

*Попов И.А.*

*студент*

*Научный руководитель: Москаленко О.А., к.э.н.*

*доцент кафедры управления*

*ГБОУ ВО МО Технологический университет имени дважды Героя*

*Советского Союза, летчика-космонавта А. А. Леонова*

**ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СТРАТЕГИЯ ПРИ РЕШЕНИИ ЗАДАЧ  
ТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ  
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ**

*В статье рассматривается проблема значения логистической стратегии в вопросе совершенствования системы транспортного обеспечения логистической деятельности предприятия. Актуальность темы состоит в том, что работа всех участников внешнеэкономической деятельности завязана на логистике. У многих организаций их деятельность так или иначе с ней связана. Для оценки ситуации была проведен теоретический анализ, выявлены недочеты и приведены рекомендации по оптимизации работы условного предприятия с учетом внедрения аспектов тех или иных логистических стратегий.*

*Логистика, логистическая стратегия, издержки, транспортное обеспечение, инфраструктура.*

*Popov Ilya*

*student*

*Supervisor: Oksana Moskalenko, Candidate of Economics  
associate Professor of the Department of Management*

*State Budgetary Educational Institution of Higher Education Technological  
University named after twice Hero of the Soviet Union, pilot-cosmonaut A. A.*

*Leonov*

## **LOGISTICS STRATEGY IN SOLVING THE PROBLEMS OF TRANSPORT SUPPORT OF THE LOGISTICS ACTIVITY OF THE ENTERPRISE**

*The article deals with the problem of the significance of the logistics strategy in the issue of improving the system of transport support for the logistics activities of the enterprise. The relevance of the topic lies in the fact that the work of all participants in foreign economic activity is tied to logistics. For many organizations, their activities are connected in one way or another with it. To assess the situation, a theoretical analysis was carried out, shortcomings were identified, and recommendations were given for optimizing the operation of a conditional enterprise, taking into account the introduction of aspects of certain logistics strategies.*

*Logistics, logistics strategy, software, costs, transportation, infrastructure.*

Роль транспортной логистики нельзя недооценить, ведь она, будучи ключевой, обеспечивает логистическую деятельность предприятия, а без транспортного обеспечения невозможно движение товаров.

Под логистикой подразумевается перемещение товаров от производителя до конечного потребителя при использовании транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры.

Успешность транспортной логистики же напрямую зависит от логистической стратегии организации. Логистическая стратегия выражается в долгосрочном, определенном векторе развития логистики предприятия. Касается это её форм и средств реализации, внутриорганизационной и внешнеорганизационной работе. Определяется стратегия высшим менеджментом компании в зависимости от производственных целей организации.

В настоящее время четко прослеживается тенденция к глобализации в современном мире. Глобализация всегда способствовала развитию логистических систем. Нынешняя логистика в международной торговле неотъемлемо связана с организацией межгосударственных цепей поставок,

являющихся базой для всемирного товарооборота и требующих сложные, четко скоординированные действия. Логистические процессы включают в себя транспортные операции, складские операции, таможенные процедуры и многие другие.

Без государственного регулирования невозможна оптимизация и качественное функционирование логистических процессов, даже невзирая на то, что подавляющее их количество осуществляется частными операторами, и именно поэтому этот вопрос в государственном регулировании стоит так остро. Усугубляется это неровным развитием государств, и, как следствие, не соответствием подходов и реализации логистической стратегии.

Работникам сферы логистики, осуществляющим управление товаропотоками, во время своей непосредственной работы зачастую необходимо придумывать как обойти ограничения тех или иных стран, потому что развитие отечественной логистики напрямую зависит взаимодействия со странами-партнерами. В развитых странах доля транспортной логистики в среднем составляет 13–14 % от ВВП. В Ирландии данный показатель достигает 14,2 %, в Гонконге — 13,7 %, в Сингапуре -13,9 %, в Германии -13 %. Мировой рынок транспортной логистики оценивается в 2,7 триллиона долларов США, т. е. порядка семи процентов мирового ВВП. Это результат пристального внимания стран, проявленного на данный сектор, как на одну из статей национальной прибыли [1].

