

УДК 656.13:005.932

Жидкова Маргарита Анатольевна, канд. экон. наук, доц.,
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, zhidkova_m_a@mail.ru

Шпилькина Татьяна Анатольевна, канд. экон. наук, доц.,
СФГА, Россия, 109383, Москва, ул. Шоссейная, 90, стр. 17, luk-72@mail.ru

Козлова Дарья Сергеевна, магистрант (гр. 1мДМ),
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, airoport@sdm.ru

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ КАК ОДИН ИЗ ЭЛЕМЕНТОВ ОЖИВЛЕНИЯ ЭКОНОМИКИ

Аннотация. В статье рассмотрены анализ рынка грузовых перевозок РФ в 2013–2016 гг., его основные проблемы и тенденции развития, приведены основные положения долгосрочной стратегии, направленной на обеспечение роста инвестиций, внедрение инновационных технологий, координацию звеньев цепи поставок для снижения логистических затрат и улучшения качества обслуживания.

Ключевые слова: транспортно-логистические процессы, транспортное обслуживание, эффективность функционирования, логистические услуги.

Zhidkova Margarita A., Ph. D., associate professor,
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, zhidkova_m_a@mail.ru

Shpilkina Tatyana A., Ph. D., associate professor,
SFGA, 90, p. 17, Shosseynaya St., Moscow, 109383, Russia, luk-72@mail.ru

Kozlova Darya S., undergraduate (gr. 1mDM),
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, airoport@sdm.ru

DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTIC PROCESSES AS ONE OF ELEMENTS OF REVIVAL OF ECONOMY

Abstract. In article its main problems and tendencies of development are considered the analysis of the market of freight transportation of the Russian Federation in 2013–2016, basic provisions of the long-term strategy directed ensuring growth of investments, introductions of innovative technologies, coordination of links of a chain of deliveries for achievement of decrease in logistic expenses and improvement of quality of service are given.

Key words: transport-logistic processes, transport service, efficiency of functioning, logistic services.

Введение

Эффективность функционирования транспортного блока – это условие решения большого числа экономических и социальных задач.

В современных реалиях жизненно необходимо развитие инфраструктуры нового типа – транспортно-логистических центров и комплексов, интегрированных в единую систему логистического взаимодействия. «Транспортным организациям в настоящее время приходится решать много принципиально новых задач. В данном сегменте рынка логистических услуг появляется много участников, образуются новые бизнес-контакты между грузоперевозчиками и их партнерами. В современной экономике существует много факторов, влияющих на транспортное обслуживание. Логистическим компаниям приходится действовать в условиях высокой неопределенности и множества рисков, к которым относятся экономические санкции, быстроменяющийся спрос, террористические угрозы и др.» [1].

В связи с этим необходим комплексный подход к решению вопросов оптимизации логистических процессов.

Логистический подход к управлению транспортными процессами

«К задачам логистического подхода к управлению процессами грузоперевозок относятся такие как:

- разработка наиболее эффективных маршрутов и видов доставки;
- формирование рациональных транспортных бизнес-образований, включая транспортные коридоры и транспортно-логистические цепи;
- оптимизация процессов транспортировки с планированием производственных операций;
- консолидированная система мониторинга при использовании нескольких видов транспорта» [7].

Приоритетами транспортного комплекса являются следующие ключевые аспекты:

- геополитические факторы (направления перевозок);
- производственная сфера (предмет перевозок);
- методы и схемы организации перевозок.

Совершенствование системы транспортного обслуживания предполагает развитие специальных форм управления, учитывающих все социально-экономические особенности современной России [1].

С развитием сферы транспортной логистики в условиях взаимодействия со странами Таможенного Союза (ТС), ЕС, Китая расширяются и масштабы перевозок.

Однако если посмотреть на данные объема перевозок и грузооборота в целом по стране за 2013–2015 гг., то можно увидеть их общее сокращение (рис. 1, 2) [8].

