

УДК 338.47

DOI: 10.26140/anie-2020-0903-0052

МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК НА ОСНОВЕ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОДХОДА

© 2020

AuthorID: 636021

SPIN: 1772-1300

ORCID: 0000-0002-5860-542X

Куценко Екатерина Ивановна, кандидат экономических наук, доцент,
доцент кафедры «Менеджмент»,

AuthorID: 581603

SPIN: 8499-3132

ORCID: 0000-0001-9165-9676

Солдатова Лада Александровна, кандидат экономических наук, доцент,
доцент кафедры «Менеджмент»,

Оренбургский государственный университет

(460018, Россия, Оренбург, просп. Победы, 13, e-mail: ladasold@mail.ru)

Аннотация. Грузоперевозки на основе логистического подхода представляют собой движение различных грузов от грузоотправителя к грузополучателю под единой системой, включающей техническую, технологическую, экономическую и методологическую интеграцию отдельных элементов. В последние годы разрабатывается и используется концепция логистического подхода как одного из значимых подходов к управлению. Логистика направлена на сокращение издержек и повышение надежности, минимизации рисков производства на основе гармонизации и взаимной системной корректировки планов и действий снабженческих, производственных и сбытовых звеньев хозяйствующих субъектов. Применение логистики в процессе управления хозяйственной деятельностью предприятий обеспечивает рост конкурентоспособности грузоперевозок на внутреннем и внешнем рынках, в первую очередь, за счет улучшения управления материалопоходами. Как правило, эффективность логистической системы оценивается целым рядом частных показателей, причем меняющееся значение каждого достаточно сложно использовать на практике управления системными объектами. Перед руководителями современных организаций формируется сложная картина, состоящая из множества взаимосвязанных показателей, а ее многомерность не позволяет получить объективную интегральную оценку эффективности логистической системы и выбрать соответствующие данной оценке решения при управлении потоковыми процессами. Актуальность данной проблемы и резко возрастающий интерес к ее изучению связаны с потенциальными возможностями роста эффективности функционирования товаропроводящих систем, которые дают возможность использовать логистический подход к оценке грузоперевозок.

Ключевые слова: логистика, грузоперевозки, метод, логистический подход, цель, ресурсы, грузовой транспорт, системный анализ, PEST-анализ, процессный подход, система, принцип, комплексный подход, металлопрокат, среда предприятия, бизнес-процесс, алгоритм.

METHODICAL APPROACHES TO THE ESTIMATION OF CARGO TRANSPORTATION BASED ON THE LOGISTIC APPROACH

© 2020

Kutsenko Ekaterina Ivanovna, candidate of economic sciences, associate professor,
associate professor of the Department «Management»

Soldatova Lada Alexandrovna, candidate of economic sciences, associate professor,
associate professor of the Department «Management»

Orenburg State University

(460018, Russia, Orenburg, avenue Victory 13, ladasold@mail.ru)

Abstract. Cargo transportation on the basis of the logistic approach is the movement of various cargoes from the shipper to the consignee under a single system that includes technical, technological, economic and methodological integration of individual elements. In recent years, the concept of a logistic approach as one of the significant management approaches has been developed and used. Logistics is aimed at reducing costs and increasing reliability, minimizing production risks through harmonization and mutual systematic adjustment of plans and actions of supply, production and marketing units of business entities. The use of logistics in the process of managing the economic activities of enterprises ensures an increase in the competitiveness of freight transportation in the domestic and foreign markets, primarily due to improved management of material flows. As a rule, the effectiveness of the logistics system is evaluated by a number of particular indicators, and the changing value of each is quite difficult to use in the practice of managing system objects. A complex picture is formed in front of the leaders of modern organizations, consisting of many interrelated indicators, and its multidimensionality does not allow one to obtain an objective integrated assessment of the effectiveness of the logistics system and choose solutions appropriate for this assessment when managing stream processes. The relevance of this problem and the sharply increasing interest in studying it are associated with potential growth opportunities for the functioning of commodity distribution systems, which make it possible to use a logistic approach to assessing freight traffic.

