УДК 656.078.12

Панова Ирина Вячеславовна – асистент кафедры экономики и менеджмента Энгельского технологического института (филиала) ФГБОУ ВПО «Саратовский государственный технический университет имени Ю. Гагарина» (г. Саратов). E-mail : panovairina75@mail.ru

I.V. Panova

Formation of the system of logistic management of the transport cargo traffic between the railway and water transport

The creation of prerequisites for the transport and logistics system are justified in this paper in order to improve the efficiency of the transport complex, which is possible only through the close cooperation and coordination of various modes of transport, the basic functions of the system of logistics centres at the regional level and the principles of organization of their activities are defined. It is concluded that the formation of the logistics system on the basis of logistics centres will increase the competitiveness of the transport system and improve the profitability of the transport complex.

Keywords: logistic system, goods and material **traffic**, transport nodal point, cargo-logistic centers

Формирование системы логистического управления транспортными грузопотоками во взаимодействии железнодорожного и водного транспорта

В статье обоснованы предпосылки к созданию транспортно-логистической системы в целях повышения эффективности работы транспортного комплекса, которая возможна только при тесном взаимодействии и координации различных видов транспорта; определены основные функции деятельности системы логистических центров на региональном уровне и принципы организации их деятельности. Сделан вывод, что формирование логистической системы на основе логистических центров приведет к повышению конкурентоспособности транспортной системы и доходности транспортного комплекса.

Ключевые слова: логистическая система, товарно-материальный поток, транспортный узел, транспортно-логистические центры.

Ускорение роста экономики России, обеспечение внешнеэкономических и транзитных связей, процессы глобализации на мировом рынке ставят перед транспортом задачу опережающего развития мощностей для перевозки грузов, в частности требуют ускорения их

переработки в транспортных узлах, образованных на стыках железнодорожного и водного транспорта. В соответствии с прогнозируемыми параметрами развития экономики страны, представленными Министерством экономического развития и торговли Российской Федерации, объемы перевозок на железнодорожном транспорте увеличатся к 2015 г. на 35% (по сравнению с 2006 г.). А объемы перевозок через российские порты будут расти более высокими темпами и увеличатся к 2015 г. в 2,3 раза. При этом, более 45% перевалки грузов обеспечиваются с участием железнодорожного транспорта. Но, с другой стороны, мощности портовой инфраструктуры позволяют обеспечивать не более 75% переработки от общего объема перевозок.

В этих целях необходимы дальнейшее усиление транспортной инфраструктуры, обеспечивающей перевозочный процесс, и развитие новых форм взаимодействия железнодорожного и водного транспорта как в региональном, так и в общегосударственном аспектах. Решение этой важнейшей стратегической задачи становится все более актуальным и является на сегодняшний день одним из главных направлений совершенствования деятельности транспортной сети.

Необходимо отметить, что Правительством РФ в Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. предусмотрено строительство терминально-логистических центров в наиболее крупных транспортных узлах страны, т. к., учитывая более низкий уровень оснащенности транспортно-логистической инфраструктуры в России, а также уровень качества и комплексности транспортных услуг (по сравнению с ведущими европейскими странами), задача эффективного развития логистического рынка является определяющей для всей транспортной системы России.

В связи с этим, основной целью деятельности в этой области является: создание на сети российских железных дорог эффективной логистической системы, элементы которой будут интегрироваться в российскую и международную транспортные системы; обеспечение выхода отечественных предприятий на новые высокотехнологичные и высокорентабельные рынки логистических услуг.

На первом этапе реализации долгосрочной программы, исходя из задач, поставленных в Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. планируется создание опорной сети из 35 – 40 терминально-логистических центров, что позволит предложить клиентам новый уровень качества логистических терминально-складских услуг. В первую очередь, предполагается создание терминально-логистических центров в г. Москве (Кунцево, Курская), в Московской области (Белый Раст), Ленинградской области (Шушары), в гг. Екатеринбурге, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Иркутске и др. [1].

Создание сети терминально-логистических центров в крупных транспортных узлах позволит сформировать единое технологическое и информационное пространство для комплексного удовлетворения требований клиентов. Каждый терминально-логистический центр представляет собой крупный технологический комплекс по переработке, складированию, таможенной очистке грузов и контейнеров, который оказывает полный спектр дополнительных услуг. Необходимым условием функционирования терминально-логистических центров является возможность участия в процессе формирования единого технологического и информационного пространства всех видов транспорта (морских и автомобильных перевозчиков, портов) и крупных грузовладельцев [1].

