

## ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОДХОДА К ОРГАНИЗАЦИИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

© 2015 О.А. Динукова, А.О. Жирнова\*

**Ключевые слова:** логистический подход, транспортная логистика, грузоперевозки, индекс LPI

Представлена динамика перевозки грузов транспортом. Выявлены тенденции развития рынка грузоперевозок. Проанализирован уровень логистической эффективности страны по методологии Всемирного банка. Обосновано применение логистического подхода при организации грузоперевозок с целью повышения качества обслуживания грузовладельцев и снижения затрат на перевозку.

Необходимость соответствия все более многообразным ожиданиям потребителей в цепи поставок побуждает предприятия к внедрению систем управления качеством, их непрерывному совершенствованию. Логистика и управление качеством сегодня понятия неразделимые. Организации стали осознавать, что качественный продукт, доставленный с опозданием или повреждением, может не найти своего потребителя. Недостатки и упущения в логистике сводят на нет все усилия, направленные на повышение качества продукта.

Считается, что спецификой транспортных услуг в экономике является не производство новой продукции, а участие в ее создании, т.е. поставка материалов, сырья, оборудования до потребителя, поэтому стоимость готовой продукции увеличивается на стоимость транспортных издержек.

Большая часть логистических операций, т.е. движение материального потока от первичного источника сырья до конечного по-

ребителя, реализовывается с помощью различных видов транспортных средств. Ведь затраты на транспортные услуги могут составить до 50% общих затрат на логистику. Транспортные услуги составляют 80% валового ВВП, около 6% занятости приходится на эту отрасль, около 2% всех платных услуг в экономике Российской Федерации<sup>1</sup>.

В январе - сентябре 2015 г. грузооборот транспорта, по предварительным данным, составил 3725,8 млрд т·км, в том числе железнодорожного - 1706,6 млрд, автомобильного - 168,2 млрд, морского - 27,8 млрд, внутреннего водного - 50,4 млрд, воздушного - 4,0 млрд, трубопроводного - 1768,9 млрд т·км<sup>2</sup>. Согласно данным Федеральной службы государственной статистики, в табл. 1 представлена динамика перевозки грузов транспортом за два года. В целом, наблюдается снижение объемов перевозок по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, но незначительно возрос объем перевозок морским и водным транспортом.

Таблица 1

Перевозки грузов транспортом, млн т

Показатели	09.2015 г.	% к		9 мес. 2015 г., % к 9 мес. 2014 г.	09.2014 г., % к		9 мес. 2014 г., % к 9 мес. 2013 г.
		09.14	08.15		09.13	08.14	
Перевозки грузов транспортом, всего	679,2	93,8	96,9	93,5	100,2	104,3	97,2
В том числе:							
железнодорожным	103,8	98,6	98,4	98,6	100,2	99,1	98,8
автомобильным	474,2	91,1	95,9	91,3	101,9	107,1	96,6
морским	1,8	119,7	138,7	105,9	97,7	98,1	91,6
внутренним водным	16,7	109,7	89,5	98,8	81,9	81,1	92,8
воздушным	0,09	104,5	101,6	104,6	103,6	98,4	101,8
трубопроводным	82,7	101,9	101,6	97,5	93,8	100,0	99,0

\* Динукова Олеся Анатольевна, кандидат экономических наук, доцент. E-mail: odinukova@yandex.ru; Жирнова Ангелина Олеговна, магистрант. E-mail: Lina\_ya\_1994@mail.ru. - Самарский государственный экономический университет.

Развитие рынка логистики играет важную роль в современной экономике. Сформировавшийся рынок транспортных услуг позволяет транспортным компаниям конкурировать не только между предприятиями, но и между видами предоставления транспорта, качеством транспортных услуг и т.д.

Транспорт является основной частью единого логистического процесса товародвижения, с его помощью формируется технологическая цепь “поставщик - посредник - потребитель”, и в ней основной функцией транспорта является перемещение и хранение грузов. Цель транспортировки заключается в предоставлении груза быстро, недорого и с минимальным ущербом для окружающей среды в назначенное место.

В настоящее время рынок грузовых перевозок - это рынок грузовладельца. Требования к качеству транспортной услуги становятся все более жесткими, что вполне оправданно, поскольку транспортировка - это часть производственного бизнес-процесса. Первоочередным требованием заказчика является увеличение ценности товара вследствие его перемещения в необходимое место с наименьшими издержками в минимальные сроки. Соответственно транспортные услуги низкого качества не увеличивают ценность товара, а, напротив, снижают ее.

Эффективность грузоперевозок в народном хозяйстве и наиболее экономическое использование зависят от объема перевозок и размеров отдельных грузов, рода груза и структуры грузопотоков, дальности перевозок, наличия подъездных путей и перевозочных средств отправителей и получателей грузов, типа и грузоподъемности подвижного состава, форм снабжения поставщиков и потребителей, их транспортно-экспедиционного обслуживания и др.