Keywords: logistics, freight transportation, method, logistic approach, goal, resources, freight transport, system analysis, PEST-analysis, process approach, system, principle, integrated approach, metal rolling, enterprise environment, business process, algorithm.

ВВЕДЕНИЕ.

В настоящее время в отечественной и зарубежной литературе существует достаточное количество различных правил, способов, принципов, алгоритмов, которые применяются как для анализа деятельности транспортных компаний в целом, так и грузоперевозок в частности. Гаджинский А.М. к основным подходам, применяемым для решения научных или практических задач в любой области логистики, относит «системный подход,

который включает методы системного анализа, оценки операций, прогностический и кибернетический подход» [1]. Гаджинский А.М. считает, что «применение данных подходов позволяет прогнозировать материальные потоки, создавать интегрированные системы управления и контроля их движения, разрабатывать системы логистического обслуживания, оптимизировать запасы и решать ряд других задач» [1].

Проведем детальное изучение данных подходов

путем определения их сущности, основополагающих принципов и основных методов анализа. По мнению исследователей, системный подход к грузоперевозкам является наиболее распространенным, рассматривается как система, включающая в себя совокупность взаимосвязанных элементов, выступающих подсистемами, каждый из которых состоит из более простых компонентов (погрузочные работы, транспортировка грузов, разгрузочные работы и т.п.). Системный подход обеспечивает целостность и позволяет соединить в одно целое части перевозочного процесса, ориентируясь на последовательность операций [2].

К основным целевым ориентирам системы грузоперевозок относится перевозка максимального количества грузов по заказам потребителей транспортных услуг с минимальными затратами основных ресурсов, при условии получения максимальной прибыли.

Базовыми ресурсами при этом являются: время, которое рассматривается как продолжительность доставки грузов, хранения их на промежуточных складах, простоев транспортных средств по грузовым операциями, технических станциях, в морских, речных портах; труд, включающий в себя различные виды трудовых затрат при организации и осуществления процессов грузоперевозок; пространство, представляющее собой размеры и площади, занимаемых земельными участками, территориями транспортно-грузовых объектов, коммуникациями и сооружениями; энергия, формируемая по расходу топлива, горюче-смазочных материалов, силовой и осветительной электроэнергии; теплоносителей для обогрева помещений; материалы, которые используются непосредственно на строительство и техническое оснащение объектов, подвижного состава транспорта и складов; финансы, представляющий собой интегральный показатель результативности грузовых перевозок и может включать в себя в денежном выражении обозначенные выше ресурсы. Необходимо отметить, что перечисленные выше виды ресурсов рассматриваются для оценки и при анализе технико-экономических показателей разрабатываемых или обновляемых процессов, объектов, систем [3].

Если грузоперевозки рассматривать как систему, то в ней можно выделить три базовых компонента: технологическую, техническую и экономическую сопряженности. Технологическая сопряженность обеспечивает единую технологию грузоперевозок, создание и развитие транспортных каналов и цепей, принципов создания маршрутов, рационализацию их загрузки и загруженности транспортных средств. Техническая сопряженность, связанная со стандартизацией размеров средств измерения, креплений, тары и т.д., способствует обеспечению сочетания и согласованности технических параметров транспорта в системе грузоперевозок, что обязательно для взаимозаменяемости компонентов [4]. Экономическая сопряженность связана с наличием единой методологии исследования рынка, изучением сильных сторон и возможностей конкурентов, нахождение потенциальных потребителей и единый подход к построению тарифной сетки, установлению цен на услуги грузоперевозок, а также разработку системы скидок постоянным клиентам. Основным направлением рассмотрения грузоперевозок в рамках системного подхода является системный анализ, который направлен на изучение любых объектов, процессов как систему, состоящую из отдельных, разобобщенных подсистем.

МЕТОДОЛОГИЯ.

