

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Дальневосточный федеральный университет»

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра экономики предприятия

Серебряков Дмитрий Юрьевич

**ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ
ГРУЗОВЫХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ТЕРРИТОРИИ
ЮГА ПРИМОРСКОГО КРАЯ**

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
по образовательной программе подготовки бакалавров
по направлению 38.03.01 «Экономика»
профиль «Экономика предприятий и организаций (промышленность)»

г. Владивосток
2018

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Дальневосточный федеральный университет»

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра экономики предприятия

ЗАДАНИЕ
на выпускную квалификационную работу

студенту (ке) Серебрякову Дмитрию Юрьевичу

(Фамилия Имя Отчество)

группы Б1401Ап

на тему «Экономическое обоснование совершенствования грузовых автотранспортных перевозок на территории юга Приморского края»

Вопросы, подлежащие разработке (исследованию):

1. Изучить теоретические аспекты грузовых автомобильных перевозок и логистики;
2. Выявить современные проблемы основных направлений грузоперевозок;
3. Разработать предложения по совершенствованию грузовых автотранспортных перевозок.

Основные источники информации и прочее, используемые для разработки темы постановления и распоряжения Президента РФ и Правительства РФ, государственные программы РФ, научная литература, периодические издания (газеты, журналы и т. п.)

Срок представления работы «01» июня 2018 г.

Дата выдачи задания «15» марта 2018 г.

Руководитель ВКР д. т. н., профессор
(должность, ученое звание)

(подпись)

Б. Я. Карастелёв
(И.О. Фамилия)

Задание получил

(подпись)

Д. Ю. Серебряков
(И.О. Фамилия)

Оглавление

Введение	2
1 Теоретические аспекты организации грузовых автотранспортных перевозок.....	5
1.1 Понятие, цели и задачи грузовых автомобильных перевозок	5
1.2 Основные мероприятия организации перевозок.	14
1.3 Логистические инструменты	20
2 Проблемы современной логистики грузовых перевозок на территории юга Приморского края	26
2.1 Состояние дорожного покрытия основных направлений грузоперевозок	26
2.2 Грузовая возможность дорог Приморского края	36
2.3 Пропускная способность пограничных пунктов пропуска.....	41
3 Разработка предложений по совершенствованию грузовых автотранспортных перевозок	48
3.1 Разработка предложений по оптимизации пограничных пропускных пунктов.	48
3.2 Системы отслеживания грузовых машин	55
3.3 Экономическое обоснование данных мероприятий	60
Заключение	65
Список источников	67
Приложение	72

Введение

В настоящее время территория Свободного порта и Приморского края в целом, является очень перспективным как экономически, так и социально развивающимся регионом. Программа Свободного порта была разработана для привлечения иностранных инвестиций и сотрудничества с зарубежными компаниями, но для данного сотрудничества необходимо довести регион до мировых стандартов. В данной выпускной квалификационной работе будет рассмотрена тема грузовых автомобильных перевозок на территории Юга Приморского края, так как на сегодняшний день осуществление данного вида деятельности испытывает определенные сложности, что не отвечает требованиям мировых стандартов и возможно отталкивает зарубежных предпринимателей. Осуществления быстрой, качественной и менее затратной перевозки грузов очень важна, для каждого предприятия ведь от этого зависит вся деятельность компании.

Проблемы транспортной отрасли не являются новыми и давно уже известны. Их решение требует определенных действий, ведь развитие транспортной системы в настоящее время становится обязательным условием реализации инновационной модели экономического роста не только Приморского края, но и всей Российской Федерации и улучшения качества жизни населения.

Повышение эффективности и качества перевозок грузов является одной из важнейших комплексных проблем на автомобильном транспорте. Качество перевозок грузов автомобильным транспортом зависит от совокупности свойств автотранспортной системы, характеризующих полезность ее производственных процессов и возможностей при их реализации удовлетворять потребность страны в перевозках.

Транспортный комплекс территории юга Приморского края позволит стать партнером таких транспортных систем как: Япония, Южная Корея, Китай и других стран, что даст толчок экономического развития региона повысит его конкурентоспособность. Для этого необходимо развивать транспортно-

логистическую систему Приморского края до соответствующих стандартов Азиатско – Тихоокеанского региона.

Проблема данной выпускной квалификационной работы является осуществление грузовых автомобильных перевозок. На сегодняшний день китайские провинции Хэйлунцзян и Цзилинь являются крупнейшими промышленными центрами промышленного производства на северо-востоке КНР. Указанные территории отрезаны от моря территорией КНДР и России, что сдерживает развитие торгово-экономических связей со странами АТР. С целью развития международных отношений и экономики края была разработана программа по развитию транспортных коридоров «Приморье 1» и «Приморье 2».

Несмотря на улучшения дорожного покрытия и общей безопасности дорог, ключевым звеном является пограничные пункты пропуска входящие в состав МТК в регионе. Состояние данных пропускных пунктов не позволяет эффективно выстроить взаимовыгодное трансграничное сотрудничество. В связи с этим в данной выпускной квалификационной работе будут предложены способы оптимизации пограничного досмотра грузовых автомобилей с целью повышения пропускной способности пропускного пункта.

Так же предложено пути усовершенствования грузовых перевозок на территории края способом внедрения отслеживающих устройств в грузовой автомобильный транспорт осуществляющий перевозки.

Цель данной выпускной квалификационной работы является оптимизация процесса перевозок грузов автотранспортом юга Приморского края.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- Изучить теоретические аспекты грузовых автомобильных перевозок и логистики.
- Выявить современные проблемы основных направлений грузоперевозок.
- Разработать предложения по совершенствованию грузовых автотранспортных перевозок.

Предметом исследования является поиск мер по улучшению грузовых автотранспортных перевозок на территории юга Приморского края.

Объектом исследования является грузовые перевозки на территории юга Приморского края

В ходе написания выпускной квалификационной работы использовались учебная и научная литература, сетевые ресурсы, публикации научных статей, нормативно правовые акты Российской Федерации. Теоретической основой послужили разработки отечественных авторов таких как: Китов А.Г., Сироткин А.А., Степанов, В. И., В.Ф. Ванчукевич, В.Н. Седюкевич, В.С. Холупов. и др.

В качестве информационно-аналитической базы использовались данные ООО «Единая Транспортная – ДВ».

Данная выпускная квалификационная работа имеет структуру из трех глав, а именно: введение, первой главы (в которой раскрывается теоретическая часть), второй главы (где рассматривается текущее состояние осуществления грузовых автомобильных перевозок на территории Приморского края и так же представлены данные о состоянии на сегодняшний день), третья глава (это разработка предложений по оптимизации маршрутной сети), заключение, список использованных источников, приложения.

Данная выпускная квалификационная работа составляет 75 страницы, имеет 8 таблиц и 9 рисунков, 3 приложения. Для ее написания использовалось 43 источников литературы.

1 Теоретические аспекты организации грузовых автотранспортных перевозок

1.1 Понятие, цели и задачи грузовых автомобильных перевозок

В современном мире развитие логистической системы очень важно, так как это позволяет нашей стране поддерживать рост экономики, что в свою очередь дает возможность выходить на мировой рынок. Несмотря на то, что железные дороги Российской Федерации являются ключевым звеном этой системы, они не могут обеспечить конкурентоспособность на мировой арене и по этому на территории приморского края более актуален автомобильный грузовой транспорт.

Транспорт - одна из ведущих форм общественного производства, крупнейший социальный фактор. От качества функционирования транспортной системы зависит, состояние и развитие промышленности, сельского хозяйства, обороны страны, а так же благополучия и удобства населения [31, с. 52].

Транспортная логистика – представляет собой совокупность способов и методов оптимизации процесса перемещения товаров, начиная с погрузки их в пункте отправления и заканчивая разгрузкой в пункте назначения [26, с. 206].

Логистика транспортно-экспедиторских услуг – это деятельность в области перевозок, охватывающая весь комплекс операций и услуг по доставке товара от производителя продукции к потребителю.

К потребителям транспортно – экспедиторских услуг относятся физические или юридические лица, для которых экспедитор осуществляет транспортно – экспедиторские услуги по договору транспортной экспедиции [23, с.18]. Основными потребителями транспортно – экспедиторских услуг являются:

- 1) грузоотправитель – сторона по договору транспортной экспедиции, уполномоченная сдавать груз экспедитору;
- 2) грузополучатель – сторона по договору транспортной экспедиции, уполномоченная получать груз от экспедитора;
- 3) перевозчик – сторона по договору перевозки, которая обязуется по поручению экспедитора или самостоятельно получить в пункте отправления от

грузоотправителя и доставить вверенный ему груз в пункт назначения и выдать его грузополучателю [28].

Грузовые автомобильные перевозки – это производственный процесс, осуществляемый с непосредственным участием автомобильного транспорта, включающий операции погрузки, перевозки и выгрузки материальных веществ (грузов), в результате выполнения которых происходит изменение их пространственного положения.

Автомобильные перевозки — это производственный процесс по перемещению грузов и пассажиров автомобильным транспортом. Грузовые перевозки в зависимости от обслуживаемой отрасли могут быть сельскохозяйственными, почтовыми и др., а в зависимости от вида (рода) перевозимых грузов — тарными, бестарными, контейнерными, пакетными, карьерными и др. По территориальному признаку классифицируются на внутрипроизводственные (технологические) и вне хозяйственные перевозки. Первые осуществляются на территории хозяйственных организаций — внутри промышленного (включая внутрицеховые перевозки) или сельскохозяйственного предприятия, строительной площадки, карьера и т.п. Они связаны с технологическим процессом работы предприятия и, как правило, совершаются подвижным составом самого предприятия. Вне хозяйственные перевозки возникают при необходимости грузовой корреспонденции между отдельными предприятиями и организациями. Они подразделяются на городские — в пределах черты города или населенного пункта; пригородные — за пределы города или другого населенного пункта на расстояние до 50 км; междугородные — за пределы города или другого населенного пункта на расстояние 50 км и более; международные — с пересечением, по крайней мере, одной государственной границы [19, с. 7-8].

Автомобильный транспорт имеющий подвижный состав является очень маневренным, несмотря на большую возможность грузоподъемности, что является очень выгодным для компании грузоперевозчика так как позволяет

отправлять большое количество груза на одной машине. Тем самым уменьшается потеря либо порча груза на складах и ускоряет оборачиваемость средств.

Для осуществления перевозки грузов его необходимо подготовить, данной подготовкой занимаются на экспедиторских складах, а именно: упаковка груза, укладка груза в контейнеры, формирование партий и контейнеров.[21, с. 6]

Грузы могут перемещаться по различным схемам с участием одного или нескольких видов транспорта (мультимодальные перевозки). Для перевозок грузов необходимо выбрать тип подвижного состава, на его параметры влияет вид самого груза и его транспортная характеристика так как груз соответствующий типу кузова способствует повышенной степени сохранности грузов на автомобильном транспорте.

Правильная погрузка и крепление груза при грузовых автомобильных перевозках – необходимый элемент обеспечения безопасности. Крепление груза должно производиться по определенным стандартам и без нарушений требований по перевозки грузов.

До погрузки на транспортное средство:

- Выбор правильного транспортного средства для определенной перевозки
- Убедиться в том, что грузовая платформа и кузов транспортного средства очищены.
- Определить оптимальное погрузочное оборудование и оптимальный метод погрузки
- Определить наилучший метод крепления данного груза
- Определить количество и тип найтовочных тросов или цепей для максимально надежного крепления груза
- Определить количество противоскользящих ковриков и других крепежных средств

В процессе погрузки и крепления груза необходимо:

- Погрузить груз в соответствии с максимально допустимым весом для транспортного средства
- Оптимально совместить и распределить грузы
- Производить погрузку с учетом предусмотренной последовательности
- Погрузить груз в соответствии с максимально допустимым распределением нагрузки на оси транспортного средства
- Убедиться в том, что система крепления обеспечивает наиболее равномерное распределение сил, возникающие под воздействием груза
- Проверить качество и состояние крепежных приспособлений
- Убедиться в отсутствии излишнего пространства между партиями груза
- Убедиться в том, что система крепления не может повредить груз, а груз систему крепления

Во время рейса водитель обязан:

- При необходимости периодически проверять крепление груза
- Проверять крепление груза в случае экстренного торможения
- После каждой разгрузки, перераспределять груз или погрузки адаптировать и проверить крепление
- Управлять плавно и предугадывать возникновение транспортных ситуации с целью избежать необходимости резкого изменения направления движения или резкого торможения [36]

Для определения стоимости перевозки грузов используют следующие виды тарифов:

- сдельные тарифы на перевозку грузов;
- тарифы на перевозку грузов на условиях платных авто тонн-часов;
- тарифы за повременное пользование грузовыми автомобилями;
- тарифы из покилометрового расчета;
- тарифы за перегон подвижного состава;
- договорные тарифы.

Факторы тарифной платы за автомобильную перевозку:

- расстояние перевозки;
- масса груза;
- объемный вес груза, характеризующий возможность использования грузоподъемности автомобиля;
- грузоподъемность автомобиля;
- общий пробег;
- время использования автомобиля;
- тип автомобиля;
- район, в котором осуществляется перевозка и др. [25, с.86].

Каждый из тарифов на перевозку грузов автомобильным транспортом учитывает не всю совокупность факторов, а лишь некоторые из них, наиболее существенные в условиях конкретной перевозки [25, с.86].

Например, для расчета стоимости перевозки по сдельному тарифу необходимо принять во внимание расстояние перевозки, массу груза и его класс, характеризующий степень использования грузоподъемности автомобиля. При расчетах по тарифу за повременное пользование грузовыми автомобилями учитывают грузоподъемность автомобиля, время его использования и общий пробег. Во всех случаях на размер платы за использование автомобиля оказывает влияние район, в котором осуществляется перевозка. Это объясняется устойчивыми различиями в уровне себестоимости перевозок грузов по районам. Коррективы в тарифную стоимость вносятся с помощью так называемых поясных поправочных коэффициентов [22, с. 105].

Существуют и другие виды транспорта, на которых возможна транспортировка грузов это железнодорожный, воздушный, морской, автомобильный, внутренний водный, трубопроводный и то каким видом транспорта будет перемещен определенный груз решают логистики. Основной выбор транспорта подходящий для определенной перевозки служит информация о характерных особенностях различных видов транспорта

Таблица 1 - Сравнительная характеристика основных видов транспорта

Вид транспорта	Достоинства	Недостатки
Железно дорожный	Высокая провозная и пропускная способности.	Ограниченное число перевозчиков.
	Высокая регулярность перевозок.	Большие капитальные вложения в производственно-техническую базу.
	Относительно низкие тарифы.	Высокая материалоемкость и энергоемкость перевозок.
	Значительные скидки для транзитных отправок.	Низкая доступность к конечным точкам продаж.
	Высокая скорость доставки грузов на большие расстояния	Недостаточно высокая сохранность грузов
Автомобильный	Высокая доступность.	Низкая производительность.
	Возможность доставки груза "от двери до двери".	Зависимость от погодных и дорожных условий.
	Высокая маневренность.	Относительно высокая себестоимость перевозок на большие расстояния.
	Высокая скорость доставки.	Недостаточная экологическая чистота
	Возможность использования различных маршрутов и схем доставки.	
	Возможность отправки груза малыми партиями	
Воздушный	Наивысшая скорость доставки грузов.	Высокая себестоимость перевозок.
	Высокая сохранность груза.	Высокая капиталоемкость.
	Наиболее короткие маршруты перевозок	Зависимость от погодных условий. Недостаточная географическая доступность
Морской	Низкие грузовые тарифы	Низкая скорость
	Высокая провозная способность	Ограниченная возможность доставки к пунктам потребления
		Жесткие требования к упаковке и креплению грузов
		Малая частота отправок Зависимость от погодных и навигационных условий

Окончание таблицы 1

Внутренний водный	Низкие грузовые тарифы	Малая скорость доставки
		Ограниченная возможность доставки к пунктам потребления
		Малая частота отправок
		Низкая географическая доступность
Трубопроводный	Низкая себестоимость	Узкая номенклатура подлежащих транспортировке грузов (газы, жидкости, эмульсии)
	Высокая пропускная способность	

Источник [20]

Шесть факторов, влияющих на выбор вида транспорта:

- время доставки,
- частота отправок груза,
- надежность соблюдения графика доставки,
- способность перевозить разные грузы,
- способность доставить груз в любую точку территории,
- стоимость перевозки.

