

10. Информация группы компаний «Поляр Транс» [Электронный ресурс] // Официальный сайт ООО «Поляр Транс» – <http://polartrans.ru/information/> (дата обращения: 01.07.2014).

11. Ковалева Е. Н. Анализ основных характеристик развития транспортной логистической инфраструктуры Архангельской области в 2007 – 2010 гг. / Е. Н. Ковалева // Проблемы развития транспортной инфраструктуры Европейского Севера России. – Вып. 5: Материалы межрегиональной науч.-практ. конф. 6 – 7 апреля 2012. – Котлас: ФГОУ ВПО «СПГУВК», 2012. – С. 49–52.

УДК 656.073:658.51

М. Б. Иванова,
канд. экон. наук, доц.

ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ «ТРАНСПОРТНЫЙ ПРОЦЕСС»

LOGISTIC APPROACH TO ORGANISATION OF SYSTEM «TRANSPORT PROCESS»

В статье рассмотрен системно-логистический подход к организации транспортного процесса, проанализированы различные его модели, предложенные учеными-логистиками. Рассмотрены основные свойства транспортной системы и методы ее структуризации. Показано, что процесс транспортировки груза связан с большим количеством договорных взаимосвязей, отмечена роль экспедитора в разных транспортных системах. Предложено использование наглядных схем взаимоотношений участников перевозки для подбора комплекса логистических методов при оптимизации данного процесса, которые показывают степень влияния экспедитора на управление этим процессом. В первой схеме транспортно-экспедиторская компания выступает как «местный экспедитор» и ее влияние на транспортный процесс невелико. Во второй схеме экспедитор выступает в роли оператора перевозки и полностью управляет и контролирует транспортный процесс. В заключение рассмотрены методы логистики, которые может применять экспедитор в своей деятельности. При этом учитываются различные функциональные области логистики: распределительная логистика, логистика складирования и транспортная логистика.

In this article we have examined logistic approach to management of cargo transportation, have analysed different models of transport process which have offered by logistic scientist. We considered main characteristics of transport system and methods of structurization. We fixed that process of cargo transportation connects with large quantity of contract connections. Besides that, role of forwarder is different in various transport systems. We offered schemes of transport participants' connections which illustrated influence of forwarder to transport process. In the first scheme transport forwarder appears in the role of "forwarder of this place" and it has a little effect on transport process. In the second scheme forwarder appears in the role of operator of cargo transportation and effects on and controls transport process in large part. In conclusion we considered methods of logistics which transport forwarder can use in its activities. At the same we bear in mind different functional areas of logistics: distribution logistics, warehousing logistics and transport logistics.

Ключевые слова: транспортно-экспедиторские услуги, модель транспортного процесса, системно-логистический подход, логистические методы, мультимодальные перевозки.

Key words: forwarding services, model of transport process, logistic approach, multimodal transportation.

ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКАЯ деятельность является неотъемлемым элементом системы движения грузов. Более 90 % времени движения продукции до конечного потребителя связано с прохождением ее по различным каналам материально-технического обслуживания, главным образом, с хранением и транспортировкой. В настоящее время наиболее значительными являются непроизводительные расходы и потери во всех отраслях экономики, в том числе на транспорте. Потери отдельных видов продукции в процессе ее заготовки, переработки, транспортировки и хранения достигают 40 %. Сократить их в значительной мере

возможно за счет создания системы транспортно-экспедиционного обслуживания и широкой сети транспортно-экспедиционных предприятий различных форм собственности.

Как показывает мировой опыт, важным элементом инфраструктуры транспорта является наличие широкой и развитой сети транспортно-экспедиционных предприятий. Перспектива образования в Европе единого рынка со свободным движением капитала, людских ресурсов, грузов и услуг требует совершенствования транспортной системы. Вложение капитала только в развитие технических средств транспортирования грузов уже не может удовлетворить все потребности клиентов транспорта. Эффективность работы транспорта может быть обеспечена только на основе его комплексного развития, в том числе за счет внедрения логистических технологий в транспортный процесс.

Для повышения согласованности работы различных видов транспорта, транспортно-экспедиторских предприятий и придания транспортной отрасли характера системности необходимо внедрение в практику их работы принципов логистики. Следует отметить, что отечественные и зарубежные экономисты предлагают большое количество трактовок понятия «логистика». Такая ситуация, на наш взгляд, объясняется новизной логистики как экономической науки, широкой областью ее применения, а также постепенным появлением её новых возможностей. В связи с этим далее рассмотрены и проанализированы некоторые определения этого понятия. Так, профессор Б. А. Аникин [1, с. 11] дает следующую трактовку: *«Логистика – это наука о планировании, организации, управлении, контроле и регулировании движения материальных и информационных потоков в пространстве и во времени от их первичного источника до конечного потребления»*. Это определение является достаточным, ясным и не допускает двойного толкования. Однако логистика в этом случае отнесена лишь к научной деятельности, что представляется не совсем точным.

