

– из существующих судов предпочтительнее перевозки осуществлять в судах-контейнеровозах;

– издержки в разрабатываемой терминальной системе доставки (с учетом потерь продукции) по предварительным расчетам на 36% ниже по сравнению с системой доставки автомобильным транспортом.

Таким образом, в настоящее время есть основание к возобновлению перевозок бахчевых культур речным транспортом, для чего требуется детальная разработка логистической системы их поставок с участием водного транспорта.

Список литературы:

- [1] Берштейн И.Б. Заготовки, транспортирование и хранение плодов. Приложение к журналу «Садоводство и виноградарство» / И.Б. Берштейн. – М.: Агропромиздат, 1988. – 143 с.
- [2] Иванова Е.И. Ресурсосберегающие основы технологии выращивания, хранения и транспортировки овоще-бахчевой продукции: дис. ... докт. с.х. наук : 06.01.09, 06.01.06 / Иванова Елена Ивановна. – Астрахань, 2006. – 311 с.
- [3] Качество и эффективность перевозок сухогрузов: методы и результаты исследований за 1970–2000 гг. / под ред. А.И. Телегина. – Н.Новгород: ВГАВТ, 2002. – 299 с.
- [4] Ничипорук О.И. Исследование условий повышения качества перевозок плодоовощей речным транспортом: дис. ... канд. техн. наук : 05.22.19 / Ничипорук Олег Игнатьевич. – Н.Новгород, 1985. – 309 с.
- [5] Раюшкина А.А. Повышение сохранности плодоовощной продукции при ее доставке потребителям автомобильным транспортом: дис. ... канд. техн. наук: 05.22.10 / Раюшкина Алевтина Анатольевна. – Волгоград, 2004. – 200 с.
- [6] Рынок арбузов [Электронный ресурс] – Электрон. дан. – ООО «Консалтинговая компания «In-Con»», 2002–2012. Режим доступа: <http://in-con.su/business-plans/1/43/527.html>
- [7] Хохлов А.А. Обоснование параметров транспортно-технологической системы доставки плодоовощных грузов с Нижней Волги в центральные районы страны: дис. ... канд. техн. наук: 05.22.19 / Хохлов А.А. – Н.Новгород, 1987. – 179 с.

В.В. Цверов

ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

Е.В. Пономарев

ООО «ИНВЕНТ – Логистика»

АНАЛИЗ ПОДХОДОВ К УПРАВЛЕНИЮ ДОСТАВКОЙ ПО ПРИНЦИПУ «ТОЧНО В СРОК» ПРИ ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫХ ПОСТАВКАХ

С момента преодоления экономической нестабильности 2008 г. международная активность российского бизнеса стремительно возросла, более того, после вступления России во Всемирную Торговую Организацию, у отечественных предприятий появились дополнительные возможности для экспорта и импорта. Однако, исследования, проведенные в Приволжском федеральном округе, показывают, что 48,6% компаний имеют дефицит в методическом обеспечении по организации перевозки грузов и 45,3% – по управлению поставками [5]. В связи с этим конкурентные преимущества почти половины отечественных компаний будут снижены, так как в современных условиях многие потребители стремятся перейти на систему поставок «точно в срок», а при отсутствии соответствующего методического обеспечения такие поставки сложно обеспечить. Сказанное обуславливает актуальность рассматриваемого вопроса.

При этом управление доставкой «точно в срок» при поставках на международном уровне имеет особенности по сравнению с доставкой внутри страны. На международную перевозку помимо погодных условий, преодоления расстояний, неисправности автомобиля и т.д. ложатся риски задержек при перемещении через таможенные границы государств, появление новых международных правовых норм и др.

Проблемы доставки продукции «точно в срок» в своих следованиях касаются многие ученые, при этом, как правило, не углубляясь в методологию ее обеспечения. Ниже приводятся результаты исследования основных публикаций по этой проблеме.

