

# ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА

*В.В. Рассадин, кандидат экономических наук, А.В. Рассадин, студент*

Логистика – это наука управления материальными, транспортными, финансовыми и информационными потоками, требующими комплексного и системного подхода к наличию, хранению, транспортировке товаров от первичного источника до конечного потребителя.

Таким образом, одним из основных разделов логистики является поиск эффективных процессов перемещения и складирования грузов, материалов, полуфабрикатов и готовой продукции.

Этими вопросами и призвана заниматься транспортная логистика.

В статье излагаются актуальные задачи объема перевозок, сокращения запасов материальных ресурсов в обращении и времени доставки товаров, указывается цель – снижение транспортных затрат и обусловленного транспортом ущерба для окружающей среды при доставке грузов точно в срок и максимальном удовлетворении всех требований получателя груза.

Использование достижений логистики на транспорте является залогом повышения эффективности отечественного транспортного комплекса и активизации его интеграции в мировую транспортную систему.

Следует отметить, что в последние годы транспорт, обладая колоссальным стратегическим ресурсом, выполняет базовую функцию в потоковых процессах. К такой концепции пришли «отцы» современной логистики Бауэрсокс и Клосс.

Сегодня как никогда актуальны задачи увеличения объемов перевозок, повышения экономической эффективности деятельности многочисленных отечественных грузовых и пассажирских перевозчиков и экспедиторов. И не только на внутренних линиях. Как свидетельствует зарубежный опыт, качественного «скачка» в транспортной сфере можно достигнуть лишь за счет использования новых технологий обеспечения процессов перевозок, отвечающих современным требованиям и высоким международным стандартам, в частности, за счет расширения освоения логистического мышления и принципов логистики. Ведь по своей сути транспортная логистика как новая методология оптимизации и организации рациональных грузопотоков, их обработка в специализированных логистических центрах, позволяет обеспечивать повышение эффективности таких потоков, снижение непроизводительных издержек и затрат, а транспортникам – максимально соответствовать запросам все более требовательных клиентов и рынка. В этом убеждаешься, когда анализируешь работу ведущих отечественных фирм – «Российский терминал», «Шереметьево – карго» и др.

Какие преимущества получают отечественные транспортные предприятия, использующие логистику в своей практике, по сравнению с теми, кто продолжает идти проторенными дорогами? Они достигают большей стабильности, предсказуемости, конкурентоспособности, технологичности в перевозках, в том числе и в сфере экспорта транспортных услуг. Показателен в этом плане опыт работы известной российской компании «Совтрансавто» и ее много-

численных региональных отделений.

В перспективе именно логистика даст возможность многим отечественным транспортным предприятиям поправить свои финансовые дела на внутреннем и внешних рынках, повысить рейтинг, объемы перевозок и, наконец, избавиться от унижительной роли субподрядчиков ведущих иностранных фирм там, где их возможности гораздо выше.

Ведь сегодня на отечественном рынке доля российских перевозчиков в общем объеме перевозок, выполняемых отечественными и иностранными организациями и фирмами, по данным АСМАП, находится на уровне 30-35%, что не соответствует их реальному потенциалу.

Транспортной логистике как интегральному инструменту менеджмента свойственны три признака. Во-первых, все этапы и операции управления товарными потоками она рассматривает как единое целое. Во-вторых, затраты на этих этапах она оценивает как взаимосвязанные, требующие скоординированного подхода. В-третьих, своей целью логистика ставит ритмичное, своевременное, качественное обеспечение потребителя товарами и услугами с наименьшими затратами всех субъектов товарного рынка.

К сожалению, в нашей экономике издавна недооценивалась роль сферы обращения. Исторически развитие сферы обращения в нашей стране намного отставало от производственной сферы. Для нас всегда было характерно замедление продвижения товаров от производителей к потребителям, высокий уровень неудовлетворенного спроса, низкое качество обслуживания потребителей.

Плохо развита транспортная инфраструктура (прежде всего автодороги), не хватает грузовых автомобильных, мультимодальных и таможенных терминалов. Сплошь и рядом отсутствуют транспортные средства, отвечающие международным стандартам.

