Современные задачи и предпосылки развития логистической системы управления грузоперевозками

Элларян А.С., доктор экономических наук, главный научный сотрудник,
Институт ИТКОР, Москва, Россия

Аннотация. В статье раскрыты актуальные проблемы развития логистических методов управления бизнес-процессами в сфере грузоперевозок. Определены предпосылки повышения эффективности регуляторов транспортного обслуживания.

Ключевые слова: логистические методы, транспортный комплекс, грузоперевозки, логистическая поддержка.

Actual problems and prerequisites of logistic system development for cargo transportation management

Ellaryan A.S., doctor of economic sciences, main research worker,
Institute ITKOR, Moscow, Russia

Annotation. This article discovers actual problems of logistic methods development of business-process management in cargo transportation industry. Prerequisites for enhancement efficiency of transport service controllers are determined.

Key words: logistic methods, transport system, cargo shipment, logistics support.

На современном этапе социально-экономического развития отечественный рынок грузоперевозок динамично трансформируется, приобретая все более цивилизованные черты. С учетом предпосылок хозяйственной свободы и инициативы формируются возможности для

оптимизации интеграционных отношений транспортных компаний с заказчиками, инвесторами и другими бизнес-партнерами.

Логистически-ориентированная модернизация транспортной системы является непременным условием решения важнейших экономических и социальных задач современного общества. В настоящее время необходимо развитие инфраструктуры нового вида – транспортно-логистической, построение многофункциональных терминально-логистических комплексов, мультимодальных транспортно-логистических центров (МТЛЦ), образующих объединенную систему логистического взаимодействия. Несовершенство существующей инфраструктуры снижает экономическую активность регионов страны и увеличивает стоимость грузоперевозок и сопряженных с ними услуг.

Последовательная логистизация транспортного бизнеса предполагает рассмотрение грузоперевозок с позиций потоковой концепции, с позиций движения и динамики, когда транспортно-экспедиторский цикл является специализированной логистической системой, а этапы этого цикла (работа с клиентурой, транспортировка, складирование и переработка грузов) – логистическими бизнес-процессами.

У субъектов транспортного комплекса сегодня возникает большое количество новых целей и задач, которые прежде они не только самостоятельно не решали, но даже не формулировали. В настоящее время складываются новые отношения между грузоперевозчиками и их бизнес-партнерами, оптимизируются экономические связи внутри отдельных компаний и всего транспортного комплекса, развиваются кластерные модели интеграции.

Вместе с тем сегодня действует целый комплекс факторов, осложняющих положение звеньев транспортного обслуживания. К числу принципиально новых условий, формирующих стиль хозяйственного поведения, относится турбулентность геополитической и внутрироссийской среды, усиление конкуренции и все новые вызовы глобальной экономики. При этом только около 5 % логистически-ориентированных компаний России обладают четкой стратегией собственного развития.

Повышение хозяйственной устойчивости и клиентоориентированности транспортных компаний различных форм собственности обеспечит рост налоговых поступлений, ускорит рыночные перемены, позволит стабилизировать социально-экономическую ситуацию. Усиление логистической нацеленности транспортной инфраструктуры будет основой для оптимизации всей совокупности процессов перевозки грузов, повысит эффективность малого и среднего бизнеса, гармонизирует социально-экономическое состояние территориальных комплексов и будет содействовать повышению привлекательности транзитных перевозок на участках международных транспортных коридоров, пролегающих по российской территории.

Потенциальные возможности логистизации транспортной сферы, превращенные в реальные логистические системы, могут создать значительный экономический эффект, повысить результативность материальных, финансовых и информационных потоковых процессов, а также укрепить хозяйственные связи транспортных структур. В этой связи задачи развития логистического механизма хозяйствования в транспортном комплексе становятся все более актуальными.