Зачастую, в отечественных организациях можно выделить следующие проблемы при анализе процесса транспортного обеспечения:

- нерационально используемые основные средства;
- трудности при импорте из-за рубежа;
- отсутствие достаточного контроля за транспортировкой заказов и поставок.

Первая проблема, в первую очередь, вызвана непредсказуемостью международных экономического и политического климата, формирующегося на всемирном рынке. Бывает крайне трудно спрогнозировать изменения

законодательства политики государства и так далее. Именно законодательные и национальные различия государств ставят преграды на пути развития международной логистики.

Необходимость совместной работы логистических операторов со второстепенными посредниками, например, банками, перевозчиками, страховыми и консалтингами также добавляет проблем.

Качающаяся динамика инфляции вкупе с отличающимися сроками транзакций ощутимо влияют на действие логистического процесса.

Проблемы с получением необходимой информации об уникальности определенных рынков, ценообразования и факторов конкуренции на них выделяется среди конкурентных рыночных барьеров глобализации всемирной логистики.

Рамки законодательные и технические ограничения при импорте товаров значительно ухудшают ситуацию с развитием внешнеэкономической деятельности. Недостаток данных о факторах ввоза и бюрократических требований довольно популярная трудность во всемирной логистике. Эти требования разительно отличаются от страны к стране. Трудности с документами обычно имеют решающее значение. Даже малые несоответствия вызывают большие последствия в виде задержки поставок, увеличения простоя, а впоследствии порчи товаров и, соответственно, ощутимые денежные и временные издержки.

Изменения курсов валют имеют решающее значение в ценообразовании международной логистики. Данный фактор имеет как благоприятное, так и негативное влияние на участников всемирных логистических взаимодействий. Так, в умеренно расширяющемся торгово-экономическом сотрудничестве с Россией в последние несколько лет возникают проблемы, вызванные колебанием рубля, санкциями, в том числе повлекшими упадок мировых цен на российские энергоносители. Вышеперечисленное отрицательно отражается на развитии международной логистики.

Таможенные пошлины и тарифы являются одними из базовых ограничений внешнеэкономической деятельности. Таможенные платежи усложняют организацию логистической деятельности, так как они воздействуют на объемы и направления товарных потоков, существенно меняя их. Пошлины же еще одна статья расходов компаний, про которые стоит не забывать при планировании иностранных поставок. Таможенные тарифы в свою очередь являются политическим рычагом, который чаще всего меняется совместно и в соответствии с изменением экономической политики страны. Подавляющее количество больших компаний, являющихся участниками внешнеэкономической деятельности, приспосабливаются в жесткой конкурентной среде, но здесь уже возникает проблема в отличающейся регуляции разными государствами вопросов конкуренции – это еще одна проблема всемирной логистики. Сепарирование распределительных каналов стран, выражающееся также в особенностях и требованиях инфраструктуры, отдельные торговые договоры считаются еще одной преградой на пути работы логистических операторов.

Вопрос приведения инфраструктуры к единому стандарту поставлен в связи национальными и географическими особенностями транспортных систем, технологий связи и обмена информацией, портовых, складских и дорожных мощностей. Тяжело осуществить установку единых стандартов, когда в торгующих государствах различается мощностью, размером, грузоподъемностью погрузочно-разгрузочное оборудование или, например, ширина железнодорожной колеи. В особенных случаях страны накладывают собственные ограничения на грузоподъемность и линейные размеры. Все это ведет к дополнительным перегрузкам с одного транспортного средства на другое, что непременно приводит к увеличению временных и денежных издержек. Однако для модернизации инфраструктуры необходимы колоссальные финансовые вложения.

Мировая логистика также зависит от природы, а именно погоды и катаклизмов, которые чаще всего неожиданно срывают сроки доставки и

увеличивают издержки. Так на дальневосточном побережье в конце каждого года бушуют штормы, которые мало того, что затрудняют морскую навигацию, но и останавливают работу портов, поэтому даже если до порта груз дошел вовремя, это не гарантирует его своевременную доставку в пункт назначения.

