

## Тема 3. ЛОГИСТИКА УПРАВЛЕНИЯ МАТЕРИАЛЬНЫМИ ПОТОКАМИ В СФЕРАХ ПРОИЗВОДСТВА И ОБРАЩЕНИЯ.

### Лекция 3.1. Функциональные области логистики. Транспортно-экспедиторское обслуживание в логистических системах.

#### План:

1. Что такое функциональные области в логистике. Роль транспортировки, как ключевой логистической функции в логистике.
2. Основные этапы управления транспортировкой. Различные виды транспорта в логистической системе.
3. Основные способы транспортировки (виды перевозки). Почему в логистике широкое распространение получили интер/мультимодальные перевозки.
4. Выбор перевозчика. Роль и комплекс услуг экспедиторов и других логистических посредников в транспортировке.
5. Тенденции развития транспортно – экспедиторского обслуживания на современном этапе.

Данную и последующие лекции посвятим изучению функциональных областей логистики, т.е. конкретных точек приложения логистических действий: операций и функций. При формировании службы логистики в организации конструктивное значение имеет выделение следующих функциональных областей:

	<b>ПРЕДПРИЯТИЕ</b>	
	<b>ПРОИЗВОДСТВО</b>	<b>РАСПРЕДЕЛЕНИЕ</b>
	Материальные потоки	→
<b>Управление закупками</b>	<b>Поддержка производства</b>	<b>Дистрибуция</b>
	← Информационные и финансовые потоки	→
Логистика снабжения (Логистика на входе)	Логистика производства	Логистика распределения (Логистика на выходе)

В отечественной литературе функциональными областями логистики принято считать:

- снабжение (закупки) материальных ресурсов и/или готовой продукции;
- поддержку производства (в широком смысле – все логистические операции и функции, обеспечивающие производственно-технологический цикл предприятия);
- распределение (дистрибуция)

Выделение функциональных областей привело к появлению понятий логистика снабжения (логистика закупок), производственная логистика, логистика распределения и книг с соответствующими названиями в отечественной литературе. В зарубежном логистическом менеджменте часто встречаются термин «логистика на входе», относящийся к логистическим функциям в снабжении (закупках), и термин «логистика на выходе», ориентированный на интеграцию логистических функций и операций в распределении. Но, следует подчеркнуть, что среди ученых и специалистов нет единого подхода к выделению функциональных областей логистики. Некоторые отечественные исследователи суживают эти области до отдельных функций, в связи с чем, на полках книжных магазинов нередко можно встретить книги с названиями: «Таможенная логистика», «Страховая логистика», «Транспортная логистика», «Складская логистика», «Информационная логистика» и т.п. Дело, конечно, не в названии, а в отсутствии иногда конструктивной идеи, причем само слово «логистика» добавлено в название книг зачастую из конъюнктурных соображений. Поэтому, в настоящей лекции поговорим **о ключевой логистической функции – «транспортировке».**

### **В чем состоит роль транспортировки в логистике?**

Сегодня предприятия транспорта функционируют в условиях рыночной экономики: сформировался рынок транспортных услуг, усилилась конкуренция между предприятиями и различными видами транспорта, ужесточились требования к тарифам и качеству транспортных услуг со стороны потребителей.

Современную миссию транспортировки в системе логистического сервиса можно кратко сформулировать следующим образом: «доставлять нужный товар требуемого качества и количества в заданное время с оптимальными затратами». В структуре логистических затрат транспортные расходы составляют значительную долю – 20 – 40% и более, поэтому

оптимизация решений в транспортировке позволит логистическому менеджменту получить значительную экономию затрат, но потребует и специального внимания.

Транспорту принадлежит особая роль в становлении и развитии логистики в России. Отечественные транспортные и экспедиторские предприятия, участвующие в международных перевозках грузов, первыми увидели необходимость внедрения современных логистических технологий транспортировки и грузопереработки. Крупные российские государственные и частные транспортные и экспедиторские предприятия стали активно создавать свои терминальные сети, грузораспределительные и логистические центры, системы информационно – компьютерной поддержки логистического сервиса. Тем не менее, потенциал логистики в транспортном комплексе используется недостаточно.

