



Сергей Лещев,  
соискатель, к.э.н., Институт исследования  
товародвижения и конъюнктуры оптового рынка,  
Россия, Москва,  
ssl40@mail.ru

# ОПТИМИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ИЗДЕРЖЕК КАК КОНКУРЕНТНОЕ ПРЕИМУЩЕСТВО УЧАСТНИКОВ ЦЕПЕЙ ПОСТАВОК

**АННОТАЦИЯ.** В статье исследуется и обосновывается корпоративный подход управления транспортными и логистическими процессами в цепях поставок региональных транспортно-логистических коридоров. Автор раскрывает основные положения по формированию корпоративной модели транспортно-логистических издержек цепей поставок.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА.** Транспортно-логистическая инфраструктура, логистические издержки, цепи поставок, корпоративная модель ТЛИЦП.

**ANNOTATION.** The necessity of optimization of transport-logistic expenses of participants of chains of deliveries is grounded. In the article, and also the corporate model of transport-logistic expenses of chains of deliveries offers an author.

**KEY WORDS.** Transport-logistic infrastructure, logistic costs, chains of deliveries.

Одним из важнейших направлений повышения конкурентоспособности логистических цепей транспортных коридоров является эффективное использование возможностей корпоративного подхода в управлении логистики и транспорта.

С точки зрения современного менеджмента вопросам эффективного взаимодействия логистических и транспортных структур в процессе формирования логистических цепей от поставщика до конечного потребителя не уделяется должного внимания. Данные хозяйствующие структуры часто действуют обособленно, а это неизбежно приводит к завышенным транспортно-логистическим издержкам, срыву обозначенных договорными обязательствами сроков поставки продукции потребителям [1].

Следует отметить, что эволюционные процессы логистики и транспорта осуществлялись этапно, причем каждый этап отражал развитие экономических закономерностей в мировой и российской экономике, что способствовало возникновению новых концепций и стратегий управления транспортом и логистикой [10]. В то же время транспортная и логистическая инфраструктуры развивались как обособленные независимые научные направления на фундаменте современных рыночных отношений мировой экономики.

Транспортно-логистическая инфраструктура цепей поставок – комплекс взаимосвязанных хозяйствующих субъектов транспортной и логистической инфраструктур в рамках позиционируемого транспортного коридора [11]. Транспортная инфраструктура включает шесть видов транспорта, осу-

ществляющего функционирование логистической инфраструктуры: автомобильный, железнодорожный, авиационный, водный, трубопроводный и пассажирский [3].

Логистическая инфраструктура – это организационно-экономическая структура, выполняющая различные виды деятельности: закупочную, складскую, транспортную, управления запасами, производственную, распределительную, финансовую, а также провайдера логистических услуг, осуществляющего продвижение материального потока (сырья, материалов, оборудования, готовых изделий) с момента его закупки до конечного пункта назначения/потребителя.

Основу транспортно-логистической инфраструктуры составляют корпоративные отношения всех участников цепей поставок [15].

До настоящего времени в этом сегменте рынка отсутствует комплексное исследование вопросов, связанных с оценкой синергетического потенциала корпоративной деятельности логистики, маркетинга и транспорта как единой взаимосвязанной функции управления цепями поставок.

Подход, основанный на четком организационно-функциональном взаимодействии логистики и транспорта, следует рассматривать как современный и эффективный инструмент повышения конкурентоспособности различных организационных структур и логистических цепей в целом, обеспечивающий выполнение договорных обязательств на протяжении всего материального потока от поставщика до конечного потребителя [5].

Конкурентоспособность транспортно-логистических структур, особенно в условиях финансово-экономического кризиса российской экономики,

зависит от снижения логистических издержек, составляющих, по оценкам экспертов, около 30% от общих издержек бизнеса [9].

Рассматривая корпоратизацию в качестве организационно-функционального процесса, необходимо отметить, что здесь на первый план выходят не финансы, а реализация их функций в корпоративных структурах, в результате чего и действует механизм координации функциональных связей в кооперативном сегменте рынка. Корпоратизация хозяйствующих структур способствует снижению транспортно-логистических издержек и обеспечивает конкурентную среду в условиях высокой степени неопределенности [7].