Экспертная оценка значимости этих факторов показывает, что при выборе транспортного средства в первую очередь принимают во внимание: надежность соблюдения графика доставки; время доставки; стоимость перевозки. Правильность сделанного выбора должна быть подтверждена технико-экономическими расчетами.

На территории Приморского края осуществляются различные виды автомобильных перевозок это: контейнерные перевозки, сборные грузы, мультимодальные перевозки, негабаритные и генеральные грузы.

Контейнерные перевозки – грузоперевозки с использованием стандартных контейнеров. Позволяют выполнять бесперегрузочную доставку товаров от отправителя к получателю, тем самым значительно сократив объем промежуточных погрузочно-разгрузочных работ.[24, с. 83]

Сборные грузы - это перевозки мелкогабаритных грузов различных заказчиков в одном направлении на одном транспортном средстве. Тип груза для перевозки сборными партиями, которые комплектуются за счет штучных единиц и тарных объемов.

Мультимодальные перевозки - транспортировка грузов по одному договору, но выполненная по меньшей мере двумя видами транспорта

Негабаритный груз – груз весогабаритные параметры которого превышают допустимые при транспортировке размеры и установленные правилами дорожного движения нормы. [30, с.16]

Генеральные грузы - штучный груз и товар (продукция), который перевозится в упаковке. В качестве упаковки могут использоваться ящики, мешки, бочки, контейнеры, тюки, пакеты и другие виды упаковки груза.[18]

Так же грузы делятся на: крупногабаритные, малогабаритные, опасные, безопасные.

Крупногабаритные грузы - транспортное средство (с грузом или без него), которое превышает по своим габаритным размерам значения, установленные нормативными документами. Так, по длине транспортное средство не должно превышать значения в 20 м, по ширине – 2,55 м, по высоте – 4 м. При таких размерах общий вес транспортного средства и груза не должен превышать 38 тонн.

Малогабаритный груз -характеризуется маленьким размером и легким весом, поэтому не требует использования спецтехники или габаритного транспорта. Доставка малогабаритных грузов осуществляется оперативно и в короткие сроки, не нуждается в длительной подготовке. Кроме того, доставить такие предметы можно курьерским способом.

Опасные грузы - вещества, материалы или изделия, при перевозке которых может быть нанесен ущерб здоровью людей или животных, либо может пострадать окружающая среда называются опасные грузы. Классификация опасных грузов определена ДОПОГ и имеет целью систематизировать и регламентировать перевозки опасных грузов. Принято выделять 9 классов

опасных грузов, в зависимости от их физических и химических свойств и того уровня вреда, который могут нанести эти вещества.

Транспортная логистика занимается грузовыми перевозками и выполняет следующие задачи:

- Создание транспортных сетей
- Совместное планирование транспортных процессов на различных видах транспорта (в случае смешанных перевозок)
- Обеспечение технологического единства транспортно-складского процесса
- Выбор способа транспортировки и транспортного средства
- Определение рациональных маршрутов доставки

Развитие транспортной системы позволит региону развивать межгосударственные отношения, но и развивать сам край в целом путем привлечения новых предприятий так как будет на много легче доставить сырье либо отправить готовую продукцию в любую точку края. Тем самым развивая транспортную сеть мы сможем сделать прорыв и в социальной сфере. Из всего этого можно сделать вывод, что значение грузоперевозок не зависимо от видов транспорта играют очень важную роль в развитии как экономическом так и социальном.

1.2 Основные мероприятия организации перевозок.

При организации перевозок, компании предоставляемые услуги перевозок грузов автотранспортом, должны провести ряд мероприятий необходимых для точной доставки грузов до получателей в указанный срок.

- Компании перевозчику необходимо составить маршрут перевозки груза, в которой будут отражены опасные участки дороги. Допустимая протяженность автомобильных маршрутов определяется исходя из установленных законом Российской Федерации нормативов рабочего времени водителей (Приказ Минтранса России от 20.08.2004 N 15 (ред. от 05.06.2017) "Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей") с учетом расчетных нормативов скорости и движения технологии перевозок. [7]

- Необходимо выбрать тип и марку автотранспорта в зависимости от вида перевозок, чтобы не было нарушений по нормам вместительности. Так же при выборе автомобиля необходимо учитывать дорожные, погодные и климатические условия. Общая масса и объем груза не должны превышать предельную допустимую грузоподъемность указанные в технической характеристике автомобиля.

- График движения разрабатывают на основе определения особенностей передвижения на протяжении всего участка предполагаемого маршрута, а именно: определение оптимальных значений скорости движения на маршруте и отдельных его участках между остановочными пунктами, с учетом соблюдения режимов труда и отдыха водителей, регламентируемых действующими нормативными документами. Каждый водитель должен быть обеспечен графиком движения на маршруте с указанием перечня мест для остановок в пути на обед, отдых и ночлег, схемой маршрута с указанием опасных участков (в случае рейсов большой протяженности).

- Необходимо провести инструктаж водителей, в котором указывается особенности маршрута и правила перевозки отдельных видов груза.
- Назначается контрольное время возвращения автотранспорта, в случае не явки в определенное время, принимаются меры по установлению местонахождения автотранспорта.

Для безопасного передвижения необходимо произвести следующие мероприятия:

1. Провести инструктаж водителей перед рейсом, включая вопросы, касающиеся особенностей перевозки опасных грузов.
2. Обеспечить медицинский осмотр водительского состава перед рейсом.
3. Проверить наличие у водителей необходимых личных документов, документов на транспортное средство и путевой документации.
4. Проверить техническое состояние транспортных средств и их дополнительного и специального оборудования (в соответствии с письменными инструкциями для водителей (см. главу 5.4.3 ДОПОГ). [15]
5. Проверить наличие необходимых транспортных и сопроводительных документов в соответствии с положениями главы 5.4 ДОПОГ: письменных инструкций для водителя. [15]
6. Проверить соблюдение требований по упаковке груза, его маркировке (включая целостность упаковок, их маркировку, а также маркировку контейнеров, цистерн, транспортных средств (см. ДОПОГ по идентификационному номеру опасности груза "UN") . [15]
7. Проверить правильность размещения опасных грузов в транспортном средстве или контейнере, а также надежность их крепления (глава 7 ДОПОГ). [15]
8. Убедиться в отсутствии опасных веществ на наружных поверхностях транспортного средства, контейнера или цистерны. [33]

Организация дорожного движения особенно важный момент при построении маршрута перевозки грузов, так как в правилах дорожного движения существуют особенные требования и нормы для грузовых автомобилей. При

построении маршрута необходимо выявить общую массу грузового автомобиля с грузом для того, что бы исключить дороги и мосты на которых грузоподъемность имеет весовые ограничения, либо если не существует альтернатив проезда, то разделить груз на и более машин. Так же необходимо учитывать участки дорог на которых запрещено движение грузовых автомобилей (5.4.5 знак 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено»). Следует учитывать и состав груза, так как на определенных участках дороги запрещены перевозки опасных грузов (5.4.26 знак 3.31 «Движение транспортных средств с опасными грузами запрещено»). Но существуют для этого и специальные дороги обозначенные дорожными знаками (5.5.10 знак 4.8.1-4.8.3 «Направление движения транспортных средств с опасными грузами»). Опасные грузы имеют определенные классы безопасности, что тоже не маловажно для построения маршрута и организации дорожного движения в целом.

Сложность грузовых автоперевозок в том, что при организации перевозки важен абсолютно каждый этап даже учет дорожного покрытия. Езда по территории Приморского края несет в себе угрозу для перевозки грузов так как передвижение по дорогам общего пользования сопровождается постоянной тряской и исходя из этого логистические компании вынуждены осуществлять дополнительную упаковку и крепления грузов в перевозимом автомобиле. Несмотря-на это даже у таких дорог существуют требования [8]

2.1.2 . Регулярные автобусные и грузовые перевозки могут быть организованы на дорогах I - IV категорий.

Не допускается организация регулярных автобусных и грузовых перевозок по дорогам с шириной проезжей части менее 6,0 м. [16]

2.2.3 . Минимальная ширина обочин на особо трудных участках дорог в горной местности на участках, проходящих по особо ценным земельным угодьям, в застроенных районах должна быть не менее 1,5 м для дорог I - II категории и 1,0 м для остальных категорий. [16]

2.2.4 . При радиусах кривых в плане 1000 м и менее проезжая часть с внутренней стороны должна быть уширена за счет обочин на величину,

указанную в п. 4.19 СНиП 2.05.02-85 . При этом ширина обочин должна быть не менее, чем указано в п. 2.2.3 . [16]

В горной местности допускаются участки с затяжными уклонами (более 60 %), длина которых не должна превышать значений, указанных в табл. 13 СНиП 2.05.02-85, с обязательным включением между ними участков с уменьшенными продольными уклонами (20 % и менее) или площадок для остановки автомобилей.

Площадки должны иметь размеры, достаточные для остановки не менее 3 грузовых автомобилей длиной по 20,0 м, а место их расположения должно быть выбрано из условия безопасности стоянки, исключающего возможность появления осыпей, камнепадов, селей, лавин, оползней и т.п., как правило, у источников воды.

Независимо от наличия площадок на затяжных спусках с уклонами менее 50 % должны быть противоаварийные съезды, которые устраивают перед кривыми малых радиусов, расположенными в конце спуска, а также на прямых участках спуска через каждые 0,8 - 1,0 км. [8]

На дорогах Приморского края с каждым днем появляется все больше грузового автомобильного транспорта. Многие перевозчики с целью перевозки как можно больше груза за одну поездку, перегружают машины не задумываясь о последствиях. Перегрузка грузового автомобиля имеет такие последствия как: изнашивается и разбивается дорожное покрытие, износ шин и ходовых частей автомобильной подвески, в случае экстренного торможения – тормозной путь будет увеличен, что ведет к аварийным ситуациям.

Для контроля грузоподъемности на дорогах установлены запрещающие знаки, в ПДД описаны весовые нормы и способы проверки веса грузового автотранспорта, одним из них является весовой контроль.

При строительстве дорог учитываются различные стандарты и общий тоннаж движущихся по ним авто. Во время передвижения автотранспорта по дороге, суммарная нагрузка от автомобиля на дорогу передается через оси автомобиля. В ПДД имеются такие термины как «допустимая» и «разрешенная» нагрузка, то есть используется нагрузка на каждую ось автомобиля и допустимая

масса в целом. Допустимая масса автопоезда в России. Максимальная нагрузка на ось в России.[10]

Таблица 2 - Допустимые осевые нагрузки транспортных средств

	Расстояние между сближенными осями (метров)	Допустимые осевые нагрузки колесных транспортных средств в зависимости от нормативной (расчетной) осевой нагрузки (тонн) и числа колес на оси		
		для автомобильных дорог, рассчитанных на осевую нагрузку 6 тонн/ось (*)	для автомобильных дорог, рассчитанных на осевую нагрузку 10 тонн/ось	для автомобильных дорог, рассчитанных на осевую нагрузку 11,5 тонн/ось
Одиночные оси		5,5 (6)	9 (10)	10,5 (11,5)
Сдвоенные оси прицепов, полуприцепов, грузовых автомобилей, автомобилей-тягачей, седельных тягачей при расстоянии между осями (нагрузка на тележку, сумма осевых масс)	до 1 (включительно)	8 (9)	10 (11)	11,5 (12,5)
	от 1 до 1,3 (включительно)	9 (10)	13 (14)	14 (16)
	от 1,3 до 1,8 (включительно)	10 (11)	15 (16)	17 (18)
	от 1,8 и более	11 (12)	17 (18)	18 (20)
Строенные оси прицепов, полуприцепов, грузовых автомобилей, автомобилей-тягачей, седельных тягачей при расстоянии между осями (нагрузка на тележку, сумма осевых масс)	до 1 (включительно)	11 (12)	15 (16,5)	17 (18)
	до 1,3 (включительно)	12 (13,5)	18 (19,5)	20 (21)
	от 1,3 до 1,8 (включительно)	13,5 (15)	21 (22,5 **)	23,5 (24)
	от 1,8 и более	15 (16)	22 (23)	25 (26)
Сближенные оси грузовых автомобилей, автомобилей-тягачей, седельных тягачей, прицепов и полуприцепов с количеством осей более трех при расстоянии между осями (нагрузка на одну ось)	до 1 (включительно)	3,5 (4)	5 (5,5)	5,5 (6)
	от 1 до 1,3 (включительно)	4 (4,5)	6 (6,5)	6,5 (7)
	от 1,3 до 1,8 (включительно)	4,5 (5)	6,5 (7)	7,5 (8)
	от 1,8 и более	5 (5,5)	7 (7,5)	8,5 (9)
Сближенные оси транспортных средств, имеющих на каждой оси по восемь и более колес (нагрузка на одну ось)	до 1 (включительно)	6	9,5	11
	от 1 до 1,3 (включительно)	6,5	10,5	12
	от 1,3 до 1,8 (включительно)	7,5	12	14
	от 1,8 и более	8,5	13,5	16

Источник [10]

(*) В случае установления владельцем автомобильной дороги соответствующих дорожных знаков и размещения на его официальном сайте информации о допустимой для автомобильной дороги осевой нагрузке транспортного средства.

(**) Для транспортных средств с односкатными колесами, оборудованными пневматической и эквивалентной ей подвеской.

Примечания:

1. В скобках приведены значения для двухскатных колес, вне скобок – для односкатных.

2. Оси с односкатными и двухскатными колесами, объединенные в группу сближенных осей, следует рассматривать как сближенные оси с односкатными колесами, за исключением двухосной тележки с разгружаемой осью.

3. Для сдвоенных и строенных осей, конструктивно объединенных в общую тележку, допустимая осевая нагрузка определяется путем деления общей нагрузки на тележку на соответствующее количество осей.

4. Допустимая осевая нагрузка для двухосной тележки с разгружаемой осью принимается равной соотношению 60 процентов от допустимой нагрузки на двухосную тележку для ведущей оси и 40% – для разгружаемой оси.

Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Приморского края, проектирование, строительство и реконструкция которых осуществлялись под нормативную осевую нагрузку 6 тонн/ось, 10 тонн/ось, 11.5 тонн/ось, что полностью соответствует допустимым осевым нагрузкам транспортных средств установленными Правительством Российской Федерации.

