

УДК 330

КАРДАШОВА МАЯХАЛУН АБУ-ГАНИПОВНА

к.э.н. доцент кафедры «Экономика и управление в АПК» ФГБОУ ВО
«Дагестанский государственный аграрный университет им. М.М. Джамбулатова»,
e-mail: mayakhalun.kardashova@mail.ru

ДАЛГАТОВА ИЗАХАТ ДАЛГАТОВНА

аспирант кафедры «Экономика и управление в АПК»
ФГБОУ ВО «Дагестанский государственный аграрный университет им. М.М. Джамбулатова»,
e-mail: dalgatova2012@mail.ru

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ

Предмет. Доля транспортных расходов в структуре ВВП — около 20 % — одна из самых высоких в мире. Без решения транспортных проблем потенциал роста экономики ограничен — до 3 % в год в ближайшие 5–7 лет, что актуализирует тему настоящего исследования. Предметом исследования выступают особенности развития транспортной логистики в России. **Цели.** Целью настоящей работы является исследование основных причин низкого уровня развития транспортной логистики региона, анализ состояния развития транспортной логистики в России и выявление основных перспектив его развития. **Методология.** С помощью экономических методов проанализировано состояние транспортной логистики региона. Обозначены основные проблемы низкого уровня развития транспортной логистики региона. **Результаты.** Выявлено, что сегодня автоматизация информационных потоков, сопровождающих грузовые потоки, — это один из наиболее существенных технических компонентов транспортной логистики. Создание транспортного холдинга обусловлено большим потоком грузов пассажиров в районах сосредоточения торговых комплексов и самим местоположением города на территории региона. Но вместе с тем есть определенные положительные сдвиги, так как в настоящее время Россия в рейтинге логистических систем стран мира занимает 95-е место, находясь между такими государствами, как Гвинея-Биссау и Того. Присвоение ранга осуществляется на основании интегрированной оценки по следующим показателям: система прозрачности и контроля в таможенных процедурах — 79-е место; конкурентное ценообразование, качество логистики и компетенций — 92-е место; своевременность доставки — 94-е место; транспортная инфраструктура — 97-е место. **Выводы.** Сделан вывод о том, что в настоящее время российский рынок транспортно-логистических услуг находится в состоянии активного формирования и развития. Темпы роста высоки и стабильны по сравнению с мировым рынком, однако ниже, чем в странах-лидерах — США и Китае. По сравнению с мировым рынком существует отставание, связанное с существованием значительных препятствий развитию. Такими препятствиями являются: высокий уровень логистических издержек, непрозрачность рынка, усиливающая конкуренция со стороны иностранных компаний, высокий уровень затрат на начало деятельности или переход в другой сегмент деятельности. Характерной особенностью российской контрактной логистики является недостаточное предложение услуг, в связи с чем непрофильные организации вынуждены самостоятельно выстраивать логистические структуры. Таким образом, рынок транспортно-логистических услуг, являясь инструментом организации международного разделения труда, в настоящее время не развит на достаточном уровне, однако присутствуют все предпосылки для его становления.

Ключевые слова: логистика, логистические системы, транспортная логистика.

KARDASHOVA MAYAKHALOON ABU-GANIPOVNA
Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of "Economics and Management
of the AIC" of FSBEI of HE "Dagestan State Agrarian University named after M.M. Jambulatov",
e-mail: mayakhalun.kardashova@mail.ru

DALGATOVA IZAKHAT DALGATOVNA
Doctoral Student of the Department of "Economics and Management of the AIC" of FSBEI of HE
"Dagestan State Agrarian University named after M.M. Jambulatov",
e-mail: dalgatova2012@mail.ru

PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT LOGISTICS

Subject. The percentage of transportational expenses in the structure of the GDP is approximately 20% which is one of the highest in the world. Without solving transportational problems the potential of growth of the economy is limited - up to 3% per year in the next 5-7 years which makes the topic of the present study relevant. The subject of the study are the typical features of development of the transportational logistics in Russia. *Goals.* The goal of the present paper is a study of the main reasons for the low level of development of transportational logistics of the region, an analysis of the state of development of transportational logistics in Russia, and finding the main prospects of its development. *Methodology.* Using economic methods we have analyzed the state of the transportational logistics of the region. The main problems of low level of development of the transportational logistics of the region have been identified. *Results.* It has been identified that today automatization of informational streams accompanying cargo streams is one of the most significant technical components of transportational logistics, and creating the transport holding is due to a large stream of passenger load in the areas of concentration of trading centers and the location of the city itself on the territory of the region. But, at the same time, there are certain positive improvements because at the present moment Russia is taking the 95th place in the rating of logistic systems of world countries staying between such countries as Guinea-Bissau and Togo. The rank is given based on an integrated evaluation according to the following indicators: the system of transparency and control in customs procedures is on the 79th place; competitive price formation, the quality of logistics and competencies is the 92nd place; the timeliness of delivery is the 94th place; transport infrastructure is the 97th place. *Conclusions.* A conclusion has been made that at the present moment Russian market of transport-logistics services is in the state of active formation and development. The speed of growth is high and stable compared with the world market, however, it is lower than in the countries-leaders - the USA and China. Compared with the world market there is a lag related to the existence of significant obstacles of development. These obstacles are the following: the high level of logistic expenses, the non-transparency of the market, the strengthening competition from foreign companies, a high level of expenditures at the beginning of the operations or at the moment of transitioning into a different segment of activity. The characteristic feature of Russian contract logistics is an insufficient supply of services due to which incidental in this field organizations are forced to independently build logistics structures. Therefore, the market of transportational-logistics services is a tool of organization of international division of labor, and is at the present moment not developed at a necessary level, however, there are all the prerequisites available for its establishment.
Keywords: logistics, logistic systems, transportational logistics.

В настоящее время Россия в рейтинге логистических систем стран мира занимает 95-е место, находясь между такими государствами, как Гвинея-Биссау и Того. Присвоение ранга осуществляется на основании интегрированной оценки по следующим показателям: система прозрачности и контроля в таможенных процедурах — 79-е место; конкурентное ценообразование, качество логистики и компетенций — 92-е место; своевременность доставки — 94-е место; транспортная инфраструктура — 97-е место (показатель LPI [1]).

Доля транспортных расходов в структуре ВВП — около 20 % — одна из самых высоких в мире. Без решения транспортных проблем потенциал роста экономики ограничен — до 3 % год в ближайшие 5–7 лет.

По состоянию на 2015 год средний уровень загрузки грузового автомобильного транспорта составил 24 %. На основании более чем 18 000 произведенных замеров зафиксирована следующая структура загрузки грузового автомобильного транспорта: 56 % ТС полностью пустые, 44 % — с грузом. Более 80 % подвижного состава (грузовой автомобильный транспорт), сле-

дующего по направлению из Сибирского и Дальневосточного федеральных округов, не имеют загрузки. Данная ситуация обусловлена как существующей системой производства и распределения продукции, так и технологическими проблемами. К последним относятся: отсутствие качественной логистической инфраструктуры, позволяющей осуществлять переформирование грузовых потоков в регионах, а также низкий технологический уровень используемого подвижного состава (например, крайне редкое применение кузовов транспортных средств с конструкцией *double decker* [3]). Низкая пропускная способность, качество дорожного покрытия и инфраструктуры на федеральных трассах, связывающих дальневосточный регион с центральной частью России, не позволяют российским логистическим и транспортным предприятиям выйти на международный рынок транзитной доставки грузов из Юго-Восточной Азии в Европу.

Плотность автомобильных дорог с твердым покрытием в России составляет 47 м на кв. км. В то время как в КНР — 320, в Индии — 525, ФРГ — 1848.

Приведенные показатели транспортной работы при доставке товаров народного потребления в 1,7 раза превышают показатели в ЕС. Это обусловлено неэффективной системой распределения грузопотоков при доставке продукции из Юго-Восточной Азии в регионы Российской Федерации [4].

Так, например, груз, доставляемый железнодорожным транспортом из КНР в Москву, попадает через 1–2 месяца в Забайкалье, в том числе с использованием грузового автомобильного транспорта.

Таким образом, при одинаковом объеме доставляемой продукции транспортная работа увеличивается в 1,5–1,7 раза за счет увеличения расстояния доставки.

Транспортная логистика — это система по организации доставки, а именно по перемещению каких-либо материальных предметов, веществ и пр. из одной точки в другую по оптимальному маршруту.

