ВЛИЯНИЕ ЛОГИСТИКИ НА ТРАНСПОРТ

IMPACT OF LOGISTICS ON TRANSPORT

УДК: 658.7 (075.8)

Степанова Рада Семеновна, Студент 2 курса, кафедра «Профессиональное обучение по отраслям (транспорт)» Автодорожный факультет ФГАОУ ВО «Северо-Восточный федеральный университет имени М.К.Аммосова», Россия, г. Якутск

Stepanova Rada Semenovna, 2nd year student, department "Professional training by industry (transport)" Faculty of road transport, Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education "North-Eastern Federal University named after M.K. Ammosov", Russia, Yakutsk

Аннотация: В статье рассмотрена тема - «Влияние логистики на транспорт». Рассмотрены требования обоснования особенностей в области транспортировки. Проанализирован на основе конкретного фактического материала раскрыты структуры влияния логистики. Анализируются проблемы комплексной оценки логистики на транспорт. Приведены новые подходы к транспорту как к составной части более крупной системы, т. е. логистической цепи, привел к необходимости рассматривать его в разных аспектах.

Annotation: The article considers the topic - “The impact of logistics on transport”. The requirements of the substantiation of features in the field of transportation are considered. Analyzed on the basis of specific factual material, the influence structures of logistics are revealed. The problems of complex assessment of logistics for transport are analyzed. New approaches to transport as an integral

part of a larger system, that is, a logistic chain, have led to the need to consider it in different aspects.

Ключевые слова: логистика, транспорт, фактор.

Key words: logistics, transport, factor.

Ужесточение требований к качеству поставок товаров, претерпевает изменение степень важности критериев при выборе видов транспорта, внедряются прогрессивные формы поставки грузов, учащаются поставки продукции мелкими партиями. Все это приводит к изменению связей в логистической цепи, сдвигам в структуре перевозок и, по сути дела, к новому взгляду на транспорт и пересмотру транспортной политики.

В целях достижения синхронизации работы транспорта и производства в хозяйственной деятельности фирм широко применяются системы «канбан» и «точно в срок» (just in time). Суть их в применении к транспорту состоит в следующем: если в основном производстве используется технология «строго по графику» без информации о содержании существенных объемов запасов необходимых материалов, сырья, полуфабрикатов и комплектующих изделий, то в закупочной и сбытовой логистике перевозки осуществляются соответственно через короткие интервалы (система «канбан») и в строго определенное время (система «точно в срок»). По указанной технологии подача грузов и тоннажа клиентуре в необходимых случаях ведется с точностью до минут. При этом, например, автомобиль с главного конвейера автосборочного завода поступает не на склад, а в вагон, и одновременно специальное погрузочное устройство, управляемое ЭВМ, обеспечивает постановку следующего вагона под погрузку очередной партии автомашин. Такая технология позволяет обходиться без громоздкого и дорогостоящего складского хозяйства и ускорять оборачиваемость капитала. В результате нормативы запасов материальных ценностей резко сокращаются.

Под влиянием логистических систем «канбан» и «точно в срок» пользователи транспортных услуг стали отдавать предпочтение таким

критериям, как соблюдение временных графиков доставки грузов (в зависимости от продолжительности планируемой поставки считаются допустимыми следующие отклонения: для 8–12 недель – 25%; 4–8 недель – 10%, менее 4 недель – 1%), ответственность за удовлетворение текущих потребностей и возможность отслеживания движения груза. Повышение значимости названных критериев наблюдалось у 90% фирм, принявших на вооружение рассматриваемые логистические системы. Одновременно половина из этих фирм повысила интерес к таким факторам, как близость расположения терминалов, величина тарифов, протяженность маршрутов и наличие специализированного подвижного состава.

Таким образом, в известном смысле можно утверждать, что начинается органическое срастание транспорта с обслуживаемым производством, превращение его в звено единой системы «производство – транспорт – распределение».

Новый подход к транспорту как к составной части более крупной системы, т. е. логистической цепи, привел к необходимости рассматривать его в разных аспектах. С точки зрения изучения эффективности работы отдельных видов транспорта интерес представляют перевозки грузов между пунктами отправления и назначения на каждом из них (например, от одной железнодорожной станции до другой, из порта в порт или с терминала на терминал). 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 способствует оптимальному выбору транспортных услуг, ибо качество перевозок, как правило, в большей мере отражается на общих расходах, чем себестоимость перевозок.

Из общего числа компаний, использующих контрактные перевозки автотранспортом, 51% повысили к нему интерес и 49% не изменили своего прежнего отношения. Объем перевозок автомобильным транспортом общего пользования остался почти неизменным. В то же время 25% промышленных фирм, владеющих собственным парком автомобилей, повысили их использование, а 14% фирм – снизили. Повысилась доля автомобильного транспорта и в западноевропейских странах, и не только во внутренних, но и в международных сообщениях. Предполагается, что и в дальнейшем технико-эксплуатационные особенности автомобильного транспорта обеспечат ему надежное положение в условиях повышенного спроса на перевозки грузов частыми, но мелкопартионными отправками, которые, в свою очередь, ускорят развитие автоматической обработки грузов, контейнеризации и пакетизации, а также информатики в области грузовой и перевозочной работы. Однако это приведет к увеличению стоимости транспортировки; повысится и значение качественных факторов, например, таких, как надежность и своевременность доставки.

В логистических системах, работающих «строго по графику», основной фактор, обеспечивающий эффективную работу на линиях снабжения и сбыта товарно-материальных ценностей, – это 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. В результате проводимые операции обычно являются менее дорогостоящими и обеспечивается более высокое качество обслуживания, чем при конкурирующих способах распределения. Кроме того, компании, пользующиеся новыми услугами, извлекают прямые выгоды, как-то: уменьшается продолжительность цикла обработки заказа, а хранение запасов товарно-материальных ценностей заменяется транспортными потоками. Учитывая вышеизложенное, представляет интерес

более подробное рассмотрение политики транспортных предприятий, приведшей к изменению характера деятельности последних.

Использованная литература

1. Гаджинский А. М. Логистика: Учебник. – М.: Маркетинг, 1998. – 228 с.
2. Основы логистики: Учебное пособие / Под ред. Л. Б. Миротина и В. И. Сергеева. – М.: ИНФРА-М, 1999. – 200 с. (дата обращения: 01.12.2020).

Literature

1. Gadzhinsky A. M. Logistics: Textbook. - M .: Marketing, 1998 .-- 228 p.
2. Basics of Logistics: Textbook / Ed. L.B. Mirotin and V.I.Sergeeva. - M .: INFRA-M, 1999 .-- 200 p. (date of access: 01.12.2020).