

УДК 658.7

А.А. Сорока*(УО «Брестский государственный технический университет»,**г. Брест, Беларусь)*

Научный руководитель – Г.Б. Медведвева

ВЛИЯНИЕ ЛОГИСТИКИ НА ТРАНСПОРТ

Влияние логистики на транспорт является ключевым аспектом современного бизнеса и экономики. Логистика, как комплексная система управления потоками материальных и информационных ресурсов, оказывает значительное воздействие на эффективность транспортных операций. В данной работе рассмотрено влияние логистики на транспорт с точки зрения оптимизации транспортных процессов, снижения издержек, повышения качества обслуживания и улучшения конкурентоспособности предприятий.

Развитие логистики оказало существенное влияние на транспортную политику и структурные изменения в характере деятельности предприятий данной отрасли, которая в конце 1970-х годов превратилась в своего рода узкое место в экономике промышленно развитых стран. Излишняя жесткая регламентация государственных органов в сфере транспорта привела к низкой эффективности компаний из-за контроля над тарифами, расстояниями перевозок и другими аспектами, что ограничило конкуренцию и позволило монополистическим компаниям устанавливать высокие цены. Однако дерегулирование транспорта сняло эти ограничения, позволив компаниям свободно предлагать услуги и повысить эффективность координации транспорта и производства, что в итоге освободило средства у клиентов [4]. В результате возросли требования к качеству поставок товаров, изменилась важность критериев при выборе видов транспорта. Внедрение современных методов поставки грузов и увеличение поставок продукции мелкими партиями привели к пересмотру связей в логистической цепи и изменению структуры перевозок. В результате возникает новый взгляд на транспорт и пересматривается транспортная политика.

Переход от жесткого государственного контроля к дерегулированию транспорта начался с конца 1970-х годов. Наиболее заметные сдвиги в этой области произошли в США. В 1977 г. там началось дерегулирование

воздушного транспорта, а вслед за ним в 1980 г. - автомобильного и железнодорожного и, наконец, в 1984 г. - водного. Принятые законы разрешили создавать новые компании на всех видах транспорта и свободно устанавливать тарифы. Кроме того, авиационным экспедиторским агентствам разрешалось владеть и эксплуатировать самолеты. Автотранспортным агентствам разрешено участвовать в деятельности транспортных компаний общего пользования. Экспедиторским агентствам и транспортным компаниям предоставлена возможность создавать совместные предприятия с фирмами, специализирующимися на экспортной торговле [2].

Для достижения **синхронизации работы транспорта и производства** в хозяйственной деятельности фирм широко используются системы **“канбан”** и **“точно в срок”** (just in time). Вот как они применяются к транспорту:

1. Система "канбан": если производство строго придерживается графика, то в закупочной и сбытовой логистике перевозки осуществляются через **короткие интервалы**. Это способствует поддержанию оптимальных запасов материалов, сырья, полуфабрикатов и комплектующих продукции.

2. Система **“точно в срок”**: в данном случае перевозки осуществляются **в строго определенное время**. Это способствует точности и своевременности доставки грузов, уменьшает излишние запасы и повышает эффективность логистических операций [1].

По указанной технологии подача грузов и тоннажа клиентуре в необходимых случаях ведется с точностью до минут. Такой подход позволяет избежать необходимости в обширных и дорогостоящих складских помещениях, а также ускоряет оборачиваемость капитала. В результате нормативы запасов материальных ценностей резко сокращаются. При переходе на работу по системе «точно в срок» время реализации товара сокращается до двух раз.

Под воздействием логистических систем "канбан" и "точно в срок" клиенты транспортных услуг стали придавать большее значение соблюдению временных графиков доставки грузов (в зависимости от планируемой продолжительности поставки допустимы определенные процентные отклонения: для 8-12 недель - 25%; 4-8 недель - 10%, менее 4 недель - 1%), гарантии удовлетворения текущих потребностей и возможности отслеживания перемещения груза. У 90% компаний, внедривших указанные логистические системы, увеличилось значение этих критериев. В то же время половина из них также проявила

повышенный интерес к факторам, таким как расстояние до терминалов, тарифы, длина маршрутов и наличие специализированного транспорта [4].