В данном исследовании авторами были использованы методы теоретического и прикладного характера: системный анализ, прогностический подход, методы прогнозирования, кибернетический подход, процессный подход и другие

К основным методам системного анализа грузоперевозок относятся:

- метод сценариев, представляющий собой каче-

ственное масштабное изучение потенциальных вариантов развития грузоперевозок на основе изменения факторов внешней и внутренней среды при условии дифференцированных сочетаний некоторых характеристик для определения наиболее потенциальных и благоприятных;

- метод Дельфи, позволяет учесть независимое анонимное мнение всех экспертов по определенному вопросу на основе последовательной интеграции идей, выводов, предложений и прийти к согласию;

- метод дерева целей, направлен на изучение структуры грузоперевозок в целом и разработку предложений о включении в нее неучтенных связей, является основным инструментом увязки целевых ориентиров верхнего уровня логистической организации, выполняющей грузоперевозки с определенными средствами их достижения на нижнем операционном уровне.

- матричные методы, представляющие собой наглядную форму представления данных, находят свое применение на различных этапах анализа системы грузоперевозок в качестве вспомогательного средства [4].

Прогностический подход к грузоперевозкам раскрыт в работе Яхнеевой И.В., автор дает ему определение, а также выделяет основные принципы и методы. По ее мнению прогностический подход к грузоперевозкам обеспечивает возможность прогнозирования направлений развития в динамике, базируясь на научно-обоснованные подходы к принятию управленческих решений. При применении прогностического подхода к грузоперевозкам автор предлагает разрабатывать следующие прогнозы: поисковый (трендовый, исследовательский) - «как будет?», заключающийся в относительном уточнении потенциальных состояний объекта в будущем на основе прошлых и тенденций развития настоящего времени; нормативный (программно-целевой) - «какими способами достичь?», заключающийся в формировании направлений, а также сроков достижения потенциальных состояний объекта (грузоперевозок), формируемых как цель на основе заранее проработанных целевых ориентиров, норм, стимулов, идеалов [5].

Методы прогнозирования рассматриваются как конкретные способы, ориентированные на оценку грузоперевозок для получения целевого прогноза. В настоящее время существует более 150 методов прогнозирования, все методы прогнозирования можно сгруппировать в следующие группы: фактографические, причинно-следственной связи, экспертные [6].

Рассмотрим наиболее используемые методы, в том числе и при анализе грузоперевозок:

- а) фактографический метод, основывается на применении источников фактических данных, содержит: статистический метод, представляющий собой формирование и анализ динамических рядов характеристик объектов прогнозирования; прогнозную экстраполяцию, основанную на математической экстраполяции, при которой выбор аппроксимирующей функции выполняется на основе ограничений и условий развития грузоперевозок с точки зрения объекта прогнозирования;

- б) методы причинно-следственной связи: метод исторической аналогии, связанный с установлением и применением аналогии объекта прогнозирования с тождественными по природе объектами, опережающими в своем развитии; метод математической аналогии, базирующийся на установлении аналогии математических описаний определенных процессов развития дифференцированных видов грузоперевозок с последующим применением более детального и точного математического описания одного из них в целях разработки прогнозов другого; морфологический анализ, который основан на матрицах ряда характеристик грузоперевозок и их потенциальных значений с последующим выбором и оценкой альтернативных вариантов оптимальных сочетаний;

- в) экспертные методы прогнозирования, базирующиеся на экспертной информации, субъективной оценке мнений экспертов, включают: индивидуальные методы:

метод составления сценариев (установление логической последовательности состояния рынка грузоперевозок и прогноза во временной характеристики при дифференцированных условиях в целях определения ориентиров развития), «интервью» (использование схемы «вопрос-ответ»), метод аналитических докладных (использование ранжирования для выявления предпочтений); коллективные методы: метод коллективной экспертной оценки (интегральная оценка экспертной группы на основе обработки индивидуальных независимых экспертных оценок), мозговая атака (активизация творческой деятельности экспертов на основе совместного обсуждения определенной проблематики), метод «Дельфи» (на основе проведения независимого анонимного опроса экспертов в несколько этапов для определения согласованной оценки экспертной группы) [6, 7].

По мнению Мартыненко К.В. кибернетический подход обеспечивает информационный подход к управлению логистикой и ее отдельными операциями, представляющим кибернетическую систему, состоящую из множества взаимосвязанных объектов. Управление грузоперевозками с точки зрения кибернетического подхода рассматривается как совокупность процессов обмена, обработки и преобразования информации [7].

