

УДК 338.47:656

Қайрғазы Айгерім Жұмабекқызы – магистрант (г. Алматы, Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева)

К ВОПРОСУ ОРГАНИЗАЦИИ ИНТЕГРИРОВАННЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ ТРАНСПОРТНОМУ КОРИДОРУ

Проведенный анализ развития инфраструктуры крупнейших мировых контейнерных терминалов, обеспечивающих транспортировку глобальных контейнерных грузопотоков, показывает, что развитие инфраструктуры контейнерных перевозок в мире в последние несколько лет приводит к постоянному росту перевозок грузов в контейнерах. Любой груз намного проще доставить с помощью контейнеров, которые бывают различных габаритов. При этом контейнеры могут устанавливаться на разные виды транспорта. Автомобильные перевозки характеризуются минимальными сроками доставки товара. Как правило, погрузочные и разгрузочные работы, при автомобильных перевозках, не требуют много времени, сложного оборудования или дополнительных площадей. Доставка товара легко просчитывается, как по километражу, так и по времени. Отправитель запечатывает продукцию в контейнере, и распечатать её может уже только получатель. При мультимодальной транспортировке груз можно запросто с автомобиля перегрузить на любой другой вид транспорта. К примеру, контейнер могут выгрузить из автомобиля и установить в трюм морского транспорта. То есть все погрузочно-разгрузочные манипуляции происходят только с контейнером, что очень удобно для всех участников перевозки. Товар внутри контейнера остаётся неприкосновенным до окончания пути следования, что позволяет избежать хищений и способствует сохранению качества продукции.[1]

Сегодня контейнерные автоперевозки востребованы крупными и мелкими компаниями, а также теми, кто представляет средний бизнес. Перед тем как доставить груз из одной страны в другую, важно определиться с такими характеристиками, как: вес; объём; размер груза. Эти показатели необходимы для того, чтобы просчитать грузоподъёмность автомобиля, в котором будут размещаться контейнеры с продукцией. Также эти показатели являются определяющими для расчёта таможенной пошлины. Пример расчёта таможенных платежей вот тут. Помимо этих показателей немаловажно учитывать такие критерии, как: характер груза; местоположение получателя; скорость доставки. Именно эти критерии являются определяющими при выборе маршрута. Транспортировка осуществляется благодаря прицепу-контейнеровозу. Это специальный прицеп, имеющий низкую раму и крепления, которые специально устанавливаются для перевозки контейнеров. Иногда можно воспользоваться простым бортовым прицепом, рамой или манипулятором для перевозки большегрузного контейнера. При этом автомобильная доставка обойдётся гораздо дешевле, нежели морская, авиационная или железнодорожная. Плюсы такого вида перевозок являются очевидными. Автомобильные контейнерные перевозки можно осуществлять независимо от капризов погоды или графика движения. Мобильность и большой радиус действия предоставляет возможность доставлять товар туда, куда трудно добраться другому виду транспорта: морскому, авиационному, железнодорожному. Неудивительно, что в логистическом бизнесе перевозка контейнеров автотранспортом является наиболее популярной услугой. Перевозка опасных грузов требует особого подхода и осторожности. При организации контейнерной автоперевозки предпринимаются следующие шаги: Разрабатывается оптимальный маршрут перевозки; Подбирается нужный вид контейнера; Упаковывается груз; Пломбируется контейнер; Готовится сопроводительная документация; Местонахождения груза отслеживается на протяжении всего пути следования.

Все более широкое применение интермодальной концепции в логистике обусловлено действием следующих факторов:

1) возможности снижения удельных инвестиций в логистическую инфраструктуру благодаря скоординированному развитию путей сообщения и терминальных объектов различных видов транспорта, а также интеграция объектов транспортной и складской логистики;

2) снижение логистических издержек, которые обеспечивают интермодальные перевозки;

3) возможности гибкого оперативного управления товарными и транспортными потоками, а в определенной степени — и управления запасами, которые возникают в развитых интермодальных транспортных сетях;

4) позитивные экологические эффекты интермодализма, обусловленные, в первую очередь, переключением грузопотоков с автомобильного на другие виды транспорта.

