

# АКТУАЛЬНОСТЬ ТЕМЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

- В настоящем исследовании речь пойдет о казахстанском логистическом терминале в одном из портов Китая Lianyungang. Порт Lianyungang связан со многими портами стран ЮВА, Японии, Кореи, и открытие своего терминала позволило развивать в Казахстане сферу логистических услуг, расширить клиентскую базу. Эксплуатируя собственный терминал, Казахстан имеет шансы получать прибыль в качестве транзитной страны между Тихоокеанским регионом и странами Западной Европы.
- До настоящего времени слабым местом китайских контейнерных морских портов остаётся неразвитость сферы логистических услуг. Значительная часть поступающих из-за рубежа контейнеров складывается непосредственно в портах, а не обслуживается логистическими посредниками, что обуславливает достаточно высокий уровень ущерба и потерь грузов. Недостаточно эффективна и координация работы морских портов с речным и железнодорожным транспортом.
- В этих условиях необходимо научное обоснование, а также разработка моделей и методов развития логистических центров как фокусных компаний, управляющих товарно-материальными и сопутствующими потоками на пути продвижения продукции по новым транспортным маршрутам.

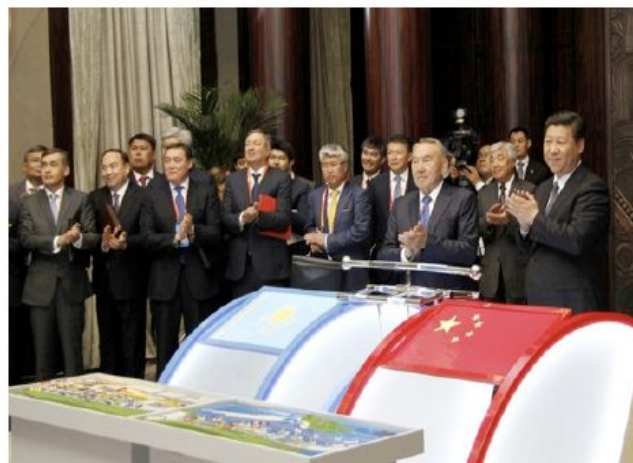
# ОБЪЕКТ И ПРЕДМЕТ ИССЛЕДОВАНИЯ

- Объект исследования - транспортно-логистический центр в порту Lianyungang (Китай).
- Предметом исследования являются процессы формирования и функционирования логистических центров.

# ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ИССЛЕДОВАНИЯ

- Целью диссертационного исследования является концептуальное и организационно-методическое обоснование и научно-практическая реализация процессов формирования и управления деятельностью логистических центров в соответствии с новыми требованиями развития логистической инфраструктуры.
- В соответствии с поставленной целью в диссертации были сформулированы следующие задачи:
- - провести анализ теоретических и методических разработок по проблеме формирования логистической стратегии в морских портах;
- - изучить теоретические основы создания информационно логистического пространства в транспортной системе;
- - технико-экономическая эффективность внедрения информационно логистического пространства на рынке транспортно-логистических услуг.

# Строительство терминала в порту Ляньюньган (КНР)



**Послание Главы государства народу Казахстана «Стратегия «Казахстан-2050»: новый политический курс состоявшегося государства:**

- 1) «...транзитные перевозки через Казахстан к 2020 году должны увеличиться в два раза. К 2050 году эта цифра должна увеличиться в 10 раз...»;
- 2) «Важно сосредоточить внимание на выходе за пределы страны для создания производственных транспортно-логистических объектов за пределами Казахстана ... например, порты в странах, имеющих прямой выход к морю...».

Одним из проектов в рамках Госпрограммы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы до 2020 года, утвержденной Указом Президента Республики Казахстан от 13.01.2014 года № 725 является строительство терминала в порту Ляньюньган (КНР)

## ПАРАМЕТРЫ ПРОЕКТА

### Участники проекта

ООО «Группа компаний Порт Ляньюньган» (51%)  
АО «КТЗ Express» (49%)

### Оператор проекта

ООО «Китайско-казахстанская логистическая компания г.Ляньюньган», создано 24.06.2014 г.

