



Логистика скоропортящихся грузов в процессе транспортного взаимодействия



Дмитрий УШАКОВ

Dmitry V. USHAKOV

Logistics of Perishable Goods in the Process of Transport Interaction

(текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 76)

Перевозки скоропортящейся продукции по территории Российской Федерации сталкиваются с немалыми трудностями, включая регулярную трансформацию экономических условий, определение степени значимости критериев логистических услуг в многозвенной цепи поставок с участием перевозчика и его клиента. В статье представлены основные параметры логистических транспортных процессов при доставке обычных и скоропортящихся грузов, проведена их сравнительная оценка. На примере анализа грузопотоков в порту Владивостока выявлены временные промежутки повышенного спроса на логистические услуги. Определены оптимальные схемы взаимодействия различных видов транспорта при обслуживании скоропортящихся грузов.

Ключевые слова: логистика, скоропортящиеся грузы, параметры транспортных процессов, сезонность, рефрижераторный контейнер, технология доставки Cool Chain.

Ушаков Дмитрий Васильевич – кандидат экономических наук, доцент кафедры «Логистика и управление транспортными системами» Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), заместитель генерального директора по интермодальным перевозкам ООО «Транспортно-экспедиторский Альянс Восток-Запад», Москва, Россия.

При осуществлении сравнительной оценки особенностей логистики обычных и скоропортящихся грузов целесообразно определение базовых отличий в их специфике. Сравнивая совокупность рисков, возникающих при логистическом обслуживании, можно выделить риск угрозы гибели груза как основное отличие скоропортящихся грузов от обычных. В случае наступления такого рода события крайне негативные последствия возникают не только для грузовладельца, связанные с потерей клиентской базы и срыва договорных отношений, но и для логистического провайдера. Оператор логистических процессов помимо возмещения реального ущерба за испорченный груз получает еще и существенный удар по своей репутации на рынке, ощутимо снижая конкурентоспособность собственной компании. Клиенты и грузы с большой вероятностью уйдут к конкурентам, отбрасывая тем самым логистического провайдера, не обеспечившего качество логистических услуг, в зону аутсайдеров.

Кроме того, логистический провайдер берет на себя ответственность доставить скоропортящийся груз по всем звеньям

**Сравнительная значимость неценовых определяющих факторов
логистики обычных и скоропортящихся грузов**

	Логистика обычных грузов	Логистика скоропортящихся грузов
T	Высокая значимость, обеспечивающая конкурентное предложение перевозки	Обязательность выполнения существующих требований
Q	Высокая значимость, обеспечивающая конкурентное предложение перевозки	Обязательность выполнения существующих требований
C	Высокая значимость, обеспечивающая конкурентное предложение перевозки	Высокая значимость, обеспечивающая конкурентное предложение перевозки
S	Средний уровень значимости	Высокая значимость, обеспечивающая конкурентное предложение перевозки
V	Средний уровень значимости	Высокая значимость, обеспечивающая конкурентное предложение перевозки

цепи поставок не только в требуемом температурном режиме, но и до истечения срока годности продукта. Причем зачастую логистические операторы, дорожа имиджем компании, не соглашаются принимать к перевозке скоропортящийся груз с ограниченным временным промежутком для сбыта товара в регионе назначения до истечения срока годности. Чем больше срок годности, тем дольше продукт будет качественным, тем больше времени у торговых и торгово-посреднических организаций на сбыт этой продукции в регионе назначения.

Эти особенности определяют основные параметры логистических транспортных процессов обычных и скоропортящихся грузов.

Логистику транспортных процессов обычных грузов можно представить в виде функции:

$F(P; T; Q; C)$,

где P — цена доставки, T — время доставки, Q — качество доставки, C — партионность отправки.

Соответственно логистика скоропортящихся грузов будет представлена в виде:

$F(P; T; Q; C; S; V)$,

где P — цена доставки, T — время доставки, Q — качество доставки, C — партионность отправки, S — фактор сезонности отгрузок, V — адаптивность транспортного средства.

Сравнительную значимость неценовых определяющих факторов логистики обычных и скоропортящихся грузов иллюстрирует таблица 1.