Доставка «точно в срок» часто фигурирует в контексте с микрологистической системой ЛТ. Одной из обязательных составных частей этой системы является обеспечение доставки «точно в срок». В исследованиях, посвященных этой системе, отмечается необходимость работы с надежными перевозчиками и поставщиками [5].

Травинский П.С. рассматривает поставки с точки зрения управления рисками в области внешнеэкономических операций. При этом им не выделяются риски связанные с доставкой к сроку и не предлагаются меры по управлению такой доставкой.

Разумовой Н.Ф. рассматриваемый вопрос исследуется с точки зрения управления рисками экспедитора при управлении доставкой внешнеторговых грузов (по условиям «Инкотермс») [4]. Им на основе теории риск-менеджмента обоснована методика учета риска наступления ответственности экспедитора и применение ее в тарифной политике. Разумова Н.Ф. предлагает определять страховые риски по перевозкам и их минимизацию, посредством исследования процентных долей по каждому условию поставки. При этом она не предлагает инструментов управления сроками поставок.

Никитина С.А. [3] рассматривает ЛТ с точки зрения управления цепями поставок в инновационных проектах связанных с осуществлением логистической деятельности организации. Им разработан подход к оценке рисков управления цепями поставок и рекомендации по адаптации метода ЛТ к в инновационным проектам.

Опыт американских транспортно экспедиторские компании компаний, показал возможность управления скоростью в процессе доставки через передачу грузов на другие виды транспорта (с железнодорожного на автомобильный, с автомобильного на воздушный для ускорения доставки по желанию клиента). На этом опыте базируются разработки Котлярова С.Л. [1]. Согласно его мнению реализация концепции ЛТ на международном уровне должна осуществляться на основе принципов транспортной экспедиции. А именно: доставка груза «от двери до двери» и «точно в срок» предусматривает согласованную и четкую работу отдельных видов транспорта, участвующих в смешанном сообщении. Координация данного процесса должна базироваться на развитой транспортной инфраструктуре, достижениях современных информационных технологий, действующей коммерческо-правовой базе, регулирующей деятельность каждого вида транспорта и их взаимодействие между собой. Котляров С.Л. делает упор на делегирование решений основных вопросов на транспортно экспедиторские компании.

Такой подход на наш взгляд может применяться в компаниях с небольшим опытом в области внешнеэкономической деятельности и с отсутствием своего профессионального штата логистов. Компании же с многолетним опытом работы на международном уровне понимают, что делегирование (аутсорсинг) любого участка работы сторонней организации накладывает определенные риски на результаты ее осуществления

Маслов А.М. [2] рассматривал ситуацию с точки зрения технических и технологических параметров железнодорожных грузовых станций, а также оценки роли железнодорожных грузовых станций в структуре современных логистических систем. Им в исследовании на основе моделирования определяются оптимальные технико-технологических параметры функционирования грузовой станции, интегрированной в логистическую систему. При этом в модели не учитываются особенности станционного оформления грузов прибывших под грифом импорт-экспорт (а именно процессы

таможенного оформления и все сопутствующие риски, движение подвижного состава в зонах таможенного контроля и процесс выпуска его в свободное обращение). Все эти процедуры вызывают определенные временные затраты, которые могут повлиять на конечную цель реализации концепции ЛТ. Кроме того во многих компаниях существенную часть занимает время, затраченное на предотгрузочные мероприятия: согласование цены, отгрузочной партии, номенклатуры, контрактная работа. Как правило, данные операции курируются службами, не относящимися к логистике: коммерческими, юридическими или административными отделами.

Исследование публикаций по проблеме доставки в срок, показало, что в настоящее время не существует единой законченной методологии ее решения, а есть только разработки по управлению временем прохождения отдельных звеньев логистической цепи. На основе проведенного исследования авторы считают, что система управления доставкой «точно в срок» может быть сведена к деятельности в трех направлениях:

- 1) разработка мер по снижению рисков отклонений от плановых сроков выполнения операций, связанных с доставкой;
- 2) оперативное регулирование логистическими операциями в ходе доставки к конкретному сроку;
- 3) разработке регламентов поставок с разной продолжительностью доставки.