Оптимальным считается маршрут, по которому возможно доставить логистический объект в кратчайшие сроки (или предусмотренные сроки) с минимальными затратами, а также с минимальным вредом для объекта доставки.

Помимо применения прогрессивной технической базы, при создании принципиально новой технологии необходимо осуществить комплекс следующих организационно-технологических мероприятий:

1. Разработать унифицированную для всех видов транспорта систему кодирования грузов, грузоотправителей и грузополучателей, вагонов и других транспортных средств.

2. Построить банки данных из нормативно-справочной и оперативной информации в ВС станции, ИВЦ и ГВЦ, которые будут содержать всю информацию, необходимую для решения задач автоматизации грузовых и коммерческих операций.

Главный принцип бездокументной технологии грузовой и коммерческой работы при осуществлении перевозочного процесса состоит в том, что с момента поступления грузов на железную дорогу до момента выдачи вся необходимая информация находится в памяти ЭВМ.

Процесс перемещения грузов по железной дороге моделируется движением данных по массивам памяти на станциях отправления, назначения, сортировочных станциях в ИВЦ и ГВЦ МПС, т. е. строится глобальная динамическая модель движения материального потока.

Динамическая информационная модель в начале строится на станции отправления с передачей данных в ИВЦ дороги отправления. При передаче груза на станцию назначения формируется информационная модель его переработки в РЦ станции по элементам технологического процесса. Помимо этого, в ГВЦ строится динамическая информационная модель по элементам транспортной сети для дорог, сортировочных и грузовых станций. Исходя из этого идея бездокументной технологии состоит в обеспечении синхронизации процессов перемещения грузов по транспортной сети и данных о грузе в динамической информационной модели, что отвечает идеям логистики [1].

Гипотетическая бездокументная технология обслуживания материальных потоков и сопровождающих информационных потоков проводится следующим образом.

Заявка на перевозку груза в виде запроса передается отправителем по каналам связи ВЦ станции. При получении визы на перевозку в памяти ЭВМ записывается информация о грузе.

Движение информации по мере обслуживания материального потока на грузовой станции может осуществляться по принципу «сдвигающего регистра».

Груз доставляется на транспортно-складской комплекс. После его приема и размещения в зоне хранения информация о грузе вновь передается оператором в ВЦ станции, сравнивается с записями и при их совпадении поступает в следующий массив памяти — «Ожидание погрузки». С этого момента начинается электронный материальный учет принятого груза. Сигнал об изменении состояния груза передается в ЭВМ в виде кода. Дополнительная информация при приеме груза автоматически считывается с маркировки, нанесенной на груз в виде штрихкода.

Все погрузочно-разгрузочные и складские операции выполняются на транспортно-складском комплексе (ТСК) автоматически. Линейно-штриховой код позволяет осуществить автоматическое адресование грузов по секциям и ячейкам зоны хранения.

В момент начала погрузки в ЭВМ поступает сигнал, и информация о грузе передается из массива памяти «Ожидание погрузки» в массив «Погрузка». По сигналу завершения погрузки данные передаются из массива «Погрузка» в массив «Ожидание уборки». Автоматическое устройство считывает шифр-номер вагона, и информация через видеотерминал одновременно с сигналом об окончании погрузки передается в ЭВМ. Она дополняет информацию, ранее записанную в памяти. Если в вагон погружены мелкие отправки, то информация содержит перечень всех грузов, находящихся в вагоне, и является бездокументным аналогом вагонного места [3].

По сигналу об окончании уборки вагонов, поступившему от машиниста маневрового локомотива, информация о вагоне и грузе передается из массива «Ожидание уборки» в массив «Ожидание формирования». Здесь сигнал представляет номер вагона.

В итоге всей описанной процедуры завершается материальный учет грузов на ТСК. При выполнении операции по прямому варианту адресование грузов производится непосредственно из вагонов в автомобили по кратчайшему пути в соответствии с программой, которая обрабатывается ЭВМ. После завершения формирования поезда от бригады маневрового локомотива поступает в ЭВМ сигнал, по которому передается информация о грузе в следующий массив памяти «Ожидание отправления». После отправления состава, в котором находится вагон с принятым грузом, завершается бездокументный учет принятой отправки в ВЦ станции. Информация о нем стирается в оперативной памяти ЭВМ, но ее содержание переносится на долговременные носители информации, которые хранятся в архиве станции.

