

МАРКЕТИНГО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ОЦЕНКЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ

В статті сформовані маркетинго - логістичні підходи до економічної оцінки транспортно - логістичних систем. Ключові слова: маркетинг, логістика, система.

В статье сформированы маркетинго-логистические подходы к экономической оценке транспортно-логистических систем. Ключевые слова: маркетинг, логистика, система.

In the article marketing-logistic approaches are formed to the economic evaluation of the transport-logistic systems. Key words: marketing, logistics, system.

Постановка проблемы.

В Украине принята новая «Державна програма реформування залізничного транспорту України», которая утверждена Кабмином 16 декабря 2009 г. Это Программа дальнейшей судьбы железнодорожной отрасли. В ней предусмотрено решение таких проблем, как несовершенство нормативно-правовых актов, которые регулируют деятельность отрасли, несоответствие организационной структуры железнодорожного транспорта тенденциям развития рыночных отношений, наличие перекрестного субсидирования убыточных пассажирских перевозок за счет грузовых, недостаточная финансовая прозрачность деятельности и низкий уровень конкуренции на рынке перевозок.

В связи с этим и тем, что в настоящее время Украина расширяет внутринациональные и международные хозяйственные связи, издержки сферы обращения значительно увеличатся. Они ежегодно возрастали в период независимости. Поэтому, в целях исправления положения, в условиях развития рыночных отношений недостаточно рассматривать только отдельные виды транспорта в системе транспортного обслуживания. Возникла потребность определения роли и места транспортно-технологических систем (ТТС) в производственных комплексах, рассмотрения их с позиций реальных технологий, увязывающих в единое целое материальные (грузовые), транспортные, документальные (информационные) и финансовые потоки. Укрепление этих систем возможно на основе интеграции предприятий и способов доставки грузов, которые прямо или косвенно связаны в едином интегральном процессе создания и управления всеми потоками.

«Транспортно-технологическая система» (ТТС) - это форма организации транспортного процесса, которая объединяет комплекс технических устройств одного или нескольких видов транспорта и набор необходимых операций, включая в начально-конечных и транзитных пунктах, при взаимодействии, переработке и хранении, для дешевой, своевременной и сохранной доставки грузов, а также необходимые структурные подразделения, управляющие материальными (грузовыми), транспортными, финансовыми и информационными (документальными) потоками.

Анализ последних источников и публикаций.

Существующий подход к оценке эффективности ТТС не позволяет определить их количественное влияние на ценовую конкурентоспособность предоставляемой продукции и тем более осуществлять тарифное регулирование.

Анализ литературных источников [1, 2] показывает следующее:

- при оценке эффективности перевозок не всегда учитываются потери клиентов из-за низкого уровня стандартов качества транспортного обслуживания;
- показатели стандартов качества транспортного обслуживания не увязаны со спросом и предложением продукции, ее ценами на товарном рынке, которые содержат случайную составляющую, обусловленную ошибками прогнозов, инфляцией, не точностью информации и другими факторами;
- общий показатель стандартов качества транспортного обслуживания не связан с транспортно-логистическими затратами, ценами спроса и предложения;
- экономико-математические модели определения нормативов показателей стандартов качества транспортного обслуживания и соответствующих их алгоритмов несовершенны;
- транспортные тарифы не взаимосвязаны с ценами и спросом на продукцию, соответственно в пунктах отправления и назначения для конкретных транспортно-технологических систем;
- системы транспортного обслуживания не учитывают структурную схему внутригосударственных и международных логистических производственно-транспортно-сбытовых систем (МЛПТСС), а также соответствующие им цены спроса и предложения на внутреннем и внешнем товарных рынках.

Целью статьи является формирование маркетинго-логистических подходов к экономической оценке транспортно-логистических систем.

Изложение основного материала.