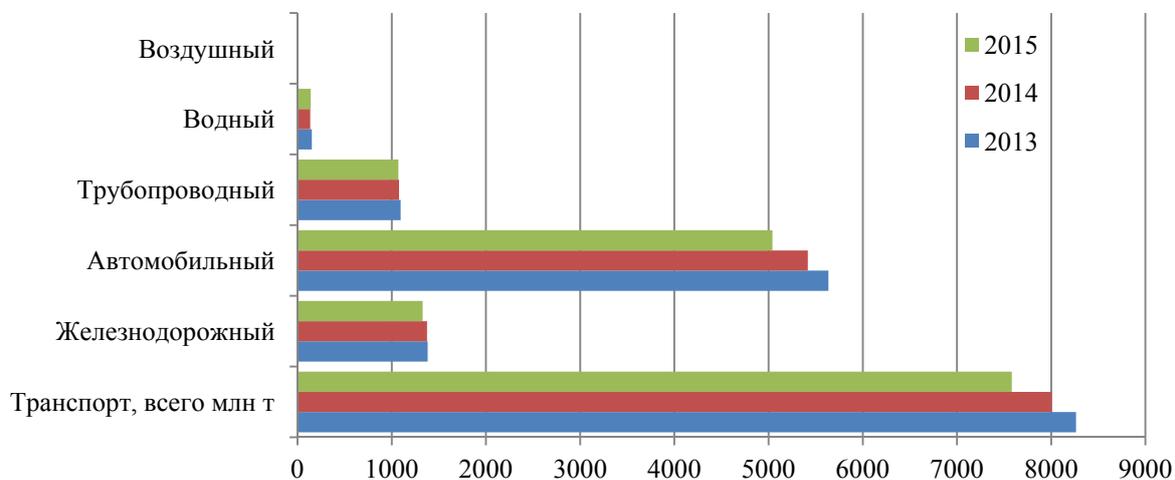


Рис. 1. Объем грузоперевозок в РФ за 2013–2015 гг.

Так, объем перевозок в России за 2013–2015 гг. снизился с 8264 млн т в 2013 году до 7582 млн т в 2015 году, что обусловлено во многом кризисными явлениями в экономике и резким изменением курса валют, которые не позволили многим транспортным компаниям не только нарастить объемы, но и приобрести новый подвижной состав.

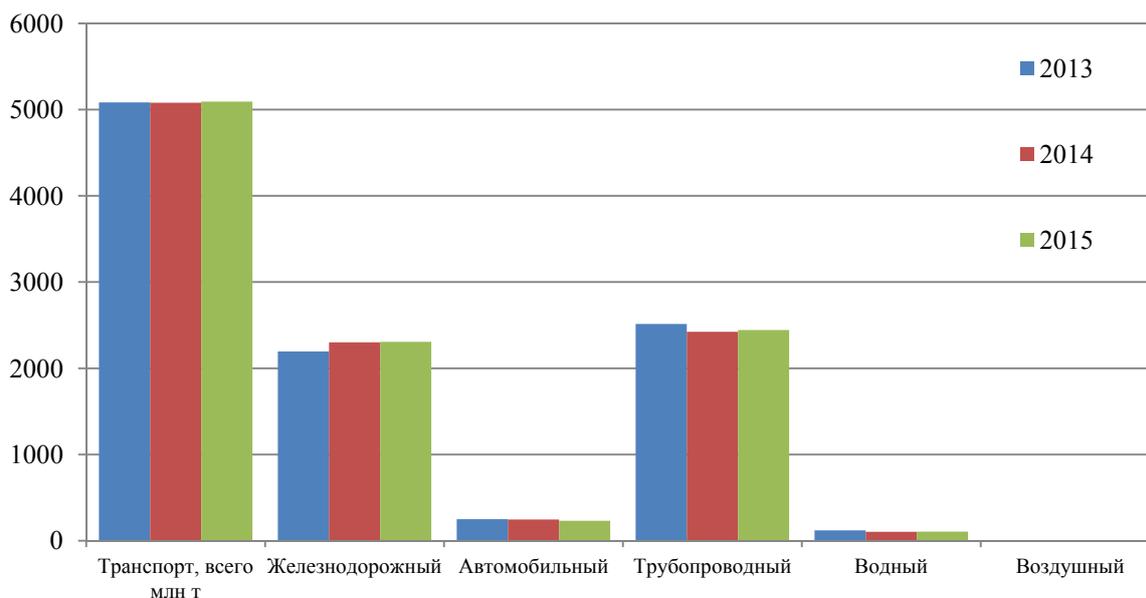


Рис. 2. Объем грузооборота в РФ в 2013–2015 гг.

Грузооборот за этот же период хоть и незначительно увеличился с 5084 млрд т/км в 2013 году до 5093 млрд т/км в 2015 году, но также свидетельствует о проблемах в данной сфере.

Наибольший объем грузоперевозок по видам транспорта приходится на автомобильный. Так, данным видом транспорта в 2013 году было перевезено грузов общим объемом 5635 млн т, а в 2015 году 5041 млн т. Наибольший же грузооборот приходится на трубопроводный транспорт, объем которого также снизился с 2513 млрд т/км в 2013 году до 2444 млрд т/км в 2015 году.

Наиболее низкий объем грузооборота традиционно приходится на воздушный транспорт. Объясняется это тем, что данный вид транспорта достаточно дорогой вид доставки грузов и применяется очень редко.

Несмотря на это нужно отметить, что в 2015 году объем доставки грузов этим видом транспорта вырос на 8%. Во многом это было связано со снижением грузопотока другими видами транспорта.

Относительная стабилизация ситуации на валютном рынке и привлечение инвестиций в транспортно-логистическую инфраструктуру в 2016 году оказали позитивное воздействие на эту сферу экономики.