Определение А. А. и Д. А. Чеботаевых [9, с. 15] учитывает научный характер дисциплины. Под логистикой в данном случае подразумевается *«... деятельность (с соответствующим научным сопровождением) по эффективному управлению, планированию и обеспечению материальных и соответствующих информационных потоков ...»*.

В трактовке Л. Б. Миротина и Ы.Э. Ташбаева [6, с. 19] подчеркивается применение в логистике теории компромиссов. Авторы определяют ее как *«... интегрированную совместную деятельность разных компаний по планированию, координации и управлению всеми функциями, процессами, операциями и процедурами, связанными с продвижением товаров от производителя к потребителю»*. Следует отметить, что акцент на том, что в процессе продвижения участвуют несколько компаний, особенно важен для рассматриваемых транспортно-экспедиторских компаний, которые в силу специфики своей деятельности должны поддерживать большое количество связей с элементами системы. Тем не менее, суть понятия при некоторых различиях трактовки не меняется и основным моментом её успеха является тот факт, что она заставляет иначе, чем прежде, рассматривать и оценивать экономические процессы. Логистический подход является, в первую очередь, системным.

Остановимся на различиях двух научных подходов: *традиционного* (используемого ранее) и *системного*, а также на преимуществах последнего. Оба подхода используют в научной работе методы анализа и синтеза. Различие между ними заключается в сочетании последовательности этих методов. Традиционный подход предполагает следующую последовательность этапов:

- анализ;
- объяснение поведения или свойств элементов, взятых по отдельности;
- синтез этих объяснений в объяснении целого.

В системном подходе также можно выделить три ступени. Во-первых, определение целого (системы), частью которого является интересующий нас объект, в данном случае транспортная логистическая система. Во-вторых, объяснение поведения или свойств транспортной системы в целом (свойствами её являются перемещение грузов от производителя к потребителю в минимальные сроки, с максимальной сохранностью и при низких издержках). В-третьих, объяснение поведения или свойств интересующего нас объекта с точки зрения его функций в целом, частью

которого он является (для элемента транспортной системы – транспортно-экспедиторской компании – основными функциями в системе служат организация транспортировки грузов и экспедиторское обслуживание в пунктах отправления, перевалки и назначения). Таким образом, традиционный подход к управлению исходит из предпосылки, что наилучшего функционирования система может достичь простым суммированием его частей в режимах наилучшей работы. В соответствии с принципом системности для сложных систем это условие не выполняется: целое не равно сумме его составляющих.

Применение системного подхода предполагает наличие у объекта исследования некоторых свойств. Во-первых, объект должен представлять собой целостную совокупность элементов, взаимодействующих друг с другом как по предписанию, так и на добровольной основе. В данном случае системный подход применяется к процессу транспортировки товаров. И действительно, транспортный процесс состоит из деятельности различных компаний, которые можно рассматривать как элементы системы, выполняющие те или иные функции и взаимосвязанные между собой как на коммерческой основе, так и в силу принудительного государственного вмешательства.

Во-вторых, между элементами системы должны быть существенные связи, которые определяют интегративные качества системы, т.е. ни один элемент не должен обладать свойствами системы, которые возникают в силу ее системной деятельности. Основным свойством транспортной системы является способность перемещать товар в пространстве в нужное место, причём ни один элемент этой системы не может выполнить этого самостоятельно. Так, перевозчик нуждается в деятельности перегрузочного комплекса, экспедитора, агента и других компаний, без которых транспортный процесс не может быть завершён.

В-третьих, система должна иметь определенную упорядоченную организацию. Предприятия транспорта не могли бы функционировать, если бы не подчинялись определенным правилам. Однако следует отметить, что в последнее время транспортная отрасль часто подвергается реорганизации, в силу чего строгий порядок в системе отсутствует и зачастую происходят сбои. В-четвертых, в рамках системы интересы различных участников должны быть сопряжены. Это находит отражение при заключении контрактов, в которых фиксируются взаимные ожидания и обязательства сторон.

Применение системного подхода к управлению процессом товародвижения предполагает решение некоторых проблем [8, с. 37]: «...*определение границ логистической системы в целом и границ окружающей среды, установление целей системы, определение структуры системы и ее элементов, моделирование и описание логистической системы*».