Приоритетной целью кибернетического подхода в грузоперевозках является применение правил, способов, а также технических средств в целях достижения максимально действенных результатов оптимизирующего управления. На основе кибернетического подхода рассматривается применение трех подсистем: управляющей системы, объекта управления и системы связи. В кибернетическом подходе для исследования грузоперевозок в основном применяются вероятностные методы оценки поведения сложных систем (логико-вероятностный метод, формализованный метод, система логических уравнений, метод расчета надежности систем с помощью алгоритма ортогонализации и др.) и моделирование (модель «черный ящик») [7].

На наш взгляд, для более полного изучения подходов к анализу грузоперевозок необходимо рассмотреть процессный подход. В общем виде процессный подход характеризуется совокупностью определенных бизнес-процессов, ориентированных на достижение целей организации. Приоритетная цель выделения и описания процессов - получение данных о структуре и работе подразделений, необходимых для оптимизации ее работы. Исследуя процессный подход применительно к грузоперевозкам как совокупности бизнес-процессов, необходимо учитывать качественные и количественные характеристики. К качественным характеристикам предлагается относить: обороты транспортного средства (автомобиля, воздушного или водного судна, железнодорожного вагона, локомотива); среднесуточный пробег транспортных средств; производительность транспортного средства. К количественным характеристикам, раскрывающим эксплуатационные показатели работы относятся: срок доставки, скорость доставки грузов, пропускная и провозная способность участков погрузки-разгрузки, количество единиц погруженных и выгруженных транспортных средств [8].

В качестве базовых способов процессного подхода используются существующие способы изучения бизнес-процессов, к которым относятся: BPR-реинжиниринг бизнес-процессов; MRP-планирование ресурсов производства; KM-управление знаниями, TQM-всеобщее управление качеством [9].

Практическое применение процессного подхода к грузоперевозкам заключается в реализации следующих последовательных этапов: определение целей и задач организации, осуществляющей грузоперевозки; формирование функциональной модели основных процессов; исследование взаимосвязей между процессами; анализ эффективности [9].

Таким образом, изучив различные принципы и мето-

ды, используемые при организации и оценке грузоперевозок, определено, что все они имеют сильные и слабые стороны. Следовательно, чтобы учесть максимальное количество аспектов грузоперевозок, необходимо максимально задействовать комплексный подход к их анализу, базирясь на отдельных целевых функциях грузоперевозок (соблюдение сроков поставки грузов; минимизация затрат при грузоперевозках; установление цены грузоперевозок; управление персоналом, участвующим в процессе грузоперевозок). Спектр всех задач, решаемых путем анализа грузоперевозок при комплексном подходе можно условно разделить на пять классов - планирование, прогнозирование, оптимизация, моделирование и принятие решения в условиях неопределенности.

К основным принципам в рамках комплексного подхода на основании выделения основных целевых функций грузоперевозок можно отнести: загрузку транспортных средств, до предела грузоподъемности; применение стандартных видов тары, размеры которой соответствуют вместимости транспортных средств; развитие системы транспортировки наиболее экономически выгодных товаров и отказ от экономически невыгодных транспортировок; соответствие количества перевозок в одном транспортном средстве количеству заказов по данному направлению; оценка минимизации стоимости доставки исходя из дальности маршрута и формирования транспортных линий; доставку товаров в указанный и согласованный с клиентами и потребителями срок [10, 11].

Методы, используемые при комплексном подходе, предлагается разделить на пять групп:

- экономические (балансовый; анализ ABC; анализ XYZ; ценообразования; Парето; 5W2H);
- математические (прогнозирование; моделирование; оптимизация; метод наименьших квадратов);
- эвристические (дерево решений; Монте-Карло; «Делфи»; эвристическое прогнозирование);
- экономико-математические (центр тяжести; планирование; определение точки безубыточности; функционально-стоимостной анализ; снижающийся остаток);
- организационно-экономические (управление по целям; нормативный; реактивное реагирование; экспертно-аналитический; обучение действием) [12].