Таким образом, можно сказать, что с конца 1970-80-х годов транспорт стал неотъемлемой частью производственной системы, интегрировавшись в общую цепь "производство - транспорт - распределение".

Новый подход к транспорту, рассматриваемый как часть более крупной системы (логистической цепи), требует изучения транспорта с разных точек зрения. Особый интерес представляют перевозки грузов между пунктами отправления и назначения на каждом этапе (например, между железнодорожными станциями, портами или терминалами). Однако с позиции организации перевозок целесообразно анализировать весь процесс перевозки от грузоотправителя до грузополучателя (по системе «от двери до двери»). Если же учитывать интересы клиентов, то здесь необходимо принимать в расчет не только перевозку на магистральных видах транспорта, но и обработку, хранение, упаковку и распаковку, подачу материалов к станкам в цехе и все связанные с этим процессы информации, сопровождающие материальный поток. Такой подход помогает выбирать оптимальные транспортные услуги, поскольку качество перевозок обычно оказывает большее влияние на общие расходы, чем просто стоимость перевозки.

С точки зрения специализации и кооперирования производства, изучение транспорта необходимо рассматривать в контексте **всей системы материально-технического снабжения**. Это означает, что транспорт следует анализировать на всех этапах, начиная от **первичного поставщика** и заканчивая **конечным потребителем**, включая промежуточные этапы. И, наконец, с целью максимального сокращения издержек предлагается расширить понятие «концепция логистики», включив в него весь жизненный цикл продукции - от этапа проектирования до использования вторичного сырья и отходов.

Политика дерегулирования автомобильного транспорта и внедрение системы "точно в срок" способствовали расширению сферы его деятельности. Это особенно заметно в США, где маршруты перевозок относительно длинные по сравнению с западноевропейскими странами и Японией. В США автомобили используются не только на коротких и средних расстояниях, но также для доставки комплектующих изделий и готовой продукции на расстояниях до 1600 километров. В результате доля автомобильного транспорта в области грузоперевозок несколько возросла. Особенно это заметно в автотранспортных компаниях, работающих по

контрактам, где оговариваются стимулы и штрафные санкции в отношении качества перевозок, что способствует повышению стандартов предоставляемых услуг [2]. Из общего числа компаний, занимающихся контрактными перевозками автотранспортом, 51% проявили увеличенный интерес к этому виду транспорта, в то время как 49% остались при своем прежнем мнении. Объем перевозок автомобильным транспортом общего пользования оставался практически неизменным. Среди промышленных компаний с собственным автопарком 25% увеличили использование автотранспорта, а 14% снизили его использование. Доля автомобильного транспорта также увеличилась как в западноевропейских странах, так и в международных перевозках, как внутренних, так и международных. Предполагается, что в будущем технические и эксплуатационные характеристики автотранспорта позволят ему оставаться востребованным в условиях увеличенного спроса на перевозку грузов частыми, но небольшими отправками. Это, в свою очередь, будет способствовать развитию автоматизированной обработки грузов, контейнеризации, пакетирования и информационных технологий в сфере грузоперевозок. Однако возможно увеличение стоимости перевозок и повышение значимости таких качественных факторов, как надежность и своевременность доставки [3].

Дерегулирование в основном затрагивает автомобильный транспорт, который чаще всего используется для перевозки небольших партий грузов. Это способствует уменьшению запасов материальных ресурсов и повышению скорости их оборачиваемости. Однако железнодорожный транспорт во многих случаях не справляется с удовлетворением спроса на перевозки в новой системе материально-технического обеспечения. Железнодорожный транспорт до сих пор подвержен различным правовым и административным требованиям, установленным государством, таким как обязательное функционирование линий на определенных направлениях, выполнение всех объемов перевозок пассажиров и грузов, ограничения в ценообразовании и соблюдение других нормативов. Из-за этих факторов железнодорожный транспорт стал менее привлекательным по сравнению с автомобильным видом транспорта для внедрения системы “точно в срок”. Так, в конце 1980-х годов 49% промышленных фирм США, работающих по данной логистической системе, снизили степень пользования услугами железных дорог столько же фирм сохранили уровень их услуг, и лишь 2% фирм повысили его [4].

