

[6] Научно-исследовательские работы членов НСО ВГАВТа Зининой Н.В. и Лаврика А.А. 2 курс экономического факультета. Руководитель – Набоких Г.М.

**Я.А. Капустина**  
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

## **ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ МАТЕРИАЛЬНЫХ ПОТОКОВ (ТРАНСПОРТНЫЙ АСПЕКТ)**

Транспортная логистика базируется на концепции интеграции транспорта, снабжения, производства и сбыта; на отыскании оптимальных решений в целом по всему процессу движения материального потока в сфере обращения и производства по критерию минимума затрат на транспортировку, снабжение, сбыт, производство.

В современных условиях транспортные компании должны пересмотреть характер своей коммерческой и производственной деятельности, направив ее на анализ, изучение и удовлетворение спроса потребителей услуг. Новые экономические условия, формирование рынка транспортных услуг, появление и усиление конкуренции между предприятиями транспорта предполагают активное изучение опыта функционирования транспорта с определением его роли и места в системе «снабжение-производство-сбыт».

Одной из причин низкой конкурентоспособности продукции, произведенной в России, являются затраты на транспортную логистику, величина которых в 2–3 раза превышает уровень развитых стран. Объяснение лежит в наличии недостатков как в работе транспорта, так и в управлении запасами, так как повышению эффективности доставки и в настоящее время уделяется недостаточное внимание. По данным исследований стоимость транспортной доли процесса производства и распределения продукции составляет одну треть конечного продукта. В связи с этим, правильно организованное транспортное обеспечение распределения товаров является одной из важных резервов экономии ресурсов.

Функции транспорта в системе распределения товаров заключаются в ее транспортном и экспедиционном обеспечении.

Транспортно-логистическое обеспечение распределения товаров – деятельность по планированию, организации и выполнению доставки продукции от мест ее производства до мест потребления и дополнительных услуг по подготовке партий отправок к перевозке; оформление необходимых перевозочных документов; заключение договора на перевозку с транспортными предприятиями; расчета за перевозку грузов; организация и проведение погрузочно-разгрузочных работ; хранение (в случае необходимости); укрупнение мелких и разукрупнение крупных отправок; информационное обеспечение; страхование и таможенные услуги и т.д., с использованием оптимальных способов и методов, при условии полного удовлетворения потребностей производственных и торговых предприятий в эффективном распределении товаров.

Транспортное обеспечение также можно определить как логистическую активность, связанную с использованием конкретного транспортного средства в логистической системе, включающую в себя переработку груза, упаковку, передачу прав собственности на груз, саму перевозку, складирование, таможенного оформления, страхование груза и ответственности перевозчик.

Организация транспортной логистики компании включает выполнение следующих процедур:

- выбор способа транспортировки;
- выбор вида транспорта;

- назначение транспортного средства;
- выбор перевозчика и логистических провайдеров (подрядчиков по транспортировке);

- оптимизация параметров транспортного процесса.

Разработка стратегии транспортно-логистического обеспечения компании включает следующие элементы:

- анализ вариантов;
- анализ цены;
- консолидация груза;
- анализ и оценка поставщиков;
- использование различных видов транспорта;
- тесные отношения с выбранными перевозчиками;
- анализ затрат;
- внешние поставщики логистических услуг, контракты с внешними источниками;

- вопросы безопасности.

Одним из основных вопросов транспортной логистики является разработка технологии перевозки. Технология перевозки – это последовательность технологических операций в ходе выполнения транспортного процесса. Несмотря на кажущуюся однозначность последовательности технологических элементов (подача автомобильного транспортного средства к пункту погрузки, размещение груза в кузове транспортного средства, доставка груза грузополучателю, разгрузку и порожний пробег к пункту погрузки) возможны различные варианты выполнения тех или иных операций. Например, погрузка и разгрузка могут быть заменены перецепкой оборотных полуприцепов или прицепов, возврат автотранспортного средства после разгрузки к пункту погрузки может быть совмещен с попутной перевозкой груза, транспортировка груза может быть совмещена с технологическими операциями с грузом (например, перемешивание товарного бетона в бетоновозе).

Основное место в транспортной логистике занимают задачи составления маршрутов, которые позволяют до минимума сократить пробег транспортных средств, или которые минимизируют затраты на перевозку грузов.