1.3 Логистические инструменты

Развитие современной логистики связано с системным совершенствованием инструментария движения материалов и информационных потоков для улучшения ее качества и уменьшения логистических издержек

Инструменты логистики используются для организации и перемещения потоков от источников к целям. Источником и целью являются рынки факторов производства продукции и услуг. Инструментарий логистики, особенно в области программных средств, тесно переплетается и взаимодействует с инструментарием маркетинга.

Логистический инструментарий – совокупность инструментов и методов применяемых для достижения целей и задач логистической деятельности. [27, с. 57].

Инструментами управления грузоперевозками являются: прогнозирование, планирование, организация, контроль, регулирование.

Планирование (прогнозирование) заключается в систематическом поиске возможностей действовать и в прогнозировании последствий этих действий в заданных условиях (см. цикл управления).

Планирование можно классифицировать по нескольким критериям:

- по степени охвата (общее и частичное);
- содержанию в аспекте предпринимательской деятельности (стратегическое - поиск новых возможностей и продуктов, тактическое - предпосылки для известных возможностей и продуктов, оперативное - реализация данной возможности);
- предмету (объекту) планирования (целевое, средств - потенциал, оборудование, материалы, финансы, информация; программное, действий),
- сферам функционирования (производство, маркетинг, НИОКР, финансы);
- охвату (глобальное, контурное, макроразличий, детальное),
- срокам (кратко-средне-долгосрочное);
- жесткое и гибкое.

На предприятиях автомобильного транспорта определение эффективности от внедрения новой техники, изобретений и рационализаторских предложений осуществляется в соответствии с определенными методиками, которые должны играть роль важнейшего инструмента управления техническим прогрессом и его эффективностью. Перед автомобильным транспортом стоят конкретные цели по увеличению объема грузовых перевозок, повышению интенсивности использования подвижного состава, экономии материальных и энергетических ресурсов, снижению трудовых затрат. Для достижения этих целей необходимо принятие решений по совершенствованию управления и оптимизации грузоперевозок, что создает возможность на предприятии воздействовать на технический уровень новой техники и производства в целом. Логистический подход к организации автомобильных перевозок обуславливает новое методологическое содержание, заключающееся в том, что основной составляющей частью перевозок должно стать проектирование оптимального (рационального) перевозочного процесса. Под этим понимается поиск наилучших организационных и технически возможных решений, обеспечивающих максимальную эффективность перевозки грузов от места их производства до места потребления. На основании вышеизложенного, для улучшения системы грузоперевозок на предприятии и повышения эффективности использования подвижного состава может быть предложено такое мероприятие как разработка рационального маршрута движения транспортных средств. Организация движения подвижного состава на маршрутах должна обеспечивать наибольшую производительность и наименьшую себестоимость перевозок.

Основной задачей логистики является минимизация логистических издержек и ускорение производственного процесса. Для достижения этих целей в логистике используются определенные инструменты.

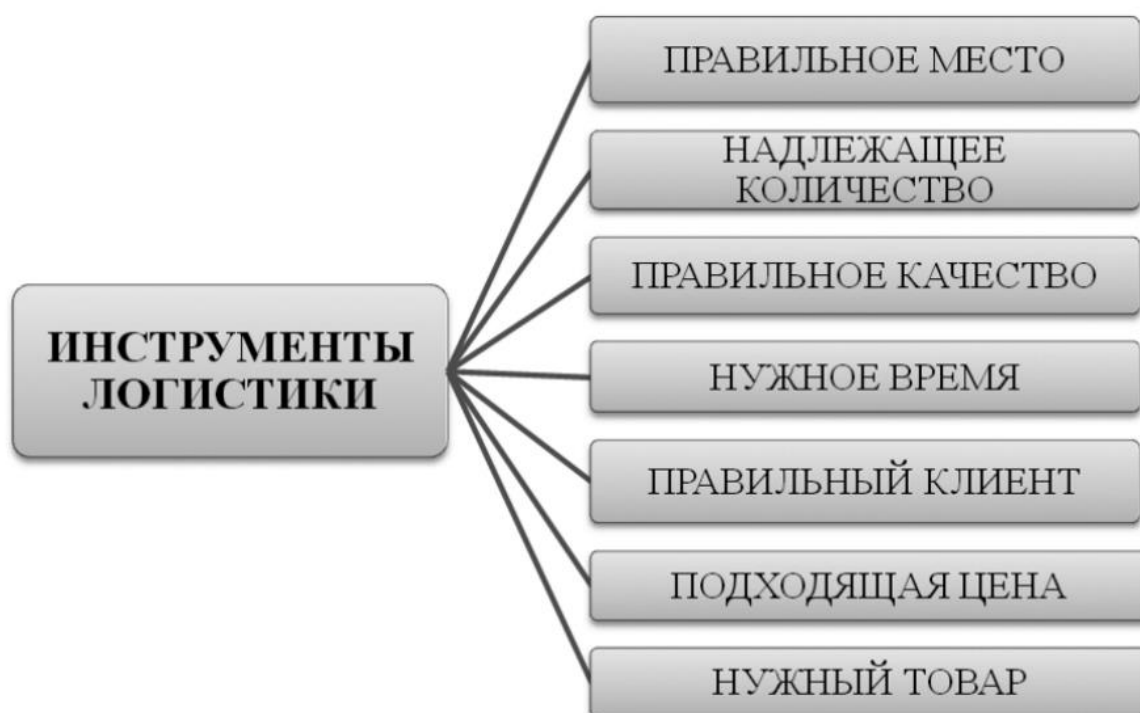


Рисунок 1 – Инструменты логистики

Правильное место – это доставка продукции в место где на него имеется спрос. Очень большое значение придается в распределительной и транспортной логистике. При выборе путей доставки груза применяется именно этот инструмент. Данный инструмент включает определение каналов товар продвижение и организацию доставки грузов собственными силами логистической компании либо через посредников.

Надлежащие количество – количество перевозимого груза должна быть посчитана, излишки груза так как и недостатки не очень хорошо сказываются на себестоимости продукции. Излишки могут привести к дополнительной нагрузке, а недостатки грозят дефицитом и возникновением упущенной выгоды. Данный инструмент рассматривается логистами с точки зрения оптимизации производства, транспортировки и хранения грузов.

Правильное качество - продукция должна обладать точными параметрами лишь в той мере, в которой они необходимы клиенту, без излишеств, так как это создает угрозу отклонения себестоимости продукции от ее оптимума. Не допускаются отклонения качества в сторону его ухудшения, так как это

увеличивает издержки организации за счет нарушения производственного ритма, необходимости исправления дефектов, предъявления рекламаций и возврата продукции. Данный инструмент крайне важен в производственной логистике.

Нужное время — важнейшее требование современной логистики, так как по большому счету, время — это деньги. Любая задержка продукции на производственной стадии, в процессе транспортировки, складирования, реализации и т.д. приводит к утрате продукцией ее важнейших потребительских свойств, торможению финансовых потоков и к отказу от нее клиентов. С точки зрения логистики выигрывает тот, кто быстрее произвел и продал и обеспечил быстрый возврат вложенных в коммерческий процесс средств. Без понимания значения фактора времени невозможно правильное восприятие современной логистики. Временной показатель имеет большое значение во всех видах логистики. Продукция должна быстро производиться и доставляться, не задерживаться на складах, точными во времени должны быть информационные и финансовые потоки.

Правильный клиент — важно не просто продать продукцию: нужно, чтобы она дошла до клиента, который способен ее оценить по достоинству. Правильный клиент — не бессистемный поиск, кому продать продукцию, а точный расчет на своего покупателя. В использовании этого инструмента большое значение придается информационной логистике.

Подходящая цена — здесь логисты призваны согласовать возможности клиентов с экономическими интересами организации. Логистически верная цена делает продукцию взаимно выгодной как для самой организации, так и для ее клиентов. Логистика по отношению к фактору «цена» оказывает прямое влияние на достижение организацией стратегических маркетинговых целей. С точки зрения маркетинга ценовые решения требуют тщательного анализа факторов, относящихся к конкурентным товарам, социально-экономическим, демографическим и др. характеристикам потребителей на конкретном сегменте рынка. Важно знать, какую конкретно цену (ее вид) предпочитает клиент, сколько денег он готов заплатить за товар. Это во многом определяется его

принадлежностью к определенному сегменту целевого рынка. Но, так или иначе, цена привязана к себестоимости продукции, тем самым зависит от логистических ее составляющих. Логисты как бы задают базовый уровень ценообразования для маркетологов.

Нужный товар — продуктовый профиль организации, характеристики продукции, ее потребительские свойства при правильном решении коммерческих задач организации не должны быть произвольными, так как за каждым видом продукции, за каждой характеристикой мы должны видеть, с одной стороны, конкретный спрос, а с другой — избыточные (или недостаточные) издержки. Прежде всего — профиль. Он подбирается не спонтанно, а исходя из технологических возможностей организации, ее управленческого опыта, особенностей рынка и конкуренции. Логисты сосредотачивают внимание лишь на тех видах продукции, которые соответствуют производственным, распределительным возможностям, средствам обеспечения (транспорту, складам, информации, финансам). Вместе с маркетологами логисты решают задачи сопряженности (связанности) ассортимента, чтобы это могло минимизировать производственные или торговые издержки. Ассортиментные характеристики готовой продукции непосредственно влияют на структуру логистических цепей и каналов в системе дистрибьюции, а также на уровень запасов, виды транспортных средств, способы транспортировки и т.д. Чем шире и глубже продуктовая линейка, тем она накладывает большие обязанности на работу логистов. Каждая отдельная продукция (и на стадии производства, и в процессе реализации) требует собственные каналы товародвижения. С развитием продуктовой линейки увеличивается объем продаж организации за счет привлечения дополнительных групп клиентов, это значительно усложняет поставку продукции сточки зрения объемов партий, видов транспорта, частоты поставок, что приводит к росту транспортных, складских, информационных и финансовых издержек. Рост объемов выручки от увеличения продаж продукции нивелируется ростом издержек на ее обеспечение.

Подводя итог данной главы можно сделать вывод, что осуществление перевозок это очень сложный логистический процесс, который включает в себя очень большое количество аспектов благодаря которым возможно осуществить грузовую перевозку не нарушая правил дорожного движения, соблюдая общую безопасность на дороге и не менее важное это доставить груз до получателя в целостности и сохранности.

2 Проблемы современной логистики грузовых перевозок на территории юга Приморского края

2.1 Состояние дорожного покрытия основных направлений грузоперевозок

Автомобильный транспорт используется для перевозок небольших потоков грузов на небольшие расстояния. Данный вид перевозки характерен такими особенностями из-за дороговизны и малой грузоподъемностью данного вида транспорта. Достоинства автомобильного транспорта это, высокая скорость доставки и возможность доставки от двери до двери без дополнительных затрат на перегрузку. Грузоперевозки осуществляются по всем направлениям Приморского края, для осуществления данного вида перевозок необходимо обеспечение автодорогами с твердым покрытием это является очень важным показателем для развития автомобильных грузоперевозок в Приморском крае и Российской Федерации в целом.

Территория Приморского края составляет 165,9 тыс.кв² и к сожалению не везде возможны перевозки по железнодорожными, морскими либо речными путям и тогда на замену приходят грузовые автомобильные перевозки.

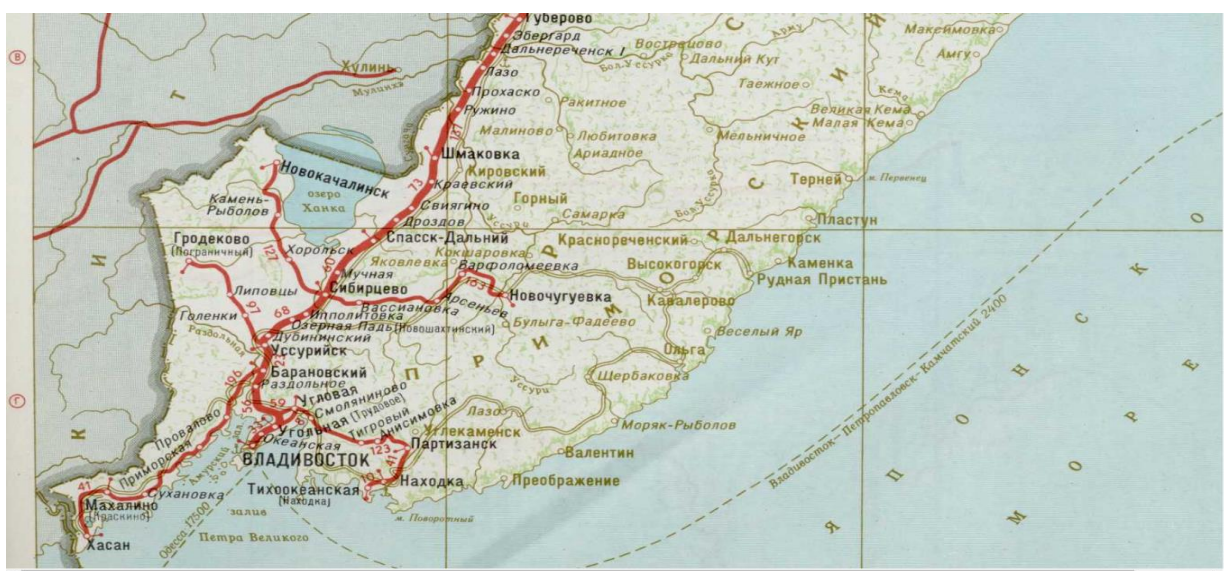


Рисунок 2 - Карта железнодорожных путей юга приморского края

Автомобильные дороги делятся на дороги общего пользования и ведомственного назначения.

Дороги общего пользования классифицируются на три типа:

магистральные, рассчитанные на движение без ограничения скорости и предназначенные для грузового и пассажирского транспорта;

магистралы, на которых движение имеет скоростные ограничения;

местные, рассчитанные на замедленное, не изолированное от пешеходов движение автомобилей.

Дороги бывают:

- федеральные, соединяющие столицы республик и важнейшие административно – промышленные центры России;

- республиканские, связывающие столицы республик с подведомственными областями и крупными районными городами;

- местные, включая сельские и ведомственные, используемые по преимуществу для транспортных связей отдельных населенных пунктов между собой и для хозяйственных нужд предприятий; областные, обеспечивающие транспортные связи областных центров с соответствующими районными пунктами области; автономных образований и краевого значения.

В зависимости от качества, технической оснащенности дорог определяется их пропускная способность. По пропускной способности автомобильные дороги делятся на пять категорий:

1 категория: более 7000 автомобилей в сутки;

2 категория: от 3000 до 3000 автомобилей в сутки;

3 категория: от 1000 до 3000 автомобилей в сутки;

4 категория: от 200 до тысячи автомобилей в сутки;

5 категория: до 200 автомобилей в сутки. [17]

Чем выше категория дороги, тем больший поток автомобилей она пропускает и тем более совершенной является в техническом отношении. В зависимости от интенсивности движения, разрешенной скорости движения и рода

технических характеристик автомобильные дороги относят к одной из пяти категорий.

