

СТАТЬЯ

УДК 338:656

**РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ
СУБЪЕКТОВ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
В СЕКТОРАХ ЭКОНОМИКИ****Шанин И.И.***ФГБОУ ВО «Воронежский государственный лесотехнический университет имени Г.Ф. Морозова»,
Воронеж, e-mail: kingoao@mail.ru*

В статье изучаются проблемы, связанные с обеспечением формирования транспортно-логистического направления в деятельности коммерческих структур на основе экономических и аналитических данных, полученных федеральной службой государственной статистики. В современных экономических отношениях взаимодействие между коммерческими структурами формируется на основе конкурентной борьбы, учитывающей неопределенность деятельности и коммерческие риски. Для достижения каких-либо результатов и экономической выгоды коммерческими структурами, уже недостаточно применения традиционного маркетингового инструментария, существует необходимость применения инновационных подходов и методологии управления процессами транспортно-логистической деятельности на высокоэффективном уровне. Здесь наиболее значимым исследованием в данном направлении выступает применение подходов, направленных на развитие транспортно-логистического направления в коммерческих структурах и повышение экономической эффективности коммерческой деятельности. Особенность развития подходов транспортно-логистического направления в коммерческих структурах заключается в научном обобщении и объединении всех циклов потокового процесса в существующей производственно-торговой цепочке субъектов коммерческой деятельности, для целей повышения их результативности. В качестве особенностей отдельных звеньев, формирующих цепочку прохождения процессов в транспортно-логистической деятельности, можно отметить направление осуществления взаимодействия между всеми структурами при формировании единой системы потокового процесса. При этом ключевой задачей, направленной на минимизацию затрат в транспортной и логистической деятельности, выступает сокращение числа простоев транспортных единиц, достигаемое за счет применения оптимизированных подходов, разработанных именно для управления транспортными и логистическими процессами в коммерческих структурах.

Ключевые слова: транспорт, коммерческая деятельность, экономическая эффективность, издержки, затраты, логистика

**DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT AND LOGISTIC DIRECTION OF SUBJECTS
OF COMMERCIAL ACTIVITY IN SECTORS OF ECONOMY****Shanin I.I.***Voronezh State University of Forestry and Technologies named after G.F. Morozov,
Voronezh, e-mail: kingoao@mail.ru*

In article the problems connected with ensuring formation of the transport and logistic direction in activity of commercial structures on the basis of the economic and analytical data obtained by Federal State Statistics Service are studied. In the modern economic relations interaction between commercial structures is formed on the basis of the competition considering uncertainty of activity and commercial risks. For achievement of any results and an economic benefit commercial structures, use of traditional marketing tools is already not enough, there is a need of application of innovative approaches and methodology of management of processes of transport and logistic activity at the highly effective level. Here as the most significant research in this direction application of the approaches aimed at the development of the transport and logistic direction in commercial structures and increase in cost efficiency of commercial activity acts. The feature of development of approaches of the transport and logistic direction in commercial structures consists in scientific generalization and associations of all cycles of stream process in existing a production and trade chain of subjects of commercial activity, for increase in their effectiveness. As features of the separate links forming a chain of passing of processes in transport and logistic activity it is possible to note the direction of implementation of interaction between all structures when forming a uniform system of stream process. At the same time the reduction of number of idle times of transport units reached due to application of the optimized approaches developed for management of transport and logistic processes in commercial structures acts as the key task directed to cost minimization in transport and logistic activity.

Keywords: transport, commercial activity, cost efficiency, expenses, expenditures, logistics

Применяя подход по развитию транспортно-логистического направления деятельности коммерческих структур, можно достичь показателей экономической эффективности, ускорения информационных потоков и повышения уровня обслуживания всей торгово-производственной деятельности.

Развитие транспортно-логистического направления в конкретной коммерческой структуре предполагает тесный процесс

взаимодействия с производителями, поставщиками и потребителями конечной продукции, которое направлено на минимизацию издержек и повышение уровня результативности и экономической выгоды на всех этапах выполнения договорных обязательств перед контрагентами.