В рамках 1-го направления необходимо создание системы стратегического и оперативного планирования производственной программы (на основе годового прогнозирования сбыта), что позволит рационализировать планирование материальных ресурсов, затрачиваемых ежемесячно на оплату авансовых платежей за товар, таможенных платежей (НДС, пошлина, таможенный сбор), транспортных и складских расходов, страховых услуг и услуг по сертификации продукции. Применение принципов стратегического планирования позволит усовершенствовать систему планирования транспортных потоков и формировать более точные заказы на подвижной состав, что в свою очередь избавит от проблемы отсутствия необходимого транспортного средства на запланированный промежуток времени по отгрузке (час, день, месяц).

Кроме того снижению рисков может способствовать обеспечение подбора надежных исполнителей в звеньях цепи поставок (организаций и технических средств).

Для реализации 2-го направления следует создавать системы гибких регламентов принятия основных и вспомогательных решений на протяжении всех звеньев логистической цепи (поставщик – перевозчик – покупатель). Данная система представляет собой некую блок-схему или руководство к действию менеджеру, контролирующему доставку, в ситуациях, наступление которых возможно в процесс осуществления доставки в силу стохастичности операций доставки или форс-мажора. Также регламентирование позволит определить принятие основных или альтернативных решений с целью предупреждения или ликвидации последствий наступления определенных событий. Создание системы регламентирования принятия решений на стадии отгрузки позволит рационально перемещать подвижные составы на территории склада, сократить время погрузо-разгрузочных работ, снизить риски нахождения незагруженных скрытых погрузочных метров в машине (порожняка). Регламентирование на стадии непосредственной перевозки позволит снизить временные потери при самой перевозке, а также позволит снизить временные потери (в случае международной перевозки) при прохождении подвижным составом государственных границ, таможенных постов, складов временного хранения и т.д. Создание регламента на стадии таможенного оформления или же выгрузки позволит минимизировать риски по возникновению простоев подвижных составов на терминалах или на складах грузополучателей, сократится время документального оформления всех операций процесса доставки.

Создание альтернативных логистических маршрутов может использоваться как во 2-м так и в 3-м направлениях системы обеспечения доставки «точно в срок». Этот инструмент позволяет минимизировать риски, связанные с наличием погодных усло-

вий, транспортных пробок, форс мажорных задержек на границах в результате временных ограничений на въезд или выезд из государства.

Применение данных рекомендаций поможет существенно снизить временные потери при осуществлении процесса по управлению доставкой.

Список литературы:

- [1] Котляров С.Л. Логистический менеджмент транспортно – логистической деятельности: дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / Котляров Сергей Леонтьевич. – Санкт-Петербург, 2001. – 175 с.
- [2] Маслов А.М. Техничко-технологические параметры функционирования грузовых станций ж/д транспорта в условиях стохастического характера вагонопотока: дис. ... канд. экон. наук : 05.22.08 / Маслов Александр Михайлович. – Екатеринбург, 2009. – 196 с.
- [3] Никитин С.А. Управление логистическими цепями поставок в инновационных проектах: дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / Никитин Сергей Александрович. – Москва, 2011. – 167 с.
- [4] Разумкова Н.Ф. Исследование условий возникновения риска ответственности экспедитора при доставке внешнеторговых грузов (по правилам «Инкотермс»): дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / Разумкова Надежда Федоровна. – Москва, 2007. – 134 с
- [5] Цверов В.В. Логистические основы обеспечения материальными ресурсами организаций на речном транспорте: дис. ... док. экон. наук : 08.00.05 / Цверов В.В. – Н.Новгород, 2011. – 408 с.