

УДК: 330.322.2:656.96

М.Т.ТЕНИЗБЕКОВ, А.А.ТАКЫРБАШЕВА, АЛТЫМЫШ УУЛУ У.
M.T.TENIZBEKOV, A.A.TAKYRBASHEVA, ALTMYSH UULU U.
[E.mail. ksucta@elcat.kg](mailto:E.mail.ksucta@elcat.kg)

ОСНОВНЫЕ АСПЕКТЫ ЛОГИСТИКИ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ

MAIN ASPECTS OF LOGISTICS OF TRANSPORT FLOWS

Макалада өндүрүш жана соода тармагындагы чарбалык иштерди алып барууда логистикалык ыкманын зарылдыгы жана дүң базардагы товар жүгүртүүнүн логистикалык динамикасы каралат. Транспорттук-кампалык логистиканын калыптанышы жана өнүгүшү товар жүгүртүү кыймылын камсыз кылуучу уюштуруучулук-чарбалык ишмердүүлүктөн көрүнөт, товар жүгүртүү деген жүк агымын иштетүү жана өнүктүрүү деген түшүнүктү билдирет.

Чечүүчү сөздөр: логистика, транспорт системасы, соода системасы, транспорт, ташуу, жүктөрдү жеткирүү, сактоо.

В данной статье рассмотрено необходимость логистического подхода в практике хозяйственной деятельности производственных и торговых систем, а так же логистический динамизм товародвижения на оптовом рынке. Становление и развитие транспортно-складской логистики находит свое выражение в развитии организационно-хозяйственной деятельности, обеспечивающей товародвижение в виде поддержания и развития системы грузопотоков.

Ключевые слова: Логистика, транспортная система, торговая система, транспорт, транспортирование, доставка груза, хранение.

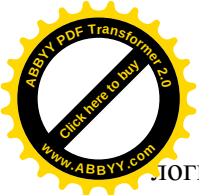
This article discusses the need for a logistics approach in the practice of economic activity of production and trading systems, as well as the logistic dynamism of commodity circulation in the wholesale market. Formation and development of transport and warehouse logistics finds its expression in the development of organizational and economic activities that ensure commodity circulation in the form of maintaining and developing a system of freight flows.

Key words: Logistics, transport system, trading system, transport, transportation, cargo delivery, storage.

На сегодняшний день в условиях стремительно развивающегося процесса глобализации экономики большое значение приобретают вопросы транспортной логистики. Это обусловлено тем, что развиваются торговые отношения со всеми ведущими странами мира, что требует налаженной, отлично функционирующей транспортной системы не только в этих странах, но и между ними.

Эффективная интеграция транспортных процессов в сбытовой механизм товаропроизводителя осуществляется на основе логистической концепции, формирование которой стало следствием процессов, связанных с выработкой организационно-управленческого обеспечения удовлетворения требований «рынка покупателя»: «Необходимость логистического подхода в практике хозяйственной деятельности обусловлена прежде всего переходом от рынка продавца к рынку покупателя, который требует гибкого реагирования производственных и торговых систем на быстро изменяющиеся приоритеты потребителей». Логистика выступает таким способом организации коммерческой деятельности, который наиболее полно реализует требования современного рынка, тесно интегрируя все направления деятельности предприятия для достижения конечной цели – сбыта продукции [1].

Появившись как прикладное направление военного снабжения, в настоящее время



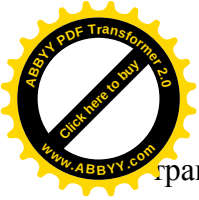
логистика олицетворяет собой потоковую концепцию организации бизнеса, способного реагировать на изменения рыночного спроса: «Логистика – наука о планировании, контроле и управлении транспортированием, складированием и другими материальными и нематериальными операциями, совершаемыми в процессе доведения сырья и материалов до производственного предприятия, внутризаводской переработки сырья, материалов и полуфабрикатов, доведения готовой продукции до потребителя в соответствии с интересами и требованиями последнего, а также передачи, хранения и обработки соответствующей информации» [1].

Логистика стала основой систем дистрибьюции товаров, реализует инфраструктуру предоставления товара потребителю: Современную концепцию логистического управления доставки товара в любую точку земного шара с позиций потребительского сервиса можно кратко сформулировать следующим образом: «нужный товар заданного качества и количества – в заданное время и с минимальными затратами».