Общий алгоритм анализа грузоперевозок на основе логистического подхода, представленный на рисунке 1, представляет собой последовательность действий, определяемых для достижения поставленной цели.

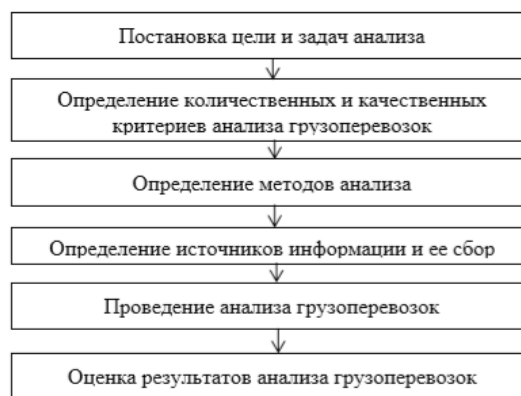


Рисунок 1 – Общий алгоритм анализа грузоперевозок

Как видно из рисунка 1, для проведения комплексного анализа грузоперевозок необходимо прописать цель, определить задачи анализа, установить количественные и качественные критерии анализа грузоперевозок. А также выбрать методы анализа, определить источники сбора информации (локацию грузоотправителей и грузополучателей, вид и тип потенциального подвижного состава, количество единиц транспортных средств, технологические, стоимостные, временные индикато-

ры), провести комплексный анализ (путем решения задач по выбору вида транспорта, выбору транспортного средства, построению маршрута, выполнения перевозки «точно в срок», решение транспортной задачи, а также определения числа складов, оптимальный размер заказа и управление запасами), по завершении которого провести оценку его результатов [13]. Следовательно, в результате изучения методических подходов к анализу грузоперевозок на основе логистического подхода, можно сделать вывод, что в настоящее время не существует универсального подхода к оценке грузоперевозок, каждый исследователь формирует комплекс подходов, методов, принципов исходя из поставленных целевых ориентиров. Комплексный подход к оценке грузоперевозок, позволит не только исследовать и анализировать, опираясь на отдельные целевые функции, но и в целом повысить эффективность грузоперевозок [14, 15].

Одним из основных методов комплексного изучения грузоперевозок в сфере поставок металлопроката является PEST-анализ, заключающийся в оценке политико-правовых, экономических, социально-культурных и технологических факторов внешней среды, способных повлиять на деятельность предприятия. Проведем его для АО «Сталепромышленная компания» (г. Оренбург). При оценке факторов в PEST-анализе исследуется фактическое и прогнозируемое состояние, т.е. потенциальные изменения отдельного фактора на несколько лет вперед. В качестве экспертов отрасли грузоперевозок выступали: руководство АО «Сталепромышленная компания», специалисты планово-экономического отдела предприятия, эксперты и практики и в области логистики.

Уровень воздействия отдельного фактора на объем грузоперевозок и прибыль предприятия оценивалась по трехбалльной шкале:

- 1 балл – низкое влияние, на деятельность предприятия изменение фактора существенно не влияет;
- 2 балла – среднее влияние, на объемы грузоперевозок и прибыль предприятия влияет только значительное изменение фактора;
- 3 балла – высокое влияние, на объеме грузоперевозок и прибыли предприятия отражаются любые изменения фактора.

Вероятность изменения каждого фактора оценивалась по пятибалльной шкале: 1 балл – низкая вероятность, 5 баллов – высокая вероятность. Горизонт прогнозирования для всех групп факторов, имеющих степень воздействия на предприятие, составил 5 лет, так как предприятие имеет долгосрочную стратегию развития на данный период. Следует отметить, что факторы могут оказывать как положительное влияние, так и отрицательное. Положительное влияние оказывают факторы-катализаторы, отрицательное – факторы-ингибиторы.