Приведенные положения представляют определенный интерес и могут быть использованы при построении логистической транспортной системы с различной ролью транспортно-экспедиторских компаний.

Основным правилом логистики для достижения конкурентных преимуществ является следующее: *нужный товар необходимого качества и в необходимом количестве должен быть доставлен в нужное место с минимальными затратами*. Применительно к транспортной отрасли это означает, что доверенный груз должен быть доставлен в оговоренный пункт назначения не позже определенного срока без каких-либо качественных и количественных потерь, причем транспортные расходы должны быть минимальны. Транспортно-экспедиторская компания, планирующая и организующая перевозку, непосредственно может использовать логистические принципы в своей деятельности для повышения конкурентоспособности на рынке.

Для России логистический подход на транспорте не является новым. В советский период получили развитие такие важные проблемы, как взаимодействие различных видов транспорта, рациональное распределение грузов по видов транспорта, рациональная организация перевозок и перевалок с минимальными издержками, а также теория единой транспортной системы. С 60-х гг. XX в. большое внимание стало уделяться вопросам транспортно-экспедиционного обслуживания грузов. Так, институтом комплексных транспортных проблем при Госплане СССР (ИКТП), а также другими научно-исследовательскими институтами проводились научные работы

по изучению экономической эффективности централизованного и децентрализованного вариантов транспортно-экспедиторского обслуживания. Было выявлено, что централизованный вариант является более экономичным.

В дальнейшем возникла проблема выбора наиболее эффективного вида транспорта для осуществления централизованного варианта. Сравнивались три варианта: автомобильный, автомобильно-железнодорожный и с участием ведомственных железнодорожных предприятий. Такой предварительный отбор был обусловлен тем, что с 1935 по 1955 гг. выполнение транспортно-экспедиторского обслуживания (ТЭО) было возложено на Министерство путей сообщения, а с 1955 г. передано автомобильному транспорту общего пользования. В связи с этим в последующие годы развивалось сразу несколько вариантов, что противоречило принципу централизации. Некоторые методики сравнения были предложены ИКТП, НИИ «Укрдортранс» и Ленинградским филиалом НИИ автомобильного транспорта (НИИ АТ). Однако проведенные на их основе исследования не показали однозначных результатов, так как в различных методиках предлагался какой-либо один критерий сравнения. В 1977 г. учеными В. И. Шишковым и С. У. Пиньковецким был предложен комплексный подход к сравнению вариантов, учитывающий как экономическую, так и технологическую эффективность. В результате было выявлено преимущество автомобильного варианта централизованного ТЭО по сравнению с железнодорожным и автомобильно-железнодорожным. Таким образом, предложенный комплексный подход представлял не что иное, как внедрение логистического подхода на транспорте, так как в нем рассматривались различные варианты с точки зрения минимизации затрат на доставку и оптимизации технологической схемы.

С переходом на рыночные отношения взаимодействие между транспортными предприятиями перешло на коммерческую основу, что значительно усложнило координацию транспортного процесса. К тому же в транспортно-экспедиторской деятельности на смену единого централизованного распределения перевозок пришла разрозненность и самостоятельность транспортных и экспедиторских компаний, что также сказалось на эффективности организации транспортировки грузов. Поэтому в настоящее время представляется необходимым разработка методик по внедрению логистических концепций в практику работы транспортных компаний.

Логистическую систему можно представить как совокупность логистических цепей. Под логистической цепью понимается последовательность взаимодействующих элементов системы, образующих единую технологию производства и обращения. Для повышения эффективности управления транспортным процессом необходима оптимизация соотношения отдельных звеньев транспортно-логистической цепи. Для решения этой задачи А. А. и Д. А. Чеботаевы [9] предложили рассматривать логистическую цепь ($L_{\text{ц}}$) на трех уровнях: на первом уровне логистическая цепь разбивается на три цепи меньшей сложности: снабжения и запасов (L_1), технологический процесс производителя (L_2), распределение и потребление (L_3). Математически это записывается в следующей форме: $L_{\text{ц}} = \{L_1, L_2, L_3\}$ $L_1 \in L_{\text{ц}}$, $L_2 \in L_{\text{ц}}$, $L_3 \in L_{\text{ц}}$.