Устанавливая параметры количества, времени и места потребления товара в качестве его собственных потребительских свойств, современная рыночная инфраструктура тесно интегрируется с системами транспортировки и доставки. Эффективность этой интеграции зависит от степени реализации логистического подхода при координации в этих сферах бизнеса. Становясь неотъемлемой частью полезности товара, функции количества, места и времени предоставления товара покупателю интегрируются не только в потребительную стоимость товара, но и принимают участие в формировании его рыночной цены. В результате этого процессы ценообразования значительно усложняются, транспортные расходы трансформируются в логистические затраты, которые включают в себя как себестоимость производства товара, так и затраты на логистические операции по его физическому распределению в глобальных системах дистрибьюции товаропроизводителей и торговых посредников. В структуре логистических затрат транспортные расходы составляют от 20 до 70% и более, поэтому транспорт играет ключевую роль в создании глобальных логистических систем.

Выделяя значение дистрибьюции для всей товаропроводящей системы в обеспечении процессов реализации товара, часто отождествляют логистику распределения и транспортную логистику: *«Логистика распределения или сбыта, т.е. транспортная логистика функционирует в сфере управления потоками материалов от изготовителя к получателю часто с использованием складских распределительных центров»*. Такое отождествление, возможно, объяснить тем, что логистика не дублирует экономику транспорта, а является концепцией товародвижения, воспринимаемой в целостности всех ее элементов, важнейшим из которых является транспорт. Использование логистики при построении товаропроводящих систем во много обуславливает ее рассмотрение именно в качестве организационно-методической базы товародвижения. *Использование логистики в экономике началось в сферах транспортно-складской и погрузо-разгрузочной деятельности, поэтому для значительной части ученых основным предметом логистики являются, прежде всего, процессы транспортировки, складирования, хранения и грузопереработки* [2].

Транспорт является основной функциональной подсистемой рыночной логистики: «Логистический динамизм товародвижения на оптовом рынке достигается с помощью транспорта. Это означает, что именно транспорт обеспечивает необходимый режим движения товаропотоков по основным параметрам: по траектории и скоростям движения, по времени, мощности и интенсивности. В этом смысле транспорт является обслуживающей системой по отношению к процессу товародвижения, который, в свою очередь, обусловлен особенностями материалопотребления оптовых покупателей». Являясь самостоятельным и значительным элементом логистической системы товародвижения, транспорт выполняет системообразующую функцию во всей логистической системе, поскольку реализует на практике сам процесс товародвижения. Логистика, как потоковая концепция товаропроводящей системы, не может рассматриваться изолированно от процесса



транспортировки товаров: «Логистические системы не могут раскрыть весь свой потенциал, если не будут решены комплексные транспортные проблемы. Выбор каналов продвижения материальных потоков в значительной степени зависит от элементов транспортной системы, участие которых предполагается в том или ином варианте транспортно-перемещающих работ».

Функционирование транспортного комплекса во многом детерминирует снабженческо-сбытовые процессы и является основой формирования всей товаропроводящей системы

Подводя итог рассмотрению транспортно-логистической составляющей процесса товародвижения, можно согласиться с положением, что «ключевая роль транспортировки в логистике объясняется не только большим удельным весом транспортных расходов в общем составе логистических издержек, но и тем, что без транспортировки невозможно само существование материального потока». Исследуется движение материального потока, прежде всего в рамках транспортно-складской логистической концепции.

Наряду с указанным выше присутствующим в научной литературе отождествлением логистики распределения и сбыта с транспортной логистикой, существует концепция рассмотрения логистических процессов транспорта в виде самостоятельного отраслевого комплекса: *«Транспорт – сфера производственного предпринимательства, как и другие отрасли национальной экономики; поэтому рядом с логистикой транспорта следует поставить промышленную логистику и логистику строительства – эти виды логистики имеют отраслевую ориентацию»* [2].