Характеризуя состав задач развития комплексной системы управления интегрированными процессами транспортного обслуживания на логистической основе, можно выделить следующие:

– уточнение роли интеграционных образований, а также 3PL и 4PL провайдеров в повышении конкурентоспособности грузоперевозчиков;

– анализ рациональности применяемых на современном этапе разноуровневых форм и методов управления сопряженными транспортными, терминальными и экспедиторскими процессами;

– оценка возможностей адаптации передовой зарубежной практики логистизации хозяйствования к деятельности отечественных интегрированных транспортных структур и их бизнес-партнеров;

– развитие макрологистических регуляторов транспортной

деятельности, включая механизмы ГЧП, направленные на усиление инструментов государственной поддержки отечественных грузоперевозчиков и сопряженных с ними хозяйствующих субъектов;

– повышение действенности внутрикорпоративного логистического механизма управления транспортными процессами;

– развитие бизнес-партнерства и улучшение качества логистического сервиса в сфере грузоперевозок с учетом возможностей транспортно-логистических кластеров;

– совершенствование системы управления хозяйственными рисками грузоперевозчиков.

Развитие методологии логистической организации управления интегрированными процессами транспортного обслуживания с использованием совокупности микро, мезо- и макрологистических подходов будет способствовать разработке научно обоснованных методических рекомендаций, обеспечивающих последовательную логистизацию грузоперевозок.

Логистический подход к управлению грузоперевозками предполагает использование методов скоординированного пространственно-временного и количественного регулирования материальных, информационных и финансовых потоков для обеспечения максимально возможной степени синхронизации сопряженных в транспортной сфере видов деятельности, а также в целях оптимизации всех типов затрат на товародвижение. Логистика связывает все звенья цепи поставок, все элементы системы доставки товаров, увязывает интересы и возможности перевозчиков и терминально-складских операторов, т.е. всех заинтересованных лиц.

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, наиболее подходящего для конкретных перевозок, следует учитывать ряд условий: сроки доставки; надежность соблюдения графиков транспортировки; способность перевозить различные грузы с обеспечением сохранности их качества; грузоподъемность; возможность доставки точно в заданное место; стоимость транспортировки; специфику приемки и сдачи груза; возможности мониторинга транспортировки и факторы риска. С учетом различных обстоятельств транспортное обслуживание может выполняться как самим субъектом рынка этих услуг, так и его бизнес-партнерами.

Основная задача транспортного 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.

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

Преодоление существующих сложностей транспортно-экспедиторского обслуживания требует существенной трансформации инструментов и методов управления бизнесом, с учетом всего спектра особенностей современной России и международной ситуации, включая последствия глобального финансово-экономического кризиса, вероятность и масштабы новых кризисных явлений, специфику хозяйствования в условиях экономических санкций.

С развитием рынка транспортной логистики в рамках Таможенного союза (ТС) увеличиваются масштабы грузоперевозок, а соответственно и степень конкуренции. Существенное преимущество ТС состоит в снижении издержек таможенного оформления, с учетом которого выход на рынки стран ТС стал более реальным для российских бизнес-структур.

В перспективе динамика развития рынка грузоперевозок будет определяться темпами роста макроэкономических показателей. В качестве существенных предпосылок роста отечественного рынка грузоперевозок можно рассматривать следующие:

– наращивание объемов грузооборота, в том числе со стороны товаропроизводителей азиатского региона, открывающих собственные производства на территории России;

– государственную политику, ориентированную на развитие инфраструктурного комплекса;

– повышение заинтересованности потребителей транспортных услуг в аутсорсинге логистических функций для экономии ресурсов и концентрации на ключевом бизнесе;

– восстановление темпов роста мировой и российской экономики и объемов международной торговли, оздоровление мирохозяйственных связей;

– развитие процессов глобализации и усложнение цепочек поставок (от

поставок сырья до распределения готовой продукции);

– повышение степени интеграции отечественной экономики в мировую экономику с увеличением объемов высокодоходных грузов в экспортно-импортном сообщении и развитием логистической инфраструктуры международных транспортных коридоров, расположенных на российской территории;

– увеличение объемов межрегиональной торговли внутри России, обусловленное стремлением региональных производителей выйти на рынки сбыта других регионов, а также их поглощением крупными национальными и транснациональными компаниями с широкой сетью продаж;

– рост потребности в качественной транспортно-логистической инфраструктуре у российских регионов с поддержкой развития инфраструктурного комплекса через механизм ГЧП.

