

УДК 656

Чукилева Екатерина Артёмовна,

магистрант,

Высшая школа экономики и менеджмента,

ФГАОУ ВО «УрФУ имени первого Президента России Б.Н. Ельцина»

e-mail: echukileva93@gmail.com

г. Екатеринбург, Россия

ВЛИЯНИЕ ОСОБЕННОСТЕЙ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОМПАНИЙ СФЕРЫ МАЛОГО И СРЕДНЕГО БИЗНЕСА СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ НА СТОИМОСТЬ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Аннотация:

В настоящее время происходит развитие транспортной системы в Свердловской области. При осуществлении концепции развития транспорта появились некоторые положительные тенденции, влияющие на деятельность транспортно-логистических компаний, так и некоторые неразрешенные вопросы, влияющие на увеличение затрат по грузоперевозкам. В данной статье используется метод анализа затрат транспортно-логистических компаний малого и среднего бизнеса, который выявил увеличение затрат и как следствие увеличение цен на некоторые группы товаров и услуг. Предложены варианты оптимизации затрат.

Ключевые слова:

Транспорт, грузоперевозки, транспортная логистика, бизнес, затраты, автодороги.

В условиях развития экономики транспорт является важной отраслью и частью производственной и социально-экономической инфраструктуры. В настоящее время реализуется Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года, которая определяет направления развития единого транспортно – логистического комплекса страны, кроме того, вводятся новые правила по перевозке грузов и по пользованию автодорогами. Необходимость создания концепции развития обусловлена отсутствием единой и согласованной между регионами транспортной организации грузоперевозок, что приводит к снижению грузопотоков, увеличению сроков доставки, отсутствию современного логистического сервиса, а также к увеличению стоимости грузоперевозок и как следствие повышение стоимости на различные группы товаров и реализации в неполной мере выгодного географического положения страны и отдельных регионов [1]. Таким образом, нововве-

дения в области транспортной логистики оказывают как положительное, так и отрицательное влияние на развитие малых и средних транспортно-логистических компаний на территории Свердловской области.

В Свердловской области имеются некоторые особенности развития отдельных видов грузоперевозок, таких как воздушные, автотранспортные и железнодорожные перевозки. Развитие каждого из видов зависит:

- от выгодного географического местоположения региона, характеризующееся пересечением направлений коридора "Транссиб" и строящегося Северного транспортного коридора на маршруте Санкт-Петербург - Медвежьегорск - Каргополь - Сыктывкар - Кудымкар - Пермь, обслуживанием российских и транзитных грузопотоков в Европу, Среднюю и Юго-Восточную Азию, а также в обратном направлении;
- от наличия стратегически важных транспортно-грузовых узлов: города Екатеринбург, Нижний Тагил, Серов, Каменск-Уральский;
- от концентрации природно-сырьевых месторождений, промышленных предприятий и предприятий по производству продуктов питания и товаров народного потребления.

Исходя из особенностей развития Свердловской области, концепция предполагает развитие транспортной стратегии в следующих направлениях:

- строительство новых транспортных узлов и модернизация уже существующих,
- создание транспортных коридоров международного транспортного коридора № 2 "Берлин - Москва - Нижний Новгород" через Екатеринбург до Пекина,
- меридиональный транспортный коридор: сочетание международного транспортного коридора № 2 и Северного коридора,
- организация на базе аэропорта "Кольцово" крупного транспортно-логистического узла,
- создание сети терминально-логистических комплексов [2].

Существует еще несколько направлений развития транспортной деятельности:

- система взимания платы с грузовиков, имеющих разрешённую максимальную массу свыше 12 тонн «Платон» и в перспективе возможности повышения тарифов,
- некоторые особенности страхования перевозимого груза,
- получение разрешения на транспортировку негабаритного груза,
- использование интернет системы для поиска автомобилей, такой как АТИ.

Вышеизложенные направления развития в регионе оказывают прямое влияние на деятельность малых и средних транспортно-логистических компаний, оказывающих автотранспортные грузоперевозки, тем самым происходит изменение видов затрат на осуществление коммерческой деятельности и как следствие изменение стоимости на оказываемые услуги.