Исходя из этого можно предположить, что развитие транспортно-логистической деятельности станет одним из приоритетных направлений транспортной политики Российской Федерации. Но эффективное решение задачи развития взаимодействия транспортной системы в современных условиях, аккумулируя опыт международных транспортно-логистических систем, требует применения более инновационной формы взаимодействия, которая представляла бы собой не просто технологию работы смежных видов транспорта, а своеобразный критерий, характеризующий качество функционирования транспортной системы России.

Для этого необходимо спроектировать такую систему логистического управления транспортными грузопотоками во взаимодействии железнодорожного транспорта со смежными видами транспорта, морскими и речными портами, крупными промышленными комплексами, транспортными системами других стран и другими участниками транспортного процесса на основе эффективного использования информационно-управляющих и аналитических технологий, результатом функционирования которой стало бы решение основных проблем, связанных с беспрепятственным прохождением грузов через стыковые пункты транспортных узлов России.

Поэтому необходимо построение такой системы логистического управления транспортными грузопотоками (во взаимодействии железнодорожного транспорта со смежными видами транспорта, морскими и речными портами, крупными промышленными комплексами, транспортными системами других стран и другими участниками транспортного процесса на основе эффективного использования информационно-управляющих и аналитических технологий), которая должна позволить решить основные проблемы, связанные с беспрепятственным прохождением грузов через стыковые пункты транспортных узлов России путем создания логистической системы управления грузопотоками на базе логистических центров, организующей взаимодействие всех ее участников, направленное на единую цель – организацию качественной перевозки грузов (быстро, сохранно, дешево) с наименьшими затратами и оптимальной прибылью для всех участников транспортного процесса [2].

Предпосылками к созданию логистических центров является сочетание ряда взаимно влияющих факторов, которые не позволяют в полной мере удовлетворять потребности грузоотправителей со стороны транспортных перевозчиков, а в особенности при железнодорожно-водных перевозках [3].

Основной причиной, вызванной необходимостью применения инновационной формы взаимосвязи железнодорожного и водного транспорта в виде логистических центров, является несоответствие перевозочной способности железнодорожного транспорта и перегрузочных возможностей портов, что обусловлено спецификой отраслей, производящих товары, с одной стороны, а с другой – это неразвитость портовой инфраструктуры, перегрузочных мощностей портов. Это требует наличия структуры, координирующей не только своевременный подход грузов, но и обеспечивающей прибытие грузов судовой партией к определенному периоду времени. Так же не обеспечивают достаточную точность и гибкость для эффективной организации грузопотоков существующая система планирования смешанных перевозок, отсутствие управленческих взаимосвязей.

Другой взаимозависимой причиной организации логистического центра является несовершенство информационного взаимодействия между железной дорогой и морскими портами, так как информационно-автоматизированные системы ОАО РЖД при передаче к припортовым станциям требуют адаптации к условиям их работы, ведь автоматизированные системы управления, в первую очередь, приспособлены к решению задач непосредственно железной дороги. Поэтому для эффективного управления взаимодействием железнодорожно-водного транспорта необходимо иметь дело с логистическим центром, который в нужное время и в необходимом количестве обеспечит получение требуемой информации, причём необходимого качества и с минимальными затратами.

Несовершенство существующей нормативно-правовой базы, технологических решений, регулирующих отношения между участниками перевозочного процесса, также требует поиска эффективных технологий.

В настоящее время, в условиях усиления конкурентоспособности железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг, и, учитывая, что железнодорожный транспорт является ведущим перевозчиком грузов практически всех отраслей экономики страны, а использование комплекса автоматизированных систем обеспечивает определенный уровень интеграции, необходимый для формирования логистических систем, можно вполне обоснованно предположить, что именно он должен занять главенствующую и доминирующую роль в управлении грузопотоками в масштабах всего транспортного комплекса страны, так как в настоящее время имеет мощнейшие информационные ресурсы, отображающие в реальном масштабе времени динамику абсолютно всех технологических процессов по перемещению транспортных объектов и грузов, располагает

высокоразвитыми каналами связи и программно-вычислительными комплексами.