К политическим факторам, связанным с изменением подходов к регулированию рынка грузоперевозок на федеральном уровне, относятся:

а) факторы-катализаторы: увеличение потребления металлопроката в мире. По предварительным данным Мировой металлургической ассоциации (WorldSteel), в 2018 г. мировое потребление металлопроката выросло на 3,9 % г/г до 1658 млн т. [16]; расширение сотрудничества со странами СНГ, Азией (Китай). По итогам 2018 г. Российская Федерация экспортировала металлопрокат на сумму 44,5 млрд. долларов (доля черной металлургии 64,5 % экспорта, доля цветной металлургии – 35,5 %) [16]; стабилизация поставок в страны Европейского союза. В целом он продемонстрировал устойчивое восстановление спроса на металлопрокат с ростом на 2,2 % г/г до 167 млн т.; устойчивая политическая обстановка внутри страны. Без проведения глобальных реформ в политической и социальной сферах [16];

б) факторы-ингибиторы: изменения в законодательстве РФ. Введение с 1 января 2018 г. нового Таможенного кодекса ЕАЭС. Изменения в налоговом законодательстве: возвращение налога на движимое иму-

щество (максимум 1,1 %), повышение акцизов на бензин 5-го класса (на 10,7 %) и дизельное топливо (на 6,1 %), увеличение тарифа в системе «Платон». Изменения в законодательстве об охране окружающей среды: уточнение нормативов допустимых выбросов и сбросов веществ и микроорганизмов, мер по обезвреживанию загрязняющих веществ, снижению уровня шума, другого негативного воздействия на окружающую среду.

Экономические факторы связаны с динамикой макроэкономических показателей, таких как:

а) факторы-катализаторы: изменение валового внутреннего продукта России. По данным Росстата в 2018 г. российский ВВП вырос на 2,3 %. Объем российской экономики впервые превысил 100 трлн р. и составил 103,6 трлн р. Наибольший рост зафиксирован в финансовой и страховой деятельности (6,3 %), деятельности гостиниц и предприятий общественного питания (6,1 %), строительстве (4,7 %), добыче полезных ископаемых (3,8 %), а также в государственном управлении, обеспечения военной безопасности, соцобеспечения (3,5 %) [17]; увеличение фонда национального благосостояния на 814 миллиардов рублей [17];

б) факторы-ингибиторы: уровень инфляции, по окончательным данным Росстата в 2018 г. уровень инфляции составил 4,3 %, что отражается на росте цен на топливо, увеличении стоимости перевозок и росте транспортных тарифов. В 2018 г. изменение тарифов на грузоперевозки составило около 9 %; снижение реальных доходов населения в 2018 г. на 0,2 %, напрямую отражающееся на покупательной способности населения; изменение инвестиционной активности в стране, являющейся важным средством для выхода из экономического кризиса и повышения качественных показателей хозяйственной деятельности предприятий транспортной отрасли. Несмотря на общую тенденцию снижения инвестиционной активности в стране, инвестиции в нефтегазовую отрасль России в 2018 г. по сравнению с 2017 г. выросли более чем на 3 %; уровень безработицы. В России по сравнению с другими странами он достаточно высокий, в 2018 г. данный показатель составил 4,9 %; высокая степень износа основных производственных фондов (грузовых автомобилей), около 50 %; уровень конкуренции в отрасли. В настоящее время на рынке грузоперевозок существует более 5,5 тыс. российских транспортных компаний, из которых около 10 %, осуществляют грузоперевозки металлопроката [17, 18].

К социально-культурным факторам, влияющим на предприятия, которые осуществляют грузоперевозки напрямую, относятся:

а) факторы-катализаторы: общая социально-культурная обстановка в стране. В 2018 г. ключевой проблемой стал вопрос бедности и социального неравенства, которое повлекло за собой возникновение социальной напряженности в обществе; изменение законодательства социально-культурной сферы, касающееся индексации пенсий, изменения в порядке их назначений, выплат, введения единой государственной информационной системы социального обеспечения; баланс денежных доходов и расходов населения. В 2018 г. денежные доходы населения снизились на 2,6 %, по сравнению с 2017 г., расходы также снизились на 5,7 %. Превышение денежных доходов над расходами составило 851 млн. р.; повышение образовательного уровня населения;

б) факторы-ингибиторы: демографические тенденции, заключающиеся в росте численности городского населения, падении численности населения (естественная убыль в 2018 г. составила 135818 чел.), изменение возрастного, социального состава населения; изменение потребительских предпочтений и отношения к предприятию, качеству услуг, имиджу используемой техники. Технологические факторы, связаны с существенной технологической модернизацией грузоперевозок, совершенствованием старых методов доставки, разработкой новых методов [19].