Следует более подробно рассмотреть затраты на коммерческую деятельность транспортно-логистических компаний в условиях развития концепции, ведь, исходя именно из затратной части компаний формируется стоимость на грузоперевозки.

Строительство новых транспортных коридоров, в том числе и международных, не окажет особого влияния на затраты транспортных компаний, произойдут некоторые изменения в формировании самих путей следования и комбинировании различных видов транспорта для грузоперевозки и при этом откроет новые возможности, а именно новые заказы от различных региональных, федеральных и иностранных компаний, а это есть, ни что иное, как привлечение капитала и расширение оказываемых услуг для транспортно-логистических компаний малого и среднего бизнеса. По расчетам Института экономики УрО РАН, к 2025 году в Свердловской области потребности в одних лишь автоперевозках возрастут в 6,2–7,6 раза. Это только прогноз. На самом деле уже сегодня объемы перевозимой продукции крупных предприятий ежегодно увеличиваются практически вдвое.

Создание крупного транспортно-логистического комплекса, безусловно, оказывает положительное влияние на развитие и на качество транспортно-логистических услуг, а именно, в одном выгодно расположенном месте появится возможность складирования, формирования грузов, диспетчерская, осуществление погрузочно-разгрузочных работ, пересчет товара, оформление сопутствующих документов, правильные подъездные пути для большегрузных автомобилей помогут на должном уровне оказывать услуги. Нужно отметить, что при таких преимуществах стоимость аренды в подобном логистическом центре варьируется от 300 до 800 рублей за квадратный метр в зависимости от типа склада, кроме того отдельно оплачиваются сопутствующие услуги: стоянка для автомобилей, погрузочно-разгрузочные работы, охрана, и другие общехозяйственные затраты, которые могут в среднем составлять от 15 до 30 тысяч рублей, данные расценки актуальны для Свердловской области. Соответственно, использование такого рода транспортно-логистического комплекса увеличивает затраты компаний малого и среднего бизнеса и при этом повышает уровень оказываемых услуг.

Система взимания платы «Платон» создана в целях обеспечения соблюдения, установленного действующим законодательством порядка взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Освобождает

ются: транспортные средства, предназначенные для перевозки людей, за исключением грузопассажирских автомобилей-фургонов; специальные транспортные средства, оборудованные устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов и используемые для осуществления деятельности пожарной охраны, полиции, медицинской скорой помощи, аварийно-спасательных служб, военной автомобильной инспекции; специальные транспортные средства, осуществляющие перевозку вооружения и военной техники. Размер платы составляет 1,53 рубля на один километр пути, в последствии данный тариф будет повышаться до 3,73 рублей на один километр пути. Это дополнительные затраты для транспортно-логистических компаний, которые ранее отсутствовали, в перспективе повышение тарифа по данной системе приведет к повышению стоимости грузоперевозок.

В настоящее время, региональные транспортные компании малого и среднего бизнеса вынуждены идти на соглашение с крупными компаниями по вопросу страхования, это дополнительные расходы, но они вынуждены страховать груз, это одно из обязательных требований крупных «игроков» на рынке. Поэтому, одной из статей затрат для транспортно-логистической компании является страхование грузов, выбор подходящей страховой компании. Но как показывает практика, большинство компании стараются различными способами обойтись без этих затрат.

Получение разрешения на транспортировку негабаритного груза, еще один фактор влияющий на транспортную-логику и требует материальных затрат и времени примерно 15 дней. Разрешение можно получить двумя способами, либо обратиться к сторонней организации, которая занимается непосредственно такими вопросами, либо самостоятельно транспортно-логистической компании. Перевозки по федеральным трассам находятся в ведении федеральных и местных управлений автомобильных дорог России, а обслуживаемая сеть дорог контролируется территориальными органами управления дорожным хозяйством. Перечисленные ведомства согласуют маршрут с владельцами всех объектов, которые могут стать помехой для перевозки КТГ – мостов, эстакад, туннелей, воздушных линий электропередачи и связи и т.п. Отдельно рассматривается движение через ж/д переезды или под железнодорожными путепроводами – здесь требуется согласование с начальниками дистанции пути и электроснабжения. Нужно помнить, что отсутствие необходимой разрешительной документации может повлечь наложение серьезных штрафов за перевозку негабарита. Лишь после успешного согласования перевозчик получает у ГИБДД разрешение на перевозку негабаритного груза, оно может быть одноразовым или на определённый срок для многократных однотипных доставок. Разрешение в виде карточки крепится в правом нижнем углу ветрового стекла тягача. Таким образом получение разрешения на перевоз негабаритного груза требует затрат,

которые несет транспортно-логистическая компания и это еще один из специфических затрат у таких компаний.