Предлагается присвоить значимость определяющих факторов по следующим трем категориям:

1. Обязательность выполнения существующих требований.

2. Высокая значимость, обеспечивающая конкурентное предложение перевозки.

3. Средний уровень значимости.

Из таблицы 1 видно, что время и качество доставки являются обязательными требованиями для осуществления логистической услуги по доставке скоропортящихся грузов, в то время как для осуществления логистической услуги по доставке обычных грузов эти параметры, хотя и обладают статусом высокой значимости, обязательности с точки зрения выполнения заданных требований с собой не несут.

Безусловно, задержки доставки обычных грузов влекут за собой нежелательные последствия для грузовладельцев и экспедиторов, выражающиеся в оплате штрафов и пеней за просрочку доставки и, возможно, стоимости непредвиденного хранения груза. Однако просрочка доставки скоропортящегося груза может привести к ситуации, когда обязательства по договору логистическим провайдером будут признаны не выполненными, и он должен будет возместить убытки, причиненные грузовладельцу.

Причем, как отмечено в ст. 15 ГК РФ, на логистического провайдера в такой ситуации возлагается возмещение не только расходов грузовладельца для восстановления нарушенного права, связанного с утратой или повреждением груза, но и возмещение неполученных доходов или упущенной выгоды.

В прямой зависимости в транспортных логистических процессах по доставке скоропортящихся грузов от критерия времени доставки (T) находится и критерий качества доставки (Q). Чем быстрее будет доставлен скоропортящийся груз в пункт назначения, тем выше уровень качества



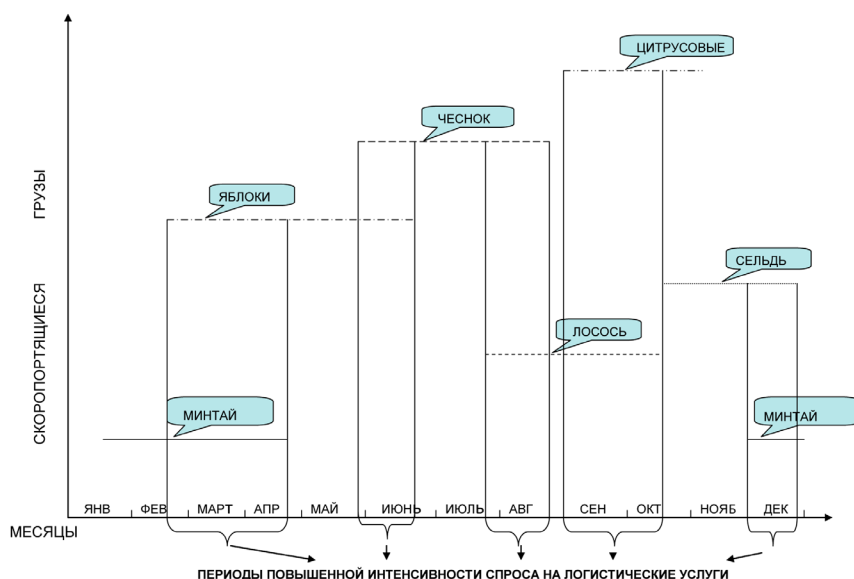


Рис. 1.

и меньше вероятности того, что груз будет испорчен. Обязательным условием для обеспечения требуемого уровня качества груза при такого рода перевозках является использование специализированного подвижного состава, предназначенного для скоропортящихся грузов.

Критерий фактора сезонности (S) имеет исключительно высокую значимость для обеспечения уровня конкурентоспособности логистических операторов в процессах с участием скоропортящихся грузов. На рис. 1 показаны периоды повышенной интенсивности спроса на логистические услуги в порту Владивосток, который является ярким примером проявления сезонности у целой группы товаров-грузов, а также взаимодействия различных видов транспорта.

Устойчивый спрос на перевозку фруктов и овощей из Китая наблюдается в течение почти всего года, однако в период с середины мая по середину августа наблюдается значительное снижение спроса, когда перевозится в основном только чеснок.

