

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕГИОНА

ПОПОВА Н. В.

кандидат экономических наук

БЕЛЕВЦОВА Н. М.

соискатель

Харьков

Стратегия развития региональной экономики тесно взаимосвязано с транспортно-логистическим обслуживанием. Транспорт является тем звеном, от которого зависит качество, оперативность доставки грузов от производителей к потребителям. Однако поднятие качества обслуживания на новый уровень возможно за счет инновационных технологий, которые включают как использование новых подходов к организации транспортного обслуживания, так и применение современных информационных процессов.

Однако применение инновационных технологий требует значительных капиталовложений, в том числе в материальные ресурсы, кадры, развитие информационных технологий. Тенденция последних десятилетий в области транспорта – это разукрупнение транспортных предприятий, появление частных предпринимателей, которые имеют от одного до нескольких единиц подвижного состава. Такие предприятия не имеют больших возможностей по модернизации производственных, технологических процессов, связанных с масштабными капиталовложениями. Поэтому для дальнейшего развития транспортно-логистического обслуживания региона, поднятия его на качественно новый

уровень возникает необходимость укрупнения транспортных предприятий путем создания транспортно-логистических холдингов.

Рассматривая динамику развития Харьковского региона, можно говорить о необходимости создания таких холдингов на его территории. Актуальность их создания обусловлена необходимостью организации обслуживания клиентов по перевозке грузов и пассажиров в районах крупнейших торговых комплексов. В настоящее время такая работа осуществляется транспортными средствами, принадлежащими различным предприятиям, организациям, частным лицам, в том числе из других регионов Украины, России. Следовательно, город недополучает в бюджет налоговые платежи от услуг по перевозке грузов и пассажиров.

В настоящее время продолжает развиваться теория и методология транспортных систем, логистики, маркетинга в сфере транспортных услуг. Это связано с динамичным инновационным развитием общества, экономики, факторами глобализации.

Существенный вклад в развитие теории и методологии транспортных систем, логистики, маркетинга в сфере транспорта внесли как отечественные, так и зарубежные авторы, в том числе В. Г. Галабурда, В. А. Персианов, А. А. Тимошин [1], П. Ф. Горбачев [2], Дикань В. Л. [1], В. В. Доенин [4], Э.А. Сафронов [5], В. В. Семенов [6], В. И. Сергеев [7], Дж. Р. Сток [8], Троицкая [9], Н. А. Д. Уотерс [10] и др.

В то же время исследования показали, что ряд проблем стратегического развития региональной транспортно-логистической инфраструктуры региона, как с теоретической, так и с практической точки зрения

освещен недостаточно. Отсутствует комплексный научно обоснованный подход к реализации стратегий развития региональных транспортно-логистических систем, который должен рассматриваться как эффективный механизм реализации концепции клиентоориентированности.

Целью данной статьи является рассмотрение стратегических и организационных подходов к созданию транспортного холдинга, который на основе современных технологий обслуживания смог бы занять лидирующие позиции на рынке транспортных перевозок Украины.

Повышение эффективности транспортного обслуживания требует разработки стратегии развития транспортно-логистической системы на основе создания организации, которая обеспечивала бы полный комплекс транспортных услуг, включающий перевозки различными видами транспорта (мультимодальные перевозки), международные перевозки, таможенное оформление, доставку грузов «от двери до двери», разработку логистических схем движения грузов, страхование, обеспечение безопасности перевозок. Такой организацией может стать транспортный холдинг, объединивший в себе ряд компаний, которые были бы подчинены одной цели – удовлетворение потребностей клиентов в эффективном и качественном обслуживании.

В основе создания транспортно-логистического холдинга лежит клиентоориентированный подход, который базируется на комплексном обслуживании клиентов. Конкурентоспособность такого холдинга очевидна, поскольку создаются определенные удобства для клиентов, следовательно, есть спрос, и при обоснованном ценообразовании – прибыль.

Холдинг целесообразно создавать на базе объединения ряда предприятий, которые имеют возможности реализовать данный подход. Для выполнения ряда централизованных функций в структуре холдинга целесообразно выделить де партаменты финансов, инноваций, маркетинга, информации, юридический, контролинга, безопасности, управления кадрами.

