

ВВЕДЕНИЕ

Ключевым понятием для транспорта XXI в. должна стать интеграция: крупные грузовладельцы будут участвовать в развитии транспортной инфраструктуры и подвижного состава. Такие примеры уже есть сегодня: нефтекомпании заказывают танкеры, угольщики строят портовые терминалы. Подобная интеграция позволит, в частности, экспортировать грузы на выгодных для России условиях.

Кроме того, будут создаваться компании-операторы с участием различных видов транспорта. Это позволит перейти к чисто рыночным методам формирования сквозных тарифов при организации смешанных перевозок.

В ближайшей перспективе мы станем свидетелями создания крупных горизонтально-интегрированных структур внутри одного вида транспорта, появления крупных альянсов в судоходстве и авиации и как результат – снижение транспортных издержек, повышение инвестиционного потенциала.

Почему философское понятие «логистика», зародившееся еще в древней Греции как «искусство рассуждения, вычисления», вдруг оказалось востребованным в рыночных отношениях?

Все дело в том, что 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.

Отсюда и решение основных для рынка вопросов: сколько, чего, какого качества надо производить, где и когда надо произвести продукцию, чтобы удовлетворить потребителя и получить максимально возможную прибыль?

Казалось бы, прежде, в «социалистическую» эпоху, мы тоже широко занимались оптимизацией на всех участках производства,

транспорта, снабжения, сбыта, торговли и т.д. Однако государственный монополизм порождал колоссальные противоречия между участниками всей системы движения товарных потоков. Итог зачастую был один: колоссальные потери во всей цепи движения товара, неоправданное увеличение издержек, а значит, и конечной цены товара.

Иное дело – жесткая конкуренция, которая ведет к максимальной отдаче каждого участника цепи «производство – посредник – потребитель», основанной на твердой уверенности, что его вклад в общее дело будет сторицей оплачен.

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 замедленное продвижение товаров от производителей к потребителям, высокий уровень неудовлетворенного спроса, низкое качество обслуживания потребителей. Финансировалась сфера обращения всегда по остаточному принципу.

Да и в развитии инфраструктуры экономики Россия значительно отстает от среднемирового уровня. Отсутствует продуманная стратегия развития систем распространения товаров, недостает организованных товарных рынков на крупно- и среднегоптовых уровнях. Невысок уровень электронных систем связи и телекоммуникаций. Плохо развита транспортная инфраструктура (прежде всего автодороги), не хватает грузовых автомобильных, мультимодальных и таможенных терминалов. Сплошь и рядом отсутствуют транспортные средства, отвечающие мировым стандартам.

Впрочем, с начала 1990-х годов в России появились некоторые предпосылки для развития логистических идей. Отдельные теоретические положения логистики даже изучались в экономических вузах. Созданы элементы рыночных посреднических структур оптовой торговли типа Федеральной контрактной корпорации АО «Росконтракт».

Вместе с тем международный опыт показывает, что логистические системы нуждаются в государственной поддержке. Она необходима уже хотя бы потому, что, удовлетворяя собственные интересы, логистические посредники должны обеспечить и нужды своих клиентов, гарантируя надежность и выгодность своих услуг. И государство должно балансировать интересы посредников и обслуживаемых предприятий.

В чем же должно проявляться участие государства?

Как показывает опыт, большую пользу приносит объединение посреднических предприятий: примерно втрое снижаются их издержки, в 1,4-1,8 раза увеличивается рентабельность, в 1,6-4 раза возрастает относительная производительность труда. Так что мест-

ные органы власти могли бы рассмотреть (разумеется, при согласовании с самими посредниками) формы и методы возможного объединения и укрупнения некоторых из них. Один из способов такого укрупнения – создание в регионах и на межрегиональном уровне гибких посреднических и транспортных ассоциаций.

Другой способ государственного участия состоит в том, чтобы экономически поддерживать те предприятия, которые направляют свои доходы на собственное развитие, осваивают новые виды обслуживания, обеспечивают товарами и услугами социальную сферу, поставляют продукцию для государственных нужд и т.д. Для них можно снижать налоги с доходов, предоставлять кредиты, частично компенсировать стоимость транспортных тарифов и т.д.

