



Межзвеньевая интеграция



Балалаев А. С., Леонтьев Р. Г.
Транспортно-логистическое взаимодействие при мультимодальных перевозках: Монография. – М.: УМЦ ЖДТ, 2012. – 268 с.

В книге системно анализируются проблемы и задачи, связанные с созданием и практикой логистического сопровождения грузопотоков в смешанном сообщении. Выявленные особенности процесса и реального состояния транспортно-логистических структур рассматриваются авторами на основе заданных оценочных критериев, квалифицируются и классифицируются с точки зрения принятых стандартов качества. Монография содержит выводы и рекомендации, полезные для специалистов сферы логистики и транспортных услуг.

Ключевые слова: мультимодальные перевозки, логистика, рынок транспортных услуг, субъекты перевозочного процесса, транспортно-логистические центры, интеграция, взаимодействие.

За последние годы в печати появляется огромное количество профессиональной литературы на темы транспорта и логистики. Многообразие книг, монографий, журнальных публикаций и результатов диссертационных исследований позволяет с уверенностью говорить о том, что эта тематика вызывает неизменный читательский спрос. Причем закономерный. В условиях интенсификации перевозок грузов все большую актуальность приобретают межфункциональные процессы, которые ориентированы на удовлетворение самых разных потребностей грузовладельцев. А растущее внимание к организации рациональной скоординированной деятельности транспортных предприятий в интересах многочисленной клиентуры предполагает грамотный, квалифицированный логистический подход.

Ключевой идеей, лежащей в основе логистического подхода, является идея интеграции. На базе межзвеньевой кооперации, объединив все или некоторые свои ресурсы, функции, возможности, потенциальные нынешние конкуренты (например, отдельные виды транспорта) совместными усилиями могут обеспечить внедрение ресурсосберегающих технологий в практику мультимодальных перевозок с участием железнодорожного транспорта. Такая интеграция должна дать существенный экономический эффект.

В связи с переходом страны на рыночные формы хозяйствования централизованное управление товаропроводящими и грузопроводящими системами перестало существовать. Ведущим субъектом рынков стала предпринимательская структура со статусом юридического лица, которая вместе с подобными же элементами составляет конкурентную среду. В транспортной, то есть грузопроводящей системе, это привело к появлению

множества субъектов рынка транспортных услуг посреднического направления, ставших активно использовать перевозочный и имущественный потенциал транспорта. В рыночных условиях помимо взаимодействия и координации усилий участников перевозок имеет место еще и конкуренция между ними. Поиск и применение новых форм взаимодействия железных дорог с другими видами транспорта при доставке грузов признается одним из главных направлений совершенствования деятельности и повышения конкурентоспособности, а также оптимизации всего перевозочного процесса.

В рецензируемой монографии рассмотрен широкий круг вопросов, касающихся транспортно-логистического взаимодействия при мультимодальных перевозках. При этом представляется особенно важным, что внимание в ней преимущественно уделено обеспечению устойчивого функционирования железных дорог на рынке транспортных услуг, роли частного экспедиторского капитала, предпринимательству, расширению функций и значимости логистики.

Разработка методических подходов, теоретических положений и рекомендаций по проектированию систем взаимодействия различных видов транспорта на базе формирования логистических цепей в процессе мультимодальных перевозок составляет главную цель и определяет основное содержание исследования. Но для авторов не менее существенны и те аспекты рассматриваемых проблем, которые носят общеметодологический характер и, в частности, отражают последние научные достижения в области моделирования и решения системных организационно-технологических и управленческих задач.

В первой главе монографии достаточно подробно представлен процесс реформирования железнодорожного транспортного комплекса России через призму логистического подхода, смысл которого состоит в рассмотрении транспортной логистики как одной из функциональных сфер, отвечающей за физическое перемещение материальных благ. Анализ позволяет сделать вывод, что ОАО «РЖД» станет эффективным и конкурентоспособным холдингом лишь при наличии полноценного рынка транспортных услуг, логистически обеспеченного и обладающего достоверным информационным ресурсом.