По данным Росстата грузооборот транспорта России по итогам 2016 года составил 5182 млрд т/км, что на 1,8% больше по сравнению с итогами 2015 года. Увеличение наблюдается по всем видам транспорта, однако наибольший прирост грузооборота (1,6%) показал железнодорожный транспорт (рис. 3) [8].

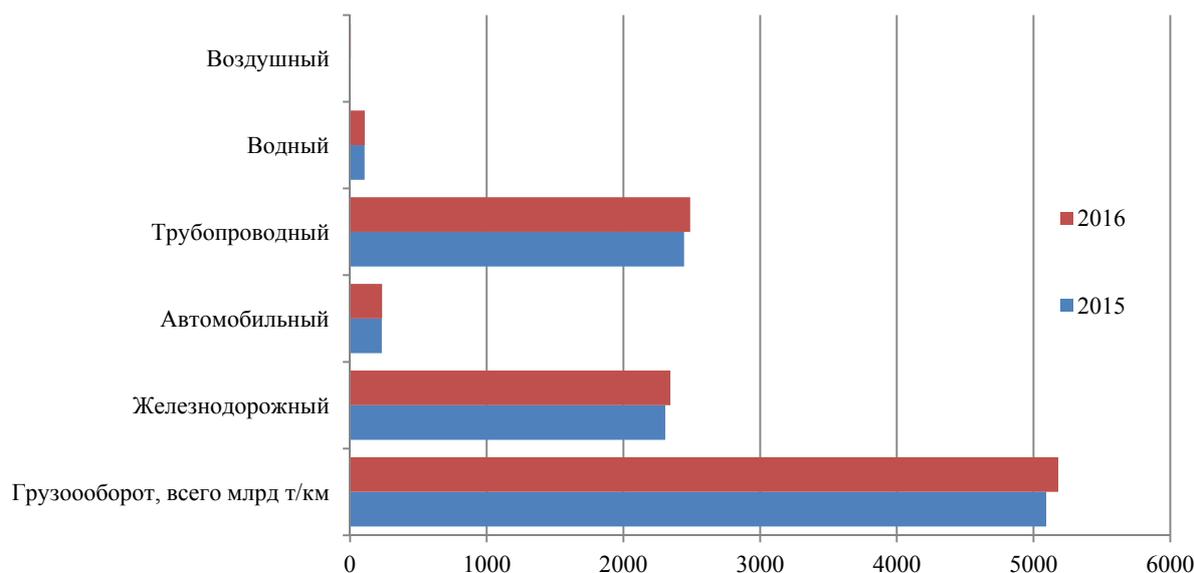


Рис. 3. Грузооборот по видам транспорта в РФ за 2015–2016 гг.

Грузооборот транспорта России по итогам шести месяцев 2017 года составил 2686 млрд т/км, что на 7,3% больше по сравнению с показателями за аналогичный период 2016 г. Совокупный объем перевозки грузов всеми видами транспорта составил 3,5 млрд т, что больше предыдущего показателя на 2,9%. В целом можно говорить о позитивной динамике.

Одной из причин можно считать восстановление рынка коммерческих автомобилей. Так, по итогам марта 2017 года объем рынка новых грузовых автомобилей в России составил 5500 ед., что на 40% выше показателя марта 2016 года.

Участники рынка объясняют это общим оживлением экономики, стабилизацией валютного рынка, увеличением инвестиций, более доступным кредитованием транспортных компаний.

Растущий спрос на грузовые автомобили объясняется также тем, что владельцы транспортных компаний прогнозируют спрос на свои услуги в ближайшее время и стремятся подготовиться к нему.

При этом стандарты качества перевозок и требования к подвижному составу становятся жестче, и требуется замена устаревшей техники.

На рынке грузовой техники доминируют российские производители КамАЗ и ГАЗ, занявшие по итогам марта 2017 года 56% рынка.

Но иностранные производители при этом не отстают. Если КамАЗ увеличил продажи на 1,5%, а ГАЗ на 10%, то компания Mercedes за аналогичный период реализовала грузовых машин в 7 раз больше, чем в марте прошлого года, компания Scania увеличила объемы продаж в 1,8 раза, а Volvo – в 3 раза.

Больше 1000 коммерческих автомобилей Iveco приобрел российский ритейлер «Дикси», примерно 300 автомобилей этой же марки приобрела компания X5 Retail Group, почти 500 – компания Автолайн [3].

Позитивным явлением можно считать и подписанное соглашение крупнейшим российским логистическим оператором «РЖД Логистика» с одним из ведущих европейских логистических операторов Emons (Германия). Благодаря этому соглашению «РЖД Логистика» сможет осуществлять перевозку грузов из любого европейского города. Компания Emons получила возможность быстро доставлять грузы в Россию, а также доступ к железнодорожным транзитным сервисам «РЖД Логистика», которые позволят привозить товары из любой точки Китая в любую европейскую страну за 14–16 суток, что очень удобно для всех. В связи с этим растет интерес иностранных компаний к участию в развитии логистического бизнеса внутри РФ, объемы которого растут [5].

