Элларян А.С.,
к.э.н., главный научный сотрудник
ОАО «ИТКОР»,

Логистическое управление субъектами грузоперевозок в эпоху глобализации экономики

В статье рассматриваются логистические аспекты модернизации системы транспортно-экспедиторского обслуживания в условиях динамичного развития мирохозяйственных связей. Уточняются условия повышения результативности логистизации транспортно-экспедиторских процессов во внешнеэкономической сфере.
Ключевые слова: *глобальные логистические системы, межгосударственная транспортно-экспедиторская деятельность, международные транспортные коридоры, координация внешнеэкономических потоковых процессов.*

В условиях глобальной логистики транспортному обеспечению принадлежит очень важная роль. В структуре логистических затрат транспортные расходы составляют до 70 %. При этом транспортные операции в глобальных логистических системах, по сравнению с операциями, выполненными на внутренних рынках, отличаются существенной сложностью. Это объясняется фактором расстояний, большим числом сторон, задействованных во внешнеторговых перевозках, значительным объемом информации и сложным документооборотом, а также необходимостью выполнения большого количества таможенных процедур.

Понятие транспортной составляющей национальной бизнес-сферы или «транспортный фактор» обычно включает в себя степень развития в той или иной стране транспортной инфраструктуры, транспортную логистику, состояние парка транспортных средств, величину издержек товародвижения, специфику калькуляции транспортной составляющей при заключении договоров купли-продажи, особенности выбора базисного условия поставки товара с учетом возможности осуществления и эффективности транспортного процесса и некоторые другие компоненты.

Особое место в современных условиях уделяется межгосударственной транспортной логистике. В последние годы она заняла очень важное место в системе товародвижения развитых стран. Связано это с тем, что в ходе усложнения хозяйственной практики компаний, работающих на различных сегментах мирового рынка, возрастает необходимость использования системного (комплексного) подхода к проблемам материально-технического обеспечения производства, сбыта готовой продукции, транспортировки и хранения товаров.

В настоящее время практически ни одна из имеющих устойчивое положение на мировом рынке компаний не обходится без применения инструментария транспортной логистики и учета логистического фактора при разработке

как общей рыночной стратегии, так и конкретных проектов транспортного обеспечения.

Развитие долгосрочных форм международных экономических отношений, расширение ВТО повысило требования к бесперебойности поставок, устойчивости транспортного обслуживания и надежности функционирования системы товародвижения как неотъемлемого элемента мирового воспроизводственного процесса.

Система международного товародвижения включает в себя как магистральный, так и внутрипроизводственный транспорт; материально-техническую и информационную базу погрузочно-разгрузочных (стивидорных), экспедиторских и складских структур; систему агентского и брокерского обслуживания; логистических операторов смешанного (мультимодального и интермодального) сообщения, систему транспортного страхования и ряд других элементов.

Специфика функционирования межгосударственных рынков транспортных услуг определяется многовариантностью возможного удовлетворения потребностей грузоотправителей (грузополучателей):

-перевозка по альтернативным маршрутам одним видом транспорта или доставка в смешанном сообщении с участием нескольких видов транспорта (смешанная перевозка);

-складская или транзитная форма товародвижения;

-доставка, «растянутая» по срокам либо осуществляемая по уплотненному графику;

-отправка партии однородной продукции или сборная отправка;

-выбор между специализированными и универсальными средствами транспорта;

-доставка с перегрузкой (перевалкой) в пути следования либо беспе-регрузочное сообщение и т.п.

Такое многообразие вариантов в рамках реально возможного выбора делает процесс международных грузоперевозок чрезвычайно сложным и привносит элемент вероятности или недетерминированности в развитие системы глобально-ориентированных транспортных услуг.

Издержки функционирования системы международного товародвижения в качестве важнейшего элемента прежде всего включают в себя расходы по перевозке различными видами транспорта, которые при складской форме подразделяются на затраты по перевозке с предприятия на склад и со склада отдельным покупателем. При этом транспортировка магистральным транспортом в международном сообщении обозначается обычно понятием freight transportation или mein line movement.