Показателен раздел, раскрывающий предпосылки и цели реформирования, изложенные в ряде стратегических документов в период 1996–2008 годов, к числу которых относятся указы президента РФ, концепции, постановления федерального правительства. Многообразие базовых документов по поводу развития транспорта обусловлено тем, что создавались они «в условиях перехода к «стратегии экономического роста», считают авторы. Действительно, в ситуации интенсивного инновационного развития страны требуется гораздо большее количество стратегических решений для транспортного комплекса, чем раньше. Нужны стимулы к повышению качества транспортных услуг, сохранению и наращиванию конкурентоспособности транспортной отрасли.

Стоит подробнее остановиться на анализе внутриотраслевой конкуренции на железнодорожном транспорте. Авторы касаются вопросов взаимодействия операторов подвижного состава и перевозчиков, а также возможности перехода операторов в перевозчики. Предлагаемая ими схема взаимоотношений субъектов рынка железнодорожных перевозок предусматривает внесение изменений в Гражданский кодекс РФ, Федеральные законы «О транспортно-экспедиционной деятельности», «Устав железнодорожного транспорта РФ», «О железнодорожном транспорте». Включает схема пять осуществляющих свои полномочия компонентов: 1) компания, владеющая инфраструктурой и не осуществляющая перевозочной деятельности; 2) фактические перевозчики; 3) транспортные компании – договорные перевозчики; 4) операторы, сдающие подвижной состав в аренду; 5) клиенты.

В наборе элементов транспортной логистики работа железной дороги вызывает наибольшее беспокойство. Связано это в первую очередь с нереализованным потенциалом в части обеспечения достаточными скоростями процесса перевозки грузов и эффективности использования подвижного состава. Тем не менее, несмотря на отсутствие полноценной внутриотраслевой конкуренции, количество и уровень обеспечивающих перевозку взаимодействующих субъектов являются вполне удовлетворительными для предоставления значительного объема услуг согласно предпочтениям грузовладельцев.



Заметную роль в перевозочном процессе играют транспортно-экспедиционные предприятия. Именно их деятельность является своеобразным «окном» для выхода клиента в сферу комплексных транспортных услуг. Не случайно и то, что Ассоциация российских экспедиторов выступила с инициативой по поводу разработки «Концепции развития национальной транспортно-экспедиторской системы в Российской Федерации». Впоследствии концепция призвана послужить основой для подготовки соответствующей подпрограммы транспортной стратегии РФ на период до 2030 года. Кроме того, при комитете Госдумы по транспорту создана рабочая группа экспертного совета, которой поручено внести изменения и дополнения в Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30 июня 2003 года относительно порядка допуска российских экспедиторов на рынок транспортных услуг.

Дело в том, что сейчас значительная доля транспортно-логистических операций выполняется крупными иностранными экспедиторами (35–40%). Российская же транспортно-экспедиторская система образована небольшими компаниями, которые не обладают достаточным капиталом, собственными распределительными центрами и отлаженными цепями поставок грузов. Слабая конкурентоспособность отечественных экспедиторов дает возможность зарубежным коллегам обходить их в рыночной борьбе за счет привлечения в приоритетном порядке иностранных перевозчиков. Поэтому использование методов государственного регулирования — обязательное условие для реализации потенциала российской транспортной системы, включая и доморощенных экспедиторов. Что позволит создать в стране мощные потоки товародвижения (цепи поставок) на основных направлениях мультимодальных коридоров.

Во второй главе книги изложены теоретические аспекты формирования транспортных составляющих логистических цепей. Авторами проведена систематизация функций перевозчиков, помогающая определить задачи транспортных организаций в рамках доступной им логистики. Выявлены общие управленческие подходы, особенности грузового, транспортного и материального потоков, их трансформации из одного вида в другой, установлены место и роль транспортной логистики в процессе формирования логисти-

ческих цепей хозяйствующими субъектами рынка (грузовладельцами).