Организация холдинга потребует юридического его оформления, создания запоминающегося бренда, его раскрутку, разработку организационных вопросов взаимодействия входящих в его состав предприятий, разработку гибкой системы ценообразования, системы стимулирования сбыта, организации информационной системы, логистического центра. Таким образом, создаваемая структура при использовании современных технологий обслуживания клиентов сможет занять лидирующие позиции на рынке.

Создание транспортно-логистического холдинга обусловлено современным уровнем развития Харьковского региона, увеличением емкости рынка грузовых и пассажирских перевозок, необходимостью повышения эффективности транспортного обслуживания клиентов.

Холдинг должен располагать всеми необходимыми ресурсами для обеспечения качественного и своевременного осуществления транспортно-логистических процессов любой сложности, а также гарантировать:

- ✦ системное обеспечение движения грузопотоков на базе применения современного логистического подхода к обслуживанию клиентов;

- ✦ комплексный подход к осуществлению заказов, включая разработку транспортно-технологической схемы перевозки и детальную проработку каждой операции;
- ✦ гибкую систему тарифов и скидок.

Создание холдинговой компании имеет несколько преимуществ, к числу которых относят возможность концентрации капиталов и развитие инвестиционных процессов, диверсификации производства, снижения риска при вступлении на рынок или выхода с него, расширения масштабов производства, совместного осуществления научных и проектных исследований. Это также позволяет расширить деятельность, развивать деловые связи, приобрести налоговые, кредитные и другие преимущества, осуществлять единую производственно-технологическую, инвестиционную, сбытовую политику в масштабах всей холдинговой компании, координировать ее.

В структуру такого холдинга должны войти: авто- и авиаперевозчики; логистическая компания; склады; страховая компания; охранный подразделение; юридическая компания; банк. Функции подразделений холдинга представлены в *табл. 1*.

Для функционирования холдинга целесообразно внедрить матричную систему управления, при которой коммуникативное взаимодействие между подразделениями холдинга осуществляется по многоканальной схеме: «сверху-вниз» и по горизонтали. Головная организация выступает как инвестор и управляет семью составляющими успешного продвижения всей организации, совокупность которых определяет политику существования холдинга, в том числе финансовую политику; учетную политику; кадровую политику; информационную политику; политику безопасности; инновационную политику; маркетинговую политику.

Управление холдингом осуществляет Совет директоров во главе с Председателем. В холдинге создаются службы, которые выполняют функции, делегированные им подразделениями (*рис. 1*). Подразделения холдинга имеют максимальную самостоятельность, сами, на согласованных с холдингом условиях, определяют свою стратегию и независимо ее реализуют.

Подразделения несут полную ответственность за результаты своей деятельности: исполнение бюджета, прибыльность, валовый доход, понесенные затраты, достижение рыночных целей. Каждое отделение имеет свой капитал, свои основные функции.

Схема взаимодействия подразделений холдинга представлена на *рис. 2*.

Актуальность создания транспортного холдинга обусловлена большим потоком грузов и пассажиров в районах сосредоточения торговых комплексов г. Харькова и самим местоположением города на территории Украины. В настоящее время транспортное обслуживание торговых комплексов не систематизировано и ведется с помощью множества различных фирм, частного транспорта. Доставка грузов до рынка и с рынка в различные регионы, включая Россию, не оптимизировано для заказчика. Следовательно, услуги, позволяющие без лишних проблем доставить груз в любую точку по маршруту любой сложности с максимальной эффективностью, как финансовой, так и временной, будут иметь спрос.