Наряду с расходами на перевозку другой важной статьей логистических затрат являются стивидорные расходы: погрузка у отправителя, выгрузка у получателя и возможные перегрузки в пути следования при выполнении складских операций. Значимость рационального использования стивидорных

активов подтверждается в частности практикой работы Группы компаний «Дело» - одного из крупнейших российских участников глобальных транспортно-экспедиторских процессов, где уделяется систематическое внимание росту потенциала контейнерного терминала ООО «Новороссийское узловое транспортно-экспедиционное предприятие» (НУТЭП), а также развитию зернового и нефтепродуктового терминалов.

Заметим, что нужно проводить различия между такими статьями затрат, как, во-первых, издержки хранения, непосредственно относящиеся к перевозке в связи с перевалкой, концентрацией или так называемой подработкой груза, например приведение его в транспортабельное состояние в пути следования, и. во-вторых, - издержки формирования и содержания запасов у торгово-посреднических компаний, дистрибьюторов или зарубежных сбытовых филиалов компании-продуцента.

К достаточно специфическим видам издержек относятся:

- издержки, связанные с «пролеживанием» товара в процессе доставки (процент на омертвленный капитал, порча, потери и хищения груза);

- так называемые издержки дефицита, возникающие в связи с ограниченностью на данном этапе и в конкретном звене системы товародвижения тех или иных товарных ресурсов, пользующихся спросом, недостаточным умением ими эффективно управлять;

- издержки, обусловленные кризисными явлениями в экономике.

Взаимообусловленность и сопряженность внешнеторговых и транспортных операций, договоров купли-продажи и договоров грузоперевозки проявляется через тарифы, оплачиваемые перевозчикам за доставку грузов и представляющие собой издержки экспортеров и импортеров, и находит отражение в транспортной составляющей, которая наряду со страховыми и другими расходами определяет уровень цен. Поэтому среди факторов, оказывающих воздействие на цены товаров, значение транспорта трудно переоценить, и не случайно, транспортный фактор трактуется как количественно определенный элемент в стоимости продукции, участвующей в международном товарообороте.

Влияние транспорта на цены товаров имеет своим результатом изменение их стоимости с доставкой, при этом покупатель может оплачивать расходы за перевозку как в виде транспортной составляющей, если товар куплен на условии его доставки продавцом, так и перевозчику, если доставку должен осуществить сам покупатель.

Дополнительная логистическая прибыль, извлекаемая странами, находящимися в благоприятном географическом положении по отношению к импортерам и имеющими удобные транспортные коммуникации, составляющие часть международных транспортных коридоров (МТК), может быть названа своеобразной формой ренты по местоположению. Неодинаковое местоположение является источником дополнительного обогащения стран, находящихся вблизи от центров международной торговли, за счет стран, расположенных на

более отдаленном расстоянии. Влияние транспортного фактора состоит не только в том, что цены могут складываться по-разному в зависимости от географического положения портов страны-покупателя, страны-продавца и стран-конкурентов, но и в том, что доставка товара с некоторых рынков в районы потребления может быть осуществлена по нескольким вариантам перевозки, т.е. различными маршрутами и разными видами транспорта.

Концентрация материальных, информационных и финансовых потоков, высокое качество обслуживания и разнообразие предоставляемых услуг обеспечивают ускорение оборачиваемости ресурсов и синхронизацию прохождения документации, товаров и капиталов в условиях преференциального режима МТК. В рамках МТК концентрируются мощные грузопотоки и проводится скоординированное взаимодействие различных видов транспорта, обеспечивающего эффективные (ускоренные и качественные) грузоперевозки на этих направлениях с высоким уровнем сервисного обслуживания на основе использования единого сопроводительного документа, сквозной ставки тарифов и полной ответственности экспедитора (логистического оператора) за весь процесс грузоперевозок.