В Приморском крае на 1000 человек приходится 580 автомобиля, что делает край самым автомобилем обеспеченным России. Автомобильный транспорт играет важнейшую роль в экономике края, так как большинство грузов, перевозимых по территории края, перевозится автомобильным транспортом. Не маловажную роль также играет перевозка грузов автомобильным транспортом через пограничные переходы, такие как Краскино и село Пограничный.

В связи с этими факторами дорожная инфраструктура Приморского края обретает особый характер для населения края и функционирования экономики. По сравнению с другими регионами Дальневосточного федерального округа Приморский край обладает наилучшей и наиболее плотной дорожной сетью. Общая протяженность автомобильных дорог, включая труднопроходимые участки и грунтовые дороги – 16130 километров. По территории Приморского края проложена федеральная трасса А370 «Уссури» (до 2011 года – М60), соединяющая города Хабаровск и Владивосток. Данная трасса - единственный автомобильный путь из Приморского края в другие субъекты Российской Федерации. Также присутствуют автотрассы краевого значения и автотрассы муниципального значения.

Оперативное управление автомобильными дорогами края осуществляется департамента транспорта и дорожного хозяйства Приморского края в соответствии с утвержденным постановлением Администрации Приморского края № 357 – па «Перечнем автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения».

Основу дорожной сети составляют территориальные автомобильные дороги общей протяженностью 6718 км автомобильных дорог в том числе с твердым покрытием-6616 км, соединяющие между собой муниципальные образования с краевым центром, с федеральной автомобильной дорогой, со странами Китай и Северная Корея.

Магистральные автомобильные дороги федерального значения являются составной частью международных и российских транспортных коридоров и представлены автодорогами: А-370 «Уссури» Хабаровск – Владивосток; «Восток» а/д от г. Хабаровск через населенные пункты Красный Яр, Ариадное и Чугуевка до г. Находка. Общая протяжённость автомобильных дорог в Приморском крае составляет 7204 км. из них: федеральных 512 км, территориальных 6652 км.

1 категории – 3 км;

2 категории – 177 км;

3 категории – 1297 км;

4 категории – 3488 км;

5 категории – 1687 км. Протяжённость дорог с усовершенствованным покрытием 3166 км.

Количество мостов по Приморскому краю всего: железобетонных

1418 шт., что составляет 50740 п.м., металлических 126 шт., что составляет 8868 п.м., деревянных 31 шт., что составляет 437 п.м.

Количество водопропускных труб по Приморскому краю всего: железобетонных 5921 шт., что составляет 107198 п.м. металлических 134 шт., что составляет 1883 п.м, деревянных 43 шт., что составляет 399 п.м.

В отношении данных объектов департамент проводит работу по обеспечению транспортной безопасности, в том числе антитеррористической защищенности, в соответствии с требованиями Федерального закона от 09.02.2007 N 16-ФЗ (ред. от 13.07.2015) "О транспортной безопасности». [1]

На сегодняшний день проведено категорирование объектов транспортной инфраструктуры Приморского края. Приказом Федерального дорожного агентства от 18.05.2025 г № 387 «О присвоении категории объектам транспортной инфраструктуры» искусственным дорожным сооружениям департамента дорожного хозяйства Приморского края (ОГРН 1022501896438) присвоены категории и внесены в Реестр категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Категории присвоены 699 объектам

транспортной инфраструктуры, находящимся на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения. [5]

Согласно Стратегии развития социально-экономического развития Приморского края до 2018 года (утвержденной Законом Приморского края

№ 324-КЗ от 20.10.2008г.) на территории Приморского края планируется до 2018 года осуществить:

реконструкцию федеральной автомобильной дороги А370 "Уссури" Хабаровск - Владивосток в срок до 2018 года; [4]

завершить строительство федеральной автомобильной дороги Хабаровск - Находка в срок до 2018 года; [4]

строительство автомобильной дороги пос. Новый - полуостров Де-Фриз - Седанка - бухта Патрокл с низководным мостом (эстакадой) полуостров Де-Фриз - Седанка; [4]

провести модернизацию и строительство автомобильных дорог высоких категорий в приграничных районах с обустройством транспортных выходов за границу;

реконструкцию наиболее загруженных участков автомагистралей на подходах к крупным городам и строительство обходов крупных населенных пунктов; [4]

завершить формирование сети территориальных автомобильных дорог путем строительства новых широтных и соединительных дорог, в том числе:

модернизация автомобильной дороги Рудная Пристань - Терней и автомобильной дороги Терней - Малая Кема; [4]

строительство автомобильной дороги Малая Кема - Амгу - Светлая - Единка - Самарга - граница Хабаровского края; [4]

строительство автомобильной дороги Федосьевка - р. Бикин - Верхний Перевал - Олон - автомобильная дорога "Восток" (Хабаровск - Находка); [4]

модернизацию автомобильной дороги Дальнереченск - Роцино - Крутой Яр - Дальний Кут - Таежное - Веселый - Малая Кема; [4]

реконструкцию автомобильной дороги Дальнереченск - Ариадное - Уборка;

реконструкцию автомобильной дороги Кировский - Николо-Михайловка - Яковлевка; [4]

усиление опорной сети автомобильных дорог:

завершение реконструкции автомобильной дороги Находка - Лазо - Ольга - Кавалерово до 2018 года; [4]

завершение реконструкции автомобильной дороги Михайловка - Турий Рог, автомобильной дороги Спасск-Дальний - Варфоломеевка, автомобильной дороги Штыково - Ивановка - Реттиховка, автомобильной дороги Сибирцево - Жариково - Комиссарово и автомобильной дороги Хороль - Реттиховка - Арсеньев; [4]

обеспечение современной дорожной сетью морских портов, терминалов, порт пунктов, железнодорожных станций и других ключевых объектов транспортной инфраструктуры и крупных промышленных и сельскохозяйственных комплексов; [4]

строительство автомобильных дорог, способствующих развитию международных транспортных коридоров (далее - МТК) "Приморье-1" и "Приморье-2", в том числе: [4]

реконструкцию автомобильной дороги Уссурийск - Пограничный - Госграница, которая входит в состав МТК "Приморье-1";

реконструкцию автомобильной дороги Владивосток - Находка - порт Восточный, которая входит в состав МТК "Транссиб" и МТК "Приморье-1";

реконструкцию автомобильной дороги Раздольное - Хасан, которая соединяет порты юга Приморского края с транспортной сетью, с пограничными переходами в КНР, КНДР, обеспечивает выходы в МТК "Транссиб". [4]

Таблица 3 - Сведения об объемах ввода в эксплуатацию после строительства (реконструкции) автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального и местного значения за период 2013 - 2022 годов

Наименование мероприятия	Ед. измерения	Всего	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Объемы ввода в эксплуатацию после строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального, местного значения	км	408,46	0,80	28,54	14,29	23,97	43,47	63,92	25,21	30,20	119,63	58,43

Источник [13]

На территории края в связи с особенностями природных условий (тайфуны, нестабильная сейсмическая обстановка), дороги края достаточно быстро приходят в негодность, а программы нацеленные на развитие транспортного комплекса осуществляются достаточно долго. Данные проблемы значительно усложняют перевозку грузов автомобилями так как такие условия передвижения ухудшают дорожное движение, увеличивают количество заторов и приводит к аварийной ситуации на дорогах Приморского края. При оформлении 64,2 процентов ДТП данного вида сотрудниками ГИБДД фиксировались недостатки, связанные с отсутствием или плохой видимостью разметки. В каждом шестом случае имели место недостатки, связанные с покрытием проезжей части. Наибольшей тяжестью отмечены ДТП, произошедшие при отсутствии дорожных знаков или освещения проезжей части.

Для развития дорожной инфраструктуры строительства новых мостов, дорожных путей и поддержания в надлежащем качестве имеющиеся дороги

необходимо привлечение большое количество денежных средств, данные средства выделяются из бюджета, в который в свое время денежные средства поступают из уплаты транспортных налогов от граждан и предприятий. По мимо транспортного налога в бюджет на строительство дорог поступают и выплаты с грузовых автомобилей массой более 12 тонн, данная программа имеет название «Платон». Главное отличие сборов по системе Платон и транспортного налога заключается в том, что платежи по Платону не имеют признаков налогов. По данным Минтранса РФ, в России около 1,5 млн грузовиков массой более 12 т, что составляет около 3% от общего парка транспортных средств. При этом, согласно исследованиям Федерального дорожного агентства, 56% от износа покрытия российских дорог является результатом именно движения грузовиков массой свыше 12 т. Транспортный налог, взимаемый с этих транспортных средств, не компенсирует затрат на дорожный ремонт.

Система взимания платы «Платон» создана в целях обеспечения соблюдения установленного действующим законодательством порядка взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Основная цель системы - улучшение состояния дорожного полотна федеральных трасс на территории всей России. Каждый год ему наносится значительный ущерб из-за автомобильных средств, чей вес превышает 12 тонн. Система «Платон» используется в качестве фундамента для следующей новой программы, которая будет запущена до 2020 года. Исключая возможность реставрации дорожного полотна, его можно будет полностью заменить, не прибегая к средствам из федерального бюджета. Приоритетные направления государственной транспортной политики обеспечивающие достижение стратегических целей по следующим основным аспектам регулирования и управления: [38]

- управление транспортной системой;
- совершенствование финансирования и инвестиционной деятельности;

- повышение эффективности использования государственного имущества;
- регулирование рынка транспортных услуг;
- развитие транспортной инфраструктуры;
- международная деятельность;
- совершенствование транспортной техники, транспортных технологий и развитие транспортного машиностроения;
- гармонизация развития транспортной системы и повышение ее безопасности. (Министерство транспорта Российской Федерации) [11]

Все собранные денежные средства Оператор Системы взимания платы ежедневно перечисляет в доход Федерального бюджета. С учетом действия льготного тарифа первые собранные средства по итогам 2016 года Правительство РФ направило на ремонт 1000 км дорог в 40 городах и регионах, а также на софинансирование строительства и реконструкции 31 моста в 19 субъектах РФ.

В соответствии с Федеральным законом от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации» от платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, освобождаются: [2]

- транспортные средства, предназначенные для перевозки людей, за исключением грузо-пассажирских автомобилей-фургонов;
- специальные транспортные средства, оборудованные устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов и используемые для осуществления деятельности пожарной охраны, полиции, медицинской скорой помощи, аварийно-спасательных служб, военной автомобильной инспекции;
- специальные транспортные средства, осуществляющие перевозку вооружения и военной техники. [2]

На данный момент применяемый коэффициент согласно постановлению от 24 марта 2017 года №330, составляет 0,51 что говорит о том что стоимость одного километра пути для грузовых автомобилей масса которых 12 и более тонн

составляет 1,91 рубля. На территории Приморского края сборы за 2016 год составили 70,6 млн. руб. что является не малой поддержкой для развития дорожной инфраструктуры края. [9]



Рисунок 3 – Статистические данные Гос. Программы «Платон»

Несмотря на то что правительство старается снизить налоговую нагрузку на грузоперевозчиков внося изменения в НК РФ, внесенные законом № 249-ФЗ, призваны снизить налоговую нагрузку для тех, кто одновременно уплачивает и транспортный налог, и платежи в «Платон». Снижение предусмотрено за счет возможности уменьшить сумму транспортного налога к уплате на платежи, внесенные в систему «Платон», далеко не все водители большегрузных автомобилей согласны с данными выплатами. Данная система подталкивает многих директоров предприятий становиться частниками, в целях избежать уплаты по данной системе так как платят в «Платон» только честные перевозчики. Данная ситуация сама того не желая позволяет развиваться теневой экономике страны.

2.2 Грузовая возможность дорог Приморского края

Дороги Приморского края всегда играли значительную экономическую роль в крае. Значение грузовых автомобильных перевозок Приморского края определяется спецификой экономико-географическим положением этого стратегически важного региона. Динамика грузооборота автомобильного транспорта 2017 года составляет 5479,5 млрд.т-км, составляет 105,4% к соответствующему периоду предыдущего года. По предварительным данным за первый квартал 2018 года к первому кварталу 2017 года, грузооборот вырос на 103,3%. Перевезено грузов автомобильным транспортом 17,8 млн.т. [32]

Данные показатели говорят нам о том, что количество перевозки грузов постоянно растет, а соответственно растет количество машин осуществляемых перевозки грузов. На конец 2017 года удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования, в процентах на территории Приморского края составил 89,8. В тоже время удельный вес автомобильных с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования в процентах 42,5. Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием на конец 2017 года; км путей на 1000км² территории составило 92. Это горит о том, что Приморский край имеет очень малое количество дорог общего пользования, имеющее усовершенствованное дорожное покрытие соответствующее мировым стандартам, которое бы позволяло передвигаться различному транспорту, с большой нагрузкой на ось автомобиля по дорогам более безопасно и быстро.

Грузовой автомобильный транспорт очень плохо влияет на состояние дорожного покрытия в связи с большой массой действующей на дороге, по этому при строительстве дорог с учетом географических и сейсмологических особенностях определены специальные нагрузки на каждую ось автомобиля. В Приморском крае очень много старых дорог и мостов, находящихся в аварийном состоянии связанных с достаточно продолжительным сроком эксплуатации и

данные участки дороги уже не способны выдержать тех нагрузок, которые им приходится испытывать так как развивается край, экономика, а соответственно и грузовые перевозки.

По всей территории Края на протяжении одного предполагаемого маршрута осевая нагрузка грузового транспорта постоянно меняется, что может привести к наименьшей загрузке автомобилей, а соответственно большему количеству грузовых рейсов что негативно сказывается на загруженности автомобильного трафика, износу дорог и негативно сказывается на привлечении иностранных компаний в Приморский край.

Основными направлениями грузовых автомобильных перевозок являются: Восточный, Находка, Владивосток, Посыет, Терней так как там находятся крупнейшие порты и таможенные посты Приморского края.

Таблица 4 - Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Приморского края проектирование, строительство и реконструкция которых осуществлялись под нормативную осевую нагрузку 6 тонн/ось, 10 тонн/ось, 11,5 тонн/ось

Идентификационный номер автомобильной дороги	Наименование автомобильных дорог	Протяженность автомобильных дорог, км	Участки дорог, км	Протяженность участка дороги, км		
				6 т/ось	10 т/ось	11,5 т/ось
05 ОП РЗ 05К-294	Подъезд к Артему от Владивостока - Находка - порт Восточный	19,282		19,282		
05 ОП РЗ 05К-424	Владивосток - Находка - порт Восточный - Новонежино - Анисимовка	31,8		31,8		

Окончание таблицы 4

05 ОП РЗ 05А-608 - (АН-6)	Артем - Находка - порт Восточный	168,47	0-16	16	-	
			16-52	-	36	
			52-57	5	-	
			57-62	-	5	
			62-64	2	-	
			64-85	-	21	
			85-90	5	-	
			90-92	-	2	
			92-97	5	-	
			97-100	-	3	
			100-104	4	-	
			104-139	-	35	
			139-146	7	-	
146-168	-	22,47				
05 ОП РЗ 05К-363	Раздольное - Хасан - бухта Посъет	7,5		7,5		
05 ОП РЗ 05К-442	Рудная Пристань - Терней	137,46	0-6	6	-	
			6-10	-	4	
			10-36	26	-	
			36-37	-	1	
			37-42	5	-	
			42-43	-	1	
			43-137	94,46	-	

Источник [14]

На сегодняшний день нормативная осевая нагрузка составляет бтонн/ось, 10тонн/ось, 11,5тонн/ось. Современный уровень перевозок требует соответствующего уровня дорог, а именно наибольшее количество дорог с наибольшей осевой нагрузкой. Из таблицы представленной Департаментом дорожного хозяйства видно, что современным требованиям перевозок соответствуют только автомобильная дорога Раздольное – Хасан и протяженность

максимально разрешенно-допустимой массы 11,5тонн/ось составляет всего 5 км., Уссурийск – Пограничный – госграница - 22 км., автомобильная дорога к международному пассажирскому терминалу аэропорта Кневичи - 4 км., Новый - полуостров Де-Фриз - Седанка - бухта Патрокл с низководным мостом (эстакадой) Де-Фриз - Седанка на участке пос. Новый - полуостров Де-Фриз – 14,3 км., Владивосток - Находка - порт Восточный – 3,5 км. Данные участки дороги являются новыми входящими в программу развития Приморских дорог, Приморье 1.