В новых условиях хозяйствования возникает потребность использования иных способов и технологий доставки исходного сырья, полуфабрикатов и готовой продукции, базирующихся на концепции логистики. Данный подход к экономической оценке производственно-транспортно-сбытовой системы (ПТСС) заключается в обязательном анализе всех составляющих системы товародвижения, их внутренних и внешних взаимосвязей. Соответственно, необходимость в классификации ПТСС обуславливается следующими причинами:

1 Производственно-транспортно-сбытовые системы стали работать в условиях большей неопределенности параметров, которые оказались не увязанными с ценами и объемами реализации продукции на различных товарных и транспортных рынках. При этом должны учитываться национальные традиции, конструктивные особенности подвижного состава, его структура и надежность, а также другие факторы.

2 Определение цены предложения продукции должно осуществляться во взаимосвязи с ценами спроса (покупателя) для различных типов рынков.

3 Украина довольно часто является только одним звеном ПТСС, что

требует комплексного подхода при оценке роли и значения нашего государства в данной системе.

4 Недостаточность энергетических источников, требует закупки их и завоза из других государств для производства продукции и объективной оценки влияния ТТС на ценовую конкурентоспособность отечественной продукции.

Транспортные затраты (ТЗ) - затраты на транспортировку продукции от мест производства до непосредственных потребителей. Они включают оплату транспортных тарифов и дополнительных сборов транспортных предприятий, расходы на содержание собственного транспорта, стоимость погрузочно-разгрузочных работ, экспедирование грузов и др. Затраты по завозу-вывозу продукции составляют часть транспортных затрат и фактической себестоимости продукции.

Транспортно-логистические затраты в ТТС включают провозные платежи за перевозку материальных ресурсов для производства одной тонны или единицы конечной продукции на последнем звене СЛЦ, а также затраты, потери и компенсации у клиентов, изменяющиеся под воздействием способов доставки в зависимости от синхронизации потоков между собой и режимов взаимодействия транспорта с клиентами в начально-конечных пунктах, экономических, технологических и нормативно-правовых параметров, величины отправки. Введение данного понятия позволяет увязать в единое целое эти параметры со стоимостью продукции. Сложность определения ТЛЗ, зависящих от ТТС и в целом от ЛПТС обусловлена влиянием большого числа факторов внутренней и внешней среды. Структуру этих факторов можно представить в следующем виде: внутренние и внешние, поэлементные и комплексные, конъюнктурные и стратегические, организационно-экономические и организационно-технические, управляемые и неуправляемые, интенсивные и экстенсивные [1, 2, 3].

На уровень ТЛЗ оказывают влияние различные риски (технические, финансовые, коммерческие, политические и др.), которые могут привести к увеличению цен предложения, уменьшению спроса на готовую продукцию и качества доставляемой продукции (порча, повреждение и т.п. при транспортировке и грузопереработке). Риски требуют дополнительных затрат для обеспечения сохранности груза при транспортировке, грузопереработке, хранении и выражаются в потерях и компенсациях, а также дополнительных издержках. Общие затраты на транспортно-логистическую деятельность определяются из соотношения:

$$Z = \sum_j^m \sum_i^n \sum_c^p \sum_l^f \sum_k^z Z_{klcij} + \sum_j^m \sum_i^n \sum_c^p \sum_k^z N_{klcij} \quad (1)$$

где n, m — соответственно максимальное количество ТТС по горизонтали и по вертикали в ЛПТС или ЛПСС; f, p - количество транспортно-логистических функций и операций, связанных с ТТС; z - количество обслуживаемых отправок клиентов транспорта; Z_{klcij} - транспортно-логистические затраты по k -ой операции, l -й функции, по c -й отправке, i, j -й ЛПТС; N_{klcij} - транспортно-

логистические издержки, включающие потери и компенсации при нарушении нормативно-правовой документации и договоров, по k -ой операции, l -ой функции, c -ой отправке, i, j -ой ЛТТС.

Анализ зарубежного опыта оценки конкурентоспособности и эффективности доставки продукции показывает, что снижение издержек и улучшение качества транспортного обслуживания грузовладельцев на всех этапах распределения продукции достигается путем внедрения маркетинго-логистического менеджмента в транспортно-технологической логистической системе (ТТЛС) доставки грузов. В результате применения названной концепции там нет проблем, связанных с коммерческой непригодностью подвижного состава.