Влияние цен перевозки на товарные цены проявляется в том, что при продаже товара по цене, включающей расходы по доставке товара в порт назначения (например, «сиф» или «каф»), продавец несет риск потерь, связанных с ростом провозной платы после заключения договора купли-продажи. С учетом такого риска в контрактах может предусматриваться следующее: при повышении фрахтовых ставок сверх определенного размера цена должна быть изменена, а в случае несогласия покупателя компенсировать разницу во фрахте продавец вправе расторгнуть договор.

Изменения в технологии и организации международных перевозок («контейнерная революция», развитие ряда специальных систем перевозок, в т.ч. паромной, появление «операторов смешанной перевозки») привели к изменению и уточнению самих базисных условий договора купли-продажи, выработке новых условий транспортировки товаров.

Внедрение контейнеров и усиление роли в международной торговле так называемой «интегрированной, или многомодальной, перевозки», т.е. логистически организованной перевозки «от двери до двери» с участием нескольких видов транспорта, сделало ранее применявшиеся базовые условия поставок товаров явно недостаточными и, в современных условиях, требующих каждый раз дополнительного анализа и уточнения.

С учетом новых требований к организации грузоперевозок в составе Группы компаний «Дело» действует специализированное бизес-образование – Группа «Глобальный Контейнерный Сервис» (ГКС). Являясь национальным системным интегратором, Группа ГКС предлагает комплексные логистические решения по доставке грузов в контейнерах, включающие:

услуги на базе собственных активов (склады, терминалы, автомобильный и железнодорожный транспорт);

услуги на базе сервисов (агентирование, экспедирование, услуги таможенного оформления, контрактная логистика);

интегрированные услуги (интермодальная интеграция, услуги сквозной ставки).

Практика показывает, что для формирования рациональной схемы движения потоковых процессов в бизнес-сфере и построения соответствующих логистических систем необходимо оптимизировать состав и принципы функционирования транспортной подсистемы.

В зависимости от внешнеэкономической стратегии и задач компании, должен производиться выбор наиболее подходящих транспортных средств для доставки товаров. При этом должны учитываться технико-экономические особенности различных видов транспорта, их достоинства и недостатки, определяющие сферы их рационального использования с учетом издержек и других показателей. Отметим, что на практике часто бывает целесообразнее применение не одного, а нескольких видов транспорта. К задачам транспортного обеспечения логистического товародвижения относится оптимизация маршрутизации для сокращения стоимости и времени транспортировки, а также повышение эффективности управления запасами. Данные обстоятельства постоянно учитываются менеджментом Группы компаний «Дело».

Использование различных средств коммуникации, техники обработки заказов, разных транспортных средств приводит к большим различиям во времени и стоимости обработки заказов. При этом различие во времени выполнения заказа непосредственно влияет как на потребность в ресурсах, так и на надежность поставок. Слишком длительное время прохождения заказа является предпосылкой роста запасов. С другой стороны, слишком короткое время выполнения заказа может привести к ошибке, в результате которой товар будет получен в неподходящее время и в неподготовленном месте приемки. В этой связи для логистизации транспортных операций необходимы детализированные и согласованные со всеми участниками логистической цепи графики поставок.

По причине огромной протяженности водного пространства, разделяющего основные экономические регионы мира, ключевыми видами транспорта с точки зрения глобального подхода являются морской и воздушный. Наземные виды транспорта, в частности, автомобильный, используются для перевозки грузов между близлежащими странами, что особенно характерно для Европы, где расстояния перевозок сравнительно небольшие. В то же время железнодорожный транспорт играет значительную роль в логистическом партнерстве между странами Европы и Азии. Таким образом, каждый вид транспорта имеет свою собственную нишу во всемирной логистической сети, что необходимо учитывать с позиций использования отдельных видов транспорта в глобальных логистических системах.

На уровне глобального логистического менеджмента управление транспортировкой состоит из нескольких основных этапов: выбор способа транс-

портировки; выбор видов транспорта; выбор транспортных средств; выбор перевозчиков и логистических партнеров по транспортировке; оптимизация параметров транспортного процесса.

