Значение транспорта в цепи поставок

Грабов Олег Валерьевич

студент ВлГУ, Россия, г.Владимир

E-mail: mad993@yandex.ru@yandex.ru

Научный руководитель: Андрианов А.Ю.

Д.э.н. Кафедра Государственное право и управление таможенной деятельностью ВлГУ

Россия, г.Владимир

Транспорт является частью экономической деятельности, которая связана с увеличением степени удовлетворения людей и предпринимательства при помощи изменения географического положения товаров и людей.

Транспорт– это средство удовлетворения потребностей посредством перевозки грузов и пассажиров.

Транспортировка – одна из ключевых логистических функций связанная с перемещением продукции транспортным средством по определенной технологии в цепи поставок и состоящая из логистических операций и функций, включая экспедирование, грузопереработку, упаковку, передачу прав и собственности на груз, страхование рисков, таможенные процедуры и т. п.
Значительная часть логистических операций на пути движения материального потока от первичного источника сырья до конечного потребителя осуществляется с применением различных транспортных средств. Затраты на выполнение этих операций составляют до 50% от суммы общих затрат на логистику.

С экономической точки зрения транспорт является одним из определяющих элементов производственно-коммерческого процесса. При производстве и использовании товара есть два сдерживающих фактора – фактор времени и пространственный фактор.
Фактор времени заключается в том, что товар, произведенный сегодня, может понадобиться только через некоторый промежуток времени. Решают эту проблему при помощи складирования, а также необходимой для этого техники, оборудования и определенных технологий хранения. Содержание пространственного фактора заключается в том, что производители и потребители товара редко находятся в одном месте, а некотором расстоянии друг от друга. Связывая производство и потребителя, транспорт позволяет расширить границы производства. Транспорт сам по себе становится постепенно причиной возникновения пространственного фактора – развитие транспорта и транспортных технологий позволяет строить производство все дальше от мест потребления товара. В рыночных условиях транспорт всегда приносит прибыль. [1]

Функционируя в условиях рыночной экономики, транспортные предприятия должны быть нацелены на получение единого экономического результата в логистической цепи. Этому способствует множество факторов, среди которых можно отметить следующие: сформировавшийся рынок транспортных услуг, конкуренция между предприятиями и различными видами транспорта, ужесточение требований к тарифам и качеству услуг со стороны потребителей и т. п.
Таким образом, благодаря транспорту, логистический процесс товародвижения (начиная от поставщиков сырья и материалов, охватывая различного рода посредников, и заканчивая потребителями готовой продукции) трансформируется в единую технологическую цепь, а

транспорт становится неотъемлемой частью единого танспортно-производственного процесса. В этой цепи основные функции транспорта заключаются в перемещении грузов и их хранении.

Перемещение грузов– это изменение их местонахождения при соблюдении принципа экономичности (сокращение стоимостных и временных затрат). Этот процесс должен быть экономически оправдан, так как при перемещении грузов расходуются деньги, время и экологические ресурсы. Значимость фактора времени возрастает в связи с появлением логистических концепций, требующих сокращения запасов (в том числе и запасов, находящихся в пути), которые существенно ограничивают использование материальных и товарных ресурсов, т. е соединяют капитал. Транспортировка требует и финансовых ресурсов – в форме внутренних расходов для перевозки грузов собственным подвижным составом, и внешних расходов для использования с этой целью коммерческого или общественного транспорта.

Таким образом, данная функция транспортировки определяет главную ее цель – доставку товаров в место назначения как можно быстрее, дешевле и с наименьшим ущербом для окружающей среды. Нужно также свести к минимуму потери и порчу транспортируемых грузов при одновременном выполнении требований заказчиков к своевременности доставки и к предоставлению информации о грузах в пути. [2]

Напомним, с 15 ноября 2015 года в России введены платы с собственников грузовиков за причинение вреда асфальтовому покрытию дорог. Плата за проезд грузовых автомобилей с максимальной массой 12 тонн по федеральным дорогам общего пользования будет взиматься исходя из тарифа 3,5 руб. за 1 км пройденного пути. Практика взимания платы с грузовиков существует во многих странах, в частности, в Европе данный тариф составляет порядка 8 рублей, но при этом качество европейских дорог намного отличается от российских.

Взимание платы будет производиться посредством специализированной электронной системы, собранные денежные средства будут направляться в федеральный бюджет. В соответствии с разрабатываемым регламентом владельцы большегрузов будут обязаны вносить плату, исходя из пробега транспортных средств, рассчитанного на основе данных ГЛОНАСС. За каждый отрезок пройденного грузовиком пути с расчетного счета владельца будет списываться необходимая сумма.

Согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 14 июня 2013 г. N 504 "О взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн", применяется коэффициент 0,41, а с 1 марта 2016 г. по 31 декабря 2018 г. включительно - 0,82. [3]

Именно здесь устанавливаются понижающие коэффициенты стоимости проезда:

Даты	Коэффициент	Стоимость км. пути
15 ноября 2015 - 17 ноября 2015	1	3,73
18 ноября 2015 - 29 февраля 2015	0,41	1,53

1 марта 2015 - 31 декабря 2018	0,82	3,06
с 1 января 2019	1	3,73

То есть до конца февраля 2016 года водители тяжелых грузовиков будут платить 1,53 рубля за километр пробега по федеральным трассам, а до начала 2019 года 3,06 рубля за километр.

Стоимость проезда фур по трассам в Европе:

1. Чехия для большегрузов свыше 12 т

   Euro 0 – Euro 4 – от 0,12 до 0,33 евро\км

   Euro 5 – Euro 6 – от 0,06 до 0,18 евро\км

1. Германия для большегрузов свыше 12 т

   Euro 0 – Euro 3 – от 0,19 до 0,21 евро\км

   Euro 4 – Euro 6 – от 0,12 до 0,16 евро\км

1. Латвия для большегрузов свыше 3,5 т – 8 евро в день
   Для большегрузов свыше 12 т – 11 евро в день.

Таким образом целью транспортной логистики является продвижений материальных потоков до потребителя строго по графику в установленное время, с минимальными затратами для всех участников товародвижения. Чтобы этого добиться, нужно чтобы производственно – транспортные и транспортно-сбытовые процессы были сопряжены по максимуму параметров на основе интеграции снабжения, производства, транспорта, сбыта, потребления и информационной среды. [4]

Список использованной литературы

1. Беспалов Р. С. Транспортная логистика. Новейшие технологии построения эффективной системы доставки. – М.: Вершина, 2012. – 384с.

2. Логистика автомобильного транспорта: Учебное пособие / В.С. Лукинский, В.И. Бережной, Е.В. Бережная, Е.И. Зайцев, И.А. Цвиринько. – М.: Финансы и статистика, 2013. – 368с.

3. Постановление Правительства Российской Федерации от 14 июня 2013 г. 504 "О взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн" (в ред. Постановлений Правительства РФ от 18.05.2015 N 474, от 03.11.2015 N 1191).

4. Саркисов С.В. Управление логистическими цепями поставок. Учебное пособие. – М.: Дело, 2012. 368с