Однако, согласно экспертам, железнодорожный транспорт сохраняет свою значимость в условиях изменяющегося спроса на перевозки. Качественные характеристики этого вида транспорта, такие как регулярность и скорость движения поездов, остаются востребованными. Это особенно актуально для международных перевозок в Европе. Для ускорения доставки грузов по железной дороге предлагается расширить использование контейнерных перевозок, контейнеров и составов с фиксированным маршрутом. Эффективность операций по составлению поездов может быть повышена путем проведения этих процессов на ограниченном числе сортировочных станций. Важным шагом для увеличения загрузки вагонов является консолидация грузов.

Использование внутреннего водного транспорта в логистической цепи в значительной степени ограничивается сезонностью его работы в ряде стран. Тем не менее, внутренние водные пути могут служить альтернативой автодорожному транспорту, который подвержен различным ограничениям, таким как запреты на работу в выходные дни и дорожные налоги. Применение системы "точно в срок" позволяет расширить возможности использования водного транспорта, даже по сравнению с улучшением скорости доставки.

В логистических системах, которые строго следуют графику, ключевым фактором, обеспечивающим эффективность на линиях снабжения и сбыта товарно-материальных ценностей, являются **новые услуги автомобильных и железнодорожных компаний по сбору и распределению грузов**. Такие услуги транспортных предприятий обеспечивают ускорение перевозки на большие расстояния от поставщиков к производителям или рынкам конечной продукции и часто исключают звенья, существующие в традиционных системах комплектования грузов [2].

В результате применения этих методов обычно удается снизить затраты и повысить качество обслуживания по сравнению с альтернативными способами распределения. Компании, использующие новые услуги, также получают прямые выгоды, такие как сокращение времени обработки заказов и замена складирования товаров транспортными потоками. В связи с этим становится интересным более детальное изучение стратегии транспортных предприятий, которая привела к изменению их бизнес-модели.

Список использованных источников:

- 1 Захарова. А.И. Влияние логистики на транспорт / А.И. Захарова // Аллея науки. – 2020. – Т. 1. – №. 4. – С. 76-78.
- 2 Колесников, В.С. Транспорт в условиях логистики. Влияние логистики на транспорт / В.С. Колесников // Наука сегодня: теоретические и практические аспекты. – 2015. – С. 278-283.
- 3 Медведева, Г.Б. Цифровизация как фактор развития трансграничных автомобильных перевозок стран ЕАЭС: опыт и проблемы / Г.Б. Медведева, В.В. Зазерская, Л.А. Захарченко // Автотракторостроение и автомобильный транспорт : сборник научных трудов : в 2 томах / Белорусский национальный технический университет, Автотракторный факультет ; редкол.: Т. В. Матюшинец (отв. ред.) [и др.]. – Минск : БНТУ, 2023. – Т. 2. – С. 247-255.
- 4 Царегородцева, Е. Ю. Инновационные подходы в управлении логистикой на транспорте / Е.Ю. Царегородцева, Р.Ю. Упырь // Транспорт Азиатско-Тихоокеанского региона. – 2021. – №. 1. – С. 14-17.

The influence of logistics on transport is a key aspect of modern business and economy. Logistics, as a comprehensive system for managing the flow of material and information resources, has a significant impact on the efficiency and effectiveness of transport operations. This paper examines the impact of logistics on transport from the point of view of optimizing transport processes, reducing costs, improving the quality of service and improving the competitiveness of enterprises

Сведения об авторе:

Сорока Арина Андреевна, УО «Брестский государственный технический университет», экономический факультет, студент, специальность «Логистика», 3 курс.

Сведения о научном руководителе:

Медведева Гульнара Борангалиевна, УО «Брестский государственный технический университет», заведующий кафедрой экономической теории и логистики, кандидат экономических наук, доцент.