При этом авторы предлагают использовать следующие критерии оценки логистической цепи всеми участниками товародвижения для определения единого интегрального эффекта: минимальное время доставки, максимальная прибыль, минимальные издержки и т.д., а для решения вопроса степени участия каждого субъекта отношений – долевые индексы, определяемые как отношение доли одного участника к интегральному показателю эффективности. Цепи первого уровня, в свою очередь, делятся на логистические цепи меньшей длины и меньшей сложности второго уровня, а именно, авторы предлагают разделение на транспортно-снабженческие, транспортно-складские, транспортно-терминальные и т.д. На третьем уровне логистическая цепь может быть представлена отдельными функциональными операциями.

По аналогии, А.А. и Д.А. Чеботаевы предложили иерархическую структуру логистической системы, включив в неё материальный, информационный и управленческий потоки. Тем самым, авторами был продемонстрирован свой подход к анализу логистической системы и приведены показатели, которые могут быть использованы для оценки её эффективности. Таким образом, поми-

мо указанных потоков в логистической системе большую роль играет финансовый поток, который непосредственно связан с материальным и не может быть проигнорирован.

Приведенный способ структурирования логистической системы является достаточно абстрактным и для его практического воплощения необходимо изучение конкретных взаимосвязей между элементами системы товародвижения от производителя к потребителю. К сожалению, в отечественной экономической литературе логистика присутствует пока только в форме концепции, поэтому модели реальных процессов исследованы недостаточно глубоко, особенно в области экспедирования.

Одна из моделей логистических систем с участием экспедитора предложена в работе [6]. Логистическая система представлена в виде модели системы доставки, целью создания которой является решение проблемы выбора оптимальной формы распределения товаров и их транспортно-экспедиционного обеспечения. В качестве элементов системы доставки выбраны следующие предприятия:

- торговая фирма – держатель контракта на поставку товаров;
- региональный дилер – юридическое лицо, заключившее с торговой фирмой контракт на поставку партии товаров;
- экспедитор – юридическое лицо, осуществляющее доставку партии товаров;
- перевозчик – юридическое лицо, осуществляющее перевозку партии товаров.

Данная модель рассмотрена авторами с точки зрения системотехники. В соответствии с этим у нее имеется вход и выход, которые описываются некоторыми параметрами. Выходные переменные являются функцией входных. Система является открытой. Окружающая среда системы есть множество элементов вне её: рынок, государство, финансовая среда, среда потребления и т.п. Рассматриваются входные и выходные данные каждой пары элементов системы доставки. Так, для пары элементов *экспедитор – перевозчик* входными являются переменные данные, описывающие потребность экспедитора в услуге по перевозке: требования к перевозке (вид, направление, тариф, сроки, надежность и т.д.), форма оплаты за перевозку, покупательная способность экспедитора, выходными – переменные, описывающие действия перевозчика для удовлетворения потребности экспедитора к перевозке.

Модель системы доставки представлена как $СД = \{ТФ, ЭКСП, П\}$, где $ТФ = \{x_1, x_2, x_3, \dots\}$ является функцией следующих параметров торговой фирмы: информация об отправителе, информация о единице товара, информация о грузовой единице, условия доставки, покупательная способность фирмы.

$ЭКСП = \{y_1, y_2, y_3, \dots\}$ – функция данных об экспедиторе, информация об условиях доставки.

$П = \{z_1, z_2, z_3, \dots\}$ зависит от параметров перевозчика, а именно от информации об условиях перевозки: тарифы, виды, направление, сроки, надежность и др.

Целью функционирования системы выступает максимальная эффективность доставки партии товара. В качестве критерия эффективности могут быть выбраны минимальные затраты, время обслуживания и т.д.

Представленная модель может быть полезна, так как в ней впервые рассматривается логистическая система с участием экспедитора, однако она описывает взаимоотношения элементов в процессе доставки, когда экспедитор организует весь комплекс услуг по транспортировке, выступая перед перевозчиком от своего имени. Это является одним из нескольких вариантов степени участия экспедитора. Роль и место транспортно-экспедиционного предприятия в транспортном процессе может быть различной. При другом варианте экспедитор может выполнять только местное экспедиторское обслуживание клиентов. Например, при экспорте грузов на основе базисных условий поставки ФОБ, экспедитору может быть поручена организация перевалки груза через порт с соответствующим документальным сопровождением.

Ещё один вариант степени участия заключается в том, что крупная экспедиторская фирма, которая постепенно из посредника превращается в принципала, берет на себя полную ответственность за транспортировку. В печати часто обсуждается вопрос о том, что такие компаниями

уже не являются экспедиторами, а представляют собой операторов перевозки, которых нельзя отождествлять с экспедиторами. Однако проведенное исследование показало, что в большинстве случаев операторами становятся именно экспедиторские компании и этот процесс можно назвать качественным скачком в обслуживании грузоотправителей и грузополучателей. В данной работе будем рассматривать операторов как перспективу для развития экспедиторского обслуживания, тем более что в России процесс создания системы экспедирования находится в стадии развития.