С данных позиций логистика транспорта представляется как изучение потоковых процессов в транспортных системах. Однако, в отличие от экономики транспорта и других отраслевых наук, рассматривающих процессы и явления в транспортной отрасли, логистика должна акцентировать свое внимание, прежде всего, на товароопределенности потока, его значении для торговой системы и не изолировать предмет исследования областью экономико-технологических процессов перемещения груза. Рассматриваемая как основной элемент товаропроводящей системы, логистика обретает свою определенность как транспортная логистика прежде всего потому что «круг вопросов, относящихся к этой ключевой комплексной логистической активности, необходимо изучения– транспортной логистики».

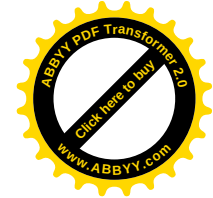
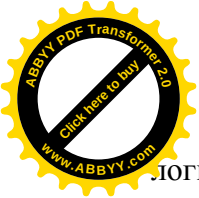
Транспортная логистика определяются ее функциями в товаропроводящей системе, которые были сформулированы как достижение показателей количества, места и времени получения товара потребителем.

Для достижения указанных показателей транспортной логистикой решается ряд соответствующих задач:

- выбор вида и типа транспортных средств;
- определение рациональных маршрутов доставки;
- планирование транспортно-складского процесса во взаимосвязи с производственным;
- обеспечение технологического единства транспортно-складского процесса.

Основным элементом транспортной логистики является собственно специфика и закономерности функционирования транспортной системы, обеспечивающей функционирование всего товаропроводящего механизма: «Транспортировку можно определить как ключевую логистическую активность, связанную с перемещением материальных ресурсов, незавершенного производства или готовой продукции определенными транспортными средствами в логистической цепи (канале, сети), и состоящую, в свою очередь, из комплексных и элементарных активностей, включая экспедирование, грузопереработку, упаковку, передачу прав собственности на груз, страхование и т.п.» [2].

Значимость технико-экономических решений по доставке товара выходит за рамки собственно транспортной логистики и оказывается во многом определяющей для всей



логистической системы товародвижения.

Описание технологических элементов транспортного процесса содержится не только в отраслевой литературе, но уже представлено в значительном объеме и в трудах, посвященных логистике. Включение экономики транспорта в состав логистических исследований осуществлено и реализуется, прежде всего, в форме рассмотрения различных концепций сравнительных логистических характеристик различных видов транспорта.

Также в работах логистов определены и основные моменты логистической организации доставки грузов, связанные с выработкой управленческого решения о выборе конкретного способа перевозки, основными критериями которой являются:

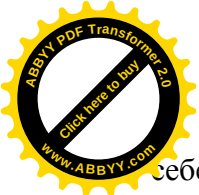
- минимальные затраты на транспортировку;
- заданное время доставки груза;
- максимальная надежность и безопасность;
- минимальные затраты (ущерб), связанные с запасами в пути;
- мощность и доступность вида транспорта.

В значительном объеме представлены логистические разработки и в области складской поддержки функционирования товаропроводящих систем. Значимость этого этапа товародвижения обуславливается тем, что транспортный процесс начинается и заканчивается складским: «Склады создаются в начале и в конце материальных потоков (как на микро-, так и на макроуровне)». Причем складское звено товародвижения может располагаться на любом участке товарного потока: «Складские системы различных типов могут создаваться в начале, середине и конце транспортных грузопотоков или производственных процессов для временного накопления грузов и своевременного снабжения производства материалами в нужных количествах». Более того, склады играют активную роль не только в процессах поддержания потоков, но и в их формировании и изменении: «Складские системы способствуют преобразованию грузопотоков, изменяя параметры принимаемых и выдаваемых партий грузов (по размеру, составу, физическим характеристикам входящих грузов, времени отправки транспортных партий и т.д.)».

На основе системного подхода транспортная и складская логистики рассматриваются в единстве обеспечения функционирования товаропроводящей системы. Этого требует решение задач всей логистической системы товародвижения. Чтобы задачи логистики были реализованы в полной мере, следует не дополнять механически транспортную логистику складской, а ставить вопрос о формировании транспортно-складской логистики – науки и практической деятельности по управлению движением, обработкой и хранением материальных ресурсов в подсистемах логистической цепи. Более того, в современных условиях уже невозможно полноценно изучить транспортную логистику в изолированном виде, поскольку «транспортная логистика не в состоянии существовать в чистом виде». Чтобы были реализованы задачи логистической цепи, следует, по нашему мнению, не осуществлять механическое суммирование отдельно и независимо существующих транспортной и складской логистик, а ставить вопрос о формировании и развитии единой транспортно-складской логистики – науки и практической деятельности по управлению движением, обработкой и хранением материальных ресурсов в подсистемах логистической цепи.

