

УДК 656.078.1

АНАЛИЗ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МОДЕЛИ СОВМЕСТНОГО ПОТРЕБЛЕНИЯ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Присяжный Д. В. (ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский университет ИТМО»)

Научный руководитель – к.э.н. Лебедева А.С., доцент факультета технологического менеджмента и инноваций (ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский университет ИТМО»)

Выделены преимущества модели совместного потребления в транспортно-логистической деятельности по сравнению с традиционным вертикальным сотрудничеством. Обозначены типы модели совместного потребления с точки зрения выполнения перевозок.

Введение. Вертикальное сотрудничество в цепочках поставок существует уже несколько десятилетий. В рамках такого сотрудничества логистические компании взаимодействуют в пределах одной и той же цепочки поставок, например, для повышения точности прогнозов или управления запасами. Горизонтальное сотрудничество - более современное явление, когда компании, находящиеся на одном уровне цепочки поставок (это могут быть как поставщики, так и покупатели), устанавливают партнерские отношения. Примером такого типа сотрудничества в сфере транспорта и логистики является модель совместного потребления, когда несколько грузоотправителей объединяют объемы, чтобы заполнить один и тот же транспорт. В связи с этим целью работы является проведение анализа возможностей использования модели совместного потребления в транспортно-логистической деятельности (ТЛД).

Основная часть. Модель совместного потребления — это более целостный взгляд на отдельные цепочки поставок дает множество преимуществ для логистической отрасли, например, таких как высокий коэффициент загрузки транспортных средств, снижение транспортных расходов.

В процессе исследования было установлено, что одной из главных задач при внедрении модели совместного потребления в ТЛД является поиск подходящих партнеров, с которыми можно сотрудничать. Анализ имеющихся научных работ и практических примеров позволил выделить следующие типы моделей совместного потребления в ТЛД:

1 Объединение грузов: маршруты с начальным и конечным пунктом в одном районе, что позволяет использовать одни и те же транспортные средства, и тем самым повысить коэффициент загрузки;

2 Обратная перевозка: маршруты в обратном направлении, благодаря чему можно перевозить грузы в двустороннем движении, избегая при этом пустого обратного пути;

3 Круговые поездки: различные маршруты, которые связаны друг с другом, что позволяет объединить их в один тур, также сократив расходы, связанные с необходимостью перемещения порожнего транспорта.

Одно из главных преимуществ модели совместного потребления ТЛД заключается в том, что она помогает участвующим грузоотправителям сократить километраж грузовых перевозок за счет объединения их регулярных потребностей с другими грузоотправителями и способствует переходу на мультимодальные перевозки.

Выводы. Полученные результаты исследования позволяют прийти к выводу, что предпосылкой для эффективного внедрения модели совместного потребления в ТЛД является разработка алгоритма, который позволит быстро анализировать большие массивы данных по всем транспортным маршрутам одной или нескольких компаний в поисках способов объединения географически совместимых грузов. Базироваться этот алгоритм должен на

использовании GPS-координат начала и конца каждого маршрута. Последние исследования и результаты показали следующие преимущества модели совместного потребления в ТЛД: снижение транспортных расходов на 10-15%, сокращение выбросов CO₂ на 20-25%, а также повышение надежности логистической цепочки более чем на 10%.

Присяжный Д.В. (автор)

Лебедева А.С. (научный руководитель)