

Антикризисное управление в сфере грузовых автоперевозок

Александр Александрович АРСКИЙ

кандидат экономических наук,

доцент кафедры теории и практики таможенного дела Московского финансово-юридического университета (МФЮА). Россия, Москва

e-mail: fuars@list.ru

ARSKIY Aleksandr

PhD in economics

Associate professor in the Department theory and practice of customs of the Moscow financial and law university (MFUA), Russia, Moscow

e-mail: fuars@list.ru

Аннотация: В статье раскрываются два перспективных направления в области антикризисного управления автотранспортной организацией – логистическая кооперация с генерацией новых и дополнительных логистических услуг и разработка моделей модернизации материальной базы аутсорсера для снижения логистических издержек, делается вывод о необходимости комплексной реализации двух направлений.

Ключевые слова: логистический аутсорсинг, логистика, моторное топливо, логистические издержки, логистическая кооперация

CRISIS MANAGEMENT IN THE FIELD OF ROAD HAULAGE

Annotation

The article deals with two promising in the field of crisis management areas of road transport operator - logistics cooperation with the generation of new and additional logistics services and the development of models of modernization of the material base of the outsourcer to reduce logistics costs, concludes the need for comprehensive implementation of two directions.

Keywords: logistics outsourcing, logistics, motor fuel, logistics costs, logistics cooperation

Из результатов анализа динамики грузооборота российских грузоперевозчиков (таблица 1.) за первое полугодие текущего года относительно к аналогичному периоду 2015 г., можно сделать вывод о том, что сектор грузоперевозок имеет лучшие показатели практически по всем видам транспорта в текущем году. [1]

Таблица 1.

Грузооборот по видам транспорта в Российской Федерации (I полугодие 2016г.)

	Сентябрь 2016 г., млрд. т-км	В % к		Январь- сентябрь 2016 г. в % к январю- сентябрю 2015 г.	Справочно		
		сентябрю 2015 г.	августу 2016 г.		сентябрь 2015 г. в % к		январь- сентябрь 2015 г. в % к январю- сентябрю 2014 г.
					сентябрю 2014 г.	августу 2015 г.	
Грузооборот транспорта	439,4	104,1	103,1	101,8	101,0	102,1	98,9
в том числе:							
железнодорожного	194,8	101,2	98,1	101,5	99,4	99,3	99,9
автомобильного	22,4	100,4	103,2	100,4	97,7	103,8	94,4
морского	3,0	69,7	90,3	115,7	123,8	152,2	115,4
внутреннего водного	7,9	101,8	83,9	105,6	90,8	95,6	83,9
воздушного (транспортная авиация) ¹⁾	0,6	124,5	101,5	116,3	103,1	100,5	108,3
трубопроводного	210,7	108,1	109,4	101,9	103,2	104,3	98,7
1) По данным Росавиации.							

Однако грузовой автомобильный транспорт кардинально не улучшил свои показатели «по обороту», что возможно, связано с некоторым оттоком «дальнемагистральных» клиентов к конкурентам – аутсорсерам специализирующимся в области железнодорожных перевозок. Однако такие случаи в регионах единичны, так как грузовой автомобильный транспорт это необходимое звено мультимодальной перевозки (под мультимодальной перевозкой понимается организация транспортировки товара заказчика двумя или более видами транспорта). Таким образом, увеличение объема и оборотов морских, железнодорожных и авиационных перевозок неминуемо «подтягивает» грузовые автоперевозки к стремящимся вверх показателям статистических данных [2].

Из сложившейся ситуации на рынке отечественных грузовых автоперевозок можно сделать вывод о системном кризисе в области отечественных грузоперевозок, характеризующемся игнорированием эффекта масштаба и игнорированием мультипликативного эффекта, который должен был быть образован при повышении результатов деятельности прочих видов транспорта.

Любые кризисные явления должны быть преодолены, прежде всего, на местах – в организациях, ведущих деятельность в области организации и предоставления транспортно-логистических услуг, то есть занимающихся логистическим аутсорсингом. Как правило, большинство «автомобильных» логистических аутсорсеров относятся к субъектам малого или среднего бизнеса, имея соответствующую их масштабам материально-техническую базу [3]. Какие же проблемы снижают экономическую эффективность аутсорсера в

условиях кризиса на рынке автомобильных грузовых перевозок? Каковы направления их решения? Осветим основные проблемы отрасли и рассмотрим основные направления их антикризисного управления (решения).

