisticheskikh tsentrov v usloviyakh aktivnogo razvitiya mezhdunarodnykh transportnykh koridorov // *Vestnik YuUrGU: seriya «Ekonomika i menedzhment»*, t.9, №1, s.178 – Chelyabinsk, 2015 g.
7. Larin, O.N. Tranzitnyy potentsial Chelyabinskoy oblasti: problemy i perspektivy / O.N. Larin // *Vestnik YuUrGU. Seriya: Matematika, fizika, khimiya*. – Vyp. 12 (67). – 2006 g.
8. Lebedeva, I. Na puti k 4 PL / I. Lebedeva // *Loginfo*. – 2006. – № 12.
9. Lazarev, A. Logisticheskie tsentry: ot proektov k real'nosti / A. Lazarev // *RZhD-Partner*. – 2003 g.
10. Eliseev, S.Yu. Upravlenie gruzopotokami na osnove informatsionno-upravlyayushchikh i analiticheskikh tekhnologiy / S.Yu. Eliseev. – *Zheleznodorozhnyy transport*. – 2005 g.
11. Edinaya transportnaya sistema: Uchebnik dlya vuzov / V.G. Galaburda, V.A. Persianov, A.A. Timoshin i dr.; Pod red. V.G. Galaburdy. – 2-e izd., s izm. i dop. – M.: Transport, 2001 g.