В современной экономике ТТЛС довольно сложная система с множеством функций подсистем и выполняют их отдельные транспортно-технологические подразделения - элементы системы, уровни ступеней управления за рубежом максимально сокращают. А в Украине? К сожалению, здесь отсутствует экономический подход к уровням ступеней высшего звена управления. Например, в начале получения Украиной самостоятельности в Министерстве транспорта и связи был создан департамент железнодорожного транспорта, затем его, как структуру лишнюю и не оправданную экономически упразднили. Однако по истечении определенного периода времени, данный департамент, под предлогом реформирования, был возрожден. То есть вместо уменьшения уровней ступеней управления, как это делается в цивилизованных странах, их снова увеличили. Начали осуществлять перераспределение подчиненности ряда структур Укрзалізници, создавать в департаменте новые необоснованные подразделения, увеличивать (не сокращать) управленческий штат, увеличивая затраты на его содержание. Очевидно, что сделано это или безответственно и некомпетентно, или в целях дерибана отрасли. Подобные «реформы» одна из причин социально-экономического кризиса, как в стране, так и в отрасли.

Практика показывает, что в настоящее время в транспортно - логистических системах происходит смещение акцентов от управления отдельными видами ресурсов к интегрированной оптимизации бизнес-процессов. Динамика развития моделей бизнес-процессов на железнодорожном транспорте охватывает и объединяет воедино такие виды деятельности, как информационный обмен, транспортировка, управление запасами, складским хозяйством, грузопереработкой, упаковкой и др.

С целью удовлетворения новых требований развивающихся рыночных отношений в существующие модели логистического управления необходимо внести изменения — качественнее использовать системный анализ, направленный на достижение более высоких общих результатов и оценки эффективности ТТЛС.

Однако данные критерии оценки не позволяют точно спрогнозировать грузопоток и привлечь его. Объясняется это тем, что при прогнозировании и планировании не учитывается способность ТТС обеспечить в пункте назначения конкурентоспособность перевезенной продукции.

Во-вторых, существующие методы и критерии оценки

конкурентоспособности и эффективности доставки грузов не учитывают влияние транспортировки грузов на конечную цену товара в пункте потребления. При этом, как правило, рассматриваются только транспортные затраты, а не логистические. В связи с этим, следует пересмотреть критерии и методы оценки услуг транспорта и осуществлять их с позиций транспортно-технологической системы, с учетом влияния фактора доставки на транспортно-логистические затраты, в том числе затраты, потери и компенсации клиентам-грузовладельцам, выплачиваемых в виде штрафов.

В-третьих, существующие методы не учитывают влияния неопределенности на показатели эффективности ТТЛС. Происходит это потому, что, как правило, рассматриваются только средние значения параметров и не учитывается возможность их отклонения. Кроме того, ТТС также находится под влиянием неопределенных факторов, вызывающих отклонения отдельных параметров. И в связи с тем, что ТТЛС является матрицей зависимых ТТС, показатели отдельных из них отклоняются от нормативов и влияют на другие ТТС и ТТЛС в целом. В связи с этим оценку эффективности ТТЛС, согласно [1,2] следует производить с позиций отдельных ТТС.

В-четвертых, в ТТЛС задействованы ряд участников процесса перевозок, поэтому традиционные методы не учитывают интересы каждого из них и возможные компромиссы. А в случае согласия всех ее участников ТТЛС будет эффективно взаимодействовать в транспортном процессе для достижения единой цели. Учет данного фактора важен потому, что в реальности, как правило, интересы участников процесса перевозок сталкиваются друг с другом. Поэтому при формировании эффективных ТТЛС и определении их оптимальных параметров необходимо учитывать потери всех участников процесса перевозок (грузоотправителей, грузополучателей, транспортных оргструктур, операторов мультимодальных перевозок и др.).