Несомненно, грузовладельцы заинтересованы в транспортной обеспеченности и сокращении транспортных издержек, а потому и требуют (ожидают) комплексных решений. Такие решения должны увязывать оптимизацию внутренней железнодорожной логистики на предприятиях, оптимизацию использования инфраструктуры и подвижного состава, а также оптимизацию технологических и экономических взаимоотношений участников логистической цепи. Однако перевозчику ближе всего один вид логистики — он хочет получить в распоряжение такую цепь, в которой превалирует координатор, ориентированный преимущественно на требования грузовладельца. Логика подобного выбора понятна. Цена транспортной составляющей будет на 10–20% выше как раз в тех цепях, где имеется минимальное число «соуправляющих» посредников.

Принятие качественных управленческих решений, определяющих стратегию и тактику развития логистической цепи и ее отдельных звеньев, возможно лишь при наличии методики, учитывающей многопараметричность, многокритериальность, неопределенность и нечеткость исходной информации, а также предполагающей автоматизацию процесса поиска наилучших сочетаний используемых системных элементов.

В третьей главе авторы предлагают модель формирования транспортных логистических цепей в прямом сообщении, обеспечивающую организацию сквозного материального потока железнодорожным перевозчиком. Проведенная классификация транспортно-логистических участников рынка товародвижения и их ролей в транспортном процессе, позволила обосновать схемы взаимодействия субъектов совместно регулируемых и контролируемых операций. Особое внимание уделено критериям предпочтения при выборе вида транспорта с учетом тенденций в востребованности услуг как в России, так и за рубежом.

В главе четвертой исследуются проблемы организации мультимодальных перевозок. Анализ существующих при этом технологий формирования транспортных логистических цепей помог выделить и оценить подходы к управлению грузоперевозками в смешанном железнодорожно-водном сообщении. Заслу-

живает быть упомянутым системный взгляд авторов на практику взаимодействия железнодорожного и морского транспорта, позволивший выявить причины и факторы, влияющие на качество деловых контактов, а также предпосылки к созданию мультимодальных центров.

Отечественный и зарубежный опыт показывает, что наиболее продуктивным решением в данной области является создание моноструктур со статусом юридического лица, обладающих определенными полномочиями и способных диверсифицировать свою деятельность за счет организации любой по набору операций грузопроводящей системы для удовлетворения комплексных запросов клиента.

В свою очередь многочисленные попытки создания общетранспортных и общенациональных логистических центров успеха не имели по той причине, что добровольное объединение множества юридических лиц, конкурирующих между собой и ведущих борьбу за клиента, в некий коммерческий по целям штаб оказалось объективно неисполнимым мероприятием.

Кроме того, как показывает анализ, многие активы, в том числе терминально-складского хозяйства ОАО «РЖД», до настоящего времени еще не включены в фазу реальной предпринимательской деятельности. Это можно сказать и в отношении некоторых структурных подразделений холдинга, имеющих развитую агентскую сеть. При этом ОАО «РЖД» имеет достаточно мощный потенциал, способный лечь в основу создания централизованной интегрированной грузопроводящей системы.

Такая система подразумевает интеграцию деятельности участников транспортировки грузов, управление материальными, информационными, финансовыми потоками, техническим оснащением, а также транспортными средствами. Объединение способствует повышению эффективности процесса транспортировки, получению коммерческой выгоды за счет реализации оптимальных вариантов перевозки грузов и взаимодействия всех участников транспортного «конвейера» на основе единого технологического процесса и информационного сопровождения. Причем решающим на этом пути становится достижение поставленных целей с одновременным повышением качества транспортно-

го обслуживания и совершенствованием процессов логистического управления транспортными потоками.

Организационная структура ОАО «РЖД» имеет единую вертикаль управления с трехуровневой иерархией и общей нормативно-правовой базой. Поэтому компания и формирующийся вокруг нее холдинг имеют все предпосылки, чтобы стать инициаторами и учредителями системы логистических центров, организующих перевозку грузов с участием смежных видов транспорта на основе логистических технологий.

Разработанная авторами монографии классификация мультимодальных центров подразделяет их на группы в зависимости от задач и условий продвижения сквозного материального потока. Отечественные исследования позволяют констатировать, что мультимодальные центры создаются прежде всего на припортовых станциях, а функционирование корпоративных логистических центров ориентировано на взаимодействие с портами, а не смежными видами транспорта. Тогда как управление грузопотоками с участием смежных видов должно быть реализовано в логистических центрах, охватывающих всю транспортную сеть страны, и собрано в единую транспортно-логистическую систему по вертикально-централизованному принципу.