За сравнительно короткий исторический срок интермодализм превратился в один из базовых принципов транспортной политики развитых стран и в универсальный логистический инструмент. Сегмент межконтинентальных перевозок генеральных грузов в настоящее время практически полностью обеспечивается интермодальными транспортными системами, доля которых растет и в сфере деятельности внутреннего транспорта. [2]

Рынок логистических услуг неуклонно развивается. Для того чтобы оптимизировать основные логистические процессы (значительно сократить товарно-материальные запасы, ускорить оборачиваемость оборотного капитала, снизить логистические издержки, обеспечить наиболее полное удовлетворение потребителей качеством товаров и сопутствующего сервиса), компании внедряют методы интегрированного логистического менеджмента. Об особенностях этого вида логистики мы и поговорим в статье.

Интегрированная логистика призвана управлять потоками логистической системы, проходящими через все ее этапы. На практике это согласуется со структурным делением по принципу функциональности (снабжение, производство, хранение, распределение и т. п.). Процесс формирования логистической системы основан на обеспечении и поддержании жизненного цикла продукта от замысла до ликвидации.

Логистическая интеграция позволяет достижениям каждой отдельной функциональной области вносить максимальный вклад в общую «копилку» компетентности компании в логистике. Это ставит перед руководством логистической компании трудную задачу — выйти на более высокий уровень, играть роль так называемых межфункциональных координаторов, рассматривая при этом отдельные функциональные области логистики как ресурсы, которые необходимо интегрировать в единую систему управления. На рисунке 1 приводится сложная комбинация циклов в многоуровневой логистической системе.