Имеющаяся в коммерческих структурах система учета производственных затрат и себестоимости реализуемой продукции

должна определять затраты, которые возникают в процессе действующих транспортных и логистических издержек, формировать информационно-аналитические отчетные показатели о наиболее значимых издержках и возможном дублировании их в потоковых процессах. При соблюдении этих условий можно прийти к снижению совокупных издержек на протяжении всей транспортно-логистической цепи.

Ключевой задачей в коммерческой деятельности является постоянное увеличение результативных показателей прибыли и рентабельности, здесь наиболее эффективным будет подход, направленный на эффективное внедрение в коммерческие структуры мероприятий по развитию транспортно-логистического направления. Данный подход позволит сократить издержки при доставке и складировании продукции, тем самым повысить уровень результативности деятельности коммерческих структур за счет снижения материальных и финансовых затрат, связанных с оптимизацией потоковых процессов от первичных сырьевых источников до получения продукции конечным потребителем.

Материалы и методы исследования

Исследование проводилось с применением методологического подхода, разработанного для целей обеспечения формирования транспортной деятельности, в соответствии с Федеральным планом статистических работ, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 6 мая 2008 г. № 671-р (с изменениями). С учетом официальной статистической информации об объеме перевозок грузов, осуществляемых субъектами коммерческой деятельности в секторах экономики и грузообороте продукции, перевозимой автомобильным транспортом [1].

Методологический подход включает в себя применение методов оценки транспортной и логистической деятельности коммерческих структур, с учетом полного круга субъектов коммерческой деятельности. Методология строится на основе всей группы имеющихся экономических данных (периодические выборочные статистические обследования, итоги сплошного наблюдения за деятельностью хозяйствующих субъектов) на региональном и федеральном уровнях. Дает возможность провести оценку помесячного распределения объемов перевозимых грузов и грузооборота коммерческих структур в рамках полного круга участия субъектов коммерческой деятельности в потоковых процессах и последующие корректирующие изменения по-

лученных экономических данных. Методология используется различными группами исследователей и учеными в области экономики и экономических отношений на основе данных об общих объемах перевозочной деятельности коммерческих структур на транспортных направлениях [2].

Результаты исследования и их обсуждение

Транспортно-логистическое направление субъектов коммерческой деятельности предполагает фиксацию пооперационного учета затрат на весь путь движения материальных потоков, позволяющей анализировать показатели изменения суммы затрат в качестве критерия эффективности при принятии управленческих решений в процессе управления потоковыми процессами. Эффективное развитие транспортно-логистического направления субъектов коммерческой деятельности должно основываться на оптимальном соотношении между транспортными затратами и логистическими издержками, повышением результативности данных субъектов коммерческой деятельности и качеством обслуживания на протяжении всей цепочки до конечных потребителей. В табл. 1 представлены основные показатели транспортной деятельности РФ.

Из табл. 1 видно, что автомобильным транспортом перевозится значительная часть грузов: так, в сравнении с железнодорожным, автомобильным транспортом в 2017 г. перевезено 5404 млн т грузов, а на железнодорожном транспорте наблюдается отставание в 4 раза, или 1384 млн т перевезенных грузов за аналогичный период [3].

Все издержки, формируемые в торгово-производственном процессе, можно условно классифицировать на две основные группы: издержки, связанные с инновационным развитием и затратами на обслуживание потоковых процессов, издержки, связанные с производством и реализацией продукции. В исследовании определено, что в качестве основного фактора коммерческого успеха может выступать рыночное потребительское ориентирование. Но для поддержки уровня результативных показателей предприятиям и торговым структурам следует пересмотреть политику использования имеющихся ресурсов и разработать решения, направленные на их рационализацию. Предлагаемый подход дает возможность коммерческим структурам выйти на необходимый уровень конкурентоспособности [4]. В табл. 2 представлены основные показатели транспортной деятельности субъектов РФ.