Корпоративным логистическим центрам на железнодорожном транспорте посвящена пятая глава книги. Рассмотрена система логистического управления перевозками в ОАО «РЖД» на примере Октябрьской, Северо-Кавказской и Калининградской железных дорог.

Следует упомянуть также информационно-управляющий логистический центр (ИУЛЦ) Усть-Лужского транспортного узла, предназначенный для координации технологических операций по перегрузке грузопотока с одного вида транспорта на другой и управления транспортными потоками морского торгового порта, маневрового оператора «ПУЛ транс» и железнодорожных инфраструктур общего и необщего пользования.

Основная цель создания ИУЛЦ — организация бесперебойного и рационального процесса перевалки грузов в транспортном узле при одновременном обес-



печении эффективного взаимодействия всех участников перевозочного процесса с помощью логистического управления и согласования их экономических интересов. Для увеличения степени влияния на организацию перевозок в логистической цепи холдингу «РЖД» следует входить в управление портовым бизнесом через приобретение акций портов и морских терминалов. Приобретение акций ОАО «Компания Усть-Луга» можно считать первым шагом в реализации стратегии участия ОАО «РЖД» в портовом бизнесе. И полученный опыт необходимо применять и в других местах.

В шестой главе обоснован инновационный подход к организации мультимодальных перевозок на основе региональных центров. Демонстрируются принципы формирования, структура и технологии функционирования таких транспортно-логистических центров, как координаторов мультимодальных процессов в рамках систем взаимодействия различных видов транспорта. Подобную практику правомерно ассоциировать и с дальнейшим ее преобразованием в стратегический союз в виде инновационно структурированного общества. Предложенная методика формирования транспортных логистических цепей в смешанном сообщении способна, не исключено, обеспечивать минимизацию издержек, связанных с простоем транспортных средств в ожидании перегрузки в транспортных узлах.

В седьмой главе монографии авторы рассматривают направления внедрения

системы менеджмента качества при логистической организации мультимодальных перевозок. Исследована и обоснована целесообразность применения семейства стандартов качества ИСО 9000 и других подобных инструментов для нужд логистического управления. Выявлены элементы народнохозяйственного эффекта, а также преимущества, которые получают участники транспортного процесса от функционирования региональных центров.

Содержание рецензируемой книги, ее концептуальные и методологические положения, выводы и рекомендации имеют несомненное практическое значение для российских регионов, в первую очередь для тех из них, через которые осуществляются смешанные железнодорожно-водные перевозки. Представленные материалы могут быть использованы при проектировании организационных структур управления мультимодальными перевозками; в ходе подготовки программ и методик, рассчитанных на повышение уровня функционирования транспортных коридоров в системе международного транзита, конкурентоспособности железнодорожных перевозчиков, качества моделей формирования транспортной логистической цепи.

Наталья ЛАХМЕТКИНА,
кандидат технических наук,
старший преподаватель кафедры «Логистические транспортные системы и технологии» МИИТ ●

INTERLINK INTEGRATION

Lahmetkina, Natalia Yu. – Ph.D. (Tech), senior lecturer at the department of logistics transport systems and technology of Moscow State University of Railway Engineering (MIIT), Moscow, Russia.

The review of the book:

Balalaev, A.S., Leontiev, R. G. *Transport and Logistics Interaction in Multimode Freightage. Monograph. Moscow, Training and methodological center of rail transport. 268 pp. (2012).*

The book contains system analysis of problems and tasks, referred to logistic follow-up of freight traffic in multimode transportation. The authors have revealed the particularities of origins and of actual conditions of

transport and logistics structures, the study is based on strict criteria of assessment, quality standards. The conclusions and recommendations can be useful for the experts in logistics and transport services.

Key words: multimode traffic, logistics, transport market, actors of traffic, transport and logistics centers, integration, interaction.

Координаты автора (contact information): Ляхметкина Н. Ю. (Lahmetkina, Natalia. Yu.) – naturla@mail.ru.