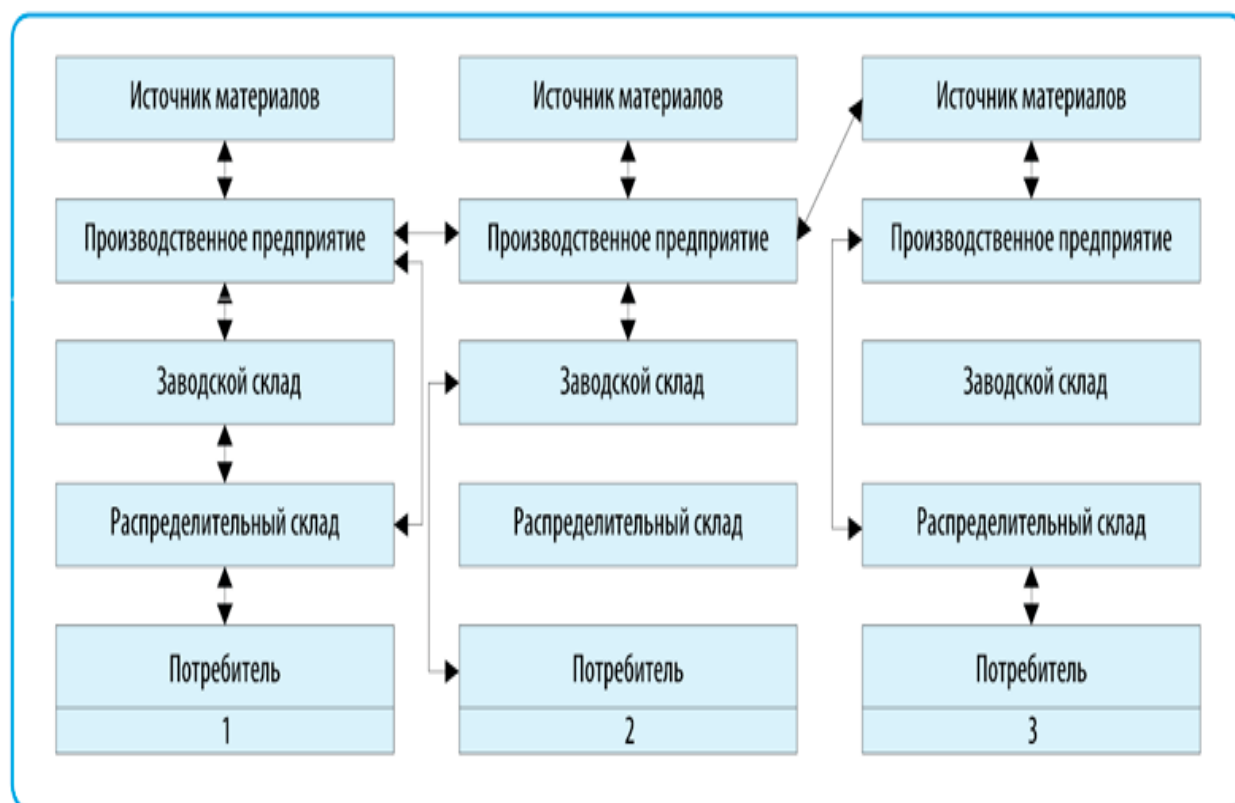


Рисунок 1 – Структура многоуровневой гибкой логистической системы

Роль оперативного доступа к всеобъемлющему комплексу информации в логистике нельзя недооценивать. Информационные технологии способны удовлетворить подавляющую часть информационных потребностей, кроме того, появились возможности при необходимости получать данные в режиме реального времени. Использование ИТ-разработок позволяет снизить издержки логистики благодаря более эффективному управлению информационными потоками, увеличению их скорости и координации.

Все инфраструктурные подразделения в процессе управления представляют собой интегрированные элементы логистической системы компании.

Инфраструктура образует своего рода каркас, на котором строится система логистики и ее работа. Сюда относятся информационные и транспортные объекты, а также отдельные функции, как обработка заказов клиентов, управление запасами или грузопереработка, осуществляются в рамках непосредственно логистической инфраструктуры.

При формировании инфраструктурной сети логистики следует учитывать географическое местоположение объектов. В то же время коммерческое предприятие, действующее в масштабе всей страны, должно располагать соответствующими логистическими мощностями для обслуживания важнейших рынков.

Если же компания участвует в международных логистических операциях, работа по организации и размещению объектов инфраструктуры усложняется. Особую важность приобретает постоянная модификация логистической инфраструктуры с целью приспособления к изменениям спроса и предложения на рынке. Выбор компанией оптимального расположения инфраструктурной сети — это важное звено в системе конкурентных преимуществ, ведь эффективность логистики напрямую зависит от инфраструктуры.

Эффект от логистической интеграции, позволяющей существенно снизить затраты и улучшить качество обслуживания потребителей, трудно переоценить, при этом развивать ее следует на всех уровнях, независимо от отраслевой принадлежности отдельных компаний. Уровень развития отечественных предприятий требует создания условий для объединения промышленных, торговых предприятий и компаний, обслуживающих инфраструктуру рынка, в интегрированные логистические системы. Именно они способны быстро, своевременно и с минимальными затратами осуществлять поставки продукции потребителю.

Поэтому главной тенденцией современности, включая процессы в мировой экономике, становится обретение новых факторов эффективности логистики, слияние ее традиционных сфер применения и образование качественно новой стратегической инновационной системы — интегрированной логистики. Преодоление барьеров и разногласий между отдельными компаниями и даже целыми отраслями в эффективных интегрированных логистических цепочках без заикливания на межфункциональной координации внутри отдельно взятой компании становится сегодня наиболее актуальной темой. Предпосылками для интегрированного логистического подхода являются:

- понимание важности рыночных логистических механизмов как стратегического элемента в реализации и развитии конкурентных возможностей предприятия;
- учет возможных перспектив и тенденций по интеграции участников логистических цепочек между собой, развитию новых организационных форм — логистических сетей;
- технологические возможности в области новейших информационных технологий, открывающих принципиально новые возможности для управления всеми сферами производственно-коммерческой деятельности.

