

10.26. РОЛЬ ЛОГИСТИКИ В УПРАВЛЕНИИ СМЕШАННЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ

Стороженко С.С., к.э.н., соискатель ученой степени доктора экономических наук, кафедры систем технологий и товароведения

ФГБОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет»

[Перейти на Главное МЕНЮ](#)
[Вернуться к СОДЕРЖАНИЮ](#)

В статье раскрываются институциональные особенности определения места логистических функций в организации смешанных перевозок. Характеризуется экономическая и управленческая роль логистики в таких перевозках. Аргументируются различия между терминально-логистическими и логистическими центрами.

Одной из приоритетных задач, сформулированных в Национальной концепции транспортной стратегии, является повышение эффективности смешанных перевозок. Основным ее критерием служит скорость доставки грузов, которую планируется повысить на 25%. Чтобы достичь этой цели, требуется выйти на совершенно новый уровень координации взаимодействий различных видов транспорта и создать современную транспортно-логистическую инфраструктуру. В решении этих задач просматривается явная логистическая составляющая, которая обязана своему существованию наличию операции перевалки грузов в смешанных перевозках. Несмотря на это, роль в них логистики остается дискуссионным вопросом, поэтому она нуждается в конкретизации. К числу причин, обусловивших эту ситуацию, необходимо отнести функциональную неопределенность категории транспортной логистики и исследование специфики процесса перевалки грузов преимущественно в контексте оптимизации транспортно-технологических схем. Например, в [3, с. 31] предметное содержание 1-й категории определяется как «управление материальными потоками...», которое во многом созвучно традиционному понятию логистики [6, с. 3], а в [4] в управлении процессами перевалки не выделяется логистическая компонента.

Дискуссионность отмеченного выше вопроса определяет и неопределенность места транспорта в логисти-

ческой системе. Этому содействует ее представление в терминологических словарях с системотехнической точки зрения, которое не вносит никакой ясности в понимание категории «логистическая система» [6, с. 148]. С другой стороны, этому способствует неприсвоение в отечественных научных публикациях, посвященных проблематике транспортной логистике, особого внимания тому, что транспорт связывает географически разобщенные логистические мощности (склады, места производства и др.) в единую систему [1, с. 447]. Хотя такая интерпретация указывает на то, что логистические проблемы в первую очередь связаны с управлением материальными запасами, т.е. транспортному обслуживанию отводится утилитарная роль.

В отечественном законодательстве роль логистики в организации смешанных перевозок не характеризуется. Однако отдельные ее контуры все же просматриваются, принимая во внимание положение теории логистики и управления цепями поставок и учитывая специфику факторов, способствующих возникновению стационарных материальных запасов при осуществлении смешанных перевозок (рис. 1). Одним из таких факторов является транспортно-технологическая потребность в операциях по перевалке грузов в местах стыка различных видов транспорта. Другим таким фактором выступает необходимость консолидации отправок, которая многократно повышает производительность транспортных средств [2, с. 253]. Этот эффект достигается в результате проявления эффекта экономии на масштабах транспортировки. Нужно отметить, что логистические издержки управления материальными запасами, образующиеся в местах стыков различных видов транспорта, не ограничиваются только затратами на хранение грузов и выполнение погрузочно-разгрузочных работ. Среди их разнообразия необходимо выделить затраты на комплектацию, которая является ключевой операцией в формировании грузовой единицы. Самостоятельный статус имеют логистические затраты, которые возникают по причинам:

- ошибок в комплектации, сопроводительной документации на грузы;
- технических сбоев в организации перевозок;
- невостребованности грузов получателями;
- утраты, недостачи или повреждения груза;
- коммерческих споров между участниками перевозок.



Рис. 1. Институциональные особенности определения места логистических функций в организации смешанных перевозок

Логистический аспект координации взаимодействий различных видов транспорта определяется четырьмя основными факторами (рис. 1, 2). Цель такой координации обусловливается императивами управления циклом исполнения заказа на поставку товаров, которые определяются в первую очередь приоритетами логистического обслуживания потребителей. Целесообразно подчеркнуть то обстоятельство, что доставка является лишь одним из процессов, составляющих конструкцию логистического цикла. В ряде работ, например, в [4], в качестве объекта логистической координации рассматривается документооборот. Это предложение не является новым: в частности, термин «логистика документооборота» встречается в научных публикациях, хотя и редко. Более того, оно противоречит основной идее логистики, которая заключается в управлении товарными потоками и сопутствующими им информационными потоками. Дело в том, что оптимизация документооборота достигается прежде всего за счет мер технического и организационного характера, причем преимущественно она осуществляется, исходя из констатации факта выполнения логистических операций. Таким образом, хотя документооборот порождает материальные потоки, они под юрисдикцию логистики не попадают. Особенности логистической контрактации в организации смешанных перевозок должны быть предметом тщательной экспертизы [7, 8]. Безусловно, на первое место в рамках ее проведения выходит верификация возможности конкурентоспособного уровня транспортного обслуживания потребителя силами участников смешанных грузовых перевозок с учетом альтернативных вариантов задействования транспортных предприятий и маршрутов. Не меньшее значение в ее рамках приобретает оценка логистических рисков и затрат, связанных с операциями по перевалке грузов. Величины последних логистических показателей в случае непосредственной перегрузки грузов с одного вида транспорта на другой без применения специального стационарного оборудования или контейнерных грузо-перевозок практически сводится к минимуму. Эти величины стремятся к максимуму, если процесс перевалки:

- основан на складском варианте;
- требует специального стационарного оборудования;
- предполагает выполнение операций по комплектации грузовых единиц или других логистических услуг;
- предполагает отсрочку отправки груза (в целях консолидации отправок).

В обосновании роли логистики в управлении смешанными перевозками неизбежно возникает необходимость проведения демаркационной линии между транспортно-логистическими (ТЛЦ) и логистическими центрами (ЛЦ). Потребность в первых из них является естественной реакцией на невозможность перевалки грузов без использования складов, в том числе по причине целесообразности консолидации отправок [2, 5]. Эта потребность в большей своей части является производственной, так как определяется транспортно-технологической схемой, т.е. условиями «производства». Таким образом, на ТЛЦ возлагается миссия логистического обслуживания участников смешанных и других видов грузовых перевозок. Действия ТЛЦ носят пассивный логистический характер, так как обслуживают транспортные предприятия, предоставляющие утилитарные услуги, т.е. узкоспециализированные и имеющие сугубо практическую направленность. В этом плане ЛЦ отличается от ТЛЦ. Это проявляется в том,

что ЛЦ по сути исполняют функцию обратного дистрибьютора, т.е. они выполняют запросы потребителей, освобождая их от взаимодействия с поставщиками. В этом случае материальные запасы потребителей во многом перемещаются в ЛЦ, что обуславливает возникновение ряда экономических эффектов:

- затраты на управление запасами у потребителей сокращаются, освобождается часть производственной и торговой площади;
- у потребителей снижается уровень страховых запасов;
- логистический персонал предприятий – потребителей услуг ЛЦ концентрируется на решении внутрифирменных задач;
- повышается надежность логистического сервиса;
- у потребителей снижаются накладные расходы (за счет передачи части логистических функций ЛЦ) и устраняется потребность в инвестициях в развитие собственной логистической инфраструктуры (в строительство складов и обновление парка транспортных средств).

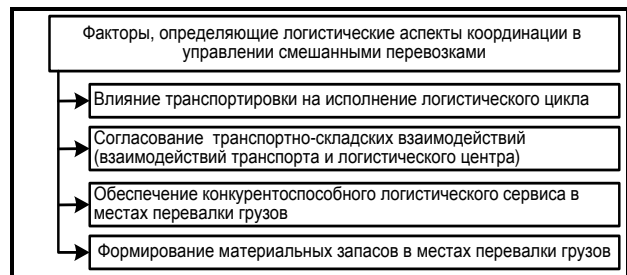


Рис. 2. Условия, определяющие потребность в логистической координации в смешанных перевозках

Таким образом, исследование роли логистики в управлении смешанными перевозками следует проводить в следующих направлениях:

- детализация условий и специфики образования материальных запасов при выполнении операций по перевалке грузов с учетом вариативности транспортно-технологических схем;
- определение взаимозависимости между затратами на хранение грузов в местах перевалки и экономии, достигаемой в результате консолидации отправок;
- уточнение особенностей логистической контрактации в организации смешанных перевозок;
- обоснование ограничений на размещение ТЛЦ в транспортных узлах;
- детальное разграничение функций ТЛЦ и ЛЦ, аргументирование специфики взаимодействий таких центров.

Стороженко Сергей Семенович

Литература

1. Бауэрсокс Д. Дж., Клосс Д. Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок [Текст] / Д. Дж. Бауэрсокс, Д. Дж. Клосс ; пер. с англ. – М. : Олимп-бизнес, 2001. – 640 с.
2. Единая транспортная система [Текст] : учеб. для вузов / В.Г. Галабурда, В.А. Персианов, А.А. Тимошин и др. ; под ред. В.Г. Галабурды. – 2-е изд. с изм. и доп. – М. : Транспорт, 2001. – 303 с.
3. Кириченко А.В. и др. Введение в транспортную логистику [Текст] : учеб. пособие / А.В. Кириченко, А.Л. Кузнецов, О.А. Ражев, В.А. Фетисов. – СПб. : ГУАП, 2011. – 228 с.
4. Куренков П.В., Котляренко А.Ф. Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении [Текст] / П.В. Куренков, А.Ф. Котляренко // Экономика. Логистика. Управление. – Самара : СамГАПС, 2003. – 634 с.
5. Прокофьева Т.А. Логистические центры в транспортной системе России [Текст] : учеб. пособие / Т.А. Прокофьева, В.И. Сергеев. – М. : Экономическая газета, 2012. – 524 с.
6. Резер С.М. Логистика [Текст] : словарь терминов / С.М. Резер, А.Н. Родников. – М. : ВИНТИ РАН, 2007. – 412 с.
7. Ткач В.В. Логистическая контрактация как системообразующий фактор построения цепей поставок [Текст] / В.В. Ткач // Аудит и финансы. – 2013. – №3. – С. 156-160.
8. Ткач В.В. Элементы контрактной стратегии управления цепями поставок [Текст] / В.В. Ткач // Науч.-техн. ведомости Санкт-Петербургского госуд. политехн. ун-та. – 2012. – №5. – С. 147-151.

Ключевые слова

Логистика; логистический центр; смешанные перевозки; транспортно-логистический центр; транспортно-технологическая схема.

РЕЦЕНЗИЯ

Статья кандидата технических наук Стороженко Сергея Семеновича «Роль логистики в управлении смешанными перевозками» подготовлена на кафедре управления цепями поставок и товароведения ФГБОУ ВПО как результат научного исследования логистических особенностей управления смешанными перевозками. Статья Стороженко С.С. написана на актуальную тему, что подтверждается остротой проблемы обоснования логистической компоненты в таком управлении.

Статья обладает научной новизной, которая заключается в системном подходе к построению интегральной картины восприятия логистических проблем в управлении смешанными перевозками. Доказательность научных результатов, содержащихся в статье, определяется комплексной логикой изложения ее положений и научной преемственностью.

Можно сделать вывод, что статья Стороженко Сергея Семеновича «Роль логистики в управлении смешанными перевозками» может быть рекомендована к публикации в журнале «Аудит и финансовый анализ».

Уваров С.А., д.э.н., проф., зав. кафедрой управления цепями поставок и товароведения ФГБОУ «Санкт-Петербургский государственный экономический университет»

[Перейти на Главное МЕНЮ](#)
[Вернуться к СОДЕРЖАНИЮ](#)