Транспортная логистика решает следующие основные задачи:

- создание транспортных систем, в том числе создание транспортных коридоров и транспортных цепей;
- совместное планирование транспортных процессов на различных видах транспорта (в случае смешанных перевозок);
- обеспечение технологического единства транспортно-складского процесса;
- совместное планирование транспортного процесса со складским и производственным;
- выбор типа и вида транспортного средства;
- определение рациональных маршрутов доставки.

Транспорт – это отрасль материального производства, осуществляющая перевозки людей и грузов. В структуре общественного производства транспорт относится к сфере производства материальных услуг. (рис. 1)

В январе–июле 2012 г. грузооборот транспорта, по предварительным данным, составил 2893,8 млрд. тонно-километров, в том числе железнодорожного – 1288,7 млрд., автомобильного – 132,8 млрд., морского – 37,5 млрд., внутреннего водного – 30,0 млрд., воздушного – 2,8 млрд., трубопроводного – 1402,0 млрд. тонно-километров.



Рис. 1. Место транспорта в структуре общественного производства

Таблица 1

**Грузооборот транспорта**

	Июль 2012г., млрд.т-км	В % к		Январь-июль 2012г. в % к январю-июлю 2011г.	Справочно		
		июлю 2011г.	июню 2012г.		июль 2011г. в % к		январь-июль 2011г. в % к январю-июлю 2010г.
					июлю 2010г.	июню 2011г.	
Грузооборот транспорта	406,9	100,4	102,1	101,6	104,5	100,3	104,5
в том числе: железнодорожного <sup>1</sup>	185,1	103,9	103,8	105,2	104,8	101,2	106,7
автомобильного	21,2	109,5	102,1	110,6	110,6	103,2	111,1
морского	7,4	113,9	128,9	82,9	73,8	94,1	76,6
внутреннего водного	9,8	101,1	104,4	100,0	107,7	111,4	110,0
воздушного (транспортная авиация) <sup>2</sup>	0,4	83,4	92,0	102,2	106,2	108,0	104,6
трубопроводного	183,1	95,8	99,5	98,3	104,9	98,9	103,3

<sup>1</sup> По данным ОАО «РЖД».  
<sup>2</sup> По данным Росавиации.

Совокупность существующих методов по выбору вида транспорта делится на две основные группы: методы расчета экономического эффекта от выбранного вида транспорта по конкретной корреспонденции и методы определения рациональных сфер или равновыгодных расстояний использования определенного вида транспорта.

