

9. Родников А.Н. Логистика: Терминологический словарь. – М.: Инфра-М, 2000. – 339 с.

10. Стаханов В.Н., Украинцев В.Б. Теоретические основы логистики. – Ростов н /Д, 2001. – 160 с.

11. Сток Дж.Р., Ламберт Д.М. Стратегическое управление логистикой: пер. с англ. – М.: Инфра-М, 2005. – 797 с.

УДК 347.763

СОСТОЯНИЕ ПРИМЕНЕНИЯ ЛОГИСТИКИ НА ТРАНСПОРТЕ

Ваганова Т.В., Авилова Е.Д., Гудков В.А., Ширяев С.А., Раюшкина А.А.

ФГБОУ ВПО «Волгоградский государственный технический университет» (ВолгГТУ),

400005, г. Волгоград, пр. им. Ленина, 28, ap@vstu.ru, sh-sa@vstu.ru

Аннотация

Рассмотрены основные аспекты и особенности современного состояния применения логистики на транспорте и предприятиях-производителях.

Ключевые слова: транспорт, логистика, предприятия, издержки.

STATE OF APPLICATION OF THE TRANSPORT LOGISTICS

Vaganova T., Avilova E., Gudkov V., Shiryayev S., Rayushkina A.

Volgograd State Technical University

Abstract

The article looks main aspects and features of the current state of logistics application on transport and company-producers.

Key words: transport, logistics, companies, costs.

Экономика современной России все больше поворачивается в сторону системных структурных преобразований, ориентированных на логистику.

Одно из направлений по экономическому развитию предприятий – создание механизма, который бы гибко и эффективно обеспечивал взаимодействие основных элементов логистической системы: «поставка – производство – складирование – транспортировка – сбыт».

Повышение эффективности промышленного производства и снижение издержек во всех звеньях логистической цепи во многом зависят от рациональной организации товаропроводящей сети и, в частности, таких важнейших элементов товародвижения как организации закупок, складского, тарного и транспортного хозяйства. В сферу экономической политики любого предприятия попадает и транспортная логистика, ос-

новой задачей которой, является сопровождение груза, начиная от момента выхода его от производителя и до передачи потребителю. Большие предприятия-производители, как правило, имеют собственный транспорт. Фирмы поменьше, вынуждены арендовать автомобили или заключать договора с транспортными компаниями [1, 2].

Качественная транспортная логистика предполагает своевременность доставки груза и его сохранность. Поэтому менеджеры по логистике и транспорту должны организовать наиболее рациональный процесс транспортировки с минимальным вредом для груза, постоянно контролировать его передвижение, знать местонахождение в тот или иной момент времени и обеспечивать его своевременное прибытие на фирму. Выполняя эти два основных правила, предприятиям удаётся значительно снизить свои издержки. Очевидно, что в настоящее время без транспортной логистики не может функционировать ни одно солидное предприятие, иначе оно рискует обанкротиться [1, 2, 3, 4].

С появлением на предприятиях «отделов логистики», процесс доставки сырья и готовой продукции стал более систематизированным, что выразилось в рациональном выборе подвижного состава, снижении простоев под погрузкой, разгрузкой, эффективной маршрутизации перевозок и как следствие уменьшении транспортных издержек.

К сожалению, квалификационный уровень специалистов, работающих в этих отделах, оставляет желать лучшего. Вследствие чего часть нововведений осуществляется интуитивно, что может негативно отразиться на деятельности предприятия в целом. На предприятиях, зачастую, отсутствуют четко прописанные процедуры и алгоритмы бизнес-процессов, распределение полномочий по управлению, а также ответственность различных подразделений, связанных с выполнением логистических операций. Это, как правило, приводит к возникновению внутренних конфликтов, что в свою очередь способствует возникновению авралов при поступлении сырья, отгрузке готовой продукции и не соблюдению контрактных сроков доставки грузов потребителям.

Эффективность транспортной логистики во многом зависит от стратегии и тактики работы компании в целом. При этом менеджеры для получения наилучшего результата в своей работе и минимальных затратах на его достижение должны проводить всесторонние маркетинговые исследования (грузов, цен, поставщиков сырья, потребителей готовой продукции, конкурентов), рассматривать альтернативные виды транспорта и способы перевозок грузов, вести учет и анализ затрат.

Некоторые предприятия-производители пошли по другому пути развития, передав транспортные «заботы» специализированным транспортным компаниям. Отличительной чертой функционирования таких компаний в сложившихся условиях конкуренции на рынке транспортных

услуг становится разработка политики комплексного решения транспортных и сопряженных с ними проблем на качественно высоком уровне.