Современные представления о транспортировке грузов в России стало существенно изменяться с развитием рыночных отношений - от транспорта как отрасли, приравненной к промышленным отраслям, до сферы услуг – транспортного сервиса. Поэтому потребители транспортных услуг выбирают такие виды транспорта и способы транспортировки, которые обеспечивают наилучшее качество логистического сервиса.

Транспортный сервис в современных условиях включает не только собственно перевозку грузов от поставщика потребителю, но и большое число экспедиторских, информационных операций, услуг по грузопереработке, страхованию, охране и т.п. Поэтому транспортировку можно определить как ключевую логистическую функцию, связанную с перемещением продукции транспортным средством (или средствами) по определенной технологии в цепи поставок, и состоящую из логистических операций и функций, включая экспедирование, грузопереработка, упаковку, передачу прав собственности на груз, страховании рисков, таможенными процедуры и т.п.

### **Основные задачи, которые решает персонал службы логистики фирмы при организации транспортировки в логистической системе.**

На уровне логистического менеджмента фирмы управление транспортировкой состоит из нескольких основных этапов:

- Выбор вида транспорта;
- Выбор способа транспортировки (вида перевозки);
- Выбор транспортного средства;
- Выбор перевозчика и логистических партнеров по транспортировке;
- Оптимизация параметров транспортного процесса.

При организации транспортировки необходимо согласовать и комплексно спланировать ее операции совместно с другими логистическими функциями, например, складированием, грузопереработкой, упаковкой и т.п.

## Различные виды транспорта в логистической системе.

Существуют следующие основные виды транспорта: железнодорожный, морской, внутренний водный (речной), автомобильный, воздушный, трубопроводный.

У каждого вида транспорта есть конкретные особенности, достоинства и недостатки, определяющие возможности его использования в логистической системе.

Сравнительные логистические характеристики различных видов транспорта.

Вид транспорта	Достоинства	Недостатки
Железнодорожный	Высокая провозная и пропускная способность. Не зависит от климатических условий, времени года и суток. Высокая регулярность перевозок. Высокая скорость доставки грузов на расстояния выше 1500 км.	Ограниченное число перевозчиков (естественная монополия). Большие капитальные вложения в производственно-техническую базу. Высокая материалоемкость и энергоемкость перевозок. Недоступен в конечных точках продаж. Недостаточно высокая сохранность груза.
Морской	Возможность межконтинентальных перевозок. Низкая себестоимость перевозок на дальние расстояния.	Ограниченная география перевозок. Низкая скорость доставки. Зависит от географических, навигационных и погодных условий. Малая частота отправок. Жесткие требования к упаковке и креплению грузов. Необходимо создавать сложную портовую инфраструктуру.
Внутренний водный (речной)	Высокие провозные возможности на глубоководных реках и водоемах. Низкая себестоимость перевозок. Низкая капиталоемкость.	Ограниченность географии перевозок. Низкая скорость доставки. Зависит от неравномерности глубин рек и водоемов, навигационных условий. Сезонность. Недостаточная надежность перевозок и сохранность груза.
Автомобильный	Высокая доступность. Возможность доставки	Низкая эффективность. Зависимость от погодных и

	<p>груза «от двери к двери». Высокая маневренность, гибкость, динамичность. Высокая скорость доставки. Возможность использовать различные маршруты и схемы доставки. Возможность отправки груза маленькими партиями. Широкие возможности выбора наиболее подходящего перевозчика.</p>	<p>дорожных условий. Высокая себестоимость перевозок на большие расстояния. Невозможность длительного ожидания разгрузки. Возможность хищения груза и угона автотранспорта.</p>
Воздушный	<p>Наивысшая скорость доставки груза. Высокая надежность. Наивысшая сохранность груза. Наиболее короткие маршруты перевозок.</p>	<p>Высокая себестоимость и тарифы. Высокая капиталоемкость, материалоемкость и энергоемкость перевозок. Зависимость от погодных условий. Ограниченная географическая доступность.</p>
Трубопроводный	<p>Низкая себестоимость. Высокая производительность. Высокая сохранность груза. Низкая капиталоемкость.</p>	<p>Особые виды грузов (газ, нефтепродукты, эмульсии сырьевых материалов). Транспортировка только больших объемов.</p>

У каждого вида транспорта (за исключением трубопроводного) имеются определенные типы транспортных средств (подвижной системы, подвижные единицы) и производственно–техническая база, необходимая для эксплуатации, технического обслуживания и ремонта транспортных средств. Для логистического менеджмента особенно важны некоторые технико–эксплуатационные параметры подвижного состава, путей сообщения и терминалов. Выбирая соответствующий вид транспорта, логистический менеджер должен учитывать мощность и провозные возможности, технико–эксплуатационные характеристики и пространственную доступность транспорта. Важным условием выбора является обеспечение сохранности груза в пути, соблюдение стандартов качества перевозочного процесса, международных экологических требований.