прирост, снижение (-), в % к соответствующему месяцу предыдущего года

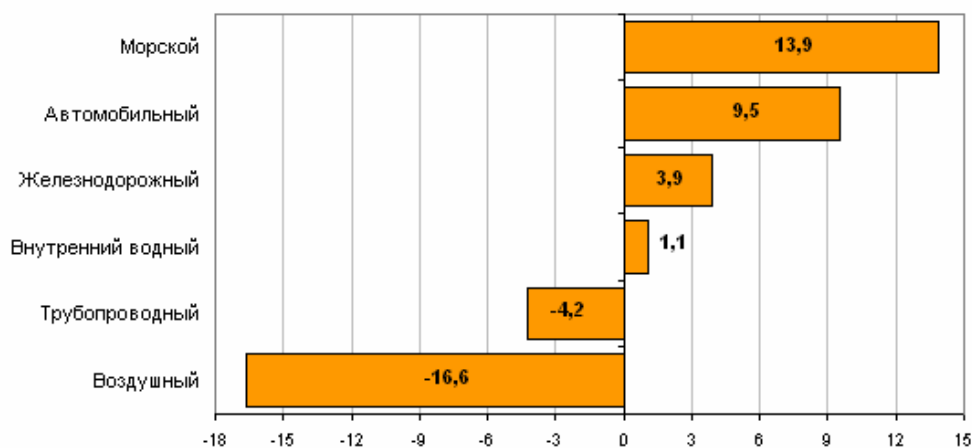


Рис. 1. Изменение грузооборота транспорта в июле 2012

Таблица 2

Перевозки грузов транспортом

	Июль 2012 г., млн. т	В % к		Январь-июль 2012 г. в % к январю-июлю 2011 г.	Справочно		
		июлю 2011 г.	июню 2012 г.		июль 2011 г. в % к		январь-июль 2011 г. в % к январю-июлю 2010 г.
					июлю 2010 г.	июню 2011 г.	
Перевозки грузов транспортом	748,3	102,0	105,2	105,4	107,9	109,0	106,8
в том числе: железно-дорожным <sup>1</sup>	109,1	102,9	102,3	103,4	102,4	102,3	103,7
автомобильным	530,5	102,5	106,5	107,8	108,6	112,6	107,0
морским	4,4	146,1	160,0	93,8	97,3	105,2	89,4
внутренним водным	20,8	100,0	101,0	99,4	119,8	103,3	126,2
воздушным (транспортная авиация) <sup>2</sup>	0,1	84,0	97,5	101,1	109,0	107,8	105,5
трубопроводным	83,5	97,0	100,2	97,5	108,3	99,1	108,4
в том числе: газ	34,6	93,9	96,7	96,4	108,0	93,2	106,1
нефть	45,9	99,1	102,7	98,8	109,1	103,8	111,4
нефтепродукты	3,0	103,5	104,6	94,7	99,1	107,3	103,2

<sup>1</sup> По данным ОАО «РЖД».  
<sup>2</sup> По данным Росавиации.

В формализованном виде расходы по *i*-му варианту конкретной корреспонденции можно представить следующим образом:

$$P = P_{\text{погр.разгр}} + P_{\text{п.в}} + P_{\text{нк}} + P_{\text{дв}}L + P_{\text{доп}}$$

где  $P_{\text{погр.разгр}}$  – расходы на погрузочно-разгрузочные операции;  
 $P_{\text{п.в}}$  – расходы на подвоз грузов к магистральному транспорту и вывоз их от него;  
 $P_{\text{нк}}$  – расходы на выполнение начально-конечных операций;  
 $P_{\text{дв}}$  – расходы на движеньческие операции (стоимость тары, потеря груза, страхование и др.);  
 $L$  – расстояние перевозки по рассматриваемой корреспонденции;  
 $P_{\text{доп}}$  – дополнительные расходы.

Равновыгодное расстояние, разграничивающее область использования, например, железнодорожного и автомобильного транспорта, определяется по формуле:

$$L = P_{\text{нк}}^{\text{ж}} + N_{\text{пер}} P_{\text{пер}} - \frac{P_{\text{нк}}^{\text{а}}}{P_{\text{дв}}^{\text{а}}} - P_{\text{дв}}^{\text{ж}},$$

где  $P_{\text{нк}}^{\text{ж}}$  и  $P_{\text{нк}}^{\text{а}}$  – удельные затраты (тарифные ставки) на начально-конечные операции соответственно на железнодорожном и автомобильном транспорте;  
 $N_{\text{пер}}$  – количество перегрузочных операций в зависимости от схем перевозки железнодорожным транспортом;  
 $P_{\text{пер}}$  – удельные затраты (тарифные ставки) на перегрузочные операции;  
 $P_{\text{дв}}^{\text{ж}}$  и  $P_{\text{дв}}^{\text{а}}$  – удельные затраты (тарифные ставки) на движеньческие операции соответственно по железнодорожному и автомобильному транспорту.

Перевозки на расстояния меньше полученной равновыгодной дальности следует относить к сфере экономически выгодной зоны использования автомобильного транспорта, а на большие расстояния – к сфере использования железнодорожного варианта.

#### Список литературы:

- [1] Дрожжин А.И. Логистика: Учебное пособие. – М.: МИЭМП, 2010. – 150 с.
- [2] Общий курс транспортной логистики: учебное пособие, Л.С. Федоров, В.А. Персианов, И.Б. Мухаметдинов. – М.: КНОРУС, 2011–312 с.
- [3] [www.gks.ru](http://www.gks.ru)
- [4] [www.ec-logistics.ru](http://www.ec-logistics.ru)

*Е.А. Карелина, Г.М. Набоких*  
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

## ГЕНДЕРНЫЙ АСПЕКТ ЭКОНОМИЧЕСКИ АКТИВНОГО НАСЕЛЕНИЯ РОССИИ

*Экономически активное население* – население, которое имеет или желает и потенциально может иметь самостоятельный источник средств существования.

*Гендерная статистика* – это статистические данные о женщинах и мужчинах, отражающие их положение во всех сферах жизни общества.

Экономика России занимает шестое место в рейтинге ООН среди стран мира по объему ВВП. Объем ВВП России за 2012г. составил \$2,511 трлн. Доля экономики России в мировой экономике – 4,1%. По ВВП на душу населения по ППС Россия за-