К политике предоставляемых услуг относятся решения и действия, направленные на комплексное осуществление транспортного процесса. Это означает, что организация перевозок грузов с учетом расстояния их транспортировки, количества и сроков доставки планируется наряду с оказанием дополнительных услуг клиентам. Транспортные предприятия весьма охотно идут на расширенную диверсификацию своей деятельности. Это повышает потенциал привлечения клиентуры, увеличивает прибыль, ускоряет внедрение новейших транспортных технологий, укрепляет положение на рынке транспортных услуг.

Предприятия-производители не менее заинтересованы в том, чтобы освободиться от многих несвойственных им логистических функций и сосредоточить внимание на основной деятельности с целью снижения суммарных затрат и сокращению фонда заработной платы. Так, например, можно сослаться на результаты исследований, проведенных в США, где из 350 обследованных предприятий различных отраслей экономики 70% передали транспортным фирмам функции по выполнению и оформлению расчетов за перевозку грузов [8].

По мнению экспертов-логистов, важной причиной, препятствующей расширению взаимодействия промышленных и транспортных фирм в области логистики, является опасность потери грузовладельцем контроля перемещения сырья и готовой продукции. Эта причина носит, как правило, субъективный характер, и может быть устранена по мере накопления опыта совместной работы и укрепления взаимного доверия. Подтверждением этому служит то, что в настоящее время процесс передачи транспортным фирмам логистических функций со стороны производственных фирм быстро развивается [5]. Этому способствует и быстрое развитие информационных технологий, за счет чего транспортные фирмы расширяют и совершенствуют взаимодействия с грузоотправителями с помощью электронного обмена данными.

К сожалению, на сегодняшний день оба пути развиваются обособленно друг от друга, имея при этом свои достоинства и недостатки. Выход из сложившейся ситуации видится в их объединении и получении за счет этого синергетического эффекта, который будет способствовать как дальнейшему развитию транспортных компаний, а также снизит транспортные затраты предприятий-производителей.

Динамичное развитие розничной торговли в России последние годы сопровождается количественным ростом спроса на услуги логистики. Количественный рост переходит в качественный, а в приложении к логистике означает появление операторов различных категорий по классификации xPL. Особенно интересными в современных условиях становятся

услуги 3PL (Third Party Logistics)- и 4PL (Fourth Party Logistics)-операторов.

Услуги, предоставляемые 3PL-операторами, не ограничиваются транспортировкой товаров. Например, в перечень услуг 3PL-оператора входят складирование, перегрузка, дополнительные услуги, а также использование субподрядчиков.

Fourth Party Logistics (4PL) - это интеграция всех компаний, вовлеченных в цепь поставки грузов. 4PL-провайдер уже решает задачи, связанные с планированием, управлением и контролем всех логистических процессов компании-клиента с учетом долгосрочных стратегических целей.

4PL-провайдер представляет собой сочетание стратегического и оперативного управления, то есть функций консалтинговой компании, область экспертизы которой, в первую очередь, относится к бизнес-консалтингу, а также функций 3PL-оператора.

Отдать на аутсорсинг управление всей цепочкой поставок – трудное решение. Фактор доверия в этом случае является первоочередным для предприятий-производителей, а процесс приобретения репутации сторонних компаний, к сожалению, занимает длительный период времени. Однако данный фактор может быть минимизирован при переквалификации этих компаний в посредников класса 4PL [6].

Сегодня в России транспортировка грузов по сравнению с развитыми странами обходится в 3 раза дороже, что пагубно влияет на конкурентоспособность выпускаемой продукции, ведь стоимость транспортных услуг в процессе производства составляет около трети себестоимости конечного продукта. Россия входит в число стран с высоким уровнем логистических издержек, что существенно снижает эффективность производства и торговли, отрицательно влияет на конкурентоспособность компаний и страны в целом. В валовом внутреннем продукте РФ доля логистических издержек составляет около 23%, тогда как в Китае аналогичный показатель составляет 17%, в США 11%, а в странах ЕС лишь 6,5% [7].

В общем объеме логистических операций доля аутсорсинга в России в три раза меньше, чем в странах США и Европы. Основная часть услуг в сфере перевозок и хранения грузов, а тем более управления запасами и цепочками поставок, выполняется собственными транспортно-логистическими службами предприятий-товаропроизводителей, дистрибьюторов или ретейлеров [8].

Причин этому несколько:

- незрелость и непрозрачность рынка;
- отсутствие стратегических аутсорсеров;
- отсутствие единых стандартов;

- низкий уровень знаний и доверия;
- низкий уровень организации бизнес-процессов;
- недостаток квалифицированных кадров.