Новый участок является частью дороги международного транспортного коридора «Приморье-1», Владивосток-Находка-порт Восточный имеющего стратегическое значение для развития логистики и транспортного сообщения в Приморском крае и на Дальнем Востоке. Вся дорога в перспективе свяжет между собой три крупных порта: Владивосток, Находку, порт Восточный, южные районы Приморского края и обеспечит выход на федеральную автомобильную дорогу А370 «Уссури» Хабаровск-Владивосток. Часть автотрассы пройдет в обход нескольких населенных пунктов, что позволит уйти от ряда узких мест на этом направлении. К тому же за счет выполненных по современной технологии участков, с цементобетонным покрытием, здесь увеличатся скорость движения автотранспорта до 110 км/час, а также допустимые нагрузки – 11,5 т на ось. Срок эксплуатации трассы до капитального ремонта составит 25 лет.

Обновленная трасса даст возможность осуществления перевозки и доставки грузов с портов Находки и порта Восточный. Возможная интенсивность на данном участке может составить 30 тыс. автомобилей в сутки к 2033 году.

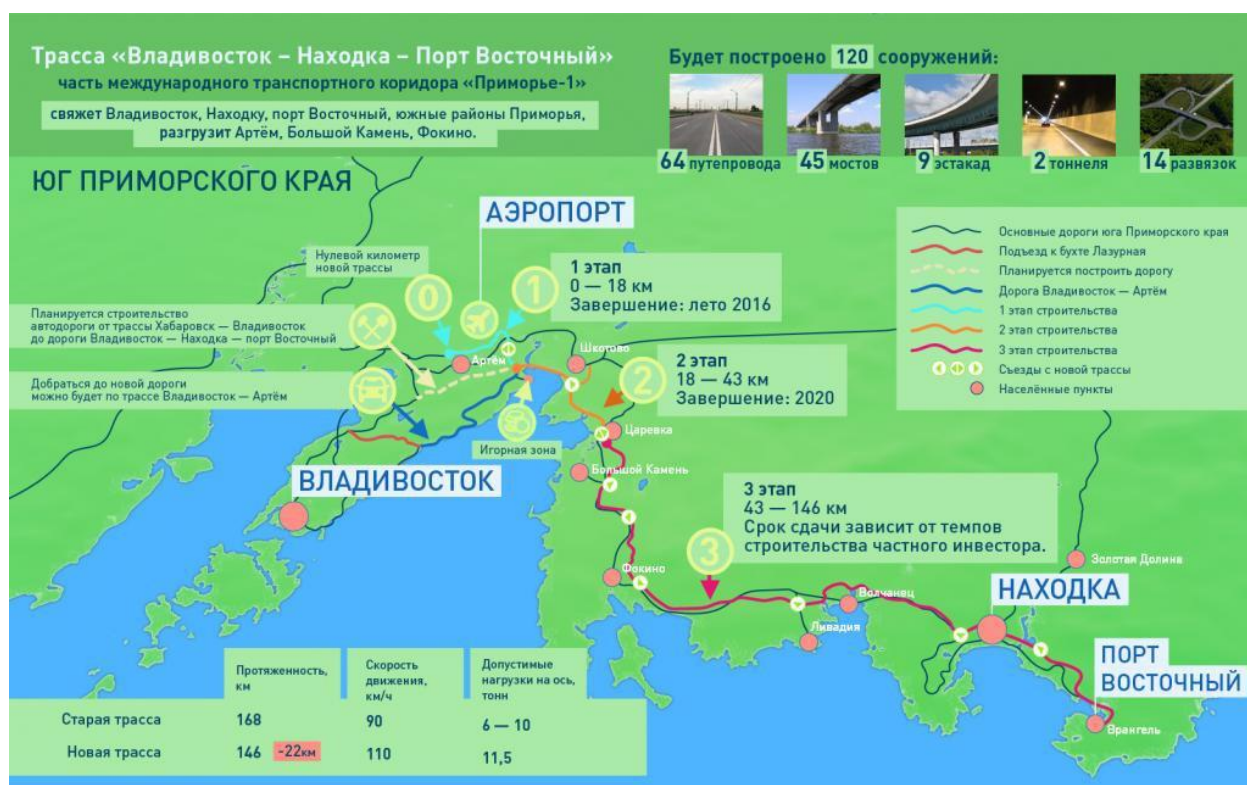


Рисунок 4 – Трасса «Владивосток – Находка - Порт Восточный»

По направлению движения Владивосток – Находка – Восточный дорожное покрытие находится в очень плохом состоянии. Имеются участки дороги со снятым асфальтным покрытием, разрушенные мосты и рядом построенные объездные пути, которые не соответствуют требованиям международных грузовых перевозок в таких поселках как Новолитовск, Волчанец, Смоляниново. Данный участок дороги стратегически важен для юга Приморского края. Ремонт дороги необходим с целью развития российско китайского транспортного коридора «Приморье – 1» по направлению Харбин – Суйфэньхе – Гродеково – Владивосток – порт Восточный – Находка.

В рамках строительства новой инфраструктуры предусмотрены три транспортных развязки, 16 мостов общей длиной 1,7 км, 12 путепроводов и эстакада общей длиной почти 2 км. Протяженность обходных участков дороги составит почти 23 км. Работы оцениваются в 21 млрд руб., из которых 18,7 млрд – средства федерального бюджета. Их окончание запланировано на 2020 год. [39]

2.3 Пропускная способность пограничных пунктов пропуска

В южной части Приморского края, автотранспорт играет значительную роль в ведении торговли с Китаем, так как именно через Порты Приморского края, Китай планирует перевозить грузы в страны АТР. Данное решение связано с тем, что у Китая нет выхода к морю, а соответственно и портам Японского моря и с целью экономии больших финансовых и временных затрат было принято решение осуществлять перевозки с портов Приморского края по пути наименьшего логистического плеча.

Для осуществления перевозок из территории одной страны в другую существуют пограничные пропускные пункты (ППП). На территории Дальнего востока для торговли с Китаем открыто 13 таможенных пунктов пропуска на автодорогах из них 5 находятся в Приморском крае, 3 в Амурской области, 2 в Хабаровском крае и 3 в Еврейском АО.

На границе территории юга Приморского края расположены такие автомобильные пропускные пункты как: «Турий рог», «Марково», «Краскино», «Полтавка», «Пограничный».

Таблица 5 - Список пограничных пунктов пропуска

Наименование АПП с Российской стороны	Наименование сопредельного АПП	Переход разрешен для:		Режим работы	Значимость Апп	Возможность пропуска АТС со специальным грузом		
		грузовой автотранспорт	автобусы			крупногабаритный	тяжеловесный	Опасный
Турий Рог	Мишань			дневной (с 11.00 до 19.00)	двусторонний			
Марково	Хулинь	да	да	сезонный, дневной (с 10.00 до 18.00)	двусторонний	да	да	да

Окончание таблицы 5

Краскино	Хуньчунь	да	да	сезонный, дневной (с 11.00 до 19.00)	двусторон ний	да	да	да
Полтавка	Дунин	да	да	сезонный, дневной (с 09.30 до 21.30)	двусторон ний	да	да	да
Пограничн ый	Суйфэньхэ	да	да	сезонный, дневной (с 09.00 до 22.00)	двусторон ний	да	да	да

Источник [34]

Ежедневно желающих пересечь границу Россия – Китай все больше и больше, но является все более затруднительным так как проверка как грузов так и пассажиров очень долгий и не простой процесс в связи с чем водители грузовых автомобилей и получатели грузов все чаще сталкиваются с неудобствами такими как задержка груза. На сегодняшний день на Российско – Китайской границе автомобильного пропускного пункта, на китайской стороне стоят более 200 грузовиков вынужденных жить по несколько дней в своих машинах с целью пересечения границы.

Данные затруднения связаны не только со сложностью проверки автотранспортных средств и их грузов, но и с тем что данные пропускные пункты имеют лишь 12 часовой рабочий день, что является не приемлемым для такого количества перевозимых грузов через границу. Сведения о работе ППП согласно Официальным данным ФТС и ДВТУ подтверждают малую пропускную способность.

Таблица 6 - Данные загруженности пунктов пропуска

Пункт пропуска	Фактическая пропускная способность пункта пропуска (количество въезжающих грузовых транспортных средств, в среднем в сутки) [6]	Количество единиц грузовых автотранспортных средств оформленных на въезд за период с 01.08.2016 по 25.08.2016 в среднем за сутки [8]	Количество единиц грузовых автотранспортных средств оформленных на въезд за период с 01.08.2017 по 25.08.2017 в среднем за сутки [8]
ДАПП Турий рог	12	2	1
ДАПП Полтавка	39	14	23
ДАПП Марково	8	6	3
МАПП Пограничный	58	56	61
МАПП Краскино	15	9	15

Источник [29]

Стабильное количество въезжающего грузового автотранспорта наблюдается в таблице при сравнении с аналогичным периодом 2016 года в МАПП Пограничном, при этом установленная пропускная способность перехода составляет в обоих направлениях 145 машиномест [6] в сутки. Тенденция к увеличению перемещения грузового автотранспорта в рассматриваемый период имеется в ДАПП Полтавка, МАПП Краскино. Информация в данной таблице позволяет сделать вывод о неравномерности нагрузки в пунктах пропуска. [29]

Для развития международных транспортных коридоров и разгрузки определенных пропускных пунктов в Приморском крае был распределен транзит товаров из Китая в контейнерах портовых пунктов пропуска. Транзитные товары в контейнерах, ввезенные из КНР через пункт пропуска на российско-китайской границе "Махалино" (Приморский край), далее за границу будут следовать через морские порты Зарубино и Посъет (МТК "Приморье-2"). Транзитные китайские

товары в контейнерах, доставленные в РФ через пункт пропуска "Пограничный", отправятся по МТК "Приморье-1" к портам Владивосток, Восточный и Находка.

Одним из источников получения груза и возможного его перемещения по территории края и за пределы Российской Федерации это «сухой» порт. «Сухой» порт - внутренний терминал, непосредственно связанный автомобильным или железнодорожным сообщением с морским портом. Выполняет функции центра для перевалки морских грузов на внутренних направлениях. «Сухой» порт — это тыловая площадка обычного порта, удаленная от него на некоторое расстояние. Грузы могут проходить в сухом порту все виды обработки, таможенного оформления и прочие операции, что проводятся в обычном порту. В основном это контейнерные грузы, но возможна и обработка других типов грузов

Транспортное положение Дальневосточного региона с наличием прямого железнодорожного выхода к крупным морским портам Тихоокеанского побережья: Ванино, Находка, Находка-Восточный, Владивосток. Посъет, а также к сухопутным пограничным переходам Пограничный-Суйфэньхэ, Хасан-Туманган – создает благоприятные условия для внутренних и внешних перевозок. На морской транспорт приходится около 17% всего объема перевозок на Дальнем Востоке.

Порт Владивосток является крупнейшим портом тихого океана как и многие порты Приморского края они осуществляют достаточно большой грузооборот, который необходимо куда либо складировать. Такие порты как Владивосток, обслуживается станцией Владивосток Дальневосточной железной дороги, Восточный порт (станцией Находка-Восточная Дальневосточной железной дороги.), порт Находка (обслуживается железнодорожной станцией Рыбники.), морской порт в бухте Троицы (станцией «Сухановка» Уссурийского отделения Дальневосточной железной дороги.), порт Посъет (станцией «Посъет» Дальневосточной железной дороги.), обслуживание порта производится железнодорожными путями, по средствам которого грузы отправляются на территорию «сухого» порта с целью хранения и дальнейшего распределения, перевозки.

Таблица 7 – Пропускная способность грузовых терминалов

Порт	Пропускная способность грузовых терминалов всего (тыс. тонн в год):
Владивосток	22694,418
Восточный	64 303
Находка	26 625,78
Морской порт в бухте Троицы	1202
Посьет	6 236

Источник [41]

В настоящее время группа компаний «Аква-Ресурсы» реализует в Приморском крае ряд инвестиционных проектов, направленных на развитие транспортно-логистического комплекса региона. Приоритет отдается территориям транспортных узлов Находкинский и Владивосток-Артем.

В состав «Аква-Ресурсов» входит несколько крупных рыбодобывающих и перерабатывающих предприятий Дальнего Востока. Компания обладает складскими емкостями в объеме 50 тыс. т для хранения мороженой рыбной продукции. Годовой оборот составляет 700-800 тыс. т. В активе компании семь причальных сооружений, способных одновременно обрабатывать 9-11 судов.

Место выбрано между Владивостоком и Находкой, таким образом, что бы возможно было равномерно распределить транспортную нагрузку на юге края. Вынося за пределы города транспортную нагрузку. Главная задача — правильно направить транспортные потоки. Центр создан для взаимодействия железнодорожного и морского транспорта, что позволит сделать перемещение экспортных грузов через порты Приморья более эффективным. Кроме этого, проект способствует загрузке Транссибирской магистрали в обратном направлении на запад. Также в «Сухом порту» производится отгрузка мороженой рыбопродукции, что позволяет разгрузить станцию «Мыс Чуркин»

Таблица 8 - Расстояние между портами по автомобильным дорогам , км

Города	Восточный	Зарубино	Посьет	Владивосток	Находка	Ольга
Восточный		383	388	215	24	368
Зарубино	383		44	218	338	542
Посьет	388	44		238	347	586
Владивосток	215	218	238		171	483
Находка	24	338	347	171		354
Ольга	368	542	586	483	354	

Источник [39]

«Сухой порт» потенциально может выступать в качестве «полюсов роста», как и морские порты, повысить уровень жизни, улучшить распределение доходов в географическом плане. «Сухой порт» может содействовать получению более весомых выгод, а благодаря привлечению аналогичных сопутствующих услуг и обрабатывающих отраслей — развитию в долгосрочной перспективе центров обработки и предоставления услуг. Немаловажно и то, что реализация проекта позволит создать до 300 новых рабочих мест.