Таблица 1

Основные показатели транспортной деятельности РФ

	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Перевезено грузов транспортом, млн. т.:								
железнодорожным	2140	1047	1312	1381	1375	1329	1325	1384
автомобильным	15347	5878	5236	5635	5417	5357	5397	5404
трубопроводным (нефть и нефтепродукты)	558	318	525	558	566	578	579	589
Грузооборот транспорта, млрд. т·км:								
железнодорожного	2523	1373	2011	2196	2301	2306	2344	2493
автомобильного	299	153	199	250	247	247	248	255
трубопроводного (нефть и нефтепродукты)	1240	745	1123	1224	1220	1268	1308	1315
железнодорожного	274	167	139	139	130	121	125	123
автобусного ³⁾	262	174	141	126	127	126	124	123

Таблица 2

Основные показатели транспортной деятельности субъектов РФ за 2017 г.

	Удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования	Перевозки грузов автомобильным транспортом ³⁾ , млн т	Грузооборот автомобильного транспорта ³⁾ , млн т·км	Перевозка пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования, тыс. чел.	Перевозки пассажиров автобусами общего пользования, млн человек	Пассажирооборот автобусов общего пользования, млнпассажиро-км
Российская Федерация	70,6	5404	254524	1121283	11184,4	123359
Центральный федеральный округ	67,1	456,7	55824	803143	3380,0	27995
Северо-Западный федеральный округ	72,6	194,1	18175	98110	1125,1	9434
Южный федеральный округ	75,8	158,4	16817	37108	1167,6	20221
Северо-Кавказский федеральный округ	78,1	48,6	3368	6713	421,9	4725
Приволжский федеральный округ	68,8	329,5	37328	69058	2450,9	29867
Уральский федеральный округ	75,2	350,4	20870	29449	704,3	8275
Сибирский федеральный округ	70,6	320,5	17057	65814	1530,6	18787
Дальневосточный федеральный округ	66,5	99,6	5708	10626	403,9	4055

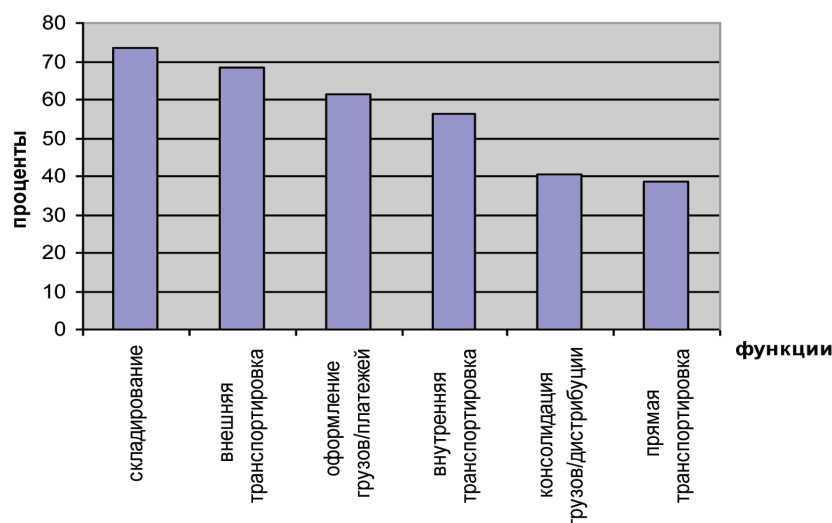


Рис. 1. Транспортные и логистические направления, выводимые на аутсорсинг

Опираясь на главную цель, которую ставят перед собой коммерческие структуры, формируя у себя транспортные и логистические направления, это повышение уровня прибыли и рентабельности, снижения издержек, связанных с реализацией, производством, доставкой, складированию продукции, проанализированы издержки коммерческих структур на развитие транспортно-логистического направления.

Как свидетельствуют проведенные исследования, наибольшие затраты составляет фонд оплаты труда работников транспортного хозяйства. При этом затраты на внедрение транспортно-логистического подхода к управлению транспортом незначительны и не превышают 15% в общей структуре затрат [5, 6].