Кроме того при современном развитии и автоматизации работы многих процессов и для поиска созданы некоторые очень удобные сайты для транспортно-логистических компаний, которые помогают в поиске нужного автомобиля для соответствующего груза, таких интернет систем довольно много, одна из часто используемых - это АТИ система, она позволяет выставлять определенный груз для водителей с личным транспортом, в данной системе можно оставлять оценку водителям и компаниям, что является некоторой проверкой добросовестности исполнителя по грузоперевозкам. И конечно, для работы в данной системе необходимо проплачивать лицензию на период времени и это также является затратами транспортных компаний.

Если строительство новых транспортных коридоров, развязок, железнодорожных магистралей и создание крупного транспортно-логистического комплекса на базе аэропорта будут положительной тенденцией для транспортно-логистических предприятий, то повышение тарифов оплаты за пользование автодорогами, барьеры для входа на крупные площадки транспортно-логистического комплекса, а также требования заказчиков о страховании грузов за счет транспортной компании, увеличение времени на оформление документов на перевозку негабаритных грузов оказывают в некоторой мере отрицательное воздействие на малые и средние транспортно-логистические компании. Нужно отметить, что в совокупности при развитии транспортной-логистики в регионе, возникнут новые заказчики и их количество увеличится вместе с тем увеличится поток капитала в Свердловскую область, что должно перекрыть новые статьи затрат транспортно-логистических компаний и при этом цены на отдельные виды товаров немного возрастут.

Возможно для решений вопроса об увеличении затрат имеет смысл дифференцировать некоторые виды затрат. Например, дифференцировать тарифы для определенных грузоперевозок (продуктов питания) по системе «Платон». Снизить стоимость использования транспортно-логистических комплексов для малых предприятий для отсутствия барьера для входа, а также разрешить вопрос о времени предоставления и оформления на грузоперевозку негабаритного груза.

Таким образом, для развития транспортно – логистических компаний малого и среднего бизнеса существует множество положительных тенденций, которые будут снижать стоимость грузоперевозок, но все же, останутся некоторые вопросы, которые требуют разрешения, это прежде всего – затраты на использование транспортно-логистических комплексов, затраты на страхование груза, затраты времени на оформление документов на негабаритные грузы и данные факторы увеличивают прежде всего стоимость грузоперевозок и как следствие повышения стоимости некоторых групп товаров.

Список использованных источников

1. Указ Губернатора Свердловской области от 29.01.2014 № 45-УГ «О Концепции повышения качества жизни населения Свердловской области на период до 2030 года - «Новое качество жизни уральцев»»
2. Постановление от 31 декабря 2008 года № 1458-ПП Концепция развития транспортно-логистической системы Свердловской области до 2030 года.
3. Постановление Правительства Свердловской области от 01.07.2014 № 552-ПП Об утверждении комплексной программы повышения качества жизни населения Свердловской области на период до 2018 года – «Новое качество жизни уральцев»

Ekaterina Chukileva,

master student,

Graduate School of Economics and Management,

Ural Federal University named after the first President of Russia B. Yeltsin

e-mail: echukileva93@gmail.com

Ekaterinburg, Russia

INFLUENCE OF DEVELOPMENT CONCEPT SVERDLOVSK REGION ON THE COST LOGISTICS SERVICES SMALL AND MEDIUM BUSINESS

Abstract:

At the present time there is a development of the transport system in the Sverdlovsk region. In the implementation of the concept of development of transport there were some positive trends affecting the activities of transport and logistics companies, as well as some of the unresolved issues influencing the increase in freight costs. This article uses a cost-benefit analysis method in transport and logistics companies of small and medium-sized businesses, which showed an increase in costs and therefore an increase in prices for certain groups of goods and services. Variants of cost optimization.

Keywords:

Transport, transportation, transport logistics, business, costs, the road.