В глобальных логистических системах выбор способа транспортировки, вида транспорта и логистических посредников осуществляется на основе системы критериев. К основным критериям при выборе способа перевозки и вида транспорта относятся: минимальные затраты на транспортировку; заданное время транзита (доставка груза); максимальная надежность и безопасность; минимальные затраты (ущерб), связанные с запасами в пути; мощность и доступность вида транспорта; продуктовая дифференциация.

В затраты на грузоперевозку входят как непосредственно транспортные тарифы на доставку определенного объема груза (выполнение определенного объема транспортных услуг), так и затраты, связанные с транспортно-экспедиторскими операциями, погрузкой, разгрузкой, затариванием, перегрузкой, сортировкой и т.п., т.е. логистическими операциями физического распределения, сопровождающими транспортировку грузов. Как правило, транспортные затраты (наряду со временем доставки) являются основным критерием выбора способа перевозки.

Сроки доставки (транзитное время) является так же как и логистические затраты приоритетным показателем при альтернативном выборе способа транспортировки в логистических системах, так как определяется современной практикой глобальной конкуренции, где время играет важнейшую роль. С другой стороны, доставка товаров точно в назначенный срок (JIT) повышает надежность схемы перевозки и говорит о пунктуальности 3PL-партнера.

Анализ показывает, что современная практика организации транспортировки товаров в глобальных логистических системах связана все с большим развитием перевозок, осуществляемых одним экспедитором (оператором) из одного диспетчерского центра и по единому транспортному документу.

В новой системе транспортировки весь процесс грузоперевозок в интермодальной схеме доставки организует один оператор – канальный международный экспедитор.

Рассмотренные подходы, используемые в практике логистизации внешнеторговых потоков на базе оптимизации транспортной составляющей бизнеса, очевидно, полезно учитывать российским хозяйственным структурам в ходе интеграции в мирохозяйственные отношения с одновременным повышением своей конкурентоспособности на мировом рынке.

Библиографический список:

1. Адамов Н.А., Элларян А.С. Концептуальные аспекты развития национальной транспортно-логистической системы.// РИСК. 2013. №3.
2. Адамов Н.А., Каптерев А.И. Логистика и лизинг: сопряженность задач и направления развития // Сибирская финансовая школа, № 6, 2011 г.

Стр.92-94.

3. Адамов Н.А., Пенчукова Т.А. Теоретические основы управления затратами // Российский финансовый менеджер, № 1, 2008.
4. Брынцев А.Н., Гущо М.В., Примак Л.В. Инвестиционный менеджмент. М.: Агентство социальный проект, 2009. 176 с.
5. Брыкин А.В., Шумаев В.А. Организация инновационного развития промышленности на основе кластерного подхода.//Экономист. 2013, №3.
6. Быкова М.А., Семенов Н.Н. Управление устойчивым развитием бизнес-структур: Монография.- М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2011.- 366с.
7. Гарнов А.П, Семенов Н.Н. Особенности и задачи регионального управления отечественной бизнес-сферой с учетом рациональных зарубежных подходов.//РИСК, 2012, №1, с. 249-253.
8. Карнаухов С.Б., Семенов Н.Н., Быков А.В. Разноуровневые предпосылки активизации инновационных процессов.//Сибирская финансовая школа. 2011. №6, с 7-11.
9. Куренков П.В., Котляренко А.Ф. Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении. Экономика. Логистика. Управление.- Самара: Изд-во «Солдат Отечества», 2002. – 636с.
10. Прокофьева Т.А., Адамов Н.А. Стратегия развития логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России: Монография.- М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2011.
11. Прокофьева.Т.А. Логистический подход к реализации транспортной стратегии России: региональный аспект.// Логистика сегодня.- 2004, №1.
12. Прокофьева Т.А. Логистические центры как стратегические точки роста экономики России.// Экспедирование и логистика, 2006, №1.