Постоянный рост издержек на обеспечение транспортной сети неоправданно высок и не способствует эффективному развитию и конкурентоспособности деятельности мебельных компаний. На основе этого коммерческим структурам предлагается передать часть функций (транспорт и логистика) специализированным предпринимательским структурам, осуществляющих транспортно-логистические операции, что дает возможность коммерческим структурам минимизировать издержки и на более высоком уровне осуществлять текущую деятельность по реализации и производству продукции. Таким образом, предлагается вывести часть функций (транспорт и логистика) на аутсорсинг (рис. 1).

В исследовании определено, что коммерческим структурам не следует самостоятельно транспортировать, складировать

продукцию и грузы, так как этим должны заниматься определенные виды бизнеса. Транспортные и складские виды бизнеса, функционирующие на основе стратегии концентрации на определенных потоковых операциях, способствующих рациональному перераспределению транспортных и складских ресурсов между субъектами коммерческой деятельности (применение новых технологий, специального оборудования, наличие подготовленных кадров, использование ноу-хау) [7].

Аутсорсинговое направление необходимо исследовать в виде эффективной модели осуществления коммерческой деятельности, ориентированной на получение необходимых конкурентных преимуществ. Аутсорсинговое направление имеет положительные отзывы и рекомендации в различных бизнес-структурах.

Существует так же другое направление, которое можно представить в виде модели, называемое инсорсингом, применение данной модели можно редко встретить в процессе функционирования субъектов коммерческой деятельности, которая практически не получила должного развития в коммерческих структурах. В российских бизнес-структурах инсорсинг, в котором в качестве исполнителя-подрядчика выступает привлекаемый бизнес-партнер или формируемая дочерняя организация, практически не рассматривается топ-менеджментом в качестве улучшения работы транспортно-логистического направления. Это связано с тем, что основными целевыми потребителями инсорсинговой модели выступают крупнейшие холдинговые структуры,

способные выделять значительный объем финансирования в данное направление. Инсорсинг дает возможность внутри коммерческих структур формирования структурного подразделения – отдела транспорта и логистики. На формирование такого структурного подразделения необходимо привлечение значительных материальных, вещественных и интеллектуальных ресурсов [8]. Отбор поставщика по оказанию транспортно-логистических услуг необходимо рассматривать как процесс определения стратегически важного партнера, от работы которого в той или иной степени зависят сумма издержек на данное направление и репутация коммерческой структуры. На основе данного подхода осуществление передачи транспортно-логистических процессов на аутсорсинг необходимо проводить в несколько этапов (рис. 2).

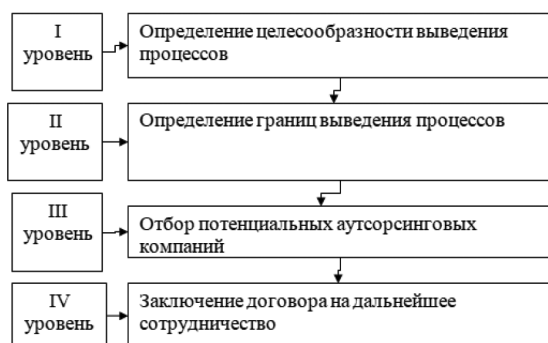


Рис. 2. Этапы выведения транспортно-логистического направления на аутсорсинг

Для субъектов коммерческой деятельности Воронежской области, а именно лесопромышленных предприятий, основной выгодой будет выступать снижение ключевых затрат на транспорт и логистику, а также снижение затрат на фонд заработной платы. Наряду с этим, с позиции экономических факторов, коммерческие структуры получают возможность более высокой степени маневренности бизнеса. Повышение уровня коммерческой гибкости является ценным для лесопромышленных предприятий Воронежской области, функционирующих территориально на значительных пространствах рынка лесопромышленной продукции и постоянно осуществляющих значительные затраты при осуществлении потоковых процессов, оказывающих влияние на конъюнктуру рынка [9].