Функции подразделений транспортно-логистического холдинга

Подразделения	Функции
Авиаперевозчики	Доставка грузов из порта «Одесса» и других городов Украины в Харьков и в обратном направлении
Грузоперевозчики	<ul style="list-style-type: none"> • Доставка грузов из аэропорта до складов или на территории торговых комплексов; • доставка грузов «от двери до двери»; • доставка грузов от торговых комплексов до железной дороги, аэропорта; • международные перевозки; • перевозка сборных грузов; • мультимодальные перевозки
Перевозчики пассажиров	Обслуживание пассажиров на маршрутах до торговых комплексов и обратно в различные районы Харьковской обл., города Украины, России и других стран
Склады	<p>Оказание полного спектра услуг, связанных с организацией временного хранения грузов, прошедших таможенную очистку и требующих выполнения определенных операций по их подготовке к отправке конечным получателям. Это:</p> <ul style="list-style-type: none"> • погрузочно-разгрузочные операции различной сложности, как с применением механизированных средств, так и вручную; • консолидация грузов, пакетирование грузов; • оформление товаротранспортных документов для дальнейшей отправки грузов в регионы различными видами транспорта
Логистика	<ul style="list-style-type: none"> • Изучение потребностей клиентов и предложение оптимальных логистических решений по перевозке грузов; • консультирование компаний по всем вопросам организации грузовых перевозок, включая расчет ставок, предоставление информации о дополнительных платежах (таможенных, экологических и других); • трекинг и трейсинг товарного потока, полная информационная поддержка на всем пути следования, оперативное реагирование и разрешение внештатных ситуаций
Страхование	<ul style="list-style-type: none"> • Оценка рисков на рынке грузоперевозок; • оценка стоимость страхования любого груза; • помощь в организации осмотра поврежденного груза и в последующем урегулировании претензий; • консалтинговое сопровождение по вопросам страхования и урегулирования претензий; • страхование рисков компании, возникающих при обслуживании клиентов, с целью предотвращения собственных финансовых потерь холдинга
Безопасность	<ul style="list-style-type: none"> • Заказ машин со специализированными разрешениями; • вооруженная охрана грузов; • заказ машин сопровождения ГАИ
Юридическое	<ul style="list-style-type: none"> • Таможенное оформление импортных грузов; • таможенное оформление экспортных грузов; • оформление режимов хранения; • оформление временного вывоза / ввоза; • оформление деклараций и других документов; • расчет таможенных платежей, подбор кодов ТН ВЭД; • получение сертификатов; • регистрация клиента в таможене как участника ВЭД; • получение откреплений на оформление в других таможах; • консультации юристов по таможенным вопросам, оказание помощи в сложных вопросах, связанных с различными правовыми нарушениями
Банк	Банковское обслуживание операций холдинга

ВЫВОДЫ

Стратегия развития транспортно-логистического комплекса должна идти по пути создания крупных транспортно-логистических холдингов. Это обосновано необходимостью удовлетворения потребностей клиентов в транспортно-логистическом обслуживании на новом качественном уровне. Такие холдинги имеют возможность внедрять инновации, требующие значительных капитальных вложений, и дающие возможность применять современные технологические процессы.

Транспортно-логистический холдинг должен быть клиентоориентированным, что требует применения маркетинговых стратегий, консалтинговых услуг для клиентов, требующих дальнейшей разработки. Его организация должна соответствовать современным требованиям управления транспортными системами. ■

ЛИТЕРАТУРА

1. Галабурда В. Г. Единая транспортная система: Учеб. для вузов / В. Г. Галабурда, В. А. Персианов, А. А. Тимо-