Целью транспортной логистики является снижение транспортных затрат и обусловленного транспортом ущерба для окружающей среды при

доставке грузов точно в срок и максимальном удовлетворении всех требований получателя груза.

Задачей транспортной логистики является сокращение запасов материальных ресурсов в обращении и времени доставки товаров. В связи с этим повышаются требования к качеству поставок товаров и соблюдению графика перевозок, внедряются прогрессивные формы доставки грузов, все более широкое распространение получает доставка продукции мелкими партиями (системы Kanban, ЛТ и т.п.).

Транспортная логистика базируется на концепции интеграции транспорта, снабжения, производства и сбыта. В процессе развития логистики традиционные задачи по раздельной оптимизации величины поставок и схем маршрутов, размещения и размеров складов, уступили место поиску оптимальных решений в целом по всему процессу движения материального потока в сфере обращения и производства исходя из минимума суммарных затрат на транспортировку, снабжение, производство и сбыт.

В реализации цели логистики существенное место занимают прогрессивные методы перевозки, основой которых является партнерство предприятия со своими поставщиками и покупателями. Немалое значение имеет организационно-производственная структура транспортных предприятий, занятых в логистическом процессе. Наличие большого числа малых структурных единиц, готовых предоставить полный комплекс всевозможных услуг (погрузка, перевозка, выгрузка и хранение грузов), создает эффективную и гибкую систему логистики, более соответствующую свободному рынку, чем многоуровневая система государственного регулирования снабжения и производства, опирающаяся на предприятия-гиганты.

Создание стройной и гибкой логистической системы требует признания всеми ее участниками необходимости не только партнерства, но и определенного организующего начала. В условиях децентрализованного управления и экономической самостоятельности такую организующую функцию выполняют экспедиторские фирмы. Основная цель деятельности подобных фирм – сформировать логистическую цепь, объединить всех участников процессов распределения, торговли, снабжения и транспорта в эффективную систему, действующую экономично в условиях рынка.

Транспорт классифицируется на воздушный, железнодорожный, автомобильный, водный, гужевой, а также трубопроводный.

### **Воздушный транспорт**

Для перевозки определенных грузов можно целиком зафрахтовать воздушное судно (самолет). При этом в аренду берут даже небольшие самолеты, например АН-2, для внесения минеральных удобрений. Большой популярностью у тружеников села пользуются дельтапланы, с помощью которых

проводится десикация подсолнечника.

При отсутствии взлетно-посадочной полосы для перевозки грузов используются вертолеты. Для перевозки груза свыше 100 т используется самолет «Руслан». Его выгодно использовать при тушении лесных пожаров и на международных линиях.

В транспортной системе России авиационный транспорт является одним из перспективных видов грузового и пассажирского транспорта. Важна роль воздушного транспорта и в укреплении международных связей, но фрахтование самолета дороже по сравнению с фрахтованием или арендой других видов транспорта как за границей, так и в нашей стране. Поэтому главным недостатком воздушного транспорта является высокая себестоимость.

### **Железнодорожный транспорт**

Железнодорожный транспорт может обеспечить перевозки до 100 млн. т в каждом направлении в год. Использование проводной способности железных дорог неодинаково по различным регионам страны из-за неравномерности размещения производства и сырьевых ресурсов.

Железнодорожные тарифные ставки стимулируют отправку грузов большим количеством. За границей большинство перевозов по железной дороге осуществляется на маршрутных поездах. Маршрутный поезд представляет собой состав из постоянного числа вагонов, который перевозит без остановок один продукт от пункта происхождения продукта до пункта его назначения. В нашей стране маршрутные поезда перевозят в основном добытые полезные ископаемые (руда, нефть и нефтепродукты, каменный уголь), строительные материалы и т.д.

На железнодорожном транспорте достаточно отработанная технология перевозок, да и себестоимость относительно низкая. Если расход топлива в среднем на железнодорожном транспорте принять за единицу, то в автомобильном транспорте он будет в 4-5 раз выше.

### **Автотранспорт**

Автомобильный транспорт обладает рядом технико-экономических особенностей, определяющих его преимущество и широкое использование в сельской местности: большая маневренность и подвижность; грузы автомобилями могут перевозиться непосредственно из пункта производства в пункт потребления без перегрузки и промежуточного складирования; высокая скорость доставки груза и т.д. По скорости доставки груза на дальние расстояния автомобильный транспорт уступает лишь воздушному.