Железнодорожный комплекс имеет особое стратегическое значение для России, особенно в области грузовых перевозок. Он является связующим звеном единой экономической системы, обеспечивает стабильную деятельность промышленных предприятий, обеспечивает своевременную доставку всех грузов (в том числе низкомаржинальных) в самые отдаленные уголки страны в достаточно короткие временные промежутки, что позволяет сделать вывод о таких его преимуществах по отношению к другим видам транспорта, как: высокая провозная и пропускная способность; независимость от климатических условий, времени года и суток; высокая регулярность перевозок; высокая скорость доставки грузов на расстоянии свыше 1500 км; относительно низкие тарифы.

Железнодорожный транспорт России в лице Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» входит в мировую тройку лидеров железнодорожных компаний. Это обуславливают такие факторы, как: огромные объемы перевозок; высокие финансовые рейтинги; квалифицированные специалисты во всех областях железнодорожного транспорта; большая научно-техническая база; проектные и строительные мощности; значительный опыт международного сотрудничества. В целом, значение железных дорог обеспечивается устойчивостью работы железнодорожного транспорта, его доступностью, безопасностью и качеством предоставляемых им услуг для обеспечения единого экономического пространства страны и общенационального экономического развития.

Поэтому для решения проблем взаимодействия транспортной системы необходимо функционирование единой логистической транспортной системы, состоящей из комплекса вертикально интегрированных логистических центров, которая позволит построить наиболее эффективную модель управления взаимодействием смежных видов транспорта, и ОАО РЖД должно взять на себя определенные обязательства по выработке новых условий взаимодействия [2]. Создание интегрированной, логистической системы на стыке железнодорожно-водного транспорта необходимо для решения следующих задач:

- обеспечения технологического прорыва в организации перевозок для привлечения грузопотоков через транспортный узел в регион, через регион и в международном сообщении;
- обеспечения развития транспортной инфраструктуры;
- создания системы управления грузоперевозками в рыночных условиях, связанных с установлением партнерских взаимовыгодных отношений между различными видами транспорта и другими участниками перевозочного процесса;

- обеспечения предпосылок для реструктуризации промышленных производств и транспортных систем путем внедрения высокоэффективных логистических технологий организации транспортного процесса, включая терминальную технологию, информатизацию системы грузодвижения, развитие контейнерных перевозок грузов;
- обеспечения конкурентоспособности предприятий транспортного комплекса на рынке транспортных услуг на основе развития маркетинговой и логистической деятельности;
- создания системы нормативно-правового обеспечения процесса перевозки грузов при взаимодействии различных субъектов рынка транспортных услуг.

При этом, логистическая система управления перевозками должна строиться как единая система, интегрирующая все логистические и информационно-аналитические технологии управления перевозками (от согласования плана грузопотоков до организации перевозочного процесса) на всех его этапах, включая нормирование, оперативное планирование, регулирование, координацию и контроль. Формирование логистической системы должно сочетаться и корреспондироваться с целевыми программами развития региона, стратегией экономического развития региона, в частности, и страны, в целом, международными, региональными логистическими и информационными программами, координируя интересы отдельных логистических подсистем с отраслевыми, региональными интересами социально-экономического развития.

Как уже было отмечено, транспортно-логистическая система, функционирующая в виде комплекса логистических центров, должна носить трехуровневый характер управления: федеральный (центральный), региональный, районный (местный). Первостепенное значение приобретает формирование региональной транспортно-логистической системы, которое определяется, прежде всего, актуальностью самой логистики как основного стратегического фактора обеспечения конкурентоспособности и повышения экономического роста страны, а также решением задач, обусловленных Транспортной стратегией России. Основными системообразующими элементами региональных транспортно-логистических систем являются региональные логистические центры, обеспечивающие взаимодействие различных видов транспорта. Конечно, создание интегрированной региональной транспортно-логистической системы возможно только при условии адекватного развития транспортно-логистической инфраструктуры регионов, поэтому такие логистические центры, в первую очередь, должны реализоваться в крупных региональных транспортных узлах – местах стыка отдельных видов транспорта с крупными грузопотоками, – таких как: Московский регион, гг. Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Самара, Ростов, Новороссийск, Красноярск, Новосибирск, Дальний Восток и т. д.

Целями предлагаемой концепции взаимодействия смежных видов транспорта (железнодорожного и водного транспорта) на основе логистического центра должны стать:

- организация логистической цепочки, т. е. обеспечение эффективной перевалки грузов, следующих в смешанном сообщении за счет рационального управления грузопотоками;
- контроль за организацией логистической цепочки, т. е. осуществление контроля за продвижением грузов, за их выгрузкой для своевременного выявления затруднений в их продвижении и длительном простое, принятие соответствующих мер на основе использования логистических технологий и информационных систем.

