



КАРХ Дмитрий Андреевич

Доктор экономических наук, профессор кафедры коммерции, логистики и экономики торговли

Уральский государственный экономический университет
620144, РФ, г. Екатеринбург, ул. 8 Марта/Народной Воли, 62/45
Контактный телефон: (343) 221-27-75
e-mail: us-eyptop@usue.ru

САВИН Глеб Владимирович

Кандидат экономических наук, доцент кафедры коммерции, логистики и экономики торговли

Уральский государственный экономический университет
620144, РФ, г. Екатеринбург, ул. 8 Марта/Народной Воли, 62/45
Контактный телефон: (343) 221-27-75
e-mail: glebsavin@ya.ru



Особенности транспортной логистики в коммерческом банке

Ключевые слова: транспортная логистика; показатели работы транспорта; рынок инкассации; коэффициенты пробега, готовности, выпуска.

Рассмотрены особенности транспортной логистики в коммерческом банке. Выделены некоторые показатели работы транспорта. Дана оценка рынка инкассации, определены его тенденции. Предложены аналитические методы принятия решения по совершенствованию транспортной логистики коммерческого банка.

Рынки транспортных услуг и логистики в России по своим размерам и качественно-му составу значительно отличаются от рынков более развитых стран. В Западной Европе эти услуги пользуются спросом и передаются на аутсорсинг в большинстве операций транспортировки и логистики на предприятии. Отечественные логистические операторы еще только осваивают соответствующие разделы транспортной логистики. Вместе с тем за последние годы российские перевозки претерпели ряд положительных изменений, которые привели к повышению количества и качества транспортных услуг и услуг транспортной логистики.

Транспорт, являясь отраслью материального производства, имеет свою продукцию. Эта продукция – перемещение. В отличие от других отраслей материального производства при транспортировке продолжается процесс производства в пределах процесса обращения и для процесса обращения [1].

Анализ особенностей транспортной логистики в банке открывает возможности ее совершенствования.

Помимо этого, концептуальные и методические подходы могут быть полезны не только коммерческим банкам, но и другим хозяйственным субъектам для повышения эффективности оказания транспортных услуг, совершенствования методов управления транспортно-логистической деятельностью, а также при разработке и принятии управленческих решений по повышению эффективности функционирования транспорта предприятий.

Особенности транспортной логистики в коммерческом банке заключаются в следующем: на текущий ремонт автопарка выделяются очень большие средства. Это связано

с тем, что многие транспортные средства автомобильного парка имеют высокий процент изношенности. Причиной высоких затрат на ремонт является и то, что транспортной службе банка из-за отсутствия ремонтного участка и ремонтной бригады приходится обращаться к сторонним организациям. Не имея собственного гаража, банк вынужден тратить средства и на услуги коммерческой стоянки.

Самые крупные расходы обусловлены большим количеством междугородних перевозок, которые предусматривают оплату командировочных средств водителю, оплату дорожных сборов, платных магистралей.

Пробег автомобилей растет при одновременном снижении фонда рабочего времени. Увеличиваются автомобиле-часы в ремонте. Это приводит к увеличению числа автомобилей, хотя с позиций логистики рациональным было бы уменьшение единиц автотранспорта при росте полезного пробега. Количество автомобиле-часов в ремонте и простое в исправном состоянии тоже довольно высокое, что вызвано изношенностью транспортных средств, а также простаиванием технически исправных транспортных средств по различным организационным и эксплуатационным причинам.

Средняя продолжительность погрузочно-разгрузочных работ на один рейс от 1,1 до 1,4 ч, является сравнительно небольшой. Это связано прежде всего со спецификой банковских грузов. Транспортные средства подаются в строго определенное время, когда груз уже упакован, оформлен и готов к транспортировке.

Грузоподъемность транспортных средств, используемых в коммерческом банке, составляет 0,4 т. Анализ производственной базы показал, что в среднем за один рейс перевозится от 0,30 до 0,33 т грузов, что говорит о неполном использовании грузоподъемности транспорта.

Наблюдаемый рост грузооборота стал результатом увеличения объема перевозимого груза и дальности перевозки. Выработка одного автомобиля за один час нахождения в работе сравнительно невысокая, но практически стабильная (0,03 т груза).

Таким образом, грузоподъемность автотранспорта банка используется не полностью, что приводит к простоям автотранспорта в исправном состоянии. Поломки, помимо расходов на текущий ремонт, влекут за собой простои автотранспорта в связи с ремонтными работами. Кроме того, простой автотранспорта обусловлен разницей между календарным и режимным фондом рабочего времени. Не теряя актуальности, этот показатель является теоретической верхней границей прибыли и снижает вероятность переоценки своих возможностей: стопроцентное использование календарного времени в банке практически невозможно.

Особенности транспортной логистики проявляются также в том, что существует огромное количество грузов с множеством особенностей их перевозок [2].

Коэффициент технической готовности автотранспорта банка выше среднего (0,66–0,68). Это говорит о том, что техническое состояние автомобильного парка не идеальное, хотя затраты на техническое обслуживание очень высокие. Повысить коэффициент технической готовности транспорта способно бережное отношение водителей к закрепленным за ними автомобилям, отсутствие аварийных ситуаций, организация своевременного профессионального ремонта, технического обслуживания, а также замены изношенных автомобилей.

