

СОЗДАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ КАК ЗАЛОГ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА

© 2015 Е.В. Швецова, И.А. Тойменцева*

Ключевые слова: транспортные услуги, принципы логистики, смешанные перевозки, комбинированные перевозки, интермодальные перевозки, перевозочный процесс, логистические посредники, информационное пространство, груз.

Рассматриваются вопросы создания транспортно-логистической системы. Выявлены проблемы общего характера, и предложены мероприятия для их решения. Определены круг задач, возлагаемых на транспортно-логистическую систему, и назначение логистических принципов их решения.

Рациональным решением проблемы развития транспортных услуг является создание сети логистических центров с целью развития смешанных, комбинированных, интермодальных перевозок и информационного взаимодействия их участников. «В условиях развивающейся внешней торговли и увеличивающихся объемов грузоперевозок в международном товарообмене неизбежно возникают проблемы перегруженности инфраструктуры городов и крупных региональных центров»¹.

Применение принципов логистики направлено на улучшение транспортного обслуживания на основе новейших транспортных технологий, что позволит использовать различные виды транспорта, совершенствовать информационное взаимодействие между участниками перевозочного процесса.

Определяя назначение и цели создания транспортно-логистической системы, следует помнить, во-первых, что торговая сделка в современных условиях предполагает высокий уровень транспортных услуг. Товар должен быть доставлен к месту потребления в обусловленный срок, а оформление перевозки должно быть доступным и простым. Маршрут перемещения груза необходимо выбирать рациональный и экономичный. Этому условию соответствует использование смешанных и комбинированных перевозок. Если рассматривать перевозки местного значения, то, учитывая пропускную способность дорог, необходимо решать проблемы за счет составления гибких графиков погрузки/разгрузки, приемки товара и т.д.

Во-вторых, оперативное управление каждой грузовой отправкой должно быть гибким и учи-

тывать конъюнктуру рынка. В данном контексте гибкость определяется не только временными параметрами отправок, но необходимостью консолидации грузов с целью максимально использовать показатели грузоподъемности и грузоместимости транспортных средств. Сложность данного момента определяется и тем, что к совместной перевозке грузов предъявляются определенные требования по совместимости и загрузке транспортных средств на обратном пути следования.

В-третьих, отправителю и получателю желательно иметь исчерпывающую информацию о местоположении и состоянии груза на всем пути его перемещения. Здесь идет речь о внедрении современных автоматизированных информационных систем, способных предоставлять следующую информацию:

- ◆ наличие груза на складах грузоотправителя - номенклатура, количество, срок хранения, вид упаковки и т.д.;
- ◆ наличие подвижного состава - количество, тип, условия оплаты;
- ◆ заявки потребителей - адреса, количество, временной интервал завоза;
- ◆ оперативные данные о состоянии транспортной сети региона;
- ◆ план перевозок, составленный в соответствии с временными требованиями (маршрут);
- ◆ оперативная информация о перевозочном процессе и обо всех сбоях в цепи поставок.

Процесс формирования единого информационного пространства транспортно-логистической системы следует осуществлять с учетом требований мировых стандартов и протоколов информационного обмена, при тесном взаимо-

* Швецова Елена Владиславовна, кандидат экономических наук, доцент. E-mail: shvetsova.e@mail.ru; Тойменцева Ирина Анатольевна, доктор экономических наук, доцент. E-mail: tia67@rambler.ru. - Самарский государственный экономический университет.

действию с Минтрансом РФ и МПС РФ, реализующих комплексы программ по “созданию единой информационно-телекоммуникационной системы транспортного комплекса России”². При этом необходимо плотное взаимодействие и активное внедрение результатов ряда международных и федеральных программ и опыт Северо-Западного региона РФ по развитию информационно-телекоммуникационной среды с образованием соответствующих организационно-функциональных структур и реализацией комплекса информационных проектов с использованием сети Интернет.

В современных условиях становление и развитие единой логистической системы возможно только в том случае, если все участники цепи поставок будут взаимодействовать как единое целое.

Довольно часто предприятия не могут использовать ресурсы друг друга в силу отсутствия между ними тесных управленческих взаимосвязей, информационных ресурсов, отсутствия доступа (необходимого уровня) к инфраструктуре портов, ОАО “РЖД”, терминальных комплексов и др. Все это сдерживает поступательное развитие не только компаний, но и всей транспортной системы в целом. Уже сегодня ряд компаний создают свои информационные системы и управляют процессом перевозок, но отсутствие единой деловой и информационной среды на транспортном рынке не позволяет с наибольшей эффективностью использовать погрузочные ресурсы и резервы пропускной способности инфраструктуры.

Поэтому необходимо создание транспортно-логистической системы, позволяющей строить наиболее эффективную модель оптимизации перевозочного процесса.

Участниками логистической системы должны быть ОАО “РЖД”, транспортно-экспедиторские компании, терминальные комплексы. Их взаимная кооперация, используя системный подход, будет направлена на решение поставленных задач, повышение качества услуг и транспортного обслуживания и, конечно, на получение конкурентных преимуществ и прибыли.

К целям создания транспортно-логистической системы можно отнести:

1. С целью увеличения объемов грузоперевозок и усиления конкурентоспособности транспортных коридоров создавать наиболее благоприятные условия для использования крупных промышленных и транспортных компаний. Усовершенствование подъездных путей, отлажен-

ная диспетчерская служба, использование новейших информационных технологий связи.