Нужно регулировать взаимодействие транспортных терминалов и оптовых посредников, оказывающих логистические услуги. В сфере естественных монополий речь должна идти прежде всего о регулировании цен (тарифов). Ряд ведомств, например Минэкономики России, могут готовить предписания субъектам естественных монополий, в том числе заключение договоров с потребителями, подлежащими обязательному обслуживанию.

К методам прямого экономического регулирования нужно отнести и механизм обеспечения поставок продукции для государственных нужд. В отдельных странах государственные закупки являются важнейшей составляющей рыночной системы. К примеру, в США государственный спрос составляет до 20% ВВП!

В нашей стране «ахиллесова пята» – недостаток бюджетных средств, выделяемых под государственные закупки. Решить эту проблему можно, прежде всего, устраивая торги (конкурсы, тендеры), когда предложения поступают от нескольких участников и условия сделки выбираются наиболее выгодные.

Во всем мире логистика (как область знания и инструмент практики) сегодня находится на подъеме. Постепенно приходит она и в Россию: многие наши специалисты, пройдя экспресс-обучение на семинарах и курсах, уже овладели азами этой науки и реализует логистический подход в бизнесе. Повсеместно в нашей стране проводятся специализированные выставки, конференции, вызывающие большой интерес у практиков.

В производственных функциях логистики выделяют три направления: торговля (все, что связано с закупками сырья и других компонентов производства, продажей готовой продукции и послепродажным обслуживанием), производство и транспорт (погрузка, перевозка, выгрузка и хранение грузов). Аналогично выделяют три вида логистики: торговую, производственную и транспортную.

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.

Транспортная логистика (ТЛ) базируется на концепции интеграции транспорта, снабжения, производства и сбыта. В процессе развития логистики традиционные задачи по отдельной оптимизации величины поставок и схем маршрутов, размещения и размера 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.

На стратегическом уровне управления логистикой этот поиск касается проблем фундаментального характера, таких, как выбор фирмы-поставщика и перевозчика; на организационном уровне – проблем производства и сбыта, включая возможности отправок и частоту отгрузок; на оперативном уровне – проблем конкретизации и детализации организационных мероприятий: выбора маршрута и вида транспорта в зависимости от партионности грузопотока и др. На каждом из указанных уровней лица, принимающие решения, исходят из рационализации соотношения между затратами на производство и затратами на транспортировку, между запасами компонентов производства готовой продукции и качеством обслуживания. Таким образом, налицо многокритериальная задача оптимизации, которая обычно решается путем поиска компромисса, минимизирующего суммарные затраты.

Все принимаемые решения должны соответствовать корпоративной стратегии, главное в которой – достижение с минимальными затратами максимальной адаптации к изменяющимся условиям рынка, повышение на нем своей роли, достижение конкурентных преимуществ.

Цель транспортной логистики – 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, JIT и т.п.).

В реализации цели логистики существенное место занимают прогрессивные методы производства, основой которых является партнерство предприятия со своими поставщиками и покупателями. Немалое значение имеет организационно-производственная структура предприятий, занятых в логистическом процессе. Наличие боль-

шого числа малых: структурных единиц, готовых предоставить полный комплекс всевозможных услуг, создает эффективную и гибкую систему логистики более соответствующую свободному рынку, чем многоуровневая система государственного регулирования снабжения и производства, опирающаяся на предприятия-гиганты.

Однако 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 производства, снабжения и транспорта в единую производственно-хозяйственную систему, действующую эффективно в условиях рыночной экономики.

Предлагаемый учебник принципиально отличен от предыдущего (2002-2005 гг.) издания, построен на новой концепции грузодвижения в цепях поставок товарной продукции и рассматривает функционирование транспорта как логистическую услугу. Он построен на материалах научных и практических исследований последних лет, проводимых в Московском государственном техническом университете и Академии народного хозяйства при Правительстве РФ.