Работа предприятий в составе логистических сетей определяет целый ряд преимуществ, связанных с объединением независимых рисков, то есть с уменьшением числа «колебаний» в системе, а также существенным снижением затрат и повышением качества функционирования всей системы. Основная причина их создания заключается в том, что успех фирмы зависит не только от наличия собственных ресурсов, но и от умения привлекать их и конкурентные возможности других участников.

Интегрированной логистике свойственны черты движения экономических ресурсов, которые обеспечивают функционирование любого делового предприятия.

Интегрированная логистическая система позволяет решать комплексные задачи в разных отраслях отечественной экономики. Важно создать механизм, который бы гибко и эффективно обеспечивал взаимодействие основных элементов логистики (поставки, производство, складирование, транспортировка, сбыт) в рамках решения указанных задач. Особое значение приобретает информационная интегрированная логистическая поддержка, позволяющая на всех этапах жизненного цикла изделий эффективно управлять формированием и выполнением заказов. По существу, речь идет о придании промышленности и транспортным системам страны новых качеств, которые призваны обеспечивать интеграцию работы государственного и частного секторов экономики на основе межотраслевой логистической координации.

Устранение традиционных функциональных структур в предприятиях и замена их логистической функциональной диверсификацией становятся приоритетными тенденциями развития. Динамика изменений при применении горизонтальной, вертикальной и логистической интеграции представлена в таблице 1.

Таблица 1– Динамика изменений логистической интеграции

Применение горизонтальной, вертикальной и логистической интеграции			
Компоненты интеграции	Функционирование в пределах основного потока (горизонтальное)	Лидирующее положение в основном потоке (вертикальное)	Формирование будущего (интегрированная логистика)
Главная побудительная причина	Страхование от возможных потерь, сохранение среднего положения	Удержание лидирующего положения в отрасли	Межотраслевая конкуренция
Ориентация на будущее	Краткосрочная тактика (до 5 лет)	Среднесрочная тактика (5–10 лет)	Долгосрочная (10 лет и более)
Критерий оптимальности	Прибыль при низком уровне риска	Максимальная прибыль	Взаимодействие целей корпорации с социальными задачами

Интегрированная логистическая поддержка представляет собой информационно-организационное сопровождение послепроизводственных стадий жизненного цикла изделия. Ее цель — постоянное совершенствование процессов во всех звеньях логистической цепочки, сокращение затрат и поддержание изделия (например, воздушного судна) в исправном состоянии.

Выводы. Обобщая вышесказанное, отметим, что принципы и методы интегрированной логистики направлены на получение оптимальных решений, в частности за счет минимизации общих логистических издержек компании. Поэтому становится ясно, что сокращение всех видов издержек, связанных с управлением материальным потоком, затрат на транспортировку, складирование, управление заказами, закупками и запасами, упаковку, уменьшение логистических рисков позволяет компании высвободить финансовые средства на дополнительные инвестиции в складское оборудование, информационно-компьютерные системы, рекламу, маркетинговые исследования и т. Д. При этом оптимальные решения, принимаемые менеджментом компании — логистическим интегратором, могут быть приняты не только по критерию минимума общих затрат, но и по таким ключевым показателям, как время исполнения заказа и качество логистического сервиса.

ЛИТЕРАТУРА

1 Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики. Аникин Б.А.; Родкина Т.А.; Волочиенко В.А.; Заичкин Н.И.; Межевов А.Д.; Федоров Л.С.; Вайн В.М.; Воронов В.И.; Водянова В.В.; Гапонова М.А.; Ермаков И.А.; Ефимова В.В.; Кравченко М.В.; Серова С.Ю.; Серышев Р.В.; Филиппов Е.Е.; Пузанова И.А.; Учирова М.Ю.; Рудая И.Л. Учебное пособие / Москва, 2014.

2 Ермаков И., Петухов Д. Постановка проблемы развития национальной логистической системы. Логистика. 2014. № 11 (96). С. 56-59.

3 Абдулабекова Э. М. Развитие логистики в России. Гуманитарные науки: новые технологии образования. Материалы 10-й Региональной научно-практической конференции 19-20 мая 2005 г. Махачкала: ИПЦ ДГУ, 2005.