1. Падение потребительского спроса на логистическую услугу. В условиях падения спроса аутсорсер может предпринять шаги по модернизации собственной логистической системы, обеспечивающей гарантированную реализацию услуги: 1) провести анализ спроса и предложения на рынке логистического аутсорсинга, то есть в области приложения сил организации и в смежных с ней областях; 2) провести ревизию имеющейся материально-технической и кадровой базы организации; 3) определить виды и объем дополнительных услуг или новой основной услуги с учетом имеющейся материально-технической базы; 4) сформировать предложение для рынка (в том числе для соседних регионов базирования) с учетом получения наименьшей итоговой чистой прибыли для успешного закрепления на рынке; 5) осуществить выход на рынок с новой логистической услугой или с дополнительной логистической услугой по принципу «транспортирование + хранение + погрузочно-разгрузочные работы» [4]. Из представленной последовательности следует, что автомобильный грузоперевозчик может оказывать клиентам дополнительные услуги по оперативному хранению товаров (грузов) и услуги по погрузочно-разгрузочным работам, что можно подвести под термины «логистика под ключ», «вся логистика в одном месте». В этом формате также целесообразно рассмотреть возможности кооперации нескольких логистических аутсорсеров для более эффективной работы, в том числе при слиянии клиентских баз. Также эффективным может оказаться работа аутсорсера с более крупным участником рынка на основе субподряда, в этом случае необходимо рассматривать перспективы «поглощения» аутсорсера более крупным участником рынка [5].

2. Высокий уровень операционных (логистических) издержек. Снижение операционных (логистических) издержек является одним из самых эффективных методов увеличения экономической эффективности аутсорсера. Это обусловлено тем, что повышение стоимости на предоставляемые услуги в рыночной среде для повышения экономической эффективности наталкивается на конкурентное противодействие на рынке, то есть услуга аутсорсера может оказаться неконкурентной по цене (более дорогой при одинаковом качестве относительно услуг конкурентов). Снижение логистических издержек может быть реализовано по следующим направлениям: 1) использование учета и контроль над расходом моторного топлива и ГСМ на автобазе аутсорсера, для чего необходимо учитывать объемы моторного топлива на основе эффективных алгоритмов расчета [6]. Изучив результаты анализа и эффективность фондоотдачи необходимо рассмотреть возможность сокращения и модернизации материальной части аутсорсера (автотранспортных средств), возможно используя оборудование, работающее на более экономичных видах топлива (газ); 2) применить энерго-эффективные технологии, обеспечивающие выполнение логистического процесса и административно-хозяйственную деятельность организации [7]. Экономия электроэнергии дает длительный эффект, обеспечивающий к тому же более качественное перераспределение энергопотребностей внутри транспортного хозяйства; 3) совершенствование кадровой политики и формирование фонда оплаты труда на основе сдельной оплаты труда.

Аутсорсер столкнувшийся с падением спроса на предоставляемые услуги, также может кардинально сменить направление деятельности организации, переориентировавшись из области автоперевозок на область организации хранения (складские и трансформационные центры) [7]. Кроме того, отечественный аутсорсер, специализирующийся на внутренних региональных перевозках, может попробовать свои силы в организации международных автогрузовых перевозок, однако при этом необходимо привести в соответствие с международными требованиями материальную базу и кадровый состав организации [8]. Наибольшую эффективность данные антикризисные подходы имеют при комплексной реализации, что должно быть учтено аутсорсером при формировании проекта модернизации своей профессиональной деятельности.

Список литературы

1. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – 2016. – Режим доступа: www.gks.ru – Дата доступа: 01 декабря 2016 г.
2. Арский А.А. Особенность формирования стоимости логистической услуги // Экономика. Налоги. Право. – 2014. – №1. – с. 44-47.
3. Арский А.А. Логистическое проектирование в среде малого бизнеса // Мир современной науки. – 2015. – №5 (33). – с. 12-16.
4. Арский А.А. «Дорожная карта» логистических стартапов // Стратегии бизнеса. – Санкт-Петербург. – 2015. – №2 (10). – с. 3-5.
5. Арский А.А. Логистическая кооперация. // Управленческие науки в современном мире: Сборник докладов научной конференции: В 2 т. // Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации; научно-практический журнал «Эффективное Антикризисное Управление». – СПб: ИД «Реальная экономика», 2015. – Т. 2.–742 с.: С. 381-384.
6. Арский А.А. Особенности расчета логистических издержек. Моторное топливо // Мир современной науки. – 2016. – №1(35). – С. 34-36.
7. Арский А.А. Особенности расчета логистических издержек. Электроэнергия // Мир современной науки. – 2016. – №2(36). – С. 71-73.
8. Арский А.А. Стимулирование потребителей в секторе складского аустсорсинга // Экономика. Налоги. Право. – 2015. – №4. – С. 63-67.
9. Арский А.А. Компетентный подход к исследованию проблем таможенного дела в выпускных квалификационных работах студентов // Маркетинг и логистика. – 2016. – №4 (6). – С. 5-9.