Кроме погодных явлений, явления социальные также имеют свое воздействие на логистику. Так фиеста в испаноговорящих государствах останавливает каждый день работу компаний, что не дает возможности для связи в течение нескольких часов.

Для упомянутых проблем, связанных с транспортным обеспечением логистической деятельности, следует выдвинуть возможные решения, путем такой организации логистической стратегии, которая помогла бы эффективно распорядиться логистическими потоками на том или ином предприятии.

В начале текущей неблагоприятной политической и экономической множество контейнеров с товарами находились в портах европейских стран из-за наложенных санкций, так как таможенные органы Европы не выпускали грузы, чтобы доставить их в Россию. В связи с этим возникли дополнительные издержки на перевозку и сильно выросли расходы на аренду контейнеров.

Введенные на банковский сектор санкции также не обошли российского предпринимателя стороной, из-за чего крупная часть транзакций оплат за товар и перевозку стали не доходить до получателей. Действующая отстроенная логистическая система была уничтожена, что влекло за собой задержки в отгрузках, а логистические компании отказывались предоставлять свои услуги.

Большинство компаний изначально придерживаются динамической логистической стратегии и стратегии роста, поэтому, в качестве рекомендации, стоит и дальше придерживаться данного направления, например, открыть представительства компании в других странах, что даст возможность иметь дополнительные банковские счета для оплаты поставщикам и перевозчикам, а также осуществлять более строгий контроль

за транспортировками и отгрузками поставок. Кроме этого, стоит присмотреться к стратегии формирования союзов с поставщиками, ведь изначально её цель - уменьшение стоимости доставки груза, можно консолидировать груз с другими компаниями, что, например, позволит взять в аренду целое судно из Китая и доставить груз куда быстрее и дешевле. Можно так же договориться с поставщиками продукции, чем будет больше запрос, тем более выгодные условия можно получить от них. Дополнительно для удовлетворения запросов крупных заказчиков, можно объединиться и уменьшить финансовую нагрузку, найти необходимые товары и выиграть тендер. Также можно иметь общие складские помещения и транспортные средства, что, при правильной организации неединоличного владения и пользования позволит сократить издержки. В тех случаях, если у организации появится не оборачиваемое имущество в какой-то конкретный момент – недвижимость, транспорт, запасы, оборудование, заключая договоры с иными компаниями можно избежать падения стоимости данных средств, — это уже принцип стратегии повышенной производительности. Существуют возможности переработки второсортной продукции, неликвидной продукции, а также можно наладить процесс повторной обработки отходов, все это также принципы стратегии повышенной производительности, а также стратегии на основе защиты окружающей среды. Следование принципам стратегии на основе защиты окружающей среды не только повышает эффективность производства, но и действительно, как следует из названия, убирает часть неблагоприятного воздействия на природу, что повышает престиж компании в глазах государства, муниципалитета и, конечно клиентов [2].

Таким образом, использование принципов динамической логистической стратегии и стратегии роста не всегда достаточно. Важно эффективно консолидировать принципы многих логистических стратегий, так принципы логистических стратегий повышенной производительности формирования союзов с поставщиками и заказчиками позволяют избежать неликвидности и уменьшить издержки во время различных логистических операций, повысить

контроль над ними. Совместные принципы логистических стратегии повышенной производительности и стратегии на основе защиты окружающей среды помогают избавиться от нерациональных трат использованных ресурсов путем переработки, благоприятно влияет на природу и повышает статус компании, как в сфере государственного надзора, так и в сфере клиентуры.



*Литература:*

1. «Международная логистика: проблемы, возможности, решения» [Электронный ресурс]. - URL: <https://moluch.ru/archive/117/30350/> (дата обращения: 19.02.2023).
2. «Наиболее распространенные логистические стратегии» [Электронный ресурс]. - URL: [https://www.cfin.ru/management/manufact/base\\_log\\_strategies.shtml](https://www.cfin.ru/management/manufact/base_log_strategies.shtml) (Дата обращения: 18.02.2023).