Спрос на перевозку рыбы с Дальнего Востока в Центральную Россию имеет еще более резко выраженную сезонность. С января по март идет путина минтая, которая может растягиваться по времени с декабря по апрель, а в августе-сентябре осуществляется вылов дальневосточного лосося (прежде

всего горбуши), и это период максимального уровня спроса на рефрижераторный подвижный состав по направлению Владивосток—Москва. Однако именно тогда российские трейдинговые фруктовые компании отработывают логистику перевозок фруктов нового урожая, согласовываются объемы отгрузок с поставщиками, определяется ценовая стратегия по перевозкам на несколько месяцев. Такие периоды «перегретого» спроса обязывают логистических операторов тщательно оценивать свои возможности с точки зрения своевременности поставки транспортных средств для грузоотправителей и объема подаваемого тоннажа.

Крайне важен в таких ситуациях фактор адаптивности транспортного средства (V) к процессам загрузки, транспортировки, выгрузки скоропортящегося груза, включая процесс обработки на крупных транспортно-логистических узлах, которым, безусловно, является порт Владивосток. Адаптивность транспортного средства (или способность транспортного средства гармонично интегрироваться в логистические цепи поставок скоропортящихся грузов) в конечном итоге определяют скорость и качество доставки. Выбор транспортного средства в процессе транспортировки скоропортящихся грузов имеет определяющее значение для обеспечения технологии доставки Cool Chain,



соблюдения заданного температурного режима от места производства товара-груза (район промысла, место сбора урожая) до конечного потребителя в регионе назначения.

Транспортное взаимодействие при перевалке скоропортящихся грузов через Владивостокский транспортный узел между морским и железнодорожным транспортом может осуществляться по нескольким схемам. Это могут быть:

- трюм судна — склад порта — рефрижераторный вагон в составе рефрижераторной секции;
- трюм судна — склад порта — рефрижераторный контейнер в составе контейнерного сцепы (поезда);
- рефрижераторный контейнер — контейнерная площадка порта — рефрижераторный контейнер в составе контейнерного сцепы (поезда).

Безусловно, оптимальным выбором для обеспечения максимально эффективного транспортного взаимодействия в порту Владивосток при обработке скоропортящихся грузов являются схемы с привлечением рефрижераторных контейнеров. Только рефрижераторный контейнер сегодня может обеспечить высокую скорость и качество доставки, качество обработки

скоропортящихся грузов, а при доставке грузов «от двери до двери» полностью исключает вероятность их порчи (повреждения).

ЛИТЕРАТУРА

1. Багинова В. В., Рахмангулов А. Н. Адаптивная организация грузопотоков // Мир транспорта. — 2011. — № 3. — С. 132–138.
2. Багинова В. В., Рахмангулов А. Н., Осинцев Н. А. Контроль вагонопотоков на пути необщего пользования // Мир транспорта. — 2010. — № 3. — С. 108–113.
3. Вакуленко С. П., Сычев Е. И. и др. Железнодорожные станции и узлы (задачи, примеры, расчеты). — М.: Маршрут, 2005—501 с.
4. Лапидус Б. М. Железнодорожный бизнес: как встать на главный путь. — Изд. 3-е, доп. и перераб. — М.: Интекст, 2012. — 384 с.
5. Миротин Л. Б. Основы логистики: Учебник. — М.: Академия, 2014. — 192 с.
6. Ушаков Д. В. Факторы формирования фрахтовой ставки в мировом судоходстве // Морской флот. — 1993. — № 7/8. — С. 28–30.
7. Гладышев Н. И., Ушаков Д. В. Интермодальные перевозки рефрижераторных грузов // Холодильный бизнес. — 2010. — № 7. — С. 14–18.
8. Ушаков Д. В. Морем или по железной дороге (Перспективы перевозок рефгрузов Китай—Россия) // Мороженое и замороженные продукты. — 2008. — № 1. — С. 17–20.
9. Лисин А. А. Логистические подходы к управлению поставкой нерудных строительных материалов в речных портах // Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. — 2016. — № 46. — С. 15–20.
10. Гаджинский А. М. Логистика: Учебник. — М.: Дашков и Ко, 2013. — 420 с.

Координаты автора: **Ушаков Д. В.** — ushakov@refperevozki.ru.

Статья поступила в редакцию 29.06.2016, принята к публикации 30.09.2016.

