

ЭФФЕКТИВНОСТЬ И МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПРИНЦИПЫ ПОСТРОЕНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ

В конце XX века стало активно развиваться и внедряться в практику хозяйственной деятельности новое научное направление – логистика. Под логистикой мы понимаем науку о планировании, организации, управлении и контроле за движением материального и связанных с ним информационного и финансового потоков в пространстве и во времени от первичного источника сырья до конечного потребителя. Идея логистики заключается в оптимизации параметров материального потока за счет улучшения и создания необходимых, качественно новых параметров информационного потока (возможность получать полную, своевременную и качественную информацию в необходимом месте). Понятие информации в логистике трактуется широко – от оперативной информации производственно-хозяйственного назначения до самой современной научной теории (например, создание математической модели функционирования сбыта). Уменьшение суммарных затрат на создание и материального потока к рынкам потребителей за счет увеличения затрат на создание качественно нового информационного потока стало возможным благодаря непрерывному уменьшению стоимости единицы передаваемой оперативной информации. Возрос объем и изменилось качество передаваемой информации. Так, например, журнал *Transportation Journal* (1988, vol №3, p 6) приводит следующие данные по изменению сбыта и качества информации, используемой транспортными компаниями на Западе:

- объем передаваемой информации:
 - без изменений – 15 % информации;
 - увеличение – 85 % информации;
- качество связи:
 - без изменений – 29 % информации;
 - улучшение – 84 % информации.

Коренное изменение логистический подход внес в систему движения готовой продукции к потребителю (систему распределения товаров). Изменилось содержание и характер деятельности транспортных (транспортно-экспедиционных) компаний. С рубежа 70-х годов

начинается органическое срастание транспорта с обслуживаемым производством, превращение его в звено единой системы: производство – транспорт – распределение. Практика показывает, что на настоящем этапе новая политика транспортно-экспедиционных компаний должна строиться на таких компонентах, как предоставление нетрадиционных новых дополнительных услуг (диверсификация деятельности), политика в области коммуникаций и политика заключения контрактов. Решая одну из основных задач логистики – уменьшение совокупных запасов в системе распределения, к транспорту предъявляют прежде всего повышенные требования в области возможности обеспечения коммуникаций, гибкости частоты и регулярности отправок грузов. Это приводит к значительному расширению рынка транспортно-экспедиционного обслуживания мелкопартионных грузов на всех его сегментах - международном, республиканском, региональном.

Для работы на данном рынке транспорт должен быть, прежде всего, быть достаточно гибким, удовлетворяющем еженедельно изменяющиеся требования заказчика по частоте и регулярности перевозок, и, в то же время, надежно обслуживать заказчиков.

Основными организационными структурами на постсоветском пространстве, на наш взгляд отвечающими этим требованиям, будут являться транспортные компании по сбору и распределению грузов, обеспечивающие перевозки на небольшие расстояния в торговой зоне (обслуживаемом регионе). Такие компании будут осуществлять перевозки грузов малыми партиями и имеют терминалы по сбору и распределению в различных точках обслуживаемого региона. Количество и расположение терминалов в обслуживаемом регионе определяется методами исследования операций с оптимизацией по различным критериям (например, метод определения “центра тяжести” региона с высокой плотностью дорог).

Рассмотрим основные функции канала распределения товаров:

- 1) проводят исследовательскую работу по сбору информации, необходимой для планирования распределения продукции и услуг;
- 2) стимулирует сбыт путем создания и распространения информации о товарах;
- 3) устанавливают контакты с потенциальными покупателями;
- 4) приспособливают товар к требованиям покупателей;
- 5) проводят переговоры с потенциальными потребителями продукции;
- 6) организуют товародвижение (транспортировка и складирование);
- 7) финансируют движение товаров по каналу распределения;

8) принимают на себя риски, связанные с функционированием канала.

Для рынка с монополистической конкуренцией концепция маркетинга в современных условиях быстро меняющегося, динамичного спроса любого товара предполагает чуткое реагирование на малейшее изменение конъюнктуры рынка, производитель товара для обеспечения своей конкурентоспособности должен постоянно контролировать динамику изменения потребностей конкретного потребителя своего товара. Поэтому он должен временно обладать полноценной информацией о потребностях своего клиента в любой момент и на основе нее строить стратегию продвижения своего товара на рынки потребителей. Поэтому на рассматриваемом рынке только производитель может сам наиболее эффективно выполнять функции 1-4. Создание транспортных компаний по сбору и распределению грузов предполагает, что они будут выполнять функции 6-8 (в частности функцию 7 может взять на себя банк, через который осуществляет свои финансовые операции транспортная компания). Функцию 5 может выполнять как сам производитель, так и по его поручению транспортная компания. Также транспортная компания совместно с производителем на основе контракта может выполнять функции 1-4.