### Мощность проекта

Территория 21,6 Га  
- план обработки в 2014 г. 62 тыс. ДФЭ, из них в настоящее время в режиме неполного функционирования обработано 11 тыс. ДФЭ.  
- план в 2015г. 250 тыс. ДФЭ, к 2020 году до 550 тыс. ДФЭ (7 млн. тн /г)

### Финансирование

**18,4 млрд. тенге (\$99,3 млн.)**

### Уставный капитал СП

ООО «Порт Ляньюньган» 6,5 млрд. тенге (\$35,1 млн.)  
АО «КТЗ Express» 6,3 млрд. тенге (\$33,7 млн.),

### Заем СП

5,6 млрд. тенге (\$ 30,5 млн.) - китайские банки

### Ввод объекта

Сдача в эксплуатацию – декабрь 2014 г.  
- общее строительство выполнено на 65% с учётом ранних работ администрации Порта Ляньюньган.

### Ранняя доходность

План доходов СП за 6 мес. 2014г. (в периоде строительства) :  
411 млн. тенге (\$2,2 млн.)

- Проект направлен на повышение экспортного и транзитного потенциала Казахстана через порт на рынки Китая и стран Юго-Восточной Азии

ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ  
ЭФФЕКТИВНОСТЬ ВНЕДРЕНИЯ  
ИНФОРМАЦИОННО  
ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА  
НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНО-  
ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ

# МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К СОЗДАНИЮ ИНФОРМАЦИОННО ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКОГО РЫНКА

- Рассмотрены модели поведения предприятий транспортной системы в ИЛП в зависимости от учета ограничений:
- *-Модель участия предприятия в ИЛП в условиях совершенной конкуренции.*
- *Модель использования ИЛП как фактор повышения конкурентоспособности и ресурсосбережения на рынке транспортных услуг.*
- *Игровая модель поведения предприятий транспортно-логистического рынка по ресурсному обеспечению создания ИЛП в форме кооперативной игры.*
- Прямой эффект от создания ИЛП предприятия не получают, а он будет складываться из экономии ресурсов (средств) на оптимизацию управления и контроля транспортно-логистических процессов



# . В СОЗДАНИИ ИЛП ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ:

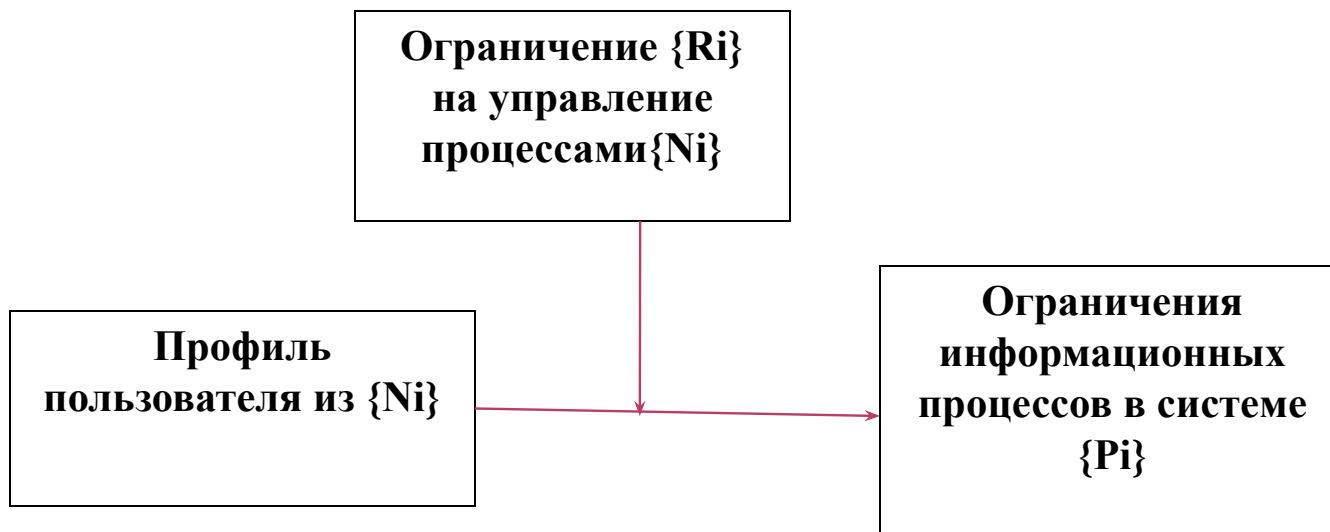
- - государственные структуры (включая региональные), стремящиеся к повышению конкурентоспособности транспортной системы (региона), сокращению транспортной составляющей в цене продукции экономики (региона) и, следовательно, повышению ее конкурентоспособности;
- - крупные системообразующие транспортно-логистические предприятия с целью снижения внешних рисков в организации мультимодальных перевозок, снижения себестоимости транспортных операций, предоставления качественно нового информационного сервиса участникам перевозочного процесса;
- - предприятия вспомогательной сферы обеспечения логистической деятельности (страхование, банковские, финансовые институты и др.) для получения достоверной информации на рынке транспортных услуг и ее использования в принятии решений при работе с предприятиями транспортно-логистического рынка.