Исследование практики экспедирования показало, что компании-экспедиторы, не являющиеся принципалами, составляют существенную часть предприятий, занимающихся экспедированием (операторы составляют в настоящий момент около 100 компаний). Поэтому представляется целесообразным при формировании модели логистической системы подразделить транспортно-экспедиторские предприятия в зависимости от спектра оказываемых услуг на местных экспедиторов и экспедиторов-организаторов транспортировки или операторов мультимодальной перевозки.

Множество компаний и организаций, участвующих в перевозке грузов, обуславливают большое количество взаимоотношений и договорных связей между ними. При организации транспортировки грузов экспедитором этот вопрос становится тем более сложным, что количество и направленность связей зависят от базисных условий поставки, условий договоров перевозки и других факторов. Для простоты принятия решений, связанных с управлением перевозок любого груза, предлагается использовать наглядную схему договорных отношений между различными участниками транспортного процесса.

Любой объект можно представить в виде системы, если он обладает следующими свойствами:

- целостность и делимость: система состоит из элементов, выступающих как единое целое, но в то же время её можно разделить на подсистемы и отдельные элементы (в данном случае элементами системы являются предприятия и организации, принимающие участие в транспортировке грузов);
- связи между элементами должны быть сильнее, чем связи с внешней средой (различные транспортные компании связаны между собой двухсторонними договорными обязательствами);
- организованность: система должна быть определенным образом структурирована, что имеет место в системе «транспортный процесс»;
- интегративные качества: наличие у системы таких качеств, которые не свойственны ни одному из ее элементов (только при участии всех элементов возможно осуществление перевозки от грузоотправителя к получателю).

Представим транспортный процесс в виде системы, элементами которой будут являться участники транспортировки груза, объединенные упорядоченными договорными отношениями. Элементами системы будут являться следующие организации: продавец-грузоотправитель, покупатель-грузополучатель, морской перевозчик, наземный перевозчик, стивидорная компания, Администрация морского порта и Росморпорт в российских портах или портовые власти в иностранных портах, морской агент (представитель судовладельца перед таможенной, санитарными, пограничными органами надзора и другими учреждениями), экспедитор (представитель грузовладельца), таможня (оформление внешнеторговых грузов и судов, заходящих в порт), сертификационные органы (оформление ветеринарного, фитосанитарного, гигиенического и других сертификатов), сюрвейерская компания (инспектирование состояния груза и судна), буксирная компания, страховая компания (страхование грузов при перевозке на различных видах транспорта).

Рассмотрим договорные отношения (связи системы) между участниками транспортного процесса при импорте груза на условиях CIF Incoterms-2010, Российский порт погрузки: условие чартера по распределению расходов на погрузку / выгрузку груза – free in and out, т.е. основная перевозка и страхование оплачиваются продавцом, а стивидорные расходы оплачивает фрахтователь (рис. 1).

Продавец и покупатель заключают договор купли-продажи товара на условиях CIF, т.е. договор с морским перевозчиком и страховой компанией заключает отправитель. В порту погрузки грузоотправитель, а в порту выгрузки получатель заключают стивидорный контракт с организа-

цией, осуществляющей погрузку / выгрузку (стивидорная компания) или поручают это своему экспедитору. В стране отправления отправитель, а в стране назначения получатель или их экспедиторы заключают договоры на организацию и осуществление наземной перевозки автотранспортным предприятием или железной дорогой. Кроме того, для обслуживания груза в портах погрузки / выгрузки грузовладельцы заключают договор на экспедирование. В свою очередь, экспедитор для выполнения своих функций устанавливает договорные отношения с таможней, сюрвейерской и другими организациями, заключая договоры от своего имени или от имени грузовладельца.

Морской перевозчик для обслуживания судна в порту погрузки / выгрузки заключает агентское соглашение с морским агентом, который, в свою очередь, устанавливает взаимоотношения с портовыми властями, таможней, буксирной компанией и другими организациями. Помимо договорных отношений на основании данной схемы осуществляются платежи в системе «транспортный процесс», т.е. происходит движение финансового потока. Покупатель оплачивает продавцу цену товара. Фрахтователь (в данном случае грузоотправитель) оплачивает судовладельцу морской фрахт. Отправитель и получатель груза оплачивают стивидорной компании стоимость работ по погрузке / выгрузке.

