

В-четвертых, чтобы решать параллельные задачи, к электронному навигатору могут быть подключены специальные модули ПО.

В-пятых, навигатор ГЛОНАСС не требует от пользователей ежемесячного внесения абонентской платы.

В-шестых, оборудование ГЛОНАСС отличается доступной ценой и требует минимальных затрат при постоянной эксплуатации системы.

В ходе изучения данной темы мы пришли к выводу, что система ГЛОНАСС является неотъемлемой частью работы транспортных предприятий. Это является целесообразным с экономической точки зрения и в вопросах безопасности.

Библиографический список

1. НавиКомАвто. URL: <http://www.navicomavto.ru>.
2. Глобальная Спутниковая Навигационная Система ГЛОНАСС GPS мониторинг транспорта // Средства контроля автотранспорта. URL: <http://www.monitor-gps.ru/sma>.

УДК 656.135.073(075.8)

Студ. К.В. Глазырин
Рук. Р.Н. Ковалев
УГЛТУ, Екатеринбург

ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КЛАСТЕР КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ УРАЛЬСКОГО РЕГИОНА

Логистика, по мнению специалистов-практиков, занятых в этой сфере, в настоящее время является «слабым звеном» экономики нашего региона из-за того, что неразрешены такие проблемы, как:

- отсутствие согласованной государственной долгосрочной программы развития национальной макрологистической сети на базе интермодальных логистических центров;
- отсутствие правовых решений, поддерживающих развитие интермодальности транспорта;
- несовпадение ожиданий государственного сектора и инициатив частного сектора по созданию логистических центров; проблемы в регионах с формированием взаимоотношений «предприниматели-администрация»;
- отсутствие координации развития логистических компаний;
- чрезвычайные ожидания государственного сектора по быстрому возврату инвестиций в логистические центры и, как следствие, нерешитель-

ность госсектора в привлечении бюджетных средств в долгосрочные инвестиции, связанные с логистикой.

По сути дела, логистика при всей ее интуитивно понимаемой важности остается практически единственной сферой экономики, не имеющей стратегического направления развития не только на государственном, но и на региональном уровне.

Именно отсутствие четкой линии развития логистики в регионах, сопряженное с недостаточностью мер по поддержке инвестиций, заставляет многие логистические компании рисковать и развивать свой бизнес самостоятельно*.

В регионе имеются все предпосылки для активного развития логистики. Это почти уникальное географическое положение, наличие властных институтов, центра управления железнодорожной инфраструктурой, международного аэропорта и пр. Но самое главное: в области имеется громадный потенциал практического опыта реализации любых проектов, связанных с логистикой. Необходимо перевести работы по развитию логистики региона в более практическое русло, т.е. ближе к жизни, действию. Для этого как раз и послужит концепция развития транспортно-логистической системы области, представляющая своеобразный кластер, состоящий из нескольких элементов: органы власти, наука и образование, деловая инфраструктура и транспортно-логистические компании. Все эти элементы взаимодействуют друг с другом, а также с «координационным советом кластера» – общим элементом, организующим, контролирующим, продвигающим логистический кластер. Координационный совет кластера состоит из независимых экспертов, представителей компаний-участников, которые занимаются также сбором и обработкой информации.

«Органы власти» (федерального, областного, местного значения) таможенной службой, государственными корпорациями осуществляют государственный контроль, продвигают, софинансируют проект, попутно управляя государственными компаниями – участниками кластера.

Элемент кластера, названный «Деловой инфраструктурой» и представленный финансовыми, страховыми компаниями, ремонтно-сервисными предприятиями и поставщиками, будет содействовать развитию кластера, исходя из своих компетенций и специализаций.

Образовательные учреждения, научные и инновационные центры, консалтинговые компании, составляющие элемент «Наука и образование» будут подготавливать кадры, разрабатывать логистические проекты, повышать наукоемкость отрасли, собирать и анализировать отраслевую ин-

* Тедеев К.П. Логистический кластер как фактор развития Уральского региона / К.П. Тедеев // Материалы конференции «Направления работ экспертных групп по подготовке предложений по актуальным проблемам социально-экономической стратегии России до 2020 года». Екатеринбург, УрФУ. 2011. С. 19.

формацию. Транспортные компании, складские центры, терминалы, порты, аэропорты, стивидорные компании и экспедиторы займутся выполнением основных процессов (складирование, экспедирование, обработка грузов и др.).

Таким образом, транспортно-логистический кластер качественно организует и настроит логистику региона, снабдив всех участников необходимой информацией, возможностями, гарантиями, финансами, специалистами, новыми прочными деловыми связями и партнерскими отношениями, новыми и перспективными проектами. Эти и другие моменты дадут резкий толчок развитию логистики в регионе, позволят ей влиться в мировую систему логистики, предоставляя качественные услуги. Стоит лишь помнить о практической направленности данного проекта, ведь только так он может принести пользу и вообще быть реализован.

УДК 378.145

Студ. Р.Р. Гумерова
Рук. Р.Н. Ковалев
УГЛТУ, Екатеринбург

ПРАКТИКА ОБМЕНА МЕЖДУ СВУЛХ (КИТАЙ) И УГЛТУ (РОССИЯ)

Для безопасности страны большое значение имеет характер ее отношений в различных отраслях экономики, науки и образования с иностранными государствами и прежде всего с теми, которые граничат с ней.

Руководствуясь стремлением к укреплению дружбы и взаимопонимания между Россией, Китайской Народной Республикой и их народами, в интересах взаимовыгодного сотрудничества высших учебных заведений в области образования, науки и культуры и в целях повышения эффективности учебной и научно-исследовательской работы, Уральский государственный лесотехнический университет и Северо-Восточный университет лесного хозяйства заключили договор о сотрудничестве*. Университеты обмениваются информацией и опытом работы по вопросам педагогики, методики, структуры и содержания высшего образования.

* Договор о сотрудничестве между Уральским государственным лесотехническим университетом (Российская Федерация, г. Екатеринбург) и Северо-Восточным университетом лесного хозяйства (Китайская Народная Республика, г. Харбин). Екатеринбург, 2010.