# МАТЕМАТИЧЕСКИЙ ИНСТРУМЕНТАРИЙ РЕАЛИЗАЦИИ ПРИНЦИПОВ ИЛП

- Применение математического аппарата в принципах разработки ИЛП позволит осуществить наиболее полный анализ всех составляющих, необходимых для качественной организации целостного продукта.
- Для качественного экспертного оценивания важности создания ИЛП должны применяться следующие методы:
  - - метод нормирования показателей с учетом выгоды;
  - - метод парных сравнений.
- Качественную оценку критериев для включения предприятия в ИЛП можно производить на основе метода экспертных оценок.



# СХЕМА ГАРМОНИЗАЦИИ РАБОТЫ ИЛП



При корректно заданных ограничениях можно гармонизировать работу ИЛП и обеспечить прозрачность всех действий пользователей в системе.

КРИТЕРИИ  
ОЦЕНКИ  
ЭФФЕКТИВНОСТИ  
ТРАНСПОРТНО-  
ЛОГИСТИЧЕСКИХ  
ОПЕРАЦИЙ ТЛЦ  
LIANYUNGANG



# ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ВНЕДРЕНИЯ ИНФОРМАЦИОННО ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ

1. Определены методы и модели оценки экономической и социально-технологической эффективности применения ИЛП для обеспечения взаимодействия участников грузоперевозок. Представлена технология расчета затрат и окупаемости проекта.
2. Определены факторы повышения экономической эффективности проекта за счет качественного улучшения транспортно-логистических проектов, и приведены составляющие, за счет которых возможно увеличение прибыли участников транспортно-логистического рынка.
3. Представлена модель-схема этапного организационного развития инфраструктуры ИЛП, включающая в себя определение интересов транспортных предприятий и других участников транспортно-технологических процессов, уровень развития информационных технологий, наличие нормативно-правовой базы и другие факторы.
4. Показана эффективность внедрения ИЛП в технологический процесс ТЛЦ Lianyungang.