Несмотря на увеличение грузоперевозок и реализацию отечественными и иностранными производителями грузовых автомобилей и развитие железнодорожных перевозок, данная сфера нуждается в гибком

сочетании методов внутрифирменного управления их деятельностью с государственным регулированием.

Основные направления развития транспортно-логистической системы

Важнейшая макроэкономическая задача системы транспортного обслуживания и важнейшее условие развития логистики в данной сфере – это обеспечение роста инвестиций, внедрение инновационных технологий, координация участников/звеньев цепи поставок для снижения логистических затрат и улучшения качества обслуживания [6].

Это возможно при реализации долгосрочной стратегии развития отечественного транспортного комплекса.

Обеспечение условий для эффективного развития транспортно-логистических процессов возможно, с одной стороны, на базе развития законодательных, кредитных, налоговых, финансовых и иных элементов внешней среды, в которой действуют грузоперевозчики и их партнеры, а с другой стороны, необходимо принципиальное улучшение деятельности самих логистических компаний, то есть внедрение инноваций в информационно-коммуникационные системы, транспортные, складские и производственные процессы.

В настоящий период внедрения цифровых технологий в экономику (развитие ИТ-технологий, телекоммуникационных средств, автоматизированных систем) ключевые отрасли экономики показывают отставание России от стран ЕС в этой области. «Так, нефтегазовая отрасль отстает от стран ЕС на 54%, транспорт и складирование на 56%, добыча полезных ископаемых на 66%» [2]. Это говорит о необходимости скорейшего внедрения цифровых технологий в транспортно-логистическую инфраструктуру, что позволит логистическим компаниям выйти на новый уровень развития и снизит их издержки.

Следовательно, «...российская ИТ-отрасль должна быть нацелена не на завоевание какой-либо доли глобальных мировых рынков массовой ИТ-продукцией, а на обеспечение стратегических отраслей России, обеспечивая, таким образом, им лидерство на мировых рынках» [4].

Заключение

Очевидно, что со стороны государства необходимы меры по макроэкономической и финансовой поддержке не только субъектов транспортного комплекса, но и отечественных производителей грузовых автомобилей, производства железнодорожных вагонов и т.д. Все это будет способствовать как увеличению доли занимаемого ими рынка на основе повышения конкурентоспособности выпускаемой продукции, так и развитию самих компаний, что в свою очередь положительно скажется на развитии смежных отраслей экономики и экономики страны в целом.

Список литературы

1. Гарнов, А. Актуальные задачи логистического управления процессами грузоперевозок / А. Гарнов, И. Проценко // Риск. – 2016. – № 2. – С. 30–33.
2. Грамматчиков, А. Цифровая реальность / А. Грамматчиков // Эксперт. – 2017. – № 29 (1038). – С. 13–17.
3. Грузовики идут на обгон // Эксперт. – 2017. – № 18–19 (1028). – С. 6.
4. Реализация политики импортозамещения в автомобильной промышленности / О.Н. Долина, М.А. Жидкова, Т.А. Шпилькина, Э.У. Ахметжанова // Вестник МАДИ.– 2017. – № 2 (49). – С. 22–28.
5. Логистика: из Китая через Россию // Эксперт. – 2017. – № 21 (1030). – С. 6.
6. Машкин, А.Л. Значение статистики на автомобильном транспорте / А.Л. Машкин, Е.С. Гоголина // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. – 2016. – № 4 (10). – С. 17.

7. Политковская, И.В. Проблемы и последовательность внедрения на предприятиях транспорта современных концепций менеджмента / И.В. Политковская // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. – 2015. – № 1 (3). – С. 17.
8. URL: www.gks.ru

References

1. Garnov A. *RISK*, 2016, no. 2, pp. 30–33.
2. Grammatchikov A. *Ekspert*, 2017, no. 29 (1038), pp. 13–17.
3. *Ekspert*, 2017, no. 18–19 (1028), p. 6.
4. Dolina O.N., Zhidkova M.A., Shpil'kina T.A., Ahmetzhanova E.U. *Vestnik MADI*, 2017, no. 2 (49), pp. 22–28.
5. *Ekspert*, 2017, no. 21 (1030), p. 6.
6. Mashkin A.L., Gogolina E.S. *Avtomobil'. Doroga. Infrastruktura*, 2016, no. 4 (10), p. 17.
7. Politkovskaya I.V. *Avtomobil'. Doroga. Infrastruktura*, 2015, no. 1 (3), p. 17.
8. URL: www.gks.ru