Автоперевозки материалов осуществляются как автотранспортом специализированных предприятий (АТП), так и грузовыми автомашинами, принадлежащими предприятиям. К грузовым автомашинам относятся: самосвалы, бортовые автомашины, цистерны и т.д. Автомашины перевозят

как малое количество грузов – до 0,8 тонн: УАЗ 452, Газель, так и большое количество грузов – КАМАЗ, автопоезда и т.д. В нашей стране большая часть грузов перевозится автотранспортом.

В Германии изготовили самый большой в мире самосвал, кузов которого вмещает 363 т руды или угля. А в США для перевозки яиц требуется в три раза меньше транспорта, так как там перевозят яйца в разбитом виде, то есть в цистернах, как молоко. Значит резервов по улучшению перевозки грузов много. Это снижение себестоимости, улучшение материально-технической базы обслуживания автомобиля, увеличение протяженности и улучшение состояния имеющихся автомобильных дорог.

### Водный транспорт

В нашей стране грузы перевозятся водным транспортом, как по морям и океанам, так и по внутренней водной системе (рекам и озерам). В Ульяновской области грузы отправляются и доставляются по реке Волга. В бассейне реки Волги 110 тыс. км являются судоходными.

Грузы по Волге перевозятся в основном баржами крупными партиями: строительные материалы (гравий, песок, цемент, песок, кирпич, лес и лесоматериалы и т.д.), зерно и зернопродукты и т.д. Проблема, с которой сталкиваются перевозчики грузов по Волге, состоит в том, что лед сковывает водную систему, поэтому невозможна круглогодичная навигация. Это значит, что клиенты этих перевозчиков должны накапливать запасы грузов в течение зимних месяцев. К недостаткам использования речного транспорта также относятся: небольшая по сравнению с другими вышеперечисленными видами транспорта скорость перевозки грузов, удлинение маршрутов следования грузов, ступенчатость глубин, затрудняющих прохождение судов большой грузоподъемности.

### Гужевой транспорт

Гужевой транспорт (лошади, волю, верблюды, ослы и т.д.) используется в основном в сельской местности. Этим видом транспорта можно перевозить корма, строительные материалы и т.п. по бездорожью, в горной местности, в труднопроходимых местах. Его можно использовать для верховой езды при пастбище скота.

Это самый надежный и дешевый вид транспорта. Главный недостаток этого вида транспорта в том, что перевозить грузы на большие расстояния не выгодно.

### Трубопроводы

В нашей стране по трубопроводам перемещаются в основном газ и нефтепродукты. Существует два вида нефтепроводов – для сырой нефти и для нефтепродуктов. Трубопроводы для сырой нефти имеют, как правило, больший диаметр.

По мере передвижения газа до потребителей диаметр труб уменьшается. По трубопроводам нефть и

газ транспортируются в нашей стране за границу.

Виды транспорта различаются по скорости: быстрый – воздушный; медленные – гужевой, трубопроводный и водный; средние – автомобильный и железнодорожный. Для перевозки груза на небольшое расстояние лучше использовать автомобильный транспорт, а не железнодорожный, так как скорость грузовика выше.

Задачами руководителей сельскохозяйственных предприятий являются обеспечение в условиях своих организаций оптимального сочетания транспортных средств для эффективного их использования.

Кроме стоимости перевозки тонны груза клиенты грузового транспорта оценивают значимость факторов обслуживания по-разному в нашей стране и США. С переходом на рыночные отношения транспортирование товаров стало весьма дорогой статьей расходов. Стоимость транспортных услуг в США составляет 6% валового внутреннего продукта, в нашей стране эта цифра выше.

В настоящее время, находясь на вершине логистических новаций, заведующий гаражом считается одним из основных членов управленческой команды. На планерках (нарядах) много времени уделяется распределению техники.

В промышленности в среднем время на перемещение грузов распределилось следующим образом: входящие грузы – 68%, выходящие грузы – 22% и перемещение материалов внутри предприятия – 10%. В сельском хозяйстве эти цифры несколько иные: входящие грузы – 26%, выходящие грузы – 31% и перемещение материалов внутри предприятия – 43%. Конечно, данные цифры зависят от специализации, концентрации, удаления от рынков сбыта и т.д.