Если груз принимается на станции, где отсутствует ВЦ, то вся информация о последовательных стадиях обработки груза передается через интеллектуальный терминал в ВЦ коллективного пользования опорой грузовой станции. Моменты приема и отправления груза на станции погрузки и основные данные об отправке также передаются в ИВЦ дороги отправления и ГВЦ. Процесс ранжирования факторов при выборе вида транспорта представлен в таблице 1.

Таблица 1

Ранжирование факторов при выборе вида транспорта

№	Критерий (показатель)	Вид транспорта			
		Железнодорожный	Водный	Автомобильный	Воздушный
1	Затраты, связанные с транспортировкой	2-3	1-2	4	5
2	Время доставки	3	4	2	1
3	Надежность	2	4	1	3
4	Мощность	1	4	2	3
5	Доступность	2	4	1	3
6	Безопасность	3	4	1	2

Источник: Госстат РФ.

Направленность стратегии транспортной логистики — это процесс перемещения материального потока с минимальными затратами. В соответствии с основными правилами логистики такими направлениями могут быть:

1. предложение клиенту нужного товара;
2. обеспечение высокого качества товара и услуги;
3. получение заказчиком требуемого количества товара или услуги;
4. минимизация времени (быстрая поставка товара или доставка его ко времени, установленному заказчиком);
5. оптимизация маршрута доставки товара в указанное заказчиком место;
6. выбор наиболее выгодного места предоставления услуги или «выдачи» клиенту товара;
7. минимизация затрат.

Среди большого количества стратегий транспортной логистики, применяемых компаниями, можно выделить несколько видов базовых, наиболее широко используемых в бизнесе, позволяющих снизить:

8. операционные логистические издержки в конкретных логистических функциях;
9. логистические решения в отдельных функциональных областях и (или) логистических функциях по критерию минимума логистических издержек;
10. уровень запасов в логистической системе и т. д.

Основные составляющие стратегии улучшения качества логистического сервиса при транспортировке грузов:

11. сертификация фирменной системы управления качеством в соответствии с национальными и международными стандартами и процедурами, в частности со стандартом ISO 9000;
12. формирование системы управления качеством логистического сервиса;
13. разработка и использование логистических технологий поддержки функционального жизненного цикла продукта;
14. улучшение качества выполнения логистических операций (транспортировка, складирование, упаковка и т. д.);
15. создание системы логистической поддержки предпродажного и послепродажного сервиса и т. д.

Стратегия минимизации инвестиций в логистическую инфраструктуру реализуется путем:

16. оптимизации дислокации объектов инфраструктуры логистической системы;
17. оптимизации конфигурации логистических каналов или цепей;
18. реализации технологий логистического аутсорсинга;
19. расширения форм прямой доставки товаров клиентам, минуя промежуточное складирование и хранение;
20. использования складов общего пользования.

Пути решения основных проблем развития транспортной логистики:

1. Рассмотрение всех стратегий транспортной логистики позволяет подробнее рассмотреть процесс товародвижения и сделать конкретные выводы о ее достоинствах или недостатках, что, соответственно, приводит к определению расходов на доставку товаров и факторов, от которых они зависят.

2. Если расходы на доставку зависят от цены поставки, то необходимо принять решение о цене в пользу уменьшения расходов.

3. Все вышеизложенные проблемы приводят к тому, что при высокой стоимости горюче-смазочных материалов и величине фонда оплаты труда в 2–3 меньшей, чем в странах Центральной и Западной Европы, тарифы на перевозку грузов в России соответствуют тарифам в ЕС, что в свою очередь обуславливает завышенную стоимость любой продукции, производимой или реализуемой на территории нашей страны.

4. Автоматизация информационных потоков, сопровождающих грузовые, — это один из наиболее существенных технических компонентов логистики.

5. Современные тенденции управления информационными потоками состоят в замене бумажных перевозочных документов электроники.

6. При бездокументной технологии традиционные методы выполнения грузовых и коммерческих операций на станциях отправления, прибытия и в пути следования стали анахрониз-

мом — они являются барьером на пути создания принципиально новых технологий перевозочного процесса.