За последние 5 лет автопарк некоторых российских компаний вырос в 1,8 раза (в основном за счет ввоза подержанных грузовиков). Средний возраст грузовиков с 16 лет уменьшился на 2 года, но автопарк России по-прежнему занимает одно из первых мест среди самых изношенных автопарков мира. Обновление парка усложнилось после введения в 2014 г. утилизационного сбора при покупке грузовиков. При почти двукратном увеличении парка машин протяженность дорог увеличилась лишь на 15%. Автомагистралы исчерпали свои возможности - более 60% грузопотоков страны приходится на 5%

дорог. Дорожная и логистическая инфраструктура так и осталась неразвитой, качество дорог неудовлетворительное, количество складов выросло незначительно<sup>3</sup>.

Транспортные компании, участвующие в распределении готовой продукции, стремятся минимизировать время на транспортировку груза и улучшение уровня сервиса. В условиях конкуренции на рынке транспортных услуг транспортные компании решают свои проблемы с помощью основных компонентов: новые нетрадиционные дополнительные услуги и изучение области коммуникации и информации.

Транспортные предприятия в условиях рыночной экономики ведут расширенную диверсификацию своей деятельности. Предоставление ими дополнительных услуг привлекает большее количество клиентуры, что позволяет увеличить прибыль, закупить новые транспортные технологии и закрепить свое положение на рынке транспортных услуг.

Логистика в современном обществе является средством достижения стратегических целей предприятий путем координации потоковых процессов и межфункциональной интеграции.

Хотя среди российских компаний по-прежнему сохраняется тенденция делать все самостоятельно, очень многие из них уже начали отдавать транспортные услуги на аутсорсинг. Некоторые компании закрываются из-за недостатков клиентов, поэтому лучшее решение сохранить компанию - это развиваться и объединяться.

Согласно последним исследованиям международных и российских аналитических групп, доля логистического аутсорсинга в России оценивается всего в 20%. При этом в развитых странах Запада значение этого показателя достигает 40-50%. В России передача логистических услуг на аутсорсинг в основном ограничивается транспортной логистикой, тогда как во всем мире данная услуга затрагивает не только внешние сегменты деятельности предприятий, но и управление запасами и цепью поставок продукции в целом.

Следует отметить, что в европейском логистическом пространстве, где рынок уже сложился и давно поделен между основными игроками, борьба в основном идет за цену, так как набор предоставляемых услуг и их уровень качества уже определены. В России же рынок логистики еще чрезвычайно подвижен, подвержен частым изменениям и колебаниям, здесь нередки собы-

тия, меняющие вектор развития, например частые экономические кризисы, поэтому отрасль развивается не линейно, а по спирали<sup>4</sup>.

Российские логистические компании стремятся то к мировому уровню качества операций и инновациям, то к самой низкой цене, когда качество и долгосрочные отношения уходят на второй план. Все это происходит в зависимости от ситуации на рынке. Но оба аспекта важны, и здесь приходится искать равновесие, чтобы сбалансировать краткосрочные и среднесрочные цели. Эти колебания особенно заметны в транспортной логистике.

Эффективность грузоперевозок зависит от общего уровня эффективности логистической деятельности страны. Инструментом сравнительного анализа этого уровня является интегральный показатель эффективности - Logistics Performance Index (LPI), разработанный Всемирным банком. Основными составляющими элементами данного показателя выступают: качество инфраструктуры, эффективность таможенной службы, простота организации международных перевозок, возможность отслеживать грузы, соблюдение сроков доставки грузов и компетенция в логистике. По результатам рейтинга Всемирного банка за 2014 г. Российская Федерация поднялась на 90-е место из 160, тогда как в 2012 г. занимала 95-е место из 155 (табл. 2).

Наиболее негативное влияние на интегральный показатель страны по-прежнему оказывают уровень таможенного обслуживания, что в первую очередь "проявляется именно в ухудшении условий осуществления внешнеэкономической деятельности"<sup>5</sup>, и развитие транспортной инфраструктуры.

Баланс требований заказчика транспортировки и возможностей для их выполнения исполни-

телем услуг и определяет уровень транспортных издержек. Таким образом, транспортный фактор представляет собой совокупный результат транспортного обеспечения, отражающий целенаправленную деятельность участников транспортных процессов; количественно определенный элемент в стоимости продукции, обращающейся в международном товарообмене, отражающий качество транспортного обслуживания.

При организации грузоперевозок с использованием логистического подхода основной задачей является проектирование рационального перевозочного процесса<sup>6</sup>. Это выбор таких организационных и технических возможных решений, с помощью которых можно максимально эффективно доставить груз от места производства к месту потребления.

На данный момент выделяют следующие проблемы, вызывающие затруднение в проектировании грузовых перевозок:

- ◆ дальнейшее расстояние перевозки - это перевозки, которые осуществляются из удаленных районов при возможности перевозки или производстве аналогичной продукции вблизи расположенных источников;
- ◆ излишние перевозки - осуществление грузовых перевозок в пункты, где уже имеется однородная продукция в достаточном количестве;
- ◆ повторные перевозки - это груз, который следует не прямо к потребителю, а останавливается в таких пунктах, как склад или база, а оттуда в нужном количестве уже другим транспортом поступает потребителю;
- ◆ кружные перевозки - осуществляются не по кратчайшим расстояниям.