Анализ рыночной ситуации в транспортно-логистической деятельности показывает то, что для принятия решения о применении модели аутсорсинга к транспортным

и логистическим процессам, необходимо провести комплексную оценку всех сторон передачи, что позволит наиболее грамотно в существующей конъюнктуре рынка выявить возможные результаты принятого решения. Лесопромышленным предприятиям Воронежской области для эффективного ведения коммерческой деятельности и управления логистическими и транспортными потоками необходимо осуществить передачу части процессов транспортно-логистической деятельности (управление транспортно-логистическим направлением, дистрибьюторское направление, транспортировку выпускаемой лесопромышленной продукции, и т.п.) на аутсорсинг. Часть транспортно-логистических процессов необходимо оставить в управлении коммерческой структуры, таких как служебно-легковой, внутренний легкотоннажный транспорт.

Для того чтобы применение аутсорсинговой модели не превратилось в простую покупку транспортно-логистических услуг, необходимо определить ряд ключевых компетенций, необходимых для коммерческих структур на текущий момент и какие должны стать ключевыми в дальнейшем, а также определить процессы, осуществляемые в аутсорсинговой модели [10].

Заключение

В качестве основного ключевого критерия, характеризующего оптимизацию транспортно-логистического направления в потоковых процессах, необходимо оценивать суммарные транспортно-логистические издержки. Следовательно, при применении аутсорсинговой модели, требуется проведение локальной оптимизации потоковых процессов, учитывающих снижение транспортных и логистических издержек, пробега транспортных единиц, снижение количества используемых для перевозок грузов транспортных средств.

Исследовав и оценив потоковые процессы в транспортно-логистической деятельности на лесопромышленных предприятиях Воронежской области, необходимо отметить тот факт, что транспортная и логистическая деятельности должны быть сформированы как самостоятельные структурные подразделения субъекта коммерческой деятельности и управляться напрямую руководящим менеджментом или заместителем руководителя по транспортно-логистической деятельности. В существующих реалиях иметь в коммерческой структуре собственное логистическое и транспортное подразделение достаточно затратно, так как издержки на его обслуживание и содержание могут быть очень высокими.

Список литературы

1. Логистика: учебник / Под ред. Б.А. Аникина: 3-е изд., перераб. и доп. М.: ИНФРА-М, 2008. 368 с.
2. Методологические положения по статистике транспорта [Электронный ресурс]. URL: http://www.gks.ru/free_doc/new_site/business/trans-sv/met-dosch.pdf (дата обращения: 17.04.2019).
3. Официальная статистика: транспорт России [Электронный ресурс]. URL: www.gks.ru (дата обращения: 17.04.2019).
4. Печерская О.А. Особенности формирования современной транспортно-логистической системы // ФЭС: Финансы. Экономика. 2010. № 5. С. 36–39.
5. Tereshkina T., Drevalova E., Tereshchenko S., Bezrukova T., Pecherskaya O. Improvement of methods of analysis of effectiveness of stock management at industrial enterprises. Contributions to Economics. 2017. № 9783319454610. P. 461–467.
6. Безрукова Т.Л., Нестеров С.Ю., Печерская О.А. Метод оценки эффективности организации взаимодействия участников транспортно-логистической инфраструктуры региона // Лесотехнический журнал. 2015. Т. 5. № 3 (19). С. 264–272.
7. Безрукова Т.Л., Борисов А.Н., Шанин И.И. Управление инновационной деятельностью мебельных предприятий // Финансовая аналитика: проблемы и решения. 2012. № 32 (122). С. 41–47.
8. Безрукова Т.Л., Борисов А.Н., Шанин И.И. Совершенствование подходов по управлению инновационным развитием на предприятиях отраслей промышленности // Актуальные направления научных исследований XXI века: теория и практика. 2013. № 3. С. 262–267.
9. Нестеров С. Развитие региональной логистики в Центрально-Черноземном регионе // Логистика. 2012. № 9 (70). С. 32–34.
10. Шанин И.И. Методические основы оценки эффективности деятельности мебельного предприятия // Современные исследования социальных проблем (электронный научный журнал). 2012. № 4. С. 23.