К факторам торможения процессов логистизации транспортной сферы могут быть отнесены: устаревшие морально и физически основные фонды; дефицит инвестиций; последствия санкций; высокая степень дифференциации российских регионов по уровню инфраструктурного обеспечения; низкий уровень развития внутрикорпоративной и межфирменной координации сопряженных бизнес-процессов; недостаточная степень использования сквозных логистических технологий при организации мультимодальных и интермодальных грузоперевозок в международном сообщении; сложности формирования в крупных транспортных узлах мультимодальных транспортно-логистических центров (МТЛЦ), отвечающих требованиям международных стандартов; недостаток квалифицированных кадров в области логистики и управления цепями поставок (SCM).

Интегрированные бизнес-системы грузоперевозчиков сегодня действуют в условиях высокой неопределенности и риска. Конъюнктура рынка очень изменчива, поэтому непременным свойством эффективной системы управления транспортно-логистическими процессами является ее способность к адаптации. Вероятность все новых масштабных кризисных явлений достаточно велика. В

этой связи логистическая система управления транспортными, складскими, производственными, торговыми и сопряженными с ними хозяйственными процессами должна постоянно корректироваться соответственно тенденциям внутрифирменного развития и изменениям во внешней среде, включая совокупность рисков.

Библиографический список

1. Адамов Н.А. Концептуальные аспекты развития национальной транспортно-логистической системы / Н.А. Адамов, А.С. Элларян // РИСК: Ресурсы. Информация. Снабжение. Конкуренция. – 2013. – №3. – С.40-41.
2. Брынцев А. Логистика и продвижение товара // РИСК: Ресурсы. Информация. Снабжение. Конкуренция. – 2013. – №4. – С.48-50
3. Моргунов В.И., Моргунов С.В. Международный маркетинг: Учебник для бакалавров. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2014. – 184с.
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 транспортном комплексе России. Монография. – М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2011. – 302с.
6. Россия в цифрах, 2017: Крат.стат. сб. – Москва, Росстат, 2017. – 511 с.
7. Филиппова, Е.И. Предложения по совершенствованию мер таможенно-тарифного регулирования / Е.И. Филиппова, Н.А. Адамов // В книге «Пути укрепления государственной и финансовой системы России: возможности и перспективы». Под общей редакцией Н.А. Адамова. – Москва, ОАО «ИТКОР», 2016. – С. 68-72.
8. Шумаев, В.А. Международная логистика: таможенные услуги // РИСК: Ресурсы. Информация. Снабжение. Конкуренция. – 2017. – №1. – С. 6 – 10.

Reference

1. Adamov N.A. Conceptual aspects of the development of the national transport and logistics system / N.A. Adamov, A.S. Ellaryan // RISK: Resources. Information. Supply. Competition. – 2013. – №3. – P.40-41.

2. Bryntsev A. Logistics and promotion of goods // RISK: Resources. Information. Supply. Competition. – 2013. – №4. – P.48-50

3. Morgunov VI, Morgunov S.V. International Marketing: A Textbook for Bachelors. – Moscow: Publishing and Trading Corporation «Dashkov and K», 2014. – 184s.

4. Novikov, D.T. Formation of logistical support of promotion of scientific and technical developments // RISK: Resources, Information, Supply, Competition. – 2012. – № 4. – P. 24-29.

5. Prokofeva TA, Adamov NA Strategy of logistics infrastructure development in the transport complex of Russia. Monograph. – M .: Publishing house «Economic Newspaper», 2011. – 302c.

6. Russia in Figures, 2017: Brief. stat. Sat. – Moscow, Rosstat, 2017. – 511 p.

7. Filippova, E.I. Proposals for the improvement of customs and tariff regulation measures / E.I. Filippova, N.A. Adamov // In the book «Ways to strengthen the state and financial system of Russia: opportunities and prospects». Under the general editorship of N.A. Adamov. – Moscow, OJSC ITCOR, 2016. – P. 68-72.

8. Shumaev, V.A. International logistics: customs services // RISK: Resources. Information. Supply. Competition. – 2017. – №1. – P. 6-10.