К основным технологическим факторам относятся:

а) факторы-катализаторы: развитие информационных и коммуникационных технологий; внедрение технологий транснациональной логистической системы; повышение уровня научно-технологического развития; сокращение времени перевозки; сокращение негативного воздействия на окружающую среду; снижение уровня энергоёмкости.

б) факторы-ингибиторы: увеличение уровня развития альтернативных видов транспорта [20, 21].

Таким образом, на основе проведенного PEST-анализа полученная итоговая оценка (3,144) указывает на среднюю степень готовности предприятия реагировать на текущие и прогнозируемые факторы влияния внешней макросреды. Следует выделить факторы, которые оказывают на предприятие положительное влияние, то есть являются возможностями для развития и расширения деятельности: увеличение потребления металлопроката в мире (оценка с поправкой на вес – 0,214); стабилизация поставок в страны Европейского союза (оценка с поправкой на вес – 0,209); увеличение валового внутреннего продукта (оценка с поправкой на вес – 0,189); развитие информационных и коммуникационных технологий (оценка с поправкой на вес – 0,146).

В качестве факторов, которые отрицательно влияют на деятельность предприятия и являются для него угрозами, можно выделить: повышение степени износа основных производственных фондов (оценка с поправкой на вес – 0,229); увеличение уровня конкуренции в отрасли (оценка с поправкой на вес – 0,194); изменение потребительских предпочтений и отношения к предприятию (оценка с поправкой на вес – 0,179).

Следовательно, к основным проблемам, препятствующим более эффективному функционированию АО «Сталепромышленная компания» можно отнести высокий уровень конкуренции в сфере грузоперевозок металлопроката, износ и устаревание грузовых автомобилей и изменение предпочтений и отношения к предприятию со стороны непосредственных потребителей.

РЕЗУЛЬТАТЫ.

В ходе анализа грузоперевозок на основе логистического подхода, были изучены факторы внешней и внутренней среды, оказывающие воздействие на процесс грузоперевозок, оценен потенциал филиала и результативность его деятельности. Выявлено, что наибольшее положительное влияние на деятельность Оренбургского филиала АО «Сталепромышленная компания» оказывают: расширение сотрудничества со странами СНГ и Азией, стабилизация поставок в страны Европейского союза, увеличение валового внутреннего продукта, развитие информационных и коммуникационных технологий, а также политика компании, направленная на оптимизацию расходов. Отрицательное воздействие на предприятие оказывают факторы повышения степени износа основных производственных фондов, увеличение уровня конкуренции в отрасли, изменение потребительских предпочтений и отношения к предприятию, а также наличие нарушений в сроках поставки, небольшое количество ассортиментных позиций и небольшие размеры склада по сравнению с конкурентами, напрямую отражаются на его положении на рынке относительно филиалов-конкурентов.

ВЫВОДЫ.

При рассмотрении методических подходов к анализу грузоперевозок на основе логистического подхода, было выявлено, что существует множество подходов к определению методов и методик анализа, имеющих как преимущества, так и недостатки. Определено, что комплексный подход, применяемый к анализу грузоперевозок, позволит не только проводить исследования, опираясь на отдельные целевые функции грузоперевозок, но и в целом повысить эффективность грузоперевозок. Анализ грузоперевозок на основе логистического подхода, проводился с применением комплексного алгорит-