Цель управления перевозками состоит в том, чтобы обеспечить поступление на предприятие или к потребителю всех грузов в нужное время и в надлежащем состоянии. Обязанностью руководителя автотранспортного предприятия или заведующего гаражом является: оказание помощи маркетологам или экономистам в установлении тарифов для заинтересованных сторон; содействие процессу отправки грузов, дача указаний об отправке грузов, их упаковке и сохранности; выбор маршрутов транспортирования; составление транспортных документов: путевые листы, товарно-транспортные накладные и др.

Важно осуществить контроль за перевозками грузов: уменьшить издержки, не наносить ущерб качеству перемещаемых материалов, не допустить хищений грузов.

Для крупных организаций выгодна корпоративная транспортировка. Корпоративная транспортировка – предприятие имеет свой транспорт.

Эффективность корпоративных перевозок связана с рядом факторов. Наиболее важной из них повышение качества обслуживания потребителей, а также реклама товаров, которую наносят на транспортные средства. В Ульяновской области

реклама товаров размещена на автобусах, троллейбусах и трамваях, это связано в основном с получением этими контрактными перевозками дополнительной прибыли.

Если предприятие пользуется услугами корпоративных и контрактных перевозчиков, то оно должно хорошо оперировать информацией о транспортных издержках своего предприятия и тарифах, предлагаемых грузовыми перевозчиками общего пользования.

Расчет тарифов разрабатывается в самостоятельных транспортных предприятиях, а также в корпорациях при применении внутрихозяйственного экономического расчета.

При разработке их используются действующие нормы и нормативы трудовых, материальных, денежных затрат, себестоимости т/км за ряд лет и рентабельности, коэффициент инфляции и т.д.

Необходимо также учитывать плотность материала; способность продукта заполнять объем, т.е. возможность укладки в разобранном виде или вложении одного предмета в другой; погрузочно-разгрузочные свойства, характеризующие сложность выполнения погрузочно-разгрузочных работ и уязвимость к повреждениям, а также к хищениям.

В нашей стране грузы по плотности подразделяются на 4 класса: первый – грузы, обеспечивающие коэффициент использования грузоподъемности транспортного средства на 100%; второй – на 71-99%; третий – на 51-70% и четвертый – до 50%.

Основные положения логистики, характерные для организаций и потребителей продукции, в полной мере относятся и к предприятиям транспортной отрасли, задействованных в логистических системах. Отличительной чертой их работы в условиях конкуренции на рынке транспортных услуг становится прогнозирование политики комплексного решения транспортных и сопряженных с ними

проблем (погрузка, разгрузка, хранение, упаковка и т.д.) на новом, качественно высоком уровне. За рубежом практика показывает, что такая политика приносит успех, если она дифференцирована и базируется на таких основных компонентах, как предоставление нетрадиционных новых дополнительных услуг, политика в области коммуникации, повышение двухсторонней ответственности при заключении контрактов, реклама транспортных услуг и т.д.

Информирование клиентуры о предлагаемых более разнообразных транспортных и сопряженных с ними услуг не только означает постоянное обращение к ней и присутствие на рынке спроса, но и требует переосмысления политики с точки зрения того, что сбыт транспортных услуг все больше и больше происходит на рынке покупателей, а не продавцов. Данная тенденция должна соблюдаться только в периоды, характеризующиеся недостатком транспортных мощностей у продавцов, так как их стремление сбыть продукцию должно характеризоваться продолжительным действием.

Использование компьютерной техники для электронной передачи данных сократит объем бумажной документации и расходы по организации производства и управления, поможет избежать ошибок, возникающих при ручном заполнении документов, будет способствовать ускорению доставки грузов, приведет к уменьшению запасов товарно-материальных ценностей, а, значит, повышению производительности труда работников транспорта. Поэтому не случайно в странах с развитой рыночной экономикой уровень применения электронного обмена из года в год увеличивается.

Совершенствование применения транспортной логистики – важное условие эффективности использования технических средств в сельском хозяйстве.