2. Оптимизировать перевозочный процесс. Организация перевозки при сборных, развозочных, сборно-развозочных маршрутах требует решения большого количества оптимизационных задач. В каждом конкретном случае имеются ограничения по мощностям поставщика и потребителя, что будет влиять на затраты по организации транспортировки для разных маршрутов. Следовательно, необходимо рассматривать вопросы моделирования маршрутов, которые напрямую связаны с задачами оптимизации.

Нельзя не видеть проблем, которые могут возникнуть при оптимизации перевозочных процессов:

♦ ограничена пропускная способность. Для решения данной проблемы, например, можно составить четкий график поставок, погрузочно-разгрузочных работ, отладить работу персонала по приемке грузов, совершенствовать механизацию и автоматизацию тяжелого труда;

♦ низкая квалификация персонала. В данном контексте необходимо больше уделять внимания переподготовке и обучению персонала, внедрению новейших информационных технологий.

3. В смешанных сообщениях применять новейшие технологии погрузочно-разгрузочных работ, техническую сопряженность транспортных средств.

4. Сокращать затраты в процессе транспортировки за счет выбора вида и типа транспортных средств, рационального их размещения. Также необходимо стремиться к максимальному использованию грузоподъемности, грузоместимости транспортных средств, что отражается на транспортных расходах на единицу веса. Максимальная дальность маршрута также влияет на снижение затрат. Чем длиннее маршрут, тем меньше транспортные расходы на единицу расстояния.

5. Снижать затраты на услуги за счет создания реальной законодательной базы в отношении всех участников цепи поставок, эффективной тарифной политики, учитывающей интересы грузополучателей, грузоотправителей и владельцев транспорта.

6. Обеспечивать надежность доставки по времени и сохранности, что должно быть связано с повышением роли страхования.

7. Снижать вредные сбросы при эксплуатации транспортных средств и уровень загрязнения при перевозке опасных грузов.

В основу деятельности центра должны быть положены следующие принципы:

1. Каждый участник транспортного процесса должен иметь полноправный доступ к информационным системам на правах взаимовыгодного использования информации. Специализированное программное обеспечение для решения проблем и задач каждого участника транспортного процесса придется выбирать и интегрировать в базовую информационную систему отдельно. Модули управления транспортом, которые предлагаются в комплексных системах автоматизации, обеспечивают целостность информации при необходимой степени детализации, но, как правило, не обладают достаточной функциональностью и удобством. «Многие предприятия стараются работать «на заказ». В этом случае между информационными потоками координационного направления и потоками оперативной направленности должна быть установлена высокая степень интеграции, тогда планирование и управление в цепи поставок сводится к минимуму»³.

2. Для грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков и других логистических посредников должна быть свобода выбора, должны соблюдаться взаимные интересы на условиях партнерства.

Логистические услуги, связанные с транспортировкой, экспедированием, складированием, должны развиваться быстрыми темпами. Сегодня существует огромное количество мелких, средних и крупных компаний, которые предоставляют услуги по транспортировке, экспедированию и складированию грузов, причем многие компании предлагают услуги и по складской обработке грузов, включая упаковку, маркировку и т.д. «Качество услуги определяется как соотношение ожиданий потребителя и восприятия полученной услуги»⁴.

Свобода выбора компании сопровождается массой проблем, связанных с огромным количеством логистических посредников в транспортном процессе. Причем не все из них выполняют свои обязательства с хорошим качеством. Один из способов разобраться в этом многообразии - это обратиться к Российскому ежегодному рейтингу «Логистический оператор России». Это уникальный проект на российском рынке, так как с его помощью грузоотправители и грузополучатели имеют практически полную информацию о деятельности данных компаний, а транспортно-экспедиторские, складс-

кие и другие участники транспортного процесса получают еще одну возможность реализации своих стратегий на рынке.

3. Функционирование на основе логистических принципов, т.е. принципов системности, целесообразности, эмерджентности, синергии, гибкости (адаптивности), оптимальности, вариантности, надежности, эффективности, динамичности.

Создание транспортно-логистической системы позволит обеспечить реализацию схем перевозок грузов, а также оперативное управление работой транспорта, контроль погрузочно-разгрузочных работ, контроль нахождения подвижного состава в портах, на подъездных путях необщего пользования, координацию деятельности участников перевозочного процесса по средствам взаимодействия с диспетчерами (компаний операторов, портов, предприятий, терминалов и др.).

Для любого региона создание единой транспортно-логистической системы позволит:

1. Ввести транспортный узел в систему путей международного пространства.

2. Привлечь дополнительные финансовые средства в регион с целью создания транспортно-логистической системы, что повлечет за собой развитие инфраструктуры всего транспортного комплекса.

3. Использовать развитие инфраструктуры транспортного комплекса с целью создания новых рабочих мест для высококвалифицированных специалистов.

Таким образом, можно сделать вывод, что при осуществлении интермодальных, мультимодальных перевозок через регион повысится конкурентоспособность производственных, торговых и транспортных предприятий.

¹ Федоренко Р.В. Организация эффективной работы участников внешнеэкономической деятельности в рамках таможенно-логистической системы // Концепт. 2013. Т. 4. № 34. С. 2261-2265.

² Дорофеев А. Проблемы информатизации транспортно-логистических компаний // Логистика. 2013. № 4. URL: <http://www.logistika-prim.ru>.

³ Швецова Е.В. Информационное сопровождение в цепях поставок // Вестник Самарского государственного экономического университета. 2013. № 9 (107). С. 46-49.

⁴ Тойменцева И.А. Экономико-математические методы определения качества услуг автомобильного транспорта // Вектор науки Тольяттинского государственного университета. Тольятти. 2011. № 4 (18). С. 331-336.