Услуги агента оплачиваются судовладельцем за один судозаход. Морской администрации порта в российских портах и портовым властям в иностранных портах судовладелец платит портовые сборы. Через агента оплачиваются услуги всех фирм, фактически оказывающих услуги судну. Грузовладельцы оплачивают услуги экспедитору, который затем перечисляет их всем остальным организациям.

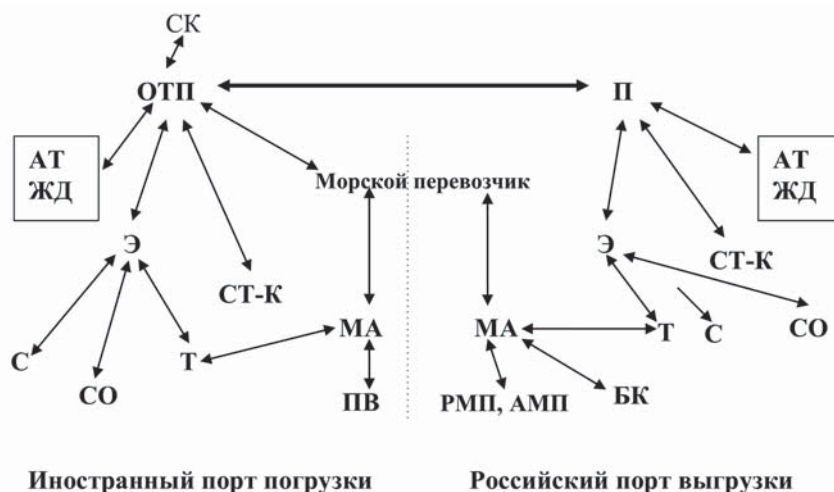


Рис. 1. Система договорных отношений при перевозке груза

Условные обозначения:

ОТП – продавец-грузоотправитель;

П – покупатель-грузополучатель;

АТ – автотранспортное предприятие АТ;

ЖД – железная дорога;

СТ-К – стивидорная компания осуществляет погрузку/выгрузку груза;

РМП, АМП – Росморпорт, Администрация морского порта в российских портах;

ПВ – портовые власти ПВ в иностранных портах;

МА – морской агент – представитель судовладельца перед таможней, санитарными, пограничными органами надзора и другими учреждениями;

Э – экспедитор – представитель грузовладельца;

Т – таможня – оформление внешнеторговых грузов и судов, заходящих в порт;

СО – сертификационные органы – оформление ветеринарного, фитосанитарного, гигиенического и других сертификатов;

С – сюрвейерская компания – инспектирование состояния груза и судна, в том числе и после аварии;

БК – буксирная компания;

СК – страховая компания – страхование грузов, транспортных средств, а также ответственности перевозчиков и экспедиторов.

В приведенной схеме влияние экспедитора на производственный процесс в морском транспортном узле, несмотря на то, что он оказывает только местное обслуживание, в целом достаточно велико. Это хорошо доказано в работе [2]. После проведения подробного исследования работы компаний, образующих транспортный узел, автор [2, с.106] утверждает, что «...значительное влияние на результативность производственного процесса МТУ в обслуживающей компоненте оказывает именно экспедиторско-агентский сектор. Остальные компании создают некоторый фон, формируя обслуживающий сектор».

Рассмотренная схема взаимоотношений меняется при внедрении логистических принципов в транспортный процесс. В данной системе экспедиторская компания уже выступает как организатор всей транспортировки груза – оператор мультимодальной перевозки. Наиболее полно преимущества таких перевозок реализуются при использовании в качестве базисных условий поставки условий группы *E* и *D* Incoterms 2010.

Схема взаимоотношений между участниками системы «Транспортный процесс» при появлении оператора мультимодальной перевозки (ОМП) приведена на рис. 2 (базисное условие поставки DDP Incoterms 2010).