На сегодняшний день исходя из материала данной главы можно сделать вывод, что существует ряд проблем связанных с грузовыми перевозками на территории Приморского края. Одна из проблем это состояние дорог, большинство дорог края не имеют возможности пропускать через себя грузовой транспорт с весом более 6 т/ось, но благодаря развитию МТК «Приморье1» и «Приморье 2» на территории края очень медленно, но начинают появляться транспортные коридоры соответствующие мировым стандартам дорог. Вторая проблема указанная в данной главе это пропускная способность пограничных пропускных пунктов. Несмотря на то что на территории юга Приморского края имеется 5 пропускных пунктов с Китаем, данные пункты пропуска не способны проверять такой поток желающих пересечь границу. Связанна данная проблема с

плохо развитой инфраструктурой и технической оснащенности автомобильных пропускных пунктов. Кроме того, по этой причине пункты пропуска функционируют по временной схеме, что ведет к ряду неудобств и снижает пропускную способность пунктов пропуска.

3 Разработка предложений по совершенствованию грузовых автотранспортных перевозок

3.1 Разработка предложений по оптимизации пограничных пропускных пунктов.

На данный момент очень остро стал вопрос о пропускной способности пограничных пропускных пунктах. Сегодня самыми загруженными по количеству грузовых автомобилей являются такие пропускные пункты как МАПП Пограничный и ДАПП Полтавка.

Водители большегрузных автомобилей вынуждены стоять в пробка по несколько суток. На сегодня на китайской стороне перехода пограничного пункта Суйфэньхе – Пограничный в очереди на прохождение скопилось около 70 фур. С каждым днем количество большегрузов желающих пересечь границу все больше. Увеличение за последний период составило 1,5 раза по отношению к 2017 году. В то время как пропускная способность МАПП пограничный согласно паспорту пункта пропуска составляет 50 возможных транспортных средств в сутки как из Российской Федерации так и из Китая.

Пограничные пропускные пункты вынуждены работать сверх возможной нормы паспортной пропускной способности пункта. Так по состоянию на 10 февраля транспортные средства прибывшие из КНР прошедшую таможенный контроль составило 66 единиц при максимально возможной 50. 12 февраля – 80 единиц, что на 60% больше возможной, 13 февраля – 81 единица (на 62%). 19 мая 2018 года таможенники оформили 68 транспортных средств, следующих в Китай (превышение проектной пропускной способности на 36%), 65 – из Китая (превышение на 30 %). 20 и 21 мая 2018 года количество большегрузов, проследовавших в Китай составило 69 (превышение на 38%), из Китая – 70 (превышение на 40%). Не смотря, на данную переработку на пропускных пунктах все равно замечено скопление около 70 машин и данная спешка ведет к менее тщательному и внимательному осмотру грузового транспорта и груза. Так как численность штата несмотря на ускоренные темпы не изменяется.

По МТК «Приморье-1» перевезено 4 партий товаров в 70 контейнерах общим весом товаров 1,8 тыс. тонн. Номенклатура товаров: пиломатериалы; по МТК «Приморье-2» перевезена 1 партия товаров в 9 контейнерах общим весом товаров 0,2 тыс. тонн. Номенклатура товаров: замороженная камбала, мороженый и сушеный минтай, готовые продукты из злаков, кукурузы, фасоль, овощи и овощные смеси.

В 1-м квартале 2018 года в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита по МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» перемещено 60 товарных партий весом 1,8 тыс. тонн. Из них:

по МТК «Приморье-1» перемещено 3 товарных партий, 20 железнодорожных вагонов, 36 контейнеров, вес брутто товаров составил 0,9 тыс. тонн;

по МТК «Приморье-2» перемещено 57 товарных партий, вес брутто товаров составил 0,9 тыс. тонн.

Существует ряд причин, по которым пограничные пункты юга Приморского края не могут справляться с данным потоком грузовых автомобилей.

1. Несоответствие обустройства и оборудования пункта пропуска установленным требованиям.
2. Позднее начало движения грузовых автотранспортных средств из КНР в Россию
3. Некруглосуточный режим работы пограничных пропускных пунктов.
4. Отсутствует служба по диспетчеризации (регулирование) грузового транспортного потока перед пунктом пропуска.

Количество грузовых транспортных средств прошедших границу зависит от времени затраченного на осуществление таможенных процедур прохождения таможенного контроля. Совершение и проведение зависит от качества оформленных перевозочных документов и отсутствия признаков административного правонарушения или уголовного преступления.

Среднее время оформления транзитной декларации в 2018 году составило 19 минут (без учета предварительных транзитных деклараций), а среднее время

завершения таможенной процедуры таможенного транзита - 17 минут (в 2017 году данные показатели составляли 26 и 24 минуты)

В рамках Технологической схемы по МТК «Приморье-1» в 2018 году перевезено 11 партий товаров в 274 контейнерах, общим весом 7 тысяч тонн.

Среднее время оформления по Технологической схеме состава в ЖДПП Пограничный составляет 39 минут. Среднее время нахождения контейнеров в МПП Восточный – 8 дней.

В качестве оптимизации проведения проверки и увеличения пропускной способности пограничных пропускных пунктов необходима установка нового оборудования, которое позволило производить проверку на много быстрее, тем самым увеличив пропускную способность и повысить качество проверок с помощью оборудования предназначенного для данных проверок.

Наибольшую трудность среди всех видов таможенного контроля представляет проверка содержимого крупногабаритных грузов и транспортных средств. Решение этой проблемы руководство Федеральной таможенной службы нашло в применении разнообразных технических средств таможенного контроля. Наиболее эффективной техникой в настоящее время являются инспекционно-досмотровые комплексы (ИДК), позволяющие за 3-5 минут без вскрытия и разгрузки транспортного средства получить его изображение и изображение перевозимых в нем товаров с характеристиками, идентифицирующими их. На сегодняшний день подобных комплексов досмотров только три и расположены они в морских портах Новороссийск, Большой порт Санкт-Петербург и Находка. (приложение А)

Одним из таких оборудований является «**Eagle P45**» входит в линейку высокоэнергетических проездных порталных рентгеновских систем для быстрого, точного и эффективного досмотра грузов. Способность быстро сканировать грузовики позволяет использовать систему на важных объектах, в морских портах и пограничных пунктах. Система контроля и управления движением обеспечивает автоматическую непрерывную работу при пропускной способности до 180 транспортных средств в час. Пучок рентгеновского излучения

генерируется автоматически, когда кабина грузовика прошла через портал, поэтому находящиеся в кабине люди не получают опасную дозу радиации. Для безопасного сканирования кабины может быть также использован режим CabScan™ (поставляется дополнительно). Полученные рентгеновские изображения передаются в расположенный поблизости офис для анализа и оценки. (Приложение Б)

Eagle P45 - рентгеновская система напряжением 4,5 МВ, предназначенная для досмотра грузов средней и высокой плотности, проверки путевых листов и обнаружения запрещенных предметов, например взрывчатых веществ, оружия и наркотиков. Предлагаемые с Eagle P45 дополнительные опции позволяют выявлять в грузе запрещенные предметы низкой плотности и радиоактивные материалы. Бесконтактный досмотр с помощью высококачественных рентгеновских изображений и программы Rapiscan Cargo Viewer сокращает необходимость в последующем ручном досмотре. [42]

Автомобиль проезжает через портал с номинальной скоростью 8 км/ч; это позволяет провести сканирование грузовика с 40-футовым контейнером менее чем за 20 секунд. При непрерывном потоке автомобилей может быть обеспечена пропускная способность до 180 грузовиков в час. [42]



Рисунок 5 - Eagle P45

Система «Gatekeeper» (США), представляет собой современное автоматизированное специальное техническое средство досмотра уязвимых частей транспортного средства (автомобиля) - днища, шасси и труднодоступных полостей на предмет обнаружения скрыто установленных взрывоопасных объектов и других инородных, не являющихся частью конструкции автомобиля предметов. Инородные предметы могут быть прикреплены к частям конструкции днища и ходовой части транспортного средства. Инородными предметами могут являться, например, взрывчатые вещества или другие устройства, намеренно установленные на транспортном средстве в скрытом варианте и предназначенные для нанесения ущерба, например, взрыва на объекте с тяжелыми последствиями для живой силы, техники и структуры объекта [40]

Система состоит из сканера, расположенного между пандусами или в металлическом поддоне, рампы светодиодной подсветки, ИК видеокамеры определения номеров автомобиля, IP видеокамеры обзора передней части автомобиля и удаленного места оператора состоящего из монитора и компьютера с установленным на нем специализированным программным обеспечением. При необходимости система комплектуется светофором, петлей индукции или фотоэлементом для детекции подъезжающего к сканеру транспортного средства. [40]

Сканер имеет корпус из нержавеющей стали с досмотровыми стеклами. В нем располагаются: видеокамера высокого разрешения с оптической системой зеркал, подогреватель, помпа и блок управления видеокамерой и передачи видеоинформации. [40]

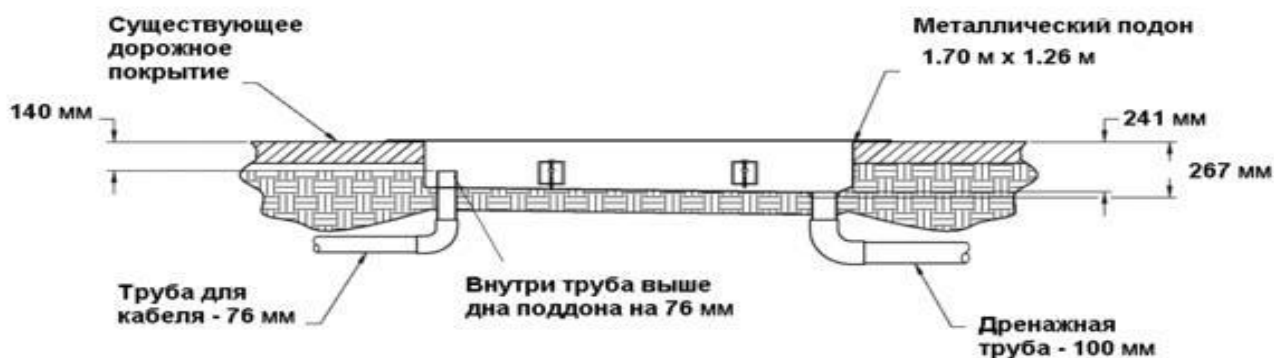


Рисунок 6 - «Gatekeeper»

Результаты досмотра днища автомобиля выводятся на монитор пульта управления в виде высококачественных развернутых изображений. Далее, если шаблон днища ТС уже имеется в базе данных, то производится сравнение полученного изображения днища ТС с шаблонным и при наличии отличительных признаков (иностраных предметов) система подсвечивает те места днища, которые вызывают подозрения.

Система позволяет дистанционно детально с большим разрешением досматривать днище автомобиля за короткое время вне зависимости от времени суток и погодных условий.

Принципы работы:

Gatekeeper производит сканирование проезжающего автомобиля на скорости до 25 км/ч транспорта над сканером .

Система позволяет получить изображения без искажений и с нужной степенью детализации. Она так же обладает возможностью оптического увеличения любого участка изображения днища автомобиля. Таким образом, система позволяет проводить более тщательный досмотр транспорта. (приложение С)

Проведя анализ полученных изображений, оператор принимает решение пропустить транспортное средство через КПП или, при возникновении подозрений, провести дополнительное исследование, что существенно повышает надежность обнаружения закладок.

Особенности и преимущества:

Дистанционный досмотр днища, шасси и скрытых полостей автомобиля;

Интеграция в общую систему безопасности;

Высокая скорость досмотра;

Возможность эксплуатации в любых погодных условиях в любое время суток. [40]

По моему мнению, данное оборудование значительно поможет ускорить процесс досмотра грузовых транспортных средств и повысит качество досмотра и технической оснащенности пограничного пропускного пункта в целом.

3.2 Системы отслеживания грузовых машин

Узнать местоположение автомобиля уже не является проблемой. Существуют различные системы отслеживания транспорта благодаря которому возможно узнать настоящее местонахождение транспорта и его пройденный маршрут за определенный период.

Спутниковый мониторинг транспорта — система отслеживания подвижных и недвижимых объектов, которая построена на основе спутниковой навигации. Мониторинг применяется при решении задач логистики. Он помогает составить график движения транспорта, контролировать перевозки и получать информацию о местоположении объекта.

Согласно Федеральным Законом №22-ФЗ от 14 февраля 2009 года.

Приказ Минтранса РФ № 285 от 31 июля 2012 года.

Постановление Правительства РФ №1367 от 21 декабря 2012 года.

Приказ Минтранса РФ № 19 от 01 февраля 2013 года.

Постановление Администрации Приморского края №401-па от 12 ноября 2013 года.

Государственный контракт № 03 от 04 февраля 2015 года на выполнение работ по введению в постоянную эксплуатацию РИНС ПК.

Протокол № 2-ок от 13 марта 2014 года и Договор №1-ОК от 20 марта 2014 года на осуществление функций Оператора РИНС ПК.

Транспортные средства должны быть подключены такие как:

- Транспортные средства органов исполнительной власти и подведомственным им организациям.
- Транспортные средства, осуществляющие перевозку пассажиров и детей.
- Транспортные средства, осуществляющие перевозку специальных, опасных, крупных и тяжелых грузов.
- Транспортные средства организаций жилищно-коммунального хозяйства: снегоуборочные машины, мусоровозы и др.

- Транспортные средства скорой медицинской помощи.

Не редко случается, что грузы теряются, не успевают в положенный срок из-за непредвиденных обстоятельств либо по вине водителя. Связаться с водителем по средствам сотовой связи тоже не всегда имеет возможность. Для решения этой проблемы возможно использование GPS/ГЛОНАСС мониторинга автомобильных транспортных средств.

Для совершенствования грузовых автомобильных перевозок возможно внедрение систем мониторинга автомобильных транспортных средств. Данная мера имеет большое количество положительных аспектов, а именно потому, что GPS-трекер для мониторинга, объединенный с рядом датчиков, решает ряд задач:

- отслеживает маршрут и фиксирует любые отклонения от него;
- определяет скорость движения и оценивает манеру вождения;
- фиксирует места остановок и их продолжительность;
- передает сообщение о внештатной ситуации с помощью тревожной кнопки;
- контролирует вес груза и отмечает его изменения;
- фиксирует попытки несанкционированного вскрытия грузового отсека;
- контролирует запас топлива;
- получает данные от температурных датчиков, установленных в кузове.

А если с помощью GPS контролируют ценный груз, маячок можно поместить непосредственно в контейнер/упаковку. Это поможет отследить его даже в случае хищения.

На территории Приморского края предоставлением таких услуг и установке данного оборудования занимается компания Компания «ДВ НИС» является Оператором Региональной информационно-навигационной системы Приморского края (РИНС ПК) в соответствии с договором №1-ОК от 20 марта 2014 года.

Компания подключает оборудование к системе спутникового отслеживания, обеспечивает его бесперебойное функционирование и поддержку. [35]

«В соответствии с Федеральным Законом РФ №22-ФЗ от 14 февраля 2009г., Постановлением Правительства РФ №1367 от 21.12.2012г. (далее – Постановление Правительства), Приказами Минтранса №285 от 31.07.2012 г., №19 от 01.02.2013г и Постановлением Администрации Приморского края №401-па от 12.11.2013г. в Приморском крае разработана Региональная информационно-навигационная система Приморского края (далее - РИНС ПК), переданная на баланс Оператора для обеспечения ее бесперебойного функционирования».

