

ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ НАЦИОНАЛЬНОГО УРОВНЯ

© 2015 А.С. Элларян*

Ключевые слова: системный подход, логистизация транспортно-экспедиторских процессов, транспортная безопасность.

Рассмотрены предпосылки и задачи развития национальной логистически-ориентированной транспортной системы.

Транспортное обеспечение - одна из ключевых логистических функций, связанная с перемещением материальных ресурсов транспортными средствами по определенной технологии в цепи поставок, включая экспедирование, накопление и/или переработку грузов, упаковку, передачу прав собственности на груз, страхование рисков, информационное сопровождение продвижения товарных потоков, сервисное обслуживание грузовладельцев и другие процедуры. В общей структуре рынка логистических услуг России подавляющую часть составляют перевозки и экспедирование грузов.

Благодаря транспортной поддержке логистический процесс товародвижения (начиная от поставщика сырья, включая различных посредников и заканчивая потребителем готовой продукции) формируется в единую технологическую сеть. Главным принципом транспортной логистики является оптимизация затрат времени, материальных и финансовых ресурсов, что достигается рационализацией выбора маршрутов, типов транспортных средств и масштабов грузоперевозок.

Логистизация транспортных услуг предполагает перемещение требуемого количества грузов в нужное место оптимальным маршрутом за минимальные сроки с наименьшими затратами. Характеристику объемов современных грузоперевозок в разрезе различных видов транспорта отражают данные табл. 1.

Субъекты рынка транспортных услуг не участвуют в производстве продукции, а лишь перемещают товары, произведенные в других секторах экономики, увеличивая их стоимость на величину транспортных издержек. Существенному сокращению этих издержек способствует логистизация транспортного обеспечения, итогом чего выступает повышение устойчивости и конкурентоспособности не только отдельного производителя, но и всей национальной экономики. Развитие логистических технологий в транспортном комплексе является важнейшей предпосылкой инновационно-ориентированных преобразований в стране.

Управление транспортными процессами на принципах логистики охватывает такие сферы, как планирование грузоперевозок, орга-

Таблица 1

Объемы перевозок грузов и грузооборота в России в динамике

Вид транспорта	Перевозка грузов, млн т			Грузооборот, млрд т км.		
	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
Транспорт, всего	8337	8519	8264	4915	5055	5083
В том числе:						
Железнодорожный	1382	1421	1381	2128	2222	2196
Автомобильный	5663	5842	5635	223	249	250
Трубопроводный	1131	1096	1095	2422	2453	2513
Водный (морской и внутренний водный)	160	159	152	137	126	119
Воздушный	1,2	1,2	1,2	5,0	5,1	5,0

Сост. по: Россия в цифрах, 2013 : краткий стат. сб. / Росстат. М., 2013. 573 с.

* Элларян Александр Сейранович, кандидат экономических наук, гл. научный сотрудник Института исследования товародвижения и конъюнктурного оптового рынка, г. Москва. E-mail: vestnik_sgeu@mail.ru.

низация рациональных процессов доставки товаров до получателя, мониторинг и регулирование всех бизнес-операций на пути следования груза, своевременное предоставление необходимой информации грузовладельцам.

Предпосылками логистизации процессов транспортировки являются: формирование эффективных транспортных систем, включая транспортные коридоры и транспортные цепи; обеспечение технологического единства транспортно-складских процессов; сопряжение планов транспортировки с производственным планированием; определение наиболее рациональных маршрутов и средств доставки; комплексное планирование перевозок и единая диспетчеризация в ситуациях использования нескольких видов транспорта; обеспечение реальной заинтересованности всех категорий персонала в качественном выполнении всех транспортных и сопряженных с ними операций.

При выборе вида транспорта, которым наиболее целесообразно осуществлять конкретные перевозки, следует учитывать ряд обстоятельств: сроки доставки, надежность соблюдения графиков транспортировки, способность перевозить различные грузы с обеспечением сохранности их качества, грузоподъ-

емность, возможность доставки точно в заданное место, стоимость транспортировки, специфику приемки и сдачи груза, возможности мониторинга транспортировки и факторы риска.