Исходя из того, что основной задачей логистических центров должно являться оперативное управление грузопотоками в рамках своего региона, к числу выполняемых функции можно отнести:

1. Полное и своевременное обеспечение всех имеющихся заявок на перевозку грузов в смешанном сообщении.
2. Увеличение размеров перевозки грузов в смешанном сообщении в соответствии с разработанным оптимальным планом подвода груза, основанным на согласованном подводе подвижного состава различных видов транспорта к транспортному (перегрузочному) узлу, т. е. выбор оптимальной системы организации грузопотоков.
3. Проведение маркетинговых исследований транспортного рынка в рамках своего региона, изучение его конъюнктуры.
4. Анализ деятельности субъектов транспортного рынка, составление рейтинга наиболее привлекательных компаний на предмет качественного и своевременного выполнения ими своих функций.
5. Анализ грузопотока экспортных перевозок на территории своего региона для более эффективного взаимодействия с международной системой логистических центров.
6. Осуществление постоянного контроля над продвижением грузов, своевременное выявление затруднений в их продвижении и принятие соответствующих мер.
7. Создание оптимальных условий работы, максимальное использование выгрузочных возможностей грузовых фронтов и организация контроля согласованного подвода грузов, разработка мер по сокращению непроизводительных затрат времени от простоя под грузовыми операциями.
8. Анализ по установленным периодам оперативной и периодической отчётности о работе по всей номенклатуре грузов.
9. Разработка типовых нормативно-технологических документов организации взаимодействия участников транспортного процесса и порядка экономической ответственности за несоблюдение установленной технологии.
10. Установление прогрессивных норм и нормативов взаимодействия участников транспортного процесса.

11. Оптимизация распределения ограниченных ресурсов между обеспечивающими подсистемами (терминалами, станциями и т. п.) и введение элементов конкуренции между ними для снижения собственных издержек.

Необходимо отметить, что разработка организационной структуры логистического управления на основе системы логистических центров, обеспечивающей механизм оптимального взаимодействия грузовладельцев, экспедиторов и различных видов транспорта, должна строиться на основе согласования целей и задач управления с экономическими интересами участников транспортного процесса [2].

Логистический центр должен иметь значительные преимущества, обеспечивающие опережение конкурентов в отношении других операторов транспортных услуг по технологической, содержательной и ценовой составляющим. Поэтому для обеспечения эффективности работы транспортно-логистических центров целесообразно проектировать их деятельность на основе применения принципов логистики: системности, целесообразности, эмерджентности, синергии, адаптивности, оптимальности, эффективности, экономичности и т. д.

В целом, как свидетельствует зарубежный и передовой отечественный опыт, в современных условиях для повышения эффективности процесса товародвижения транспортно-логистический центр должен быть нацелен на решение основной задачи – сделать эффективным и незаметным взаимодействие транспортных средств для грузовладельца, ставя во главу его целевые установки, и, при этом, опираясь на основополагающие принципы транспортной логистики: доставка товара в нужное время, в нужное место, необходимого качества, в необходимом количестве и с минимальными затратами; он должен быть реализован в виде коммерческой структуры на основе транспортной компании, обеспечивающей прочные позиции на рынке транспортных и логистических услуг (в данном случае – на базе ОАО «РЖД»); а информационно-аналитическая составляющая должна представлять собой единое информационное пространство, включающее совокупность информации обо всех объектах транспортного рынка, обеспечивающей формирование логистической цепочки.

В заключении необходимо отметить, что реализация концепции формирования национальной системы логистических центров позволит решить основные проблемы, связанные с беспрепятственным прохождением грузов через транспортные узлы России, обеспечит формирование и удовлетворение потребительского спроса в товарах и логистических услугах регионального и международного уровней, обеспечит совершенствование управления материальными, сервисными, информационными и финансовыми потоками, будет способствовать расширению межрегиональных и внешнеэкономических связей и, как следствие, приведет

к повышению конкурентоспособности и доходности транспортного комплекса в целом.

Литература и источники:

1. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. Утверждена Распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р.

2. Елисеев, С. Ю. Построение и оптимизация функционирования международных транспортно-логистических систем / С. Ю. Елисеев. – М. : ВИНИТИ РАН, 2006. – С 242.

3. Балалаев, А. С. Куренков Пути повышения эффективности взаимодействия железнодорожного и морского транспорта / А. С. Балаев, П.В. Куренков // Экономика железных дорог. – 2010. – № 10. – С. 72 – 82.