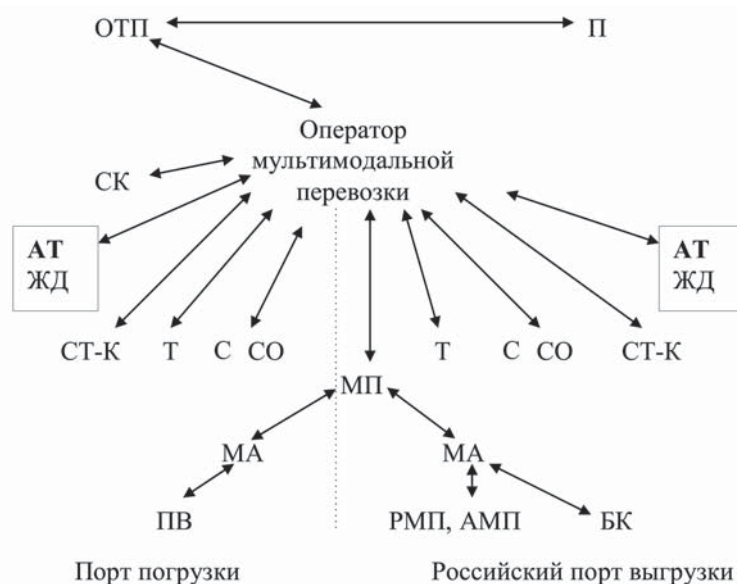


Рис. 2. Система договорных отношений «Транспортный процесс» при внедрении системно-логистического подхода

Отличие оператора мультимодальной перевозки от экспедитора состоит в том, что оператор с грузовладельцем заключает договор мультимодальной перевозки и становится ответственным перед грузовладельцем за сохранность груза в течение всей перевозки, даже если порча или утрата груза произошла по вине фактического перевозчика, а экспедитор несет ответственность только в том случае, если утрата груза произошла по его вине. Правовой основой взаимоотношений между грузовладельцем и оператором являются правовые нормы договора перевозки.

В качестве операторов мультимодальной перевозки могут выступать как крупные экспедиторские фирмы, так и транспортные компании. Но в отличие от судоходных компаний экспедиторы имеют ряд преимуществ в организации смешанных перевозок. Так, организация перевозок на различных направлениях и обслуживание неограниченного числа грузовладельцев позволяют экспедитору получать контрактные скидки с базисных тарифов. Эффективность перевозки для оператора в этом случае складывается из экспедиторской комиссии и контрактной скидки, которую он получает как крупный клиент-отправитель груза. Для привлечения грузовладельцев оператор половину разницы между базовой ставкой и той ставкой, которую он платит контрагентам, передает клиенту в виде снижения сквозной ставки провозной платы. Еще одним преимуществом

является способность экспедитора перераспределять груз между различными видами транспорта. Кроме того, выгодно использовать балластные направления, ликвидировать сезонные и циклические спады и подъемы спроса, скопления груза в портах и транспортных узлах.

Развитие интермодальных перевозок, в первую очередь, связано с контейнеризацией грузов. В ходе этого процесса на рынке транспортных услуг произошла серьезная перегруппировка сил и позиций его участников. Так, в США и Канаде в результате контейнеризации укрепили свои позиции судоходные и железнодорожные монополии с одновременным ростом агентского обслуживания за счет экспедиторского. В Японии судоходные контейнерные монополии удерживают позиции на главных международных транспортных коммуникациях, но их власть заканчивается на портовых терминалах. Во внутреннем сообщении все перевозки находятся под экспедиторским контролем. В Европе значительная роль в контейнерных перевозках принадлежит крупным экспедиторским фирмам. Свои отношения с судовладельческими и железнодорожными компаниями они строят на базе долгосрочных контрактов оператора перевозки груза. В России сегодня контейнерные перевозки находятся в стадии развития. Значительная часть контейнеропригодных грузов перевозится по традиционной технологии.

Увеличение спектра предлагаемых услуг путем развития собственного бизнеса или объединения транспортных компаний в холдинг благоприятным образом сказывается на повышении конкурентоспособности предприятий транспорта и улучшении их финансовых показателей.

Преимущества, которые получает грузовладелец, пользующийся услугами оператора смешанной перевозки, заключаются в следующем:

- оператор мультимодальной перевозки обычно получает скидки от фактических перевозчиков, стивидорных компаний и других субагентов как постоянный клиент. Как правило, он оставляет себе только часть разницы между базовой ставкой тарифа и ставкой со скидкой, остальную часть он передает грузоотправителю в виде снижения сквозной ставки провозной платы;
- грузоотправитель освобождается от необходимости заключения договора отдельно с каждым участником перевозки и оформления транспортных документов по каждому этапу такой перевозки;
- клиент-грузовладелец освобождается от необходимости иметь юридические отношения с большим числом участников перевозки, так как договоры со всеми субагентами оператор подписывает от своего имени. В случае утраты или нанесения ущерба грузу грузовладелец предъявляет иск только оператору мультимодальной перевозки;
- большинство банков мира принимают мультимодальный коносамент в качестве товарорапорядительного документа. Таким образом, продавец, отгрузив товар со своего склада на автотранспорт и железнодорожные вагоны, предоставленные оператором перевозки, получает от него мультимодальный коносамент и может, предъявив его банку, получить оплату товара. В свою очередь, покупатель, получив мультимодальный коносамент, имеет возможность распоряжаться товаром до его погрузки на судно.