7. Предпринимаются попытки упрощения перевозочных документов грузовых тарифов, системы взаимных расчетов за перевозки между отправителями, получателями и транспортными организациями. Но, по сути дела, устаревшую технологию коммерческой работы накладывают на современные технические средства автоматизации;

8. Создание транспортного холдинга обусловлено большим потоком грузов пассажиров в районах сосредоточения торговых комплексов и самим местоположением города на территории региона;

9. Доставка грузов до рынка и с рынка в различные регионы, включая Россию, не оптимизирована для заказчика. Следовательно, услуги, позволяющие без лишних проблем доставить груз в любую точку по маршруту любой сложности с максимальной эффективностью, будут иметь спрос;

10. Стратегия развития транспортно-логистического комплекса должна идти по пути создания крупных транспортно-логистических холдингов. Это обусловлено необходимостью удовлетворения потребностей клиентов в транспортно-логистическом обслуживании на новом качественном уровне. Такие холдинги имеют возможность внедрять инновации, требующие значительных капитальных вложений и дающие возможность применять современные технологические процессы;

11. Транспортно-логистический холдинг должен быть клиентоориентированным, что требует применение маркетинговых стратегий консалтинговых услуг для клиентов, требующих дальнейшей разработки. Его организация должна соответствовать современным требованиям управления транспортными системами.

Подводя итоги, хотелось бы отметить, что в настоящее время российский рынок транспортно-логистических услуг находится в состоянии активного формирования и развития. Темпы роста высоки и стабильны по сравнению с мировым рынком, однако ниже, чем в странах-лидерах — США и Китае. По сравнению с мировым рынком существует отставание, связанное с существованием значительных препятствий развития. Такими препятствиями являются: высокий уровень логистических издержек, непрозрачность рынка, усиливающаяся конкуренция со стороны иностранных компаний, высокий уровень затрат на начало деятельности или переход в другой сегмент деятельности. Характерной особенностью российской контрактной логистики является недостаточное предложение услуг, в связи с чем непрофильные организации вынуждены самостоятельно выстраивать логистические структуры.

Таким образом, рынок транспортно-логистических услуг, являясь инструментом организации международного разделения труда, в настоящее время не развит на достаточном уровне, однако присутствуют все предпосылки для его становления.

Литература

1. Хасбулатов Р. И. *Мировая экономика: В 2 т. Т.1* / Хасбулатов Р. И. — М.: ЗАО «Издательство Экономика», 2015. — С. 106.
2. *Объем и структура российского рынка транспортно-логистических услуг* / РБК. — 2014. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.rbc.ru/reviews/transport2013/chapter_1.shtml, свободный. — Загл. с экрана (дата обращения: 23.12.2014).
3. *Транспорт и логистика. Грузы в рост* / РБК daily. — 2014. — 29 марта [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.rbcdaily.ru/industry/562949983394100>, свободный. — Загл. с экрана (дата обращения: 23.12.2014).
4. Мальцева-Гринфельд Я. *Вицерь и ввысь* / Маркетинг-журнал 4p.ru. — 2014. — 8 октября [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.4p.ru/main/research/131751/>, свободный. — Загл. с экрана (дата обращения — 23.12.2014).
5. Беспалов Р. С. *Транспортная логистика. Новейшие технологии построения эффективной системы доставки* / Беспалов Р. С. — М.: «Вершина», 2014. — С. 317.

References:

1. Khasbulatov R. I. *World economy: Vol.1* / Khasbulatov R. I. M.: JSC «Publishing house Economy». 2015. S. 106.
2. *Volume and structure of the Russian market of transport and logistics services* / RBC. 2014 [An electronic resource]. Access mode: http://www.rbc.ru/reviews/transport2013/chapter_1.shtml, free. Heading from the screen (date treatment: 12.23.2014).
3. *Transport and logistics. Loads in the growth* / RBC daily. 2014, March 29 [An electronic resource]. Access

mode: <http://www.rbcdaily.ru/industry/562949983394100>, free. Heading from the screen (date treatment: 12.23.2014).

4. Malisev-Greenfield Ya. Breadth and up / Marketing magazine 4p.ru. 2014, 8 October [An electronic resource]. Access mode: <http://www.4p.ru/main/research/131751/>, free. Heading from the screen (date treatment: 23.12.2014).

5. Bespalov R. S. Transport logistics. Latest technology of building an effective delivery system / Bespalov R. S. M.: «Тор». 2014. S. 317.