Для удержания своих позиций на рынке каждой оргструктуре необходимо:

- осуществлять мониторинг и анализ причин, препятствующих снижению затрат и эффектив-

ному взаимодействию в рамках транспортно-логистической инфраструктуры с учетом складывающейся реальной и прогнозируемой конъюнктуры рынка;

- формировать организационно-экономический механизм взаимодействия логистической и транспортной инфраструктуры на основе общих целей, обеспечивающих конкурентные преимущества бизнеса в позиционируемом сегменте рынка, реализуемых в виде стратегических транспортных и логистических задач на заданный период времени [7].
- отслеживать и учитывать возникающие и прогнозируемые риски;
- разрабатывать методические материалы, дорожные карты и инструкции по оптимизации транспортно-логистических

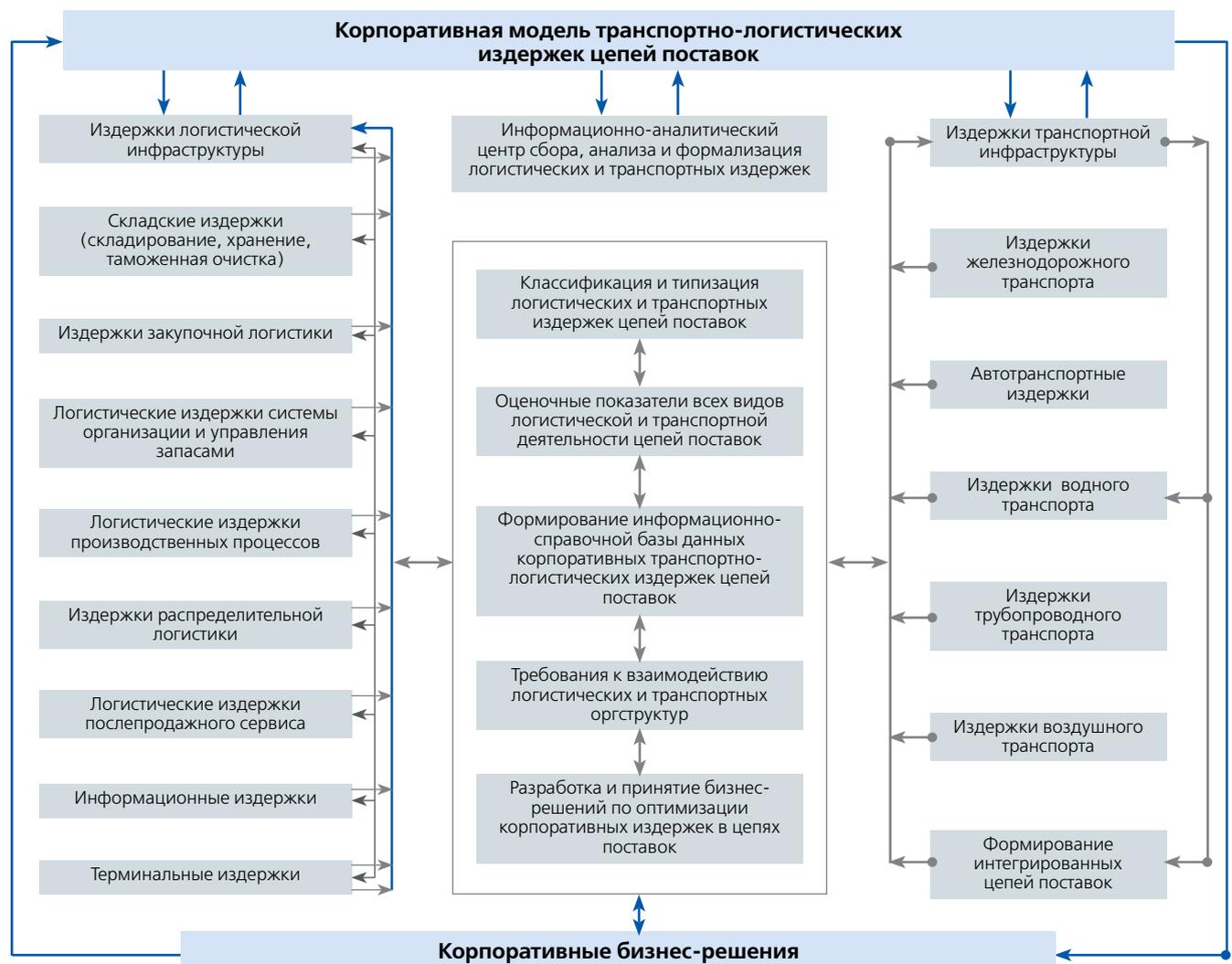


Рисунок 1. Корпоративная транспортно-логистическая модель цепей поставок

издержек по всей интегрированной цепи поставок в рамках транспортного коридора с момента формирования материального потока до конечного потребителя. Это позволит сформировать более прозрачный бизнес, выбрать наиболее оптимальные цепи поставок с учетом минимизации издержек и финансовых рисков;

- подготавливать персонал управления, адекватный требованиям конкурентной среды;
- обеспечивать юридическое и финансовое обслуживание.

Основными показателями эффективной работы логистического менеджмента являются функциональный цикл исполнения заказа и ликвидация ситуации неопределенности функционального цикла [12]. Следовательно, для удержания своих конкурентных преимуществ на рынке компания обязана постоянно отслеживать и проводить мониторинг оптимального жизненного цикла исполнения заказа. И в этом контексте одним из актуальных направлений повышения конкурентоспособности транспортно-логистических оргструктур является разработка общеметодологического подхода их эффективного взаимодействия [14].