Тесно сопряженной с грузоперевозками является экспедиторская деятельность. Группировка участников рынка экспедиторских услуг представлена в табл. 2.

Основная задача интегрированного транспортно-экспедиторского обслуживания - ускорение доставки грузов с освобождением грузоотправителей и грузополучателей от многочисленных операций по сдаче и приемке грузов, по оформлению перевозочных документов и расчетов за грузоперевозки на станциях железных дорог, в портах и иных пунктах начала и окончания транспортировки, а также в пути следования.

Задачи логистизации транспортных услуг могут успешно решаться на основе оптимизации издержек по всей транспортно-логистической цепи, максимально полного использования грузоподъемности транспортного средства и стандартизации тары, организации поставок без складов, сбалансированности транспортных расходов и качества транспортного обслуживания, планомерной минимизации расходов на 1 км

Таблица 2

Группировка участников рынка экспедиторских услуг

№ п/п	Классификационный признак	Виды субъектов экспедиторской деятельности (СЭД)
1	Территориальное ограничение бизнеса	1.1. СЭД, выполняющие внутригосударственные грузоперевозки 1.2. СЭД, выполняющие международные грузоперевозки (участники глобального рынка экспедиторских услуг)
2	Сопряженность с видом транспорта	2.1. СЭД, взаимодействующие с одним видом транспорта 2.2. СЭД, сопровождающие смешанные (мультимодальные, интермодальные) грузоперевозки
3	Ассортимент услуг	3.1. СЭД, специализирующиеся на одном конкретном виде обслуживания 3.2. СЭД, оказывающие весь ассортимент экспедиторских услуг
4	Масштабы бизнеса	4.1. СЭД - представители малого бизнеса 4.2. СЭД - представители среднего бизнеса 4.3. СЭД - представители крупного бизнеса 4.4. СЭД - кластерного типа с участием представителей малого, среднего и крупного бизнеса
5	Степень логистического сервиса	5.1. СЭД категории "узкофункциональные провайдеры логистических услуг" (перевозчики, экспедиторы, складские, таможенные брокеры и др.) 5.2. СЭД категории 3 PL 5.3. СЭД категории 4 PL
6	Наличие собственного транспорта	6.1. СЭД, обладающие собственным транспортом 6.2. СЭД, не имеющие своей транспортной базы
7	Наличие собственных складов и терминалов	7.1. СЭД, обладающие собственными складами и терминалами 7.2. СЭД, не имеющие собственных складов и терминалов
8	Государственная принадлежность	8.1. Национальные СЭД 8.2. Транснациональные СЭД (с участием организаций ряда стран)

пути и 1 т груза, высокой степени координации деятельности всех участников транспортно-процессов и сопряженных с ними бизнес-структур с обеспечением доставки грузов точно в срок.

Разумеется, деятельность различных субъектов транспортной сферы обладает своей спецификой. Например, морские грузоперевозки, особенно хорошо знакомые автору данной статьи, это перевозки объемных грузов на большие расстояния при минимальных материальных затратах. Обычно морские перевозки являются частью мультимодальной транспортировки грузов, но могут использоваться и в качестве автономного типа логистических услуг.

Транспортно-экспедиторский сервис по морским перевозкам включает в себя оформление комплекта документов на груз, точный расчет ставок фрахта, таможенное оформление и карантинные процедуры в соответствии с регламентом международных нормативных актов. В перечень документов входят морская коносамент и карго-манифест.

Погрузо-разгрузочные услуги заключаются в выполнении и непосредственном контроле за качеством работ по погрузке и разгрузке судов различных типов и водоизмещения, по укладке грузов в трюмах и на палубе судна. Работа осуществляется в соответствии со стивидорными правилами (сводом обычаев порта), регламентирующими порядок приема и обработки судов, нормативные параметры погрузки/выгрузки, взаимодействие с администрацией судов и терминала.