Коэффициент выпуска автотранспорта, отражающий степень использования подвижного состава, находится тоже в пределах 0,66–0,67. Это связано с тем, что часть автомобилей стоит в ремонте, часть исправных автомобилей простаивают по различным организационным причинам – отпуска, болезни водителей при отсутствии резерва, несвоевременное оформление разрешительных документов и т. п.

Показатели статистического и динамического коэффициента выше, но также далеки от идеала (0,75–0,83). Это говорит о том, что грузоподъемность транспортных средств автопарка используется не в полном объеме. Проблема недостаточного использования

грузоподъемности транспортного средства напрямую связана с частым нежеланием или неумением комплектовать отправку грузов от разных отправителей. Для повышения этого коэффициента необходимо разрабатывать рациональные приемы размещения грузов в кузове автомобиля и маршруты их доставки.

Коэффициент полезного пробега часто достигает 0,92–0,95, что говорит о хорошей организации грузовых перевозок. Их оперативное планирование создает возможность определения наиболее рациональных маршрутов движения автомобилей, на которых подвижной состав будет использован с максимальной производительностью.

Острой проблемой является несанкционированный слив топлива водителями.

Таким образом, банк, имеющий свой автопарк, сталкивается с проблемой выявления нецелевых расходов. Можно рекомендовать так называемый «мониторинг транспорта» для реализации системы слежения за автомобилем.

Проблема недостаточного использования грузоподъемности транспортного средства напрямую связана с нежеланием или неумением комплектовать отправку от разных отправителей. При этом перевозка сборного груза приносит банку больше прибыли, поскольку для каждого из владельцев части такого груза стоимость перевозки уменьшается незначительно, так как (хоть это экономически и не обосновано) базой транспортных тарифов является километраж. Конечно, доставка сборного груза связана с большим количеством проблем, чем отправка от одного отправителя одному получателю, но она выгодней как отправителю (он экономит на стоимости доставки), так и банку (стоимость перевозки сборного груза существенно превышает стоимость перевозки от одного отправителя).

В настоящее время конкуренция на рынке инкассации постепенно смещается из области ценовой в область качества предоставляемых сервисов. С точки зрения стоимости инкассации, только наличие достаточно высоких объемов инкассируемой выручки клиентов оправдывает существование собственной службы инкассации клиентов в банке. Коммерческий банк приобретает сильные позиции на рынке, сделав инкассацию стратегическим направлением своего развития. Банк может построить эффективную службу инкассации, обслуживая крупнейшие предприятия. Однако для успеха на рынке инкассации требуется привлечение значительного числа крупных клиентов, которые, понимая свое выгодное положение на рынке, выдвигают банку все более жесткие условия. За них и разворачивается самая сильная конкурентная борьба. Банк предоставляет клиентам возможность инкассирования и доставки денежных средств и ценностей в удобное для них место и время. Выше сказано, что коэффициент выпуска транспорта в банке невысокий, и все автомобили, выпущенные на линию, выполняют свое задание согласно утвержденному плану перевозок, который составляет на месяц, т. е. свободных транспортных средств практически не бывает.

Для построения управленческих решений на основе девятикратной матрицы предлагаем использовать результаты очень популярного в логистике ABC-анализа клиентов по объему прибыли [3], которую они принесли банку за учетный период, а также результаты менее распространенного, но достаточно известного XYZ-анализа за тот же период по ежемесячным объемам прибыли, стабильности потребления транспортных услуг и коэффициентам относительной вариации. Клиенты групп А и В обеспечивают основную прибыль от потребления транспортных услуг банка. Поэтому необходимо постоянное сотрудничество с данными клиентами. Общепринятой является практика, когда для клиентов группы А создается избыточный страховой запас, а для клиентов группы В – достаточный.

Логистические исследования по ABC-, XYZ-анализу, с помощью которого можно классифицировать клиентов банка по степени их важности, позволяют решить, для каких клиентов следует формировать резервный запас транспортных средств с целью обслуживания в чрезвычайных ситуациях.

Таким образом, особенностями транспортной логистики в коммерческом банке являются большие расходы в связи с междугородными перевозками, неполная загрузка автотранспорта банка, которая приводит к простоям машин в исправном состоянии. Не уделяется должного внимания возрасту и поддержанию автомобилей в рабочем состоянии. Коэффициенты технической готовности и выпуска автотранспорта находятся на отметке чуть выше среднего, но коэффициент полезного пробега довольно высокий – более 0,9. Рынок инкассации постепенно смещается из области ценовой в область качества предоставляемых услуг. Необходимость собственной службы инкассации клиентов в банке зависит от объемов инкассируемой выручки клиентов.

Источники

1. Логистика: интеграция и оптимизация логистических бизнес-процессов в цепях поставок : учебник / В. В. Дыбская и др. ; под ред. В. И. Сергеева. М. : ЭКСМО, 2008.
2. Беспалов Р.С. Транспортная логистика. Новейшие технологии построения эффективной системы доставки. М. : Вершина, 2009.
3. Гаджинский А. М. Логистика : учеб. для студентов вузов. 19-е изд. М. : Дашков и К^о, 2010.