Обозначенную цель можно успешно реализовать в практической деятельности, основываясь на корпоративной модели по оптимизации транспортно-логистических издержек, включающей все оценочные качественные и количественные показатели деятельности транспорта и логистики в цепи поставок [12].

В рамках методологического подхода целевой задачей корпоративной транспортно-логистической концепции целесообразно рассматривать минимум логистических и транспортных издержек, а также минимум сборов по всей логистической цепочке [4]. В качестве критерия оптимальности – минимум транспортно-логистических издержек.

На рис. 1 представлена транспортно-логистическая информационно-коммуникационная модель оптимизации корпоративных издержек, включающая систему организации сбора, анализа, формирования информационных баз данных (информационных модулей логистических и транспортных издержек), с помощью которых

вырабатываются конкретные бизнес-решения по реальной ситуации в цепях поставок в соответствии со сложившейся конкретной ситуацией на позиционируемом сегменте рынка.

Данная модель управления логистикой и транспортом выступает составной частью информационно-коммуникационных систем и с организационно-функциональной точки зрения носит корпоративный характер. Результативность информационного взаимодействия транспортной и логистической инфраструктуры оценивается не только по снижению совокупных транспортно-логистических издержек на протяжении всей цепи поставок, но и по созданию взаимозаменяемых корпоративных отношений между менеджерами на случай возникновения непредвиденных критических ситуаций. Это естественным образом сказывается на конкурентных преимуществах участников корпоративных отношений.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Куренков П.В., Бельницкий Д.С., Тарасова Т.М. Логистический центр координации работы компаний операторов // Логистика: современные тенденции развития // Материалы IX Международной научно-практической конференции. – 2010 г. – ИНЖЭКОН, 2010. – С. 224–227.
2. Куренков П.В., Калинина Н.А., Карпова Л.П. Ситуационно-логистический центр управления перевозочным процессом // Логистика: современные тенденции развития // Материалы IX Международной научно-практической конференции. – 2010 г. – ИНЖЭКОН, 2010. – С. 227–229.
3. Куренков П.В., Мартыничук В.А. Взаимодействие транспортных и информационных потоков в логистических системах // Вестник транспорта. – 2010. – № 4. – С. 27–30.
4. Куренков П.В., Бубнова Г.В., Балалаев А.С. Формирование логистических цепей субъектами транспортного рынка // Экономика железных дорог. – 2010. – № 9. – С. 72–80.
5. Куренков П.В., Балалаев А.С., Бубнова Г.В. Логистика формирования цепей поставок субъектами транспортного рынка // Логистика сегодня. – 2010. – № 5. – С. 286–294.
6. Куренков П.В., Балалаев А.С. Логистика взаимодействия железнодорожного и морского транспорта при внешнеторговых перевозках // Логистика сегодня. – 2010. – № 4. – С.204–214.
7. Куренков П.В., Балалаев А.С., Забненков В.С. Систематизация функций логистических посредников на транспорте // Логистика сегодня. – 2011. – № 3. – С.184–192.
8. Kurenkov P.V., Balalajew A.S. Sabnenkow W.S. Wegezur Erhöhungder Effektivitätvon Exportverkehren über die Seehäfen // Zeitschriftder OSShD. – 2011. – № 2 (316). – С. 9–17.
9. Моргунов В.И., Максимова Ю.А., Конкурентоспособность компаний в сфере транспортно-логистических услуг: Научное издание. – М.: Информационно-внедренческий центр «Маркетинг», 2010. –55 с.
10. Моргунов В.И., Максимова Ю.А. Особенности развития логистики и глобальных логистических систем: монография. – М.: Издательско-торговая корп. «Дашков и К», 2009. – 93 с.
11. Моргунов В.И., Максимова Ю.А. Логистический подход как эффективный способ реализации региональной стратегии развития транспортных комплексов: монография. – М.: Издательско-торговая корп. «Дашков и К», 2009. – 88 с.
12. Моргунов В.И., Лещев С.В. Особенности развития логистических инфраструктур хозяйствующих субъектов российской федерации: монография. – М.: Издательско-торговая корп. «Дашков и К», 2015. –146 с.
13. Моргунов В.И. Особенности формирования логистической инфраструктуры в условиях развития рынка региональных услуг по газообеспечению потребителей // РИСК. – 2015. – № 4.
14. Моргунов В.И. Развитие логистических оргструктур на основе повышения инновационного потенциала персонала управления // Логистика. – 2014. – № 4.
15. Моргунов В.И. Особенности и перспективы развития региональных транспортно-логистических комплексов в современных условиях // РИСК. – 2014. – № 4.