Система оснащена простым и понятным интерфейсом. Есть возможность индивидуальной настройки и широкий функционал. За компанией закрепляется персональный менеджер. ООО «ДВ НИС» имеет сервисный центр в г. Владивостоке, где проводится ремонт ГЛОНАСС/GPS оборудования. [35]

На территории Приморского края имеется достаточно компаний занимающихся установкой мониторинговой системы в автомобили, но была предложена именно «ДВ НИС» потому что данная компания имеет ряд плюсов:

- Бесперебойный доступ – наша система функционирует 24 часа в сутки.
- 3 года хранения мониторинговой информации.
- Возможность доступа с любых мобильных устройств.
- Выезд технических специалистов в срок до 3 дней.
- Сервисный центр в г. Владивостоке по обслуживанию и ремонту оборудования ГЛОНАСС/GPS.
- Оборудование, которое проверено в условиях Приморского края.
- Интеграция с другим программным обеспечением.

Данная компания помогает сократить эксплуатационные расходы, оптимизируем работу транспорта и помогаем получать прибыль. Экономическая эффективность, основанная на реальных данных работы системы клиентов. от 30% снижение затрат на ГСМ, от 25% снижение экпл. расходов, от 50%

снижение затрат на связь, от 45% повышение безопасности, от 25% улучшение качества обслуживания. [35]

Один из примеров данных устройств это СМАРТ S-2333

СМАРТ S-2333 – устройство ГЛОНАСС контроля транспортного средства. В прибор встроены GPS/ GSM/ ГЛОНАСС-антенны, аккумулятор.

Поддерживается режим энергосбережения, что обеспечивает до 4 часов автономной работой.

Возможность добавить до 8 датчиков уровня ГСМ – 6 цифровых по RS-485, 1 аналогового и 1 частотного.

Получение данных напрямую – режим «прозрачный порт», при котором информация после буферизации передается сразу на сервер.

Модель обладает всем функционалом, необходимым для эффективного отслеживания транспорта. [35]



Рисунок 7 - СМАРТ S-2333

Применение данных технологий положительно скажется на деятельности каждой транспортной компании. Данное устройство не дорого в установке и использовании, обеспечивает безопасность груза и дает возможность получателям и самим сотрудникам компании отслеживать местонахождение груза, что является еще одним несомненным плюсом в использовании данных технологий.

Так же применения устройств отслеживание GPS /ГЛОНАСС на грузовых автомобилях повышает уровень развития грузовых автомобильных перевозок в крае.

3.3 Экономическое обоснование данных мероприятий

Приморский край имеет особое как геополитическое так и географическое положение оно позволяет с минимальным числом пересеченных границ попасть в страны АТР. Данное стечение обстоятельств стало необходимым в постройке международного транспортного коридора «Приморье 1» и «Приморье 2», для организации международного транзита товаров внутри АТР и дальнейшем пути в Европу. Благодаря данным транспортным коридорам Россия является участником международного рынка транзитных перевозок в Китай.

Транспортировка грузов через территорию Приморского края, является очень привлекательной для китайских отправителей. Уменьшение протяженность наземной доставки товаров на 200-500 км (относительно железных дорог КНР) и снизится стоимость перевозки на 10-40%. На основе анализа потенциальная грузовая база для переключения на «Приморье-1» и «Приморье -2» (в зону МТК входят автомобильные пункты пропуска Пограничный, Полтавка, Краскино, железнодорожные Гродеково, Махалино, а также порты Восточный, Владивосток, Зарубино) до 2030 года оценивается около 45 млн т ежегодно: соответственно, 7 млн и 38 млн т грузов. Дополнительная выручка транспортных компаний России к данному периоду прогнозируется на уровне 91 млрд руб. в год (портов – 40 млрд руб., железнодорожного и автомобильного транспорта - 51 млрд руб.)

Для выявления экономической эффективности транспортных коридоров Приморского края необходимо оценивать взаимодействие таких стран как Китай, Япония, Россия, Корея. Для оценки объема перевозок необходимо учитывать ВВП стран, а так же объемы и темпы роста торговли.

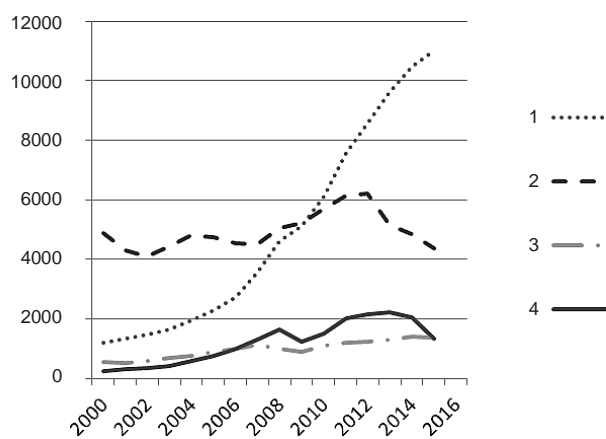


Рисунок 8 - Динамика объема ВВП в текущих ценах по данным Всемирного банка [43], млрд долл. США: 1 – Китай, 2 – Япония, 3 – Республика Корея, 4 – Россия

На данном графике видно, что ВВП Китая растет чего нельзя сказать о других странах. Рост ВВП Китая выгоден для России так как потенциально это может привести к более интенсивному использованию МТК Приморского края для транзита грузов.

Ближайшие страны Приморского края являются Китай и Корея они и являются потенциальными пользователями транспортных коридоров и для того что бы определить перспективы использования, необходимо провести оценку динамики экспорта товаров из данных стран.

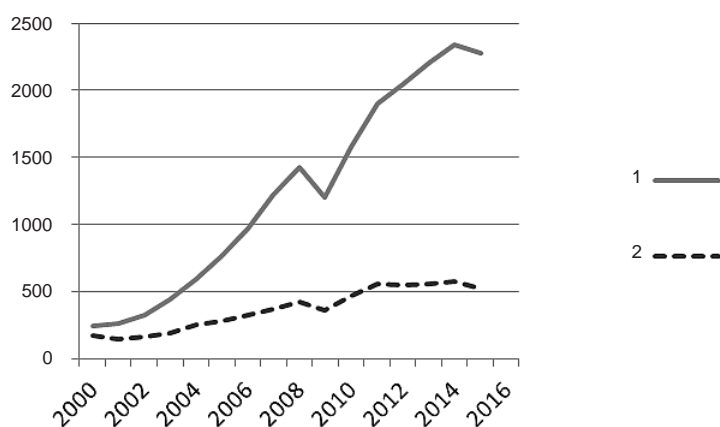


Рисунок 9 - Динамика экспорта товаров из Китая (1) и Республики Корея (2) в текущих ценах по данным Всемирного банка [43], млрд долл. США

Динамика экспорта данных стран является отрицательной, но несмотря на это уровень торговли в целом на высоком уровне. Данные показатели говорят о активном вовлечении стран в мировую торговлю, а соответственно и увеличении скорости поставок и снижении транспортных издержек.

Даже при низком ВВП и прекращении роста внешней торговли, страны будут вынуждены переносить свои производственные мощности в другие страны, что так же потребует транспортировки, тем самым повышая грузооборот.

Транспортный коридор «Приморье-1» с выходом на порты Находка или Владивосток уже сегодня готов обеспечивать транзит до 7 млн тонн грузов. Но для этого необходимо расширить пункт пограничного пропуска, модернизировать железнодорожную станцию Гродеково и реконструировать региональную автотрассу Уссурийск — Пограничный — Госграница.

Что касается развития коридора «Приморье-2», то здесь для обеспечения пропуска грузов необходимо построить железнодорожную ветку, автодорогу, портовую инфраструктуру. Суммарный объем инфраструктурных инвестиций – порядка 170 млрд рублей, но и грузовой поток по этому направлению составит до 38 млн тонн зерна и контейнеров ежегодно. Срок запуска коридора – 2020 год.

Общая сумма средств, которая в итоге требуется на строительство инфраструктуры двух транспортных коридоров, составляет 180 миллиардов рублей.

Реконструкция автомобильного пункта пропуска Пограничный позволит создать благоприятные условия для участников внешнеэкономической деятельности и граждан при пересечении государственной границы в пункте пропуска, создаст дополнительные рабочие места для местного населения, привлечет внимание бюджетных и внебюджетных инвестиций в развитие приграничного региона, послужит стимулирующим фактором развития внешнеэкономических связей и приграничного сотрудничества.

Новейшее оборудование Eagle P45 с пропускной способностью до 180 грузовых автомобилей в час может прийти на смену имеющимся на данный момент мобильным досмотровым комплексам на базе автомобиля «MERSEDES

BENZ» с пропускной способностью всего 25 грузовых машин в час. Данное оборудование является очень дорогостоящим и стоимость каждого оборудования рассчитывается исключительно под конкретный проект (является условием производителя). В связи с этим можно только предполагать о стоимости данного оборудования, но по примеру предшествующего оборудования можно сказать, что стоимость нового мобильно досмотрового комплекса составит более 100млн. руб.

Система «Gatekeeper» позволяющая сканировать днища автомобиле при проезде со скоростью до 25 км/ч. с целью выявления запрещенных предметов расположенных на днищах автомобилей. Стоимость данной системы так же является не известно согласно условиям производителя стоимость рассчитывается под определенный проект.

Сейчас среднее время прохождения пограничного пункта составляет 30 минут для грузового транспорта. На МАПП Пограничный график работы с 9:00 до 22:00 с учетом обеда и различных нестандартных ситуаций, таких как проблемы с грузом, документами, выявлением контрабанды, возможное количество машин, которое пройдет границу за один рабочий день составляет 22 автомобиля. Пропускная способность старого оборудования 25 автомобилей в час следовательно максимально возможно количество пропуска транспорта за рабочий день составляет 300автомобилей, в то время как возможность новго оборудования 180 автомобилей в час и 2160 за день. Исходя из этого можно предположить, что если при пропускной возможности оборудования 300 автомобилей в день проходило всего 22 транспортных средства, то при 2160 автомобилей в день возможно 154 транспортных средства. Это говорит о том, что скорость прохождения досмотрового комплекса увеличится в 7 раз.

Данные системы поднимут на новый уровень пограничные пропускные пункты Приморского края, увеличив пропускную способность и снизив нагрузку на пограничные пункты пропуска, что потенциально может привести к увеличению грузооборота осуществляемого автомобильным грузовым транспортом на территории юга Приморского края.

На сегодняшний день на территории Приморского края зарегистрировано
Всего 505 транспортных компаний, из них

Перевозчиков — 313,

Прямых грузовладельцев — 36,

Транспортно-экспедиторских компаний и диспетчеров — 110.

Суммарно подвижного состава — 249 единиц

Всего зарегистрированных грузовых автомобилей согласно данным МВД России, в Приморском крае 93308 машин. Объем перевозок грузов автомобильным транспортом организаций всех видов деятельности (без субъектов малого предпринимательства) за 2017 год составил 13.4 млн. тонн (107% к 2016 году), грузооборот – 481.4 млн. т-км (99%). Треть валового регионального продукта Приморского края формируется за счет деятельности транспорта и обрабатывающих производств.

Исходя из того насколько важны транспортные услуги в Приморском крае, следует развивать данную отрасль для больших экономических показателей. Одним из предложений по улучшению грузовых автомобильных перевозок это установка на грузовые машины GPS/ГЛОНАСС модули SMART S-2333. На территории Приморского края данными модулями занимается компания «ДВ НИС» которая может предоставить оборудование по стоимости от 5 до 10 тыс. руб. стоимость внедрения оборудование одного объекта с установкой - от 3 000 р. в зависимости от комплектации оборудования. Данные затраты транспортных компаний не являются критическими и на много улучшат уровень твоей компании, возможность оптимизировать затраты при перевозках путем усовершенствования транспортного пути, возможность в любое время суток узнать местонахождение груза и состояния транспортного средства.

Заключение

Грузовые автомобильные перевозки это очень сложный как организационно так и практический процесс. Грузовые перевозки необходимы для современного общества. Перевозки грузов бывают различными, как самые простые это банальный переезд из одной квартиры в другую так и более сложные перевозки, которыми занимаются транспортные компании (контейнерные перевозки, сборные грузы, мультимодальные перевозки, негабаритные и генеральные грузы). Объединяет все эти перевозки, то что они невозможны без грузового транспорта и транспортных путей по которым возможно было бы перемещение грузовых автомобилей.

Перевозка грузов автомобильным транспортом экономически и стратегически важна для развития экономики региона и всей России. Ежедневно на территории Приморского края работает более 500 транспортных компаний осуществляющих грузовые перевозки в различных направлениях. Такое количество транспортных компаний на территории края говорит о востребованности грузовых перевозок на данной территории.

Автомобильную перевозку грузов невозможно осуществить если отсутствует дорога по которой возможно было передвижение грузового транспорта. Именно для этого на территории края была разработана федеральная программа «Приморье 1, Приморье 2». Данные программы направлены на улучшение инфраструктуры и повышения безопасности, отвечающих мировым стандартам международных транспортных коридоров, по которым осуществляется наибольший грузовой поток транспорта.

При составлении маршрута необходимо учитывать абсолютно все и одним из важнейших является выбор тип и марка тип и марку автотранспорта в зависимости от вида перевозок, чтобы не было нарушений по нормам вместительности. Так же при выборе автомобиля необходимо учитывать дорожные, погодные и климатические условия. Общая масса и объем груза не

должны превышать предельную допустимую грузоподъемность указанные в технической характеристике автомобиля.

Для упрощения определения местонахождения груза, состояние транспортного средства в пути, наличие ГСМ, необходимо внедрение во все грузовые транспортные средства автопарка транспортных компаний отслеживающих GPS/ГЛОНАСС устройств. Данная мера не является дорогостоящей и дает возможность быть полностью уверенным в том, что автомобиль с грузом никуда не пропадет и доставит свой груз по назначению.

Не маловажным так же остается вопросы с транспортировкой грузов автотранспортом за пределы Российской Федерации. Данную деятельность осуществляют пограничные пропускные пункты. С каждым днем грузовых машин желающих пересечь границу все больше и для более четкой работы необходимо провести ряд работ по улучшению работы пограничных пропускных пунктов. Несоответствие оборудования пункта пропуска установленным требованиям является одной из основных причин задержек на пограничных пунктах. Для решения этой проблемы необходимо оснастить пограничные пропускные пункты, которые на сегодняшний день не могут справиться с количеством транспорта, новейшим оборудованием способным увеличить скорость прохождения пограничного осмотра грузового транспорта.

Цель данной выпускной квалификационной работы по оптимизация процесса перевозок грузов автотранспортом юга Приморского края была выполнена.

В процессе достижения данной цели был проделан ряд работ

- Изучены теоретические аспекты грузовых автомобильных перевозок и логистики.
- Выявлены современные проблемы основных направлений грузоперевозок.
- Разработаны предложения по совершенствованию грузовых автотранспортных перевозок.

