

С 2002 года по настоящее время наблюдается устойчивый рост предоставления транспортных услуг по перевозкам грузов. Схемы доставки во внутривнутриреспубликанском сообщении апробированы и используются достаточно длительное время. Грузоотправители и грузополучатели заинтересованы в совершенствовании схем доставки экспортно-импортных грузов, в том числе перевозимых мелкими партиями и в смешанном сообщении с участием разных видов транспорта. Для их выбора необходимо постоянно осуществлять мониторинг условий перевозки грузов через территорию иностранных государств. Решение данной задачи на должном уровне может осуществляться специалистами транспортно-логистических центров.

Основными направлениями современной логистики в высокоразвитых странах мира является подход к контрактной логистике (Full-Service). В Швейцарии по такой технологии обслуживаются свыше 90% промышленных и торговых организаций, в Германии – свыше 50% (к 2010 году – 60%). В России ставится задача выйти к 2010 году на уровень охвата этим видом транспортно-логистического обслуживания до 40% предприятий.

Эффективность контрактно-логистического обслуживания во многом определяется низким качеством этих операций в самих промышленных и торговых организациях. В большинстве исследований в этой области отмечаются следующие недостатки существующих транспортно-логистических технологий на предприятиях: недостаток современных складских помещений; значительные и непрозрачные запасы материалов готовой продукции; слабая механизация и оснащение рабочих мест; низкая квалификация и негибкость использования рабочей силы; отсутствие стандартизации процессов; слабая информационная поддержка; высокие накладные расходы на администрирование (общецеховые и общезаводские).

Эти недостатки приводят к низкой производительности труда и высоким транспортно-логистическим затратам. Но нельзя однозначно утверждать, что если предприятие передаст транспортно-логистические функции сторонним специализированным на этом предприятием, подразделениям, то суммарные издержки уменьшаться с увеличением качества рассматриваемого процесса.

Обозначим T как точку равновесия, отражающая соизмеримость собственных затрат и предложений специализированных организаций по реализации транспортно-логистических функций; f_1 и f_2 – функции, зависящие от объема работы технологических операций и соответственно отражающие затраты предприятия при собственной реализации и предоставлении транспортно-логистических функций сторонним специализированным организациям. Данную зависимость можно представить следующим образом (см. рисунок).

Если выразить через Q затраты, а через K критерий качества, то издержки самого предприятия по реализации транспортно-логистических функций C_1 и затраты на использование для этих целей сторонних специализированных организаций C_2 можно представить в виде:

$$C_{1,2} = f_c(Q, K), \quad (1)$$

где f_c – функция затрат, зависящая от объема Q и критерия качества K .

В свою очередь пересечение плоскостей C_1 и C_2 даст функцию f_t , определяемую по формуле (2), которая представляет собой область равновесия для затрат (C), объема (Q) и качества (K) аналогично точке T , как показано на рисунке 1.

$$f_t = C_{1,2} \cap C_{1,2} \quad (2)$$



Рисунок – Зависимость затрат от объема транспортно-логистических операций

Исходя из вышеизложенного можно сделать вывод, что не каждому предприятию целесообразно переориентироваться на пользование услугами специализированных организаций по осуществлению функций транспортно-логистических операций, равно как и не в каждом регионе целесообразно создавать подобные специализированные организации.

Исходя из вышеизложенного можно сделать вывод, что не каждому предприятию целесообразно переориентироваться на пользование услугами специализированных организаций по осуществлению функций транспортно-логистических операций, равно как и не в каждом регионе целесообразно создавать подобные специализированные организации. Исходя из вышеизложенного можно сделать вывод, что не каждому предприятию целесообразно переориентироваться на пользование услугами специализированных организаций по осуществлению функций транспортно-логистических операций, равно как и не в каждом регионе целесообразно создавать подобные специализированные организации. Таким образом, при построении транспортно-логистической системы областного и республиканского масштаба необходимо учитывать реальные потребности предприятий данного региона и экономический эффект как моментного среза, так и динамику в рамках долгосрочного периода от внедрения контрактного обслуживания.