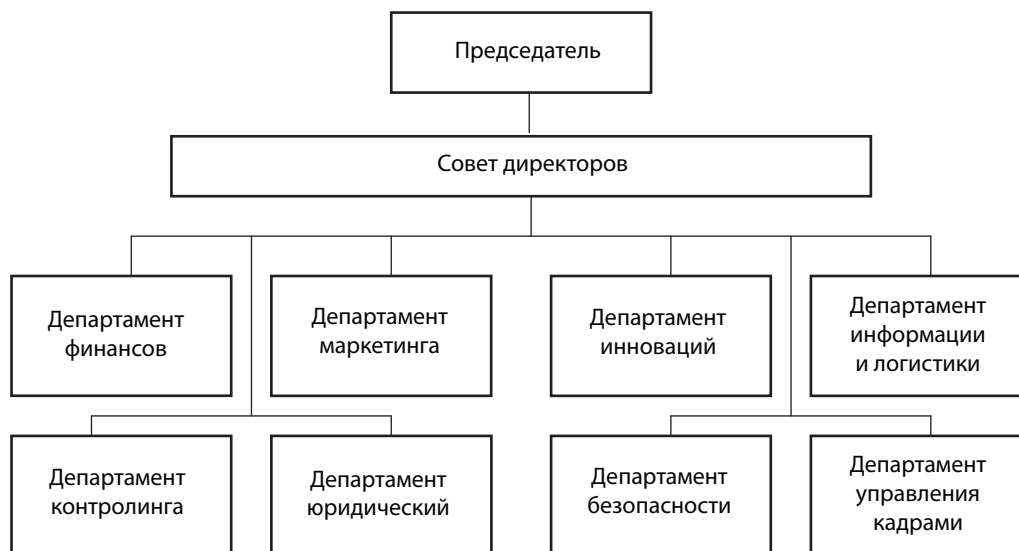


Рис. 1. Структура управляющей компании

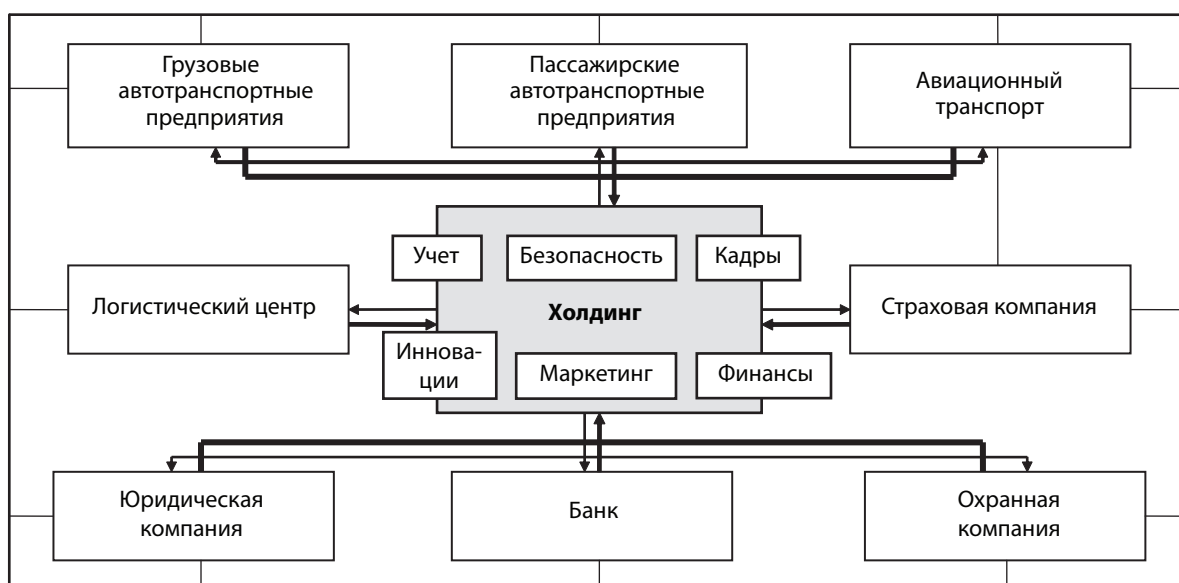


Рис. 2. Схема взаимодействия подразделений холдинга

шин и др.; Под ред. В. Г. Галабурды. – М.: Транспорт, 2001. – 303 с.

2. Горбачев П. Ф. Основы теории транспортных систем / Учебное пособие / П. Ф. Горбачев, И. А. Дмитриев. – Харьков: Изд-во ХНАДУ, 2002. – 202 с.

3. Дикань В. Л. Повышение транзитности Украины через интеграцию в мировую транспортную систему / Дикань В. Л. // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір. наук. праць. – Харків, УкрДАЗТ. – 2005. – № 910. – С. 13 – 18.

4. Доенин В. В. Основы абстрактной теории транспортных процессов и систем / В. В. Доенин. – М.: Издательство «Спутник+», 2011. – 348 с.

5. Сафронов Э. А. Транспортные системы городов и регионов: Учебное пособие / Э. А. Сафронов. – М.: Издательство АСВ, 2005. – 272 с.

6. Семенов В. В. Смена парадигмы в теории транспортных потоков / ИПМ им. М. В. Келдыша РАН [Электрон-

ный ресурс]. – Режим доступа : // http://www.keldysh.ru/papers/2006/prep46/prep2006_46.html. – М, 2006.

7. Сергеев В. И. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов / Под общ. и научн. редакцией проф. В. И. Сергеева. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 976 с.

8. Сток Дж. Р. Стратегическое управление логистикой: [пер. с англ.] / Дж. Р. Сток, Д. М. Ламберт. – 4-е изд. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 797 с.

9. Троицкая Н. А. Транспортно-технологические схемы перевозок отдельных видов грузов: учебное пособие / Н. А. Троицкая, М. В. Шилимов. – М.: КНОРУС, 2010. – 232 с.

10. Уотерс Д. Логистика. Управление цепью поставок: Пер. с англ. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. – 503 с.