Очень важным критерием является ценовая конкурентоспособность ТТЛС, которая зависит от следующих основных факторов:

- 1) транспортных (Т): технических, технологических, информационных, которые определяют скорость доставки груза, его сохранность, информированность клиентов о месте нахождения груза и др.;
- 2) экономических (Э): доходы, расходы и прибыль оператора и транспортных предприятий (\mathcal{E}_T), доходы, расходы и прибыль продавца продукции ($\mathcal{E}_{\text{прод}}$), цену продукции в месте ее потребления ($\Pi_{\text{пр}}$), транспортные издержки на всей логистической цепи доставки грузов (C_T) и др.;
- 3) правовых (П): материальной ответственности в пункте отправления за отказ от согласованных перевозочных средств и за их неподачу транспортной организацией (Π_o), за несвоевременную поставку груза (Π_n), транспортной организации за просрочку в доставке грузов ($\Pi_{\text{пр}}$), а также за необеспечение сохранности перевозимых грузов ($\Pi_{\text{нес}}$);
- 4) стратегических интересов (С): государства (C_r), транспортных предприятий (C_T), продавцов ($C_{\text{Пр}}$) и покупателей ($C_{\text{пк}}$).

При выборе способа транспортировки продукции, клиент имеет дело со

сложной системой, зависящей от транспортных и других факторов. Его цель - получить максимум прибыли от продажи своей продукции, в том числе, за счет сокращения транспортно-логистических затрат. В свою очередь, перевозчик для привлечения грузопотоков использует скидки с тарифов, повышает качество перевозок и применяет другие мероприятия с целью получения положительного финансового результата. В итоге грузовладелец и транспортное предприятие стараются в пределах допустимого значения транспортных затрат, определяемых ценами в пунктах назначения и отправления, распределить между собой возможную прибыль. Очевидно, грузовладелец будет стараться выбирать такую систему доставки, при которой реальные транспортно-логистические затраты будут минимальными.

Таким образом, с точки зрения экспортера (продавца) товара, являющегося начальным звеном структурированной логистической цепи, экономическая эффективность ЛТТС определяется:

- уровнем цены предложения (P_{np}) в пункте назначения, зависящей от функционирования ЛТТС;
- прибылью от экспорта ($P_{эксп}$);
- логистическими затратами и издержками, связанными с экспортом товара ($Z_{эксп}$).

Экономическая эффективность ЛТТС определяется такими факторами:

С точки зрения оператора перевозки:

- себестоимостью доставки грузов (C_d);
- прибылью от организации доставки грузов (Π)
- объемом перевозок (Q)
- показателями качества комплекса услуг (K_u).

С точки зрения перевозчиков:

- себестоимостью перевозки грузов (C_p);
- прибылью от перевозок грузов (Π_p);
- показателями качества работы транспорта (J_k)

Рассматриваемый рынок является рынком грузовладельца, он король и критерии экономической эффективности ЛТТС для него обладают приоритетностью. Таким образом, эффективность ЛТТС предусматривает максимизацию прибыли от реализации продукции за счет оптимального выбора системы ее доставки от поставщика до потребителя.

Эффективность ЛТТС — это показатель, характеризующий уровень транспортного обслуживания структурированной логистической цепи в зависимости от стоимости ЛТТС и влияния ее на цену предложения товара в конечном пункте.

Выводы.

Следовательно:

1. С целью удовлетворения возрастающих требований клиентов в условиях развития рыночных отношений для определения эффективности системы доставки грузов необходимо менять подходы к ее оценки.
2. Научные основы экономической оценки эффективности ЛТТС,

изложенные в статье, позволяют:

- правильно определить транспортно-логистические составляющие затрат в ценах предложения продукции по месту потребления;
- разработать мероприятия, направленные на повышение эффективности транспортно-логистических систем и стандартов качества обслуживания потребителей разными видами транспорта;
- формировать рациональные связи во взаимоотношениях ТТС в общей ЛТТС.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Еловой И. А.* Эффективность логистики транспортно-технологических систем (теория и методы расчетов): в 2 ч. [Текст] / Гомель: БелГУТ, 2000. – 581 с.
2. *Еловой И. А.* Тарифы логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчетов) [Текст] / Гомель: БелГУТ, 2001. – 336 с.
3. *Нуен Т. Х.* Экономическая оценка логистических транспортно-технологических систем. — [Текст] / Актуальные проблемы управления экономикой и финансами на железнодорожном транспорте. // Юбилейный сборник научных трудов. — Москва 2006. — С. 40-44.