Неоптимальный план перевозки приводит к повышению логистических транспортных издержек и к дополнительной загрузке

Таблица 2

Рейтинг Всемирного банка по показателю LPI, 2014 г.

Страна	Место в рейтинге	Интегральный показатель	Таможенные службы	Транспортная инфраструктура	Организация международных перевозок	Логистические услуги	Системы отслеживания перемещения грузов	Своевременность доставки грузов
Германия	1	4,12	4,10	4,32	3,74	4,12	4,17	4,36
Великобритания	4	4,01	3,94	4,16	3,63	4,03	4,08	4,33
США	9	3,92	3,73	4,18	3,45	3,97	4,14	4,14
Китай	28	3,53	3,21	3,67	3,50	3,46	3,50	3,87
Казахстан	88	2,70	2,33	2,38	2,68	2,72	2,83	3,24
Россия	90	2,69	2,20	2,59	2,64	2,74	2,85	3,14

Источник: Составлена авторами по материалам официального сайта Всемирного банка. URL: <http://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/RUS/2014#chartarea>.

путей. Транспортные компании тратят огромные деньги на информационное обеспечение в поисках более рационального маршрута перевозки груза. Наиболее экономично использование, например, программного обеспечения Microsoft Excel, которое позволит не только разработать оптимальный план, но и легко анализировать изменение ситуации.

Стратегии транспортного обслуживания являются основой для перевозки груза, позволяют выбрать оптимальный маршрут для перевозки груза от производителя к потребителю. Рациональное решение перевозки груза основывается на двух принципах: максимальная загруженность транспортного средства и наиболее дальнее расстояние.

Транспортно-логистические системы охватывают не только процесс перевозки груза. Они решают процесс доставки грузов независимо от используемых видов транспорта, но с учетом необходимых объемов, сроков и качественных показателей доставки. Следовательно, транспортно-логистические системы используют принципы построения многоуровневых систем, обеспечивающих возможность управления материальными потоками на различных уровнях операционного управления с выходом на единые критерии эффективности логистической системы.

Новый подход к транспорту как составной части более крупной системы дает возможность его анализа в разных аспектах. Для определения эффективности работы отдельных видов транспорта анализируют грузоперевозки между пунктами отправления и назначения на каждом из них. Для определения эффективности организации перевозок анализируют весь процесс перевозки по системе "от двери до двери" от грузоотправителя до грузополучателя. Для того чтобы учесть интересы клиентов, в расчет нужно принять, помимо затрат на перевозку на магистральных видах транспорта, и затраты на обработку, хранение, упаковку и все связанные с этим процессы информации, сопровождающие материальный поток. Данный подход способствует оптимальному выбору транспортных услуг, так как качество перевозок в большей мере отражается на общих расходах, чем себестоимость перевозок<sup>7</sup>.

Новое направление развития логистического подхода современного ритейла - это

растущий рынок электронной коммерции. Несмотря на отсутствие роста ВВП, рынок интернет-торговли продолжает расширяться. Растет и логистика для этого сектора. Определенным потенциалом обладают страны Таможенного союза, где по-прежнему имеются возможности для развития и, соответственно, поле для работы логистических провайдеров. Перспективным направлением для логистических операторов является рынок экспресс-доставки. Несмотря на то, что на этом рынке сейчас наблюдается определенное замедление, существует высокая доходность, и он по-прежнему остается привлекательным.

Предложенная функциональность и взаимодействие звеньев логистической цепи при организации грузовой работы позволяют повысить качество транспортного обслуживания грузополучателей и снизить затраты на перевозку.

Несмотря на сокращение иностранных инвестиций в российское пространство, следует упомянуть о том, что большое количество инвестиций уже сделано. Многие компании уже построили заводы, вложились в автоматизацию производств, и едва ли они бросят свои начинания, поэтому развитие логистического рынка будет продолжаться силами иностранных и крупных российских операторов. Развитие транспортной логистики в России будет иметь положительный эффект не только для предприятий, но и для экономики страны.

<sup>1</sup> Федеральная служба государственной статистики. URL: [www.gks.ru](http://www.gks.ru).

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Мальцева С., Дорофеев А., Корнилов В. Перспективные подходы и информационные технологии // Логистика. 2014. № 9. С. 34.

<sup>4</sup> Войнов Н. Рынок логистики в России чрезвычайно подвижен // Логистика. 2014. № 10. С. 25.

<sup>5</sup> Федоренко Р.В. Роль таможенного обслуживания как инструмента повышения эффективности внешнеэкономической деятельности // Вестник Самарского государственного экономического университета. 2014. № 10 (120). С. 10-14.

<sup>6</sup> Иващенко Т.И. Оптимизация процессов транспортной логистики // Ученые заметки. 2015. № 1. С. 225.

<sup>7</sup> Будник В.А., Пыльнов Д.А. Логистический подход к управлению судовыми запасами на предприятиях водного транспорта // Проблемы экономики. 2013. № 2. С. 12.

Поступила в редакцию 28.08.2015 г.