Таким образом, в настоящее время развивается интегральное направление логистики товародвижения, которое формулируется следующим образом:

«Транспортно-складская логистика определяется как система организационно-функциональной деятельности технологического характера (хранение-складирование и доставка-транспортировка), экономическим содержанием которой является создание дополнительной ценности (стоимости и потребительной стоимости) предмета этой деятельности (товара-ресурса). Структура этой дополнительной ценности выражается в терминах известных правил логистики, образующих так называемый комплекс логистики: ценность самого ресурса (структура, качество, количество); ценность времени (точность) доставки; ценность места доставки. Иными словами, ценен не только товар (ресурс) сам по



себе, а ценен тем, что имеется в необходимом количестве, с сохраненным качеством, в точное время, в определенном месте» [2].

Становление и развитие транспортно-складской логистики находит свое выражение в развитии организационно-хозяйственной деятельности, обеспечивающей товародвижение в виде поддержания и развития системы грузопотоков. К такой деятельности можно отнести экспедиторское обслуживание. Основными причина появления и развития этого вида предпринимательской деятельности стали высокие требования, предъявляемые к транспортно-складскому процессу со стороны потребителей транспортных услуг, поскольку «транспортный сервис в современных условиях включает в себя не только собственно перевозку грузов от поставщика потребителю, но и большое количество экспедиторских, информационных и транзакционных операций, услуг по грузопереработке, страхованию, охране и т.п.».

В самом общем виде транспортно-экспедиционное обслуживание понимается как «система доставки, включающая в себя перевозку товара от изготовителя до потребителя и выполнение связанных с ней погрузо-разгрузочных работ, хранение (расфасовку, упаковку, складирование), страхование, финансовые услуги, информационные процессы и ведение документации». Как следует из данного определения, экспедиционное обслуживание дополняет транспортно-складской процесс необходимыми манипуляциями с грузом, позволяющими ему реализовать свои товарные свойства.

Объективная необходимость появления и развития экспедиционного сервиса обусловлена требованиями, предъявляемыми участниками «рынка покупателя» к процессам доставки, которых только средствами классических транспортных предприятий достичь невозможно, поскольку «эффективное товародвижение возможно лишь при взаимодействии множества структур и механизмов инфраструктурного, транспортного, перегрузочно-складского и институционального характера». Особенно актуальными процессы развития экспедиционного сервиса становятся при выполнении международных перевозок, связанных с целым комплексом дополнительных мероприятий по таможенному оформлению грузов.

Вопросы экспедиторского обслуживания могут и должны быть рассмотрены с точки зрения логистического сервиса процессов товародвижения. В данном случае экспедиторская деятельность представляется как форма организации сложных транспортно-складских и прочих грузовых процессов, определяющих формирование всей торговой инфраструктуры.

В статье предпринимается попытка рассмотрения вопросов организации и управления, сложных транспортно-складских и грузовых процессов в форме транспортно-экспедиционной деятельности, ее роли и значения для формирования товаропроводящей системы, разработки современных форм товародвижения, оптимизации перевозочной деятельности.

Таким образом, в настоящее время развивается интегральное направление логистики товародвижения, которое формулируется следующим образом: «Транспортно-складская логистика определяется как система организационно-функциональной деятельности технологического характера (хранение-складирование и доставка-транспортировка), экономическим содержанием которой является создание дополнительной ценности (стоимости и потребительной стоимости) предмета этой деятельности (товара-ресурса).

Список литературы

1. Гаджинский А.М. Основы логистики [Текст]: учебное пособие / А.М.Гаджинский. – М.: ИВЦ Маркетинг, 1996. – 124 с.
2. Смехов А. А. Основы транспортной логистики [Текст]: учебник для ВУЗов / А.А.Смехов. – М.: Транспорт, 1998. - 197 с.