ма в шесть этапов. В ходе изучения факторов внешней среды и внутренней среды предприятия на основе ресурсного подхода были определены сильные и слабые стороны, а также возможности и угрозы. По результатам анализа сформулированы следующие основные проблемы, влияющие на объем грузоперевозок Оренбургского филиала АО «Сталепромышленная компания»: малочисленное количество ассортиментных позиций и небольшие размеры склада по сравнению с конкурентами, устаревание автотехники, отставание информационного потока от материального, снижение значений показателя рентабельности продаж, наличие нарушений в сроках поставки и сохранности грузов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Гаджинский А.М. *Логистика*. 21-е изд. Москва: Дашков и К. 2017. 420 с.
2. Манцурова Т.Ф., Лапченко Д.А. Основные подходы к экономической диагностике предприятий энергетики // *Энергетика. Известия высших учебных заведений и энергетических объединений СНГ*. 2019. № 4. С. 362-376.
3. Живицкая Е.Н., Ярошик А.М. Методы оценки логистической системы транспортно-экспедиционного комплекса // *Доклады Белорусского государственного университета информатики и радиоэлектроники*. 2005. № 2. С. 123-135.
4. Бережная Л.Ю., Куценко Е.И. Проектирование структуры логистического центра методом системной планировки размещения оборудования // *Логистика*. 2018. № 9 (142). С. 44-47.
5. Яхнева И.В. Управление рисками в системах поставок на основе координации // *Торгово-экономический журнал*. 2014. Т. 1. № 1. С. 39-50.
6. Сабден О., Имашева Г.М., Молдабекова А.Т. Методы и практика оценки национальной логистической системы республики Казахстан. *Экономика: стратегия и практика*. 2018. № 1 (45). С. 84-92.
7. Мартыненко К.В. Современные подходы в логистических системах // *Вестник евразийской науки*. 2009. № 1. С. 1-15.
8. Зуев В.А., Вахрамеев А.К. Результаты разработок логистических концепций // *Механизация строительства*. 2017. № 6. С. 59-61.
9. Турпицева М.С. Моделирование транспортных систем при грузоперевозках // *Вестник Астраханского государственного технического университета*. 2012. № 2. С. 9-12.
10. Bahri Sahin, Yasin Ust An Approach for Economic Analysis of Intermodal Transportation // *The Scientific World*. 2014. Vol. 7. P. 10.
11. Tomasz Lis A system approach to the issue of logistic management of commerce enterprises // *Advanced Logistic Systems*. 2009. Vol. 3. P. 57-62.
12. Тимошенко О.А. Оценка эффективности финансовых логистических потоков на микроуровне // *Экономический вестник Ростовского государственного университета*. 2008. Т. 6. № 3 (1). С. 133-136.
13. *Логистический подход к управлению экономическими субъектами* / Ж.А. Ермакова, И.Н. Корабейников, Н.К. Борисюк и др.; под ред. Ж.А. Ермаковой; Министерство науки и высшего образования Российской Федерации, ОГУ. Москва: Креативная экономика. 2019. 256 с.
14. Pokrovskaya O.D., Fedorenko R.V., Khramtsova E.R. Study of the typology of logistic entities using functional and logistic approach // *International Scientific Conference «Global Challenges and Prospects of the Modern Economic Development»*. 2018. P. 91-101.
15. Самуилов В.М., Якушев Д.С., Петров А.В. Региональная логистика. Методология формирования логистических сетей. М.: УМЦ ЖДТ. 2010. 144 с.
16. Статистика грузоперевозок. Режим доступа: <http://rus-stat.com/rus2.html?yclid=6176576105726906312>
17. Россия в цифрах 2018. Краткий статистический сборник. Режим доступа: https://www.gks.ru/free_doc/doc_2018/rusfig/rus18.pdf
18. Статистические издания. Регионы России. Режим доступа: <https://www.gks.ru/folder/210/document/13204>
19. Першин И.В. Транспортная цепь как категория логистики мультимодальных грузоперевозок // *Проблемы современной экономики*. 2016. № 1 (57). С. 105-108.
20. Сантимова А.А. Методология анализа логистических рисков // *European research*. 2016. № 10 (21). С. 49-51.
21. Корсак М.М., Сурдо А.П. Совершенствование прогнозирования социально-экономического развития: опыт республики Беларусь // *Экономический вестник университета. Сборник научных трудов ученых и аспирантов*. 2017. № 33/1. С. 93-101.

Статья поступила в редакцию 01.05.2020

Статья принята к публикации 27.08.2020