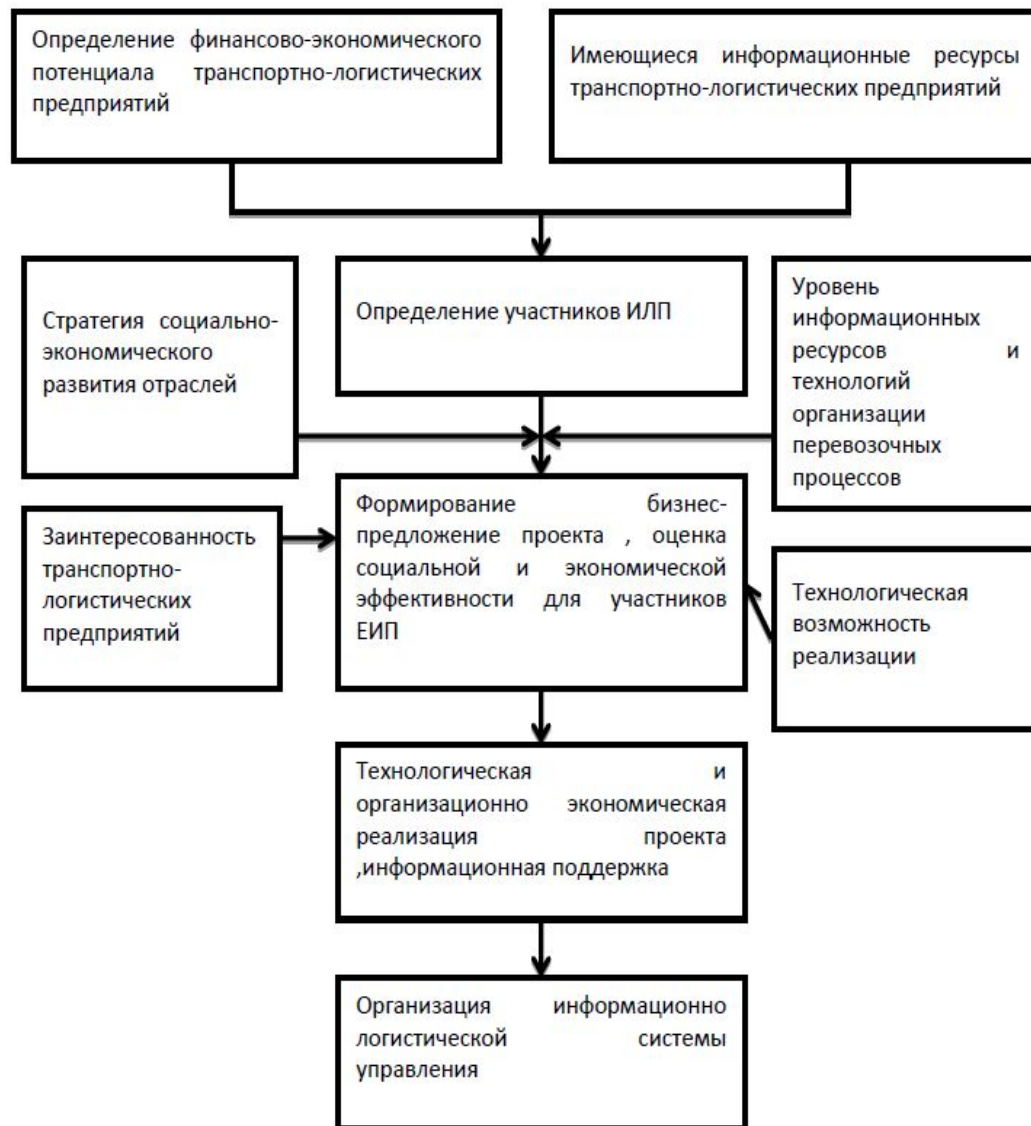
# ФАКТОРЫ ЭФФЕКТИВНОСТИ ВНЕДРЕНИЯ ИНФОРМАЦИОННО ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА В ТЛЦ LIANYUNGANG



# ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИЛП

<b>Характеристики</b>	<b>Значения</b>
Сокращение формирования документов и организация документооборота	Не менее 3 % накладных расходов
Исключение ручных операций по обеспечению документооборота за счет стандартизации документов и их электронной обработки	До 70 % рабочего времени оператора
Сокращение времени на работу с документами в управлении коммерческими операциями	До 35 % сокращение персонала
Снижение стоимости подготовки и рассылки информации	До 33 % стоимости услуг рассылки
Исключение ошибок в коммерческих документах	До 30-60 % времени на проверку коммерческих документов
Сокращение торгового цикла предприятия	От 1 до 3 дней
Исключение задержек информации из-за ошибок в оформлении документов	На 15 % случаев
Сокращение количества неправильно оформленных платёжных документов	До 5 %

# МОДЕЛЬ-СХЕМА РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ИЛП





# ДЛЯ ЭКСПРЕСС-РАСЧЕТА ЭФФЕКТИВНОСТИ ВНЕДРЕНИЯ ИЛП ПРИНЯТЫ СЛЕДУЮЩИЕ ДОПУЩЕНИЯ:

- - все расходы, связанные с проектированием и реализацией проекта, осуществляет внешняя (аутсорсинговая) компания;
- - инвестиционные ресурсы на реализацию проекта считаются акционерными, без кредитной нагрузки;
- - персонал, занятый в обслуживании системы ИЛП, составляет 5 человек, причем их набирают постепенно, по мере готовности системы к эксплуатации;
- - офис находится в арендованных помещениях, а амортизация оборудования рассчитывается на 10 лет;
- - экономия формируется от высвобождения трудовых ресурсов начиная с 9-го квартала и достигает максимума в 22 рабочих места в 18 квартале эксплуатации системы;
- - в налоговом окружении учитывается только социальное страхование;
- - ставка дисконтирования принята 12 % годовых.
- Погрешность неучтенных затрат не превышает 10 %.
- Срок окупаемости внедрения составляет *ок  $T = 7$  лет с начала проектирования системы.*
- Чистый дисконтированный доход за период расчета составляет 35660,00 тыс. тг.