Таким образом, благодаря наличию единого управляющего элемента – оператора мультимодальной перевозки – система «Транспортный процесс» становится более организованной, соответственно сокращаются непроизводительные простои груза и транспортных средств, а также расходы на перевозку снижаются за счет предоставления операторам от фактических исполнителей объемных скидок.

Анализируя ранее изложенное, можно сделать следующие выводы:

- роль транспортно-экспедиторских предприятий в управлении транспортным процессом может быть различна от простого исполнителя (оформление транспортных и таможенных документов) до организатора – архитектора перевозки;
- в последние годы роль экспедитора как организатора процесса перевозки существенно возросла;
- повышение роли экспедитора в управлении перевозками выгодно как самим экспедиторским компаниям (повышение прибыли, конкурентоспособности и т.д.), так и грузовладельцу

(ускорение доставки, повышение надежности транспортировки, снижение транспортных расходов);

– при увеличении комплекса услуг, предоставляемых экспедиторскими компаниями, вплоть до организации перевозок повышаются возможности экспедиторов-операторов по внедрению логистических принципов в процедуру управления транспортным процессом.

В таблице, составленной по материалам, используемым в работе [3], приведены логистические методы, которые может применять транспортно-экспедиторская компания, выступая как основной организатор транспортного процесса.

Методы логистики, применяемые в транспортно-экспедиторской деятельности

Наименование области	Задачи	Модели, методы, алгоритмы
Распределительная логистика	Организация доставки и контроль за транспортировкой, выбор схемы транспортировки, определение оптимального количества складов на обслуживаемой территории	Метод определения координат склада, выбор логистических посредников, модель решения задачи размещения складских центров
Логистика складирования	Подготовка товара к транспортировке, выбор системы грузопереработки на складе и технологического складского оборудования, оптимизация использования складских помещений	Метод Парето (размещение товаров на складе), методика принятия решения об аренде или строительстве склада
Транспортная логистика	Обеспечение технической и технологической сопряженности участников транспортного процесса, создание транспортных систем, выбор вида транспортного средства, определение рациональных маршрутов доставки, выбор фактических исполнителей	Модели выбора перевозчиков, маршрутизация перевозок, модели логистических центров

Таким образом, если транспортно-экспедиторская компания выступает как организатор транспортного процесса (оператор мультимодальной перевозки), то ее руководство в своей деятельности может применять максимальный спектр логистических методов.

Список литературы

1. Аникин Б. А. Логистика. – 3-е изд., перераб. и доп. / Б. А. Аникин. – М.: Инфра – М, 2002. – 368 с.
2. Ботнарюк М. В. Формирование партнерских отношений компаний морского транспортного узла на основе маркетинга взаимодействий: проблемы и перспективы / М. В. Ботнарюк // Общество: политика, экономика, право. – 2012. – № 2. – С. 104–109.
3. Сергеев В. И. Корпоративная логистика в вопросах и ответах / В. И. Сергеев, Е. В. Будрина, С. В. Домнина. – М.: НИЦ ИНФРА, 2014. – 634 с.
4. Городецкий А. А. Координационная роль транспортно-экспедиторских организаций в цепях поставок / А. А. Городецкий // Российское предпринимательство. — 2007. – № 4. – С. 47–51.
5. Иванова М. Б. Логистика: учеб. пособие / М. Б. Иванова, М. Ю. Иванов. – М.: Изд-во РИОР, 2011. – 90 с.
6. Миротин Л. Б. Эффективная логистика / Л. Б. Миротин, Ы. Э. Ташбаев. – М.: Экзамен, 2003. – 160 с.
7. Неруш Ю. М. Логистика / Ю. М. Неруш. – М.: Изд-во «Проспект», 2006. – 520 с.
8. Стаханов Д. В. Таможенная логистика / Д. В. Стаханов, В. Н. Стаханов В.Н. – М.: ПРИОР, 2000. – 96 с.
9. Чеботаев А.А. Логистика и менеджмент товародвижения: учеб. пособие / А. А. Чеботаев, Д. А. Чеботаев. – М.: Экономика, 2012. – 400 с.
10. Чеботаев А.А. Логистика. Логистические технологии: учеб. пособие / А. А. Чеботаев. – М.: Дашков и К, 2002. – 172 с.