## **Основные способы транспортировки (виды перевозок).**

**Униmodalная (одновидовая) транспортировка** осуществляется одним видом транспорта, например, автомобильным. Обычно применяется, когда заданы начальный и конечный пункты транспортировки логистической цепи без промежуточных операций складирования и грузопереработки. Критериями выбора вида транспорта в такой перевозке обычно являются вид груза, объем отправки, время доставки груза потребителю, затраты на перевозки.

**Смешанная перевозка грузов** осуществляется обычно двумя видами транспорта, например: железнодорожным – автомобильным, речным – автомобильным, морским – железнодорожным и т.п. При этом груз доставляется первым видом транспорта в так называемый пункт перевалки или грузовой терминал без хранения или с кратковременным хранением и последующей перегрузкой на другой вид транспорта. Типичным примером смешанной перевозки является обслуживание автотранспортными фирмами железнодорожных станций или морского (речного) порта транспортного узла. Признаками смешанной перевозки является наличие нескольких транспортных документов, единой тарифной ставки фрахта, схема последовательного взаимодействия участников транспортного процесса. При прямой смешанной перевозке грузовладелец заключает договор с первым перевозчиком, действующим как от своего имени, так и от имени следующего перевозчика, представляющего другой вид транспорта. Таким образом, грузовладелец фактически находится в договорных отношениях с обоими, причем каждый производит расчеты с грузовладельцем и несет материальную ответственность за сохранность груза только на «своем» участке маршрута.

**Комбинированная перевозка** отличается от смешанной использованием более двух видов транспорта. Использование смешанных (комбинированных) видов транспортировки часто обусловлено в логистической системе структурой дистрибутивных каналов: отправка крупных партий груза производится с завода – изготовителя на оптовую базу железнодорожным транспортом (с целью максимального снижения затрат), а развозка с оптовой базы в пункты розничной торговли – автомобильным.

А.Н. Родников считает смешанные, комбинированные, **интермодальные перевозки** и прямое смешанное сообщение синонимами, т.е. «транспортирование грузов, осуществляемое двумя и более перевозчиками различных видов транспорта общего пользования по единому перевозочному документу с перевалкой груза в передаточном пункте (или пунктах) без участия грузовладельца». Следует заметить, что в Гражданском кодексе РФ термины «комбинированные перевозки» и «прямые смешанные перевозки» используются как синонимы (ст. 788 ГК РФ).

Необходимо отметить, что до сих пор нет согласованной терминологии по видам транспортировки (способам перевозки), причем это касается не

только России, но и международной практики. Это свидетельствует о необходимости продолжить стандартизацию терминологии смешанных перевозок и формирование законодательной базы. В частности, в настоящее время разрабатывается Закон РФ «О смешанных перевозках». Приведем некоторые определения, касающиеся способов перевозки:

По определениям UNCTAD (United Nation Conference on Trade and Development), «интермодальной является перевозка грузов несколькими видами транспорта, когда один из перевозчиков организует всю доставку от пункта отправления через один и более пунктов перевалки до пункта назначения и – в зависимости от распределения ответственности за перевозку – выдает различные виды транспортных документов, а **мультимодальной** – если лицо, организующее перевозку, несет за нее ответственность на всем пути следования – независимо от числа участвующих видов транспорта, при этом оформляется единый перевозочный документ».

В «терминологическом словаре» по логистике под мультимодальными перевозками понимаются «смешанные перевозки, выполняемые транспортными средствами, принадлежащими одному и тому же юридическому лицу или находящимися в его оперативном управлении (например, доставка грузов в аэропорт, воздушная перевозка и доставка грузов из аэропорта, выполняемые транспортными средствами, принадлежащими одной и той же фирме экспресс – почты)».