Список источников

Нормативно-правовые документы

1. О транспортной безопасности: Федерального закона от 09 февраля 2007г. N 16-ФЗ (ред. от 13 июля 2015 г.) [Электронный ресурс]. - Режим доступа: СПС «Техэксперт».
2. Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации: Федеральным законом от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ [Электронный ресурс]. - Режим доступа: СПС «Техэксперт».
3. О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации: Федеральный закон от 03.07.2016 N 249-ФЗ (последняя редакция) [Электронный ресурс]. - Режим доступа: СПС «Техэксперт».
4. Стратегия социально-экономического развития Приморского края до 2025 года Утверждена Законом Приморского края от 20 октября 2008 года № 324-КЗ [Электронный ресурс]. - Режим доступа: СПС «Официальный сайт Администрации Приморского края».
5. О присвоении категории объектам транспортной инфраструктуры: Приказ Федерального дорожного агентства от 18 мая 2015 г № 387 [Электронный ресурс]. - Режим доступа: СПС «Техэксперт».
6. О введении в действие "Требований к автомобильным дорогам с регулярным автобусным сообщением": Приказ ФДС РФ от 19 января 1999 г. N 10 г. Москва [Электронный ресурс]. - Режим доступа: СПС «Консультант Плюс».
7. Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей: Приказ Минтранса России от 20 августа 2004 г. № 15 (ред. от 5 июня 2017 г.) [Электронный ресурс]. - Режим доступа: СПС «Техэксперт».
8. О введении в действие «Требований к автомобильным дорогам с регулярным автобусным сообщением» : Приказ Министра транспорта Российской

Федерации утв. ФДС РФ от 19 января 1999 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : СПС «Росавтодор».

9. О внесении изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 31 января 2017 г. № 120: Постановление Правительства РФ от 24 марта 2017 г. № 330 [Электронный ресурс]. - Режим доступа: СПС «Правительство России».

10. Правила перевозок грузов автомобильным транспортом (в редакции постановления Правительства Российской Федерации №12 от 9 января 2014 г.)

11. ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ПЕРИОД ДО 2020 ГОДА (2018) Актуально в 2018 году ПРИКАЗ Минтранса РФ от 12 мая 2005 г. 45 [Электронный ресурс]. - Режим доступа: СПС «Консультант Плюс».

12. Об утверждении Перечня автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения (с изменениями на 8 мая 2018 года): Постановление Администрации Приморского края от 26 ноября 2012 года N 357-па. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: СПС «Техэксперт».

13. Об утверждении государственной программы Приморского края "Развитие транспортного комплекса Приморского края" на 2013 - 2021 годы» : Постановление Администрации Приморского края от 30 декабря 2015 г. N 551-па [Электронный ресурс]. - Режим доступа: СПС «Техэксперт».

14. Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Приморского края, проектирование, строительство и реконструкция которых осуществлялись под нормативную осевую нагрузку 6 тонн/ось, 10 тонн/ось, 11.5 тонн/ось: Утверждаю И.о. директора департамента дорожного хозяйства Приморского края В.М. Мигачев от 18 декабря 2014 г. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: СПС «Официальный сайт Администрации Приморского края».

15. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов: Авторское право Организации Объединенных Наций, Нью-Йорк и Женева 2016 год. 1545 с

Нормативно-технические документы

16. Строительные нормы и правила: СНиП 2.05.02-85. Автомобильные дороги (с Изменениями N 2-5) [Текст]: нормативно-технический материал. – г. Москва.: Госстрой России, ФГУП ЦПП с изм, 2004 г.
17. СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85* (с Изменением N 1)

Учебники и учебные пособия

18. Большой юридический словарь. — М.: Инфра-М. А. Я. Сухарев, В. Е. Крутских, А.Я. Сухарева. 2003.
19. В.Ф. Ванчукевич, В.Н. Седюкевич, В.С. Холупов. Автомобильные перевозки: учебное пособие. Минск: Издательство «Дизайн ПРО» 1999-220с.
20. Гаджинский А. М. Логистика: Учебник. — 15-е изд., пеГ 13 рераб. и доп. — М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2007. — 472 с.
21. Грузовые автомобильные перевозки / Воркута А. И. – 2-е изд., перераб. и доп. – К.: Вища шк. Головное изд-во, 1986. – 447 с.
22. Еремеева, Л. Э. Транспортная логистика, учебное пособие Л. Э. Еремеева Сыктывкар: СЛИ, 2013 – 268 с.
23. Китов А.Г., Сироткин А.А. Транспортно – экспедиционное обслуживание – интегральная технология в области перевозок: учебное пособие. Н.Новгород: ВГИПУ, 2011. 138 с
24. Контейнерные перевозки // Железнодорожный транспорт: Энциклопедия / Гл. ред. Н. С. Конарев. — М.: Большая Российская энциклопедия, 1994. — С. 197. — ISBN 5-85270-115-7.
25. Логистика: Учебное пособие / Под ред. Д – ра экон. Наук, проф, Н.Г. Каменевой. –М.: КУРС: ИНФРА – М, 2013. – 202 с.
26. Майзнер, Н.А. Коммерческая логистика: учебник / Н.А. Майзнер.— Владивосток: Изд – во ТГЭУ, 2010.— 228с.

27. Основы логистики: Учебник для вузов / Под ред. В. Щербакова. – СПб.: Питер, 2009. – 432 с.: ил. – (Серия «Учебники для вузов»).

28. Степанов, В. И. Логистика: учебник В. И. Степанов, г. Москва: Проспект, 2010 г. – 488 с.

Статьи из сборников и журналов

29. Вишнякова Т.В. РАЗВЕРТЫВАНИЕ ТАМОЖЕННО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ТЕРМИНАЛОВ В РЕГИОНЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ТАМОЖЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ // Таможенное дело и внешнеэкономическая деятельность компаний. – 2017. – № 3(4)

30. Диамидов А. С. Развитие перевозок негабаритных грузов большой массы // Итоги науки и техн. ВИНТИ. Сер. Взаимодействие разных видов транспорта и контейнерные перевозки. – 1992. – 16. – с. 1-164.

31. ФРОЛОВ, А. О. РАЗВИТИЕ РЫНКА АВТОПЕРЕВОЗОК В ПРИМОРСКОМ КРАЕ / А. О. ФРОЛОВ. // НАУЧНЫЙ АЛЬМАНАХ. – 2015. – 12-1 (14). – С. 378-382.

Статья из сборника

32. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2017г.: Р32 Стат. сб. / Росстат. - Москва, 2017г. - 1402 с.

Электронные ресурсы

33. Ассоциация международных автомобильных перевозчиков. [Электронный ресурс]. – URL : <https://www.asmap.ru>, свободный.

34. Дальневосточное таможенное управление [Электронный ресурс]. – URL : <http://dvtu.customs.ru/>, свободный.

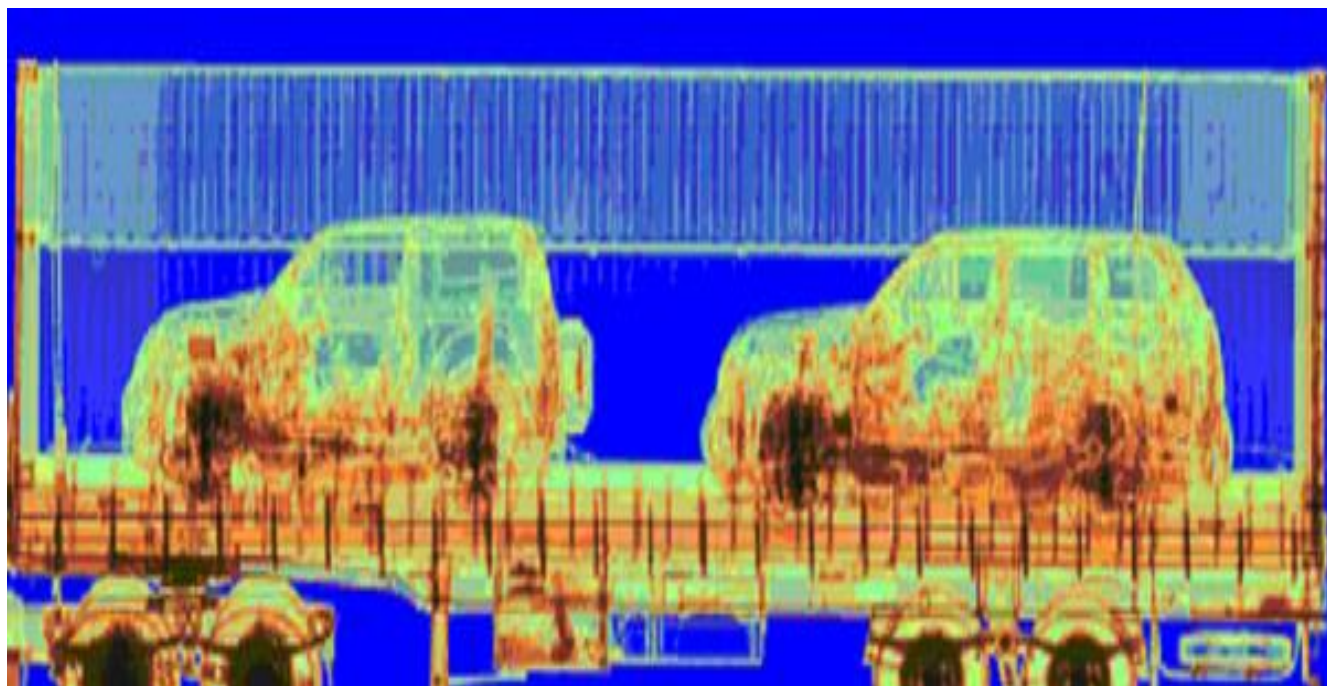
35. ДВ НИС [Электронный ресурс]. – URL : <http://dv-nis.ru>, свободный.

36. Международный союз автомобильного транспорта [Электронный ресурс]. – URL : <https://www.iru.org/ru>, свободный.
37. Народная энциклопедия «Мой Город» [Электронный ресурс]. – URL : <http://www.mojgorod.ru>, свободный.
38. Платон [Электронный ресурс]. – URL : <https://www.platon.ru>, свободный.
39. РЖД-Партнер [Электронный ресурс]. – URL : <http://www.rzd-partner.ru/>, свободный.
40. Техника для спецслужб [Электронный ресурс]. – URL : <http://www.bnti.ru>, свободный.
41. Федеральное агентство морского и речного транспорта [Электронный ресурс]. – URL : <http://www.morflot.ru>, свободный.
42. Rapiscansystems [Электронный ресурс]. – URL : <http://rapiscansystems.ru>, свободный.
43. World Bank [Электронный ресурс]. – URL : <http://data.worldbank.org/>, свободный.

Приложение А Инспекционно-досмотровой комплекс



Приложение Б
Работа Eagle P45



Приложение С
Работа «Gatekeeper»



Лист нормоконтроля

Автор работы _____
(подпись)

«25» июня 2018 г.

Нормоконтроль

_____ Савват. В.
(подпись) (И.О. Фамилия)

«25» июня 2018 г.

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Дальневосточный федеральный университет»

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра экономики предприятия

ОТЗЫВ РУКОВОДИТЕЛЯ

на выпускную квалификационную работу студента (ки) Серебрякова Дмитрия Юрьевича

специальность (направление) 38.03.01 Экономика, профиль «Экономика предприятий и организаций (промышленность)» группа Б1401Ап

Руководитель ВКР д-р техн. наук, профессор Борис Яковлевич Карастелев
(ученая степень, ученое звание, И.О. Фамилия)

на тему: «Экономическое обоснование совершенствования грузовых автотранспортных перевозок на территории юга Приморского края»

Дата защиты ВКР « » 2018 г.

1. Актуальность ВКР, *ее научное значение и соответствие заданию*

Тема ВКР является актуальной так как одним из важных направлений развития транспортной системы РФ являются автомобильные перевозки. ВКР имеет практическое значение для повышения конкурентоспособности юга Приморского края в сфере грузовых автомобильных перевозок и соответствует заданию.

2. Достоинства работы: *умение работать с литературой, последовательно и грамотно излагать материал, оригинальность идей, раскрытие темы, достижение поставленных целей и задач*

В процессе работы дипломник проявил достаточно высокую степень самостоятельности, умения пользоваться научной и учебной литературой, систематизировать и анализировать информацию, творческий подход в решении возникающих вопросов. График выполнения работ соблюдался.

3. Недостатки и замечания *(по содержанию и по оформлению)*

В тексте ВКР не достаточно структурированно изложение материала.

4. Целесообразность внедрения, использования в учебном процессе, публикации и т.п.

ВКР можно рекомендовать администрации Приморского края в качестве предложения по оптимизации грузовых автомобильных перевозок.

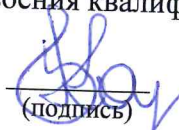
5. Степень самостоятельности, ответственности и работоспособности выпускника

Дипломник продемонстрировал хорошее знание методики проведения анализа, а также умение грамотно и обоснованно делать выводы и рекомендации, применять полученные знания для практических задач.

Заключение: заслуживает оценки **ХОРОШО** и присвоения квалификации бакалавр

Руководитель ВКР д-р тех. наук, профессор
(ученая степень, ученое звание)

« 25 » 06 2018 г.


(подпись)

Карастелев Б.Я.
(И.О. Фамилия)

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
 Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
 высшего образования
«Дальневосточный федеральный университет»

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра экономики предприятия

Г Р А Ф И К

подготовки и оформления выпускной квалификационной работы
 студента (ки) Серебрякова Дмитрия Юрьевича группы Б1401Ап
 (Фамилия Имя Отчество)
 на тему «Экономическое обоснование совершенствования грузовых автотранспортных перевозок на территории юга Приморского края»

№ п/п	Выполняемые работы и мероприятия	Срок выполнения	Отметка о выполнении
1	Выбор темы и согласование с руководителем	10 января	
2	Составление библиографии	до 15 февраля	
3	Составление плана работы и согласования с руководителем	до 15 марта	
4	Разработка и представление руководителю: главы 1 главы 2 главы 3	до 01 апреля до 01 мая до 01 июня	
5	Подготовка и согласование с руководителем выводов и предложений, введения и заключения. Подготовка презентации работы	до 01 июня	
6	Доработка ВКР в соответствии с замечаниями руководителя	до 20 июня	
7	Получение отзыва научного руководителя и предзащита ВКР на заседании выпускающей кафедры	до 27 июня	
8	Доработка ВКР в соответствии с замечаниями, высказанными на предзащите, окончательное оформление	до 01 июля	
9	Передача работы на кафедру	до 01 июля	
10	Завершение подготовки к защите (доклад, презентация в Power Point)	до 01 июля	
11	Защита ВКР в ГАК	4 июля	

Студент

«10» 01 2018 г.

Руководитель ВКР

«10» 01 2018 г.

(подпись)

(подпись)

Д. Ю. Серебряков
(И.О. Фамилия)

Б. Я. Карастелёв
(И.О. Фамилия)

Просмотреть историю отправки: Окончательная проверка выпускных квалификационных работ на наличие плагиата


- ▼ Проверка ВКР на наличие плагиата ШЭМ 2018

- Общая информация
- О курсе
- Проверка черновиков
- Окончательная проверка
- Результаты проверки (для студентов)

- Инструкции для научных руководителей

- ▼ Мои группы
- ▶ Б1401ап

Инструкции к заданию



ВКР Серебряков Б1401Ап.docx

Загрузить

Сведения о задании

ОЦЕНКА
 последняя оцененная попытка - /100

ПОПЫТКА
 24.08.18 20:21 /100

SafeAssign ~ Общее количество совпадений: 26%

МАТЕРИАЛЫ SAFEASSIGN

??? ?????????? ?1401???.do 26%
 cx

Просмотреть отчет об оригинальности

ОТПРАВКА

 [ВКР Серебряков Б1401Ап.docx](#) 