Таким образом, предлагаемый канал распределения выглядит следующим образом: производитель, транспортная компания по сбору и распределению грузов – заказчик (потребитель товара). В свою очередь, транспортная компания “работает” с множеством производителей и заказчиков, для чего она должна иметь с ними хорошие коммуникации и иметь эффективную систему управления. С учетом вышесказанного у транспортной компании появляется возможность строить достаточного качества оптимальный совокупный транспортный процесс (возможность строить оптимальные развозочно-сборочные маршруты), что, в свою очередь, будет иметь влияние на величину тарифов на транспортное обслуживание и, соответственно, на стоимость продукции в месте потребления. На терминале за счет больших объемов переработки грузов появляется возможность внедрять новейшие автоматизированные системы складской переработки грузов.

Транспортные компании дают экономии затрат за счет использования собственного терминала вместо распределительного центра промышленной фирмы, обслуживающего некоторый регион и несущего большие расходы по содержанию запасов. На пунктах сбора региональные транспортные компании грузы хранятся один-два дня, а затем комплектуются и поставляются заказчику на следующие или вторые сутки. Обычно операции транспортной организации по сбору и распределению

грузов сокращают продолжительность доставки малых партий груза от поставщика до заказчика на 25-50 % и более в зависимости от конфигурации обслуживаемой сети. Новые услуги транспортных организаций предоставляют клиентуре возможность осуществлять контроль и проявлять гибкость для быстрой перестройки каналов распределения.

Эффективное обслуживание потребителей, управление и координация работы многочисленных транспортно-логистических фирм и посредников в регионе невозможны без создания региональной транспортной логистической системы (РТЛС). Координирующий и интегрирующий потенциал этой системы должен быть направлен на реализацию социально-экономических задач развития региона, повышение эффективности обслуживания потребителей за счет высокого качества транспортных логистических услуг, приближения их к мировым стандартам, внедрения современных логистических технологий управления региональными материальными и сопутствующими им информационными и финансовыми потоками.

Основными методологическими принципами формирования РТЛС являются следующие:

- РТЛС является сложной динамической, иерархической и стохастической системой, состоящей из многочисленных взаимодействующих и взаимосвязанных ЗЛС со своими многоуровневыми организационными структурами. В связи с этим для формирования РТЛС должен применяться системный подход с декомпозицией задач по уровням иерархии.

- Звенья РТЛС характеризуются относительной стабильностью целевого и функционального назначения, однако в целом для системы они недоопределены, так как зависят от того, какие цели и стратегии достижения целей принимаются ее отдельными ЗЛС и какая структура в соответствии с этим формируется.

- При синтезе РТЛС должна использоваться интегральная парадигма логистики, реализующая общую стратегическую, тактическую или оперативную цель ЗЛС при оптимальном использовании в системе материальных, финансовых, информационных и трудовых ресурсов и согласовании локальных критериев функционирования ЗЛС с глобальной целью оптимизации РТЛС. Целевая функция оптимизации при этом является, как правило, многокритериальной.

- Учитывая то, что большинство факторов, характеризующих внутреннее состояние РТЛС, а также воздействие внешней среды, являются, как правило, стохастическими или носят качественный характер, РТЛС должна строиться как самоорганизующаяся адаптивная структура, реализующая свою глобальную цель и цели бизнеса ЗЛС в

изменяющейся рыночной среде. При этом особое внимание должно быть обращено на важнейшие системные характеристики: надежность, устойчивость и адаптивность, направленные на поддержание равновесия системы в условиях неопределенности.

- Управление в РТЛС не может быть полностью формализовано (а, следовательно, алгоритмизовано), что вызывает необходимость построения комплекса как формализованных моделей процессов управления и принятия решений, так и неформальных (эвристических) процедур и представлений.

- Информационно-компьютерная поддержка должна охватывать как можно большее количество процессов управления и объектов РТЛС; при этом должны быть использованы стандарты и протоколы, системы электронной передачи данных, обеспечивающие эффективный обмен унифицированными документами и интеграцию РТЛС в мировое информационное и экономическое пространство,

- Формирование РТЛС должно сочетаться и корреспондироваться с целевыми программами развития региона, стратегией экономического развития региона и страны в целом, международными, федеральными и региональными логистическими и информационными программами, координируя интересы отдельных ЗЛС с отраслевыми, региональными и федеральными интересами социально-экономического развития.

- В РТЛС должен быть реализован принцип учета совокупности издержек управления материальными, финансовыми и информационными потоками по всем логистическим цепям. Критерий минимума общелогистических издержек должен быть основным в процессе оптимизации функционирования РТЛС при соблюдении глобальной цели макрологистической системы.

- Процесс формирования РТЛС должен быть основан на принципах модульности и поэтапности ввода в действие отдельных задач, процессов и подсистем. Модульный (блочный) характер разработки и внедрения проекта РТЛС позволит получить быстрее реальный экономический эффект, повышает устойчивость системы, позволяет проводить доработки и изменения в системе в процессе ее реального функционирования.

- Разработка и реализация РТЛС должна проводиться под руководством координационного органа из представителей власти и управления в регионе на основе единой правовой, финансовой и налоговой политики.