Следует отметить что, по мнению специалистов, за счет роста оборота розничной торговли и конкретно сетевой торговли рынок контрактной логистики в перспективе ожидает положительная динамика. По последним исследованиям Всемирного банка в 2009 году на основе индекса развития логистики (Logistics Performance Index – LPI), который учитывает работу таможенных органов, скорость и стоимость доставки, наличие задержек при транспортировке и т.п., на первом месте оказалась Германия, набравшая 4,11 баллов из 5 возможных. На втором – Сингапур, далее идут Швеция, Голландия и Люксембург. На последнем 155-м месте Сомали. Россия по сравнению с 2007 годом поднялась на 5 позиций и заняла 94-е место: лучше всего дела обстоят с логистической инфраструктурой – 83-е место, хуже всего с таможней – 115-е место. По уровню логистической компетенции специалистов уровень нашей страны снизился с 83-го до 88-го места. Грузия опередила РФ на одну ступень, она на 93-м, Украина на 102-м, Молдова на 104-м, Армения - 111-м [7].

По уровню развития логистики в России прослеживается положительная динамика, поэтому надеемся, что в ближайшее время LPI нашей страны выйдет на более высокий уровень.

Так же оптимистический прогноз для России дают аналитики и эксперты TD The Marketpublishers Ltd., несмотря даже на то, что доходы многих логистических компаний находятся в диапазоне между небольшими убытками и минимальными. По их мнению, доля в управлении цепей поставок до кризиса изменялась в пределах 8-9% и прогнозировалась после выхода из кризиса российской логистической отрасли на уровне 9-11% в 2011 году. Этот результат может быть проверен лишь в первом квартале 2012 года, когда будут сведены все статистические данные по отрасли в Росстате. Очевидно, что управлением цепочек поставок могут заниматься высокопрофессиональные логистические операторы, обеспечивающие высоко ассортиментные услуги глубокой переработки. В некризисные периоды деятельности, логистический оператор в России может получать маржинальный доход в пределах 12-18%. Хотя отдельные операции при обеспечении управления цепочкой поставок могут приносить разноразмерный маржинальный доход. Например, доход от таможенной логистики до 35%, от внутренних перевозок до 20%, от международных перевозок до 5-7%, а в некоторых случаях до 10-12% , по складским услугам в пределах от 12 до 30% [9].

Отрадно также, что в России растёт уровень подготовки квалифицированных кадров: с начала 2000-х годов в различных вузах нашей страны открылись специальности логистического профиля.

Библиографический список

1. Необходимость транспортной логистики / Логос Плюс: Центр компьютерного обучения [Электронный ресурс] URL: http://www.logos34.ru/about_learn/neobkhodimost_transportnoy_logistiki.htm.

2. Транспортная логистика: учебник для вузов / Л.Б. Миротин, Ы.Э. Ташбаев, В.А. Гудков [и др.] / под ред. Л.Б. Миротина. – М.: Экзамен, 2002. – 512 с.

3. Интегрированная логистика накопительно-распределительных комплексов (склады, транспортные узлы, терминалы): учебник для вузов / Л.Б. Миротин, В.А. Гудков, С.А. Ширяев [и др.] / под ред. Л.Б. Миротина. – М.: Экзамен, 2003. – 448 с.

4. Управление грузовыми потоками в транспортно-логистических системах: монография / Л.Б. Миротин, В.А. Гудков, В.В. Зырянов [и др.] / под ред. Л.Б. Миротина. – М.: Горячая линия – Телеком, 2010. – 702 с.

5. Grand Cargo: Политика транспортных предприятий и изменения в характере их деятельности. – 2011. [Электронный ресурс] URL: <http://grand-cargo.com/политика-транспортных-предприятий-и.html>.

6. Гегамов. Н., Долгих. А. Эта многосторонняя логистика? / Портал iTeam. Технология корпоративного управления [Электронный ресурс]. URL: http://www.iteam.ru/publications/logistics/section_80/article_2809/.

7. Логистика и терминалы / Морской бизнес северо-запада [Электронный ресурс]. URL: <http://www.mbsz.ru/19/48425.php>.

8. Рынок транспортно-логистических услуг / Административно-управленческий портал [Электронный ресурс]. URL: <http://www.aup.ru/news/2011/09/26/5430.html>.

9. Обзор российского рынка логистических услуг. / Marketpublishers [Электронный ресурс]. URL: <http://marketpublishers.ru/lists/8089/news.html>.