При интермодальной перевозке грузовладелец заключает договор о перевозке на весь путь следования с одним лицом (оператором). Им может быть, например, экспедиторская фирма, которая, действуя на всем протяжении маршрута перевозки груза различными видами транспорта, освобождает грузовладельца от необходимости вступать в договорные отношения с другими транспортными предприятиями.

Для мультимодальных перевозок за пределы страны (экспортно – импортных операций) существенное значение приобретают таможенные процедуры оформления грузов, а также транспортное законодательство и коммерческо–правовые аспекты в тех странах, по которым проходит маршрут следования груза.

В последние годы технология транспортировки, особенно для мульти – и интермодальных перевозок, связана с использованием в логистических цепях грузовых терминалов и терминальных комплексов. Поэтому соответствующие перевозки получили название терминальных перевозок.

## **Почему в логистике широкое распространение получили интер/мультимодальные перевозки?**

Одна из причин широкого распространения интер/мультимодальных перевозок в логистике – существенное снижение себестоимости транспортировки при комбинировании нескольких видов транспорта.

Если говорить о факторах, препятствующих развитию интер/мультимодальных перевозок, то серьезным барьером остаются многочисленные таможенные формальности, приводящие в ряде стран к незапланированным простоям, задержкам, дополнительным расходам.

Компания DHL – лидер международного бизнеса авиа экспресс – доставки – провела исследование таможенной ситуации в странах Восточной Европы. В опросе приняли участие 100 крупнейших многонациональных компаний Европы. Как, оказалось непонимание смысла таможенных процедур и инструкций является крупнейшей проблемой, с которой сталкиваются западные компании при ведении бизнеса в странах Восточной Европы. Девять из десяти бизнесменов испытывали проблемы с таможенной очисткой грузов. Каждый четвертый из опрошенных столкнулся с коррупцией, 40% опрошенных полагают, что таможня создает дополнительные препятствия развитию международной интеграции, 50% заявили, что таможенные издержки серьезно снизили их общие доходы. Меньше всего проблем на таможне оказалось в Чехии, Венгрии и Польше. Если говорить о России, то государство, декларирующее стратегическое направление на интеграцию в мировую экономику, не может не понимать взаимосвязи между условиями для ведения бизнеса (включая таможенное оформление) и привлекательностью страны для инвестиций. Причина стагнации таможенных правил – общее непонимание сути процессов предпринимательства. В некоторых странах таможенное законодательство не менялось с 1970-х годов и до сих пор отвечает стратегии «железного занавеса». И теперь оно осталось серьезным препятствием международной торговле и инвестициям.

Проблемы оформления транспортных документов и таможенных формальностей могут быть решены за счет внедрения современных информационных систем. Сегодня для России актуально комплексно внедрять международные системы стандартов, которые позволили бы создать транспортные коридоры с единым информационным пространством. При помощи спутников и вычислительной техники можно следить за транспортировками в реальном режиме времени.

Снижение логистических издержек при внедрении интер/мультимодальных перевозок через морские порты обусловлено следующими факторами:

- Более тесным взаимодействием с таможней, что приведет к сокращению непроизводительных простоев флота в российских портах, прежде всего за счет предварительного декларирования импортных грузов;



- Согласованием рабочего времени выполнения работ портом и таможней;
- Исключением повторных таможенных досмотров судов при заходе во второй российский морской порт;
- Ускорением прохождения экспортно–импортных и транзитных грузов через морские порты, сокращение объемов залежалых грузов, что снизит потребности в складских площадях и приведет к увеличению пропускной способности перегрузочных комплексов.

Интер/мультимодальные перевозки можно назвать новым этапом в области международных перевозок грузов. Повышение надежности транспортного обслуживания, сокращение стоимости и сроков доставки грузов достигаются за счет интеграции разных видов транспорта, исключения задержки груза со склада отправителя на склад получателя одним оператором на основе единого технологического графика и новейших компьютерных технологий.

### **Выбор перевозчика.**

В логистическом процессе фирма может использовать различные способы транспортировки, виды транспорта, а также различных логистических партнеров (посредников) при организации доставки продукции к конкретным пунктам логистической цепи (цепи поставок). Прежде всего логистический менеджмент фирмы решает вопрос, создавать ли свой парк транспортных средств или использовать наемный транспорт (общего пользования или частный). При выборе альтернативы обычно исходят из определенной системы критериев:

- затраты на создание и эксплуатацию