Стивидорные и экспедиторские услуги при морских перевозках (на примере контейнерных перевозок) включают в себя: обработку контейнера в порту (снятие и подъем), постановку на сухопутные виды транспорта; хранение в порту; оплату портовых сборов; оформление документации и релиза на вывоз груза; таможенное обеспечение; консолидацию грузов (контейнеров) на складских территориях порта; отправку контейнеров и грузов из порта; при необходимости заказ таможенного и вооруженного сопровождения.

Агентское обслуживание грузов в портах должно обеспечивать профессиональное консультирование в сфере международных

морских перевозок и выполнение общепринятых функциональных задач агента в пользу судовладельца или фрахтователя.

Компании, предлагающие свои услуги по транспортировке грузов с помощью морского транспорта, как правило, взаимодействуют с судовладельческими компаниями и имеют с ними договорные отношения.

В качестве дополнительных логистических услуг осуществляется отслеживание грузов при морских перевозках - оперативное определение даты отгрузки товара у отправителя (производителя), ежедневная сводка о местонахождении груза в процессе перевозки - мониторинг движения груза, информирование клиента о приходе груза на таможенный терминал и о выпуске груза с таможенного терминала. Нужно подчеркнуть, что использование логистических подходов резко повышает эффективность грузоперевозок морским транспортом.

Позиционирование России в качестве инновационно-ориентированного государства выдвигает новые требования к ее транспортному комплексу. Необходимым становится развитие транспортно-логистических центров, обеспечивающих согласованное взаимодействие различных участников рынка транспортных услуг и формирующих возможности для построения макрологистической системы управления транспортным комплексом страны. В основу данной макросистемы должна быть положена инновационная логистика, предполагающая использование наиболее современных технологий управления процессами грузоперевозок и способствующая развитию гибких систем управления потоковыми процессами на микроуровне транспортного комплекса.

Важнейшей предпосылкой развития национальной транспортно-логистической системы (НТЛС) является формирование новых геостратегических коммуникаций, соединяющих основные центры евразийского континента. Определяя и уточняя приоритеты транспортного комплекса, необходимо концентрировать внимание на трех ключевых аспектах: это векторы перевозок (геополитика), объект перевозок (производственная сфера), формы и методы органи-

зации перевозок (логистика). При этом все преобразования НТЛС непременно должны учитывать требования транспортной безопасности, понимаемой как состояние защищенности стратегических коммуникационных ресурсов страны, обеспечивающих устойчивое долговременное развитие социально-экономической сферы в изменяющихся геополитических условиях. Вхождение отечественных коммуникаций в систему мирового транспортного рынка должно базироваться на принципе исключения возможности участия страны в международных программах и проектах, способных поставить национальные интересы в глобальную зависимость от других стран. Сегодня это становится особенно актуальным.

Для долгосрочного динамичного развития НТЛС по рациональной траектории необходимо использование комплексного и системного подхода, предполагающего регулирующее управленческое воздействие в разрезе трех ключевых взаимосвязанных блоков: А. Макроэкономическое регулирование (обеспечение создания и поддержания благоприятных условий для динамичного развития транспортно-экспедиторской деятельности, а также определение приоритетных направлений этого развития с формированием ключевых мультимодальных транспортно-логистических центров и разработкой организационно-экономических инструментов их поддержки); Б. Внутрикorporативное управление развитием транспортно-экспедиторских компаний (обеспечение повышения конкурентоспособности и бизнес-устойчивости на базе логистической координации внутрикorporативных потоковых процессов с предотвращением предпосылок рассредоточения и

несогласованности сквозных материальных, финансовых и информационных); В. Межфирменное взаимодействие в транспортно-экспедиторской сфере (логистическое обеспечение синергии бизнес-партнерства в условиях горизонтальной интеграции с учетом критериев эффективности взаимодействия контрагентов).

Системный подход к управлению транспортно-экспедиторской деятельностью предполагает уточнение субъектов и объектов управления, взаимодействующих с использованием прямых и обратных информационных связей. Основу действия механизма управления транспортно-экспедиторской деятельностью в каждом из приведенных выше блоков составляет четкая увязка целей и задач системы управления с методами и средствами достижения целей, а также с управленческими ресурсами.

Логистизация транспортно-экспедиторского бизнеса - это систематическая многоуровневая модернизация хозяйствования на основе инновационно-ориентированных концепций логистики, обеспечивающих оптимизацию всей совокупности потоковых процессов в области терминальных работ, грузоперевозок и экспедирования. Ключевой задачей логистической поддержки транспортно-экспедиторских работ является повышение уровня координации сквозного потокового процесса на всех этапах его прохождения. Комплексная схема логистической поддержки потоковых процессов в транспортно-экспедиторской сфере приведена на рисунке.

Развитие национальной транспортно-логистической системы должно идти с непрерывным обеспечением баланса интересов и усилением мотивации всех ее участников. На

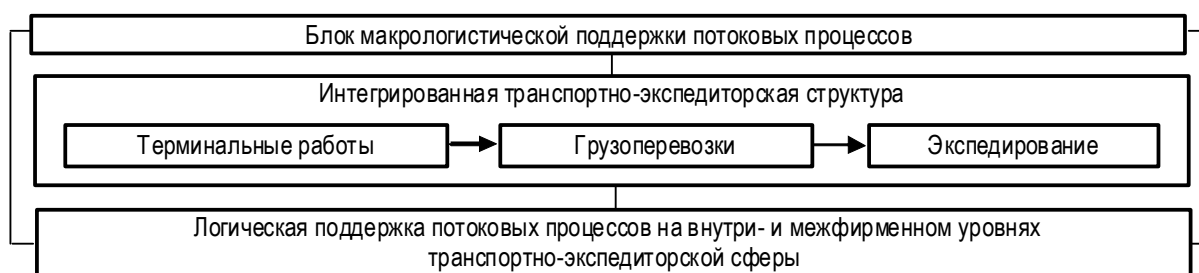


Рис. Комплексная схема логистической поддержки потоковых процессов в транспортно-экспедиторской сфере

всех иерархических уровнях управления транспортно-экспедиторской деятельностью необходимо четкое выполнение этого требования.

1. Финансовый менеджмент : учеб. пособие / Н.А. Адамов [и др.]. 3-е изд., перераб. и доп. М. : Изд. дом “Экономическая газета”, 2012.

2. Карнаухов С.Б., Семенов Н.Н., Быков А.В. Разноуровневые предпосылки активизации инновационных процессов // Сибирская финансовая школа. 2011. № 6. С. 7-11.

3. Мировая экономика: прогноз до 2020 года / под ред. акад. А.А. Дынкина / ИМЭМО РАН. М. : Магистр, 2007.

4. Новиков Д.Т. Формирование логистической поддержки продвижения научно-технических разработок // РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция. 2012. № 4. С. 24-29.

5. Прокофьева Т.А., Адамов Н.А. Стратегия развития логистической инфраструктуры в транс-

портном комплексе России : монография. М. : Изд. дом “Экономическая газета”, 2011.

6. Сосунова Л.А., Чернова Д.В. Влияние сферы услуг на экономику // Российское предпринимательство. 2003. № 3. С. 33-37.

7. Сосунова Л.А. Услуги в логистике. СПб. : Изд-во СПбГУЭФ, 1998.

8. Сосунова Л.А., Рябова Е.В. Функциональное управление развитием сферы услуг // Российское предпринимательство. 2013. № 8. С. 132-142.

9. Чернова Д.В. Стратегическая логистика сетевой экономики. М. : МЕЛАП, 2005.

10. Элларян А.С. Логистика хозяйствования в транспортно-экспедиторской сфере. М. : Изд. дом “Экономическая газета”, 2012.

11. Элларян А.С. Логистическое управление интегрированными транспортно-экспедиторскими процессами. М. : Изд. дом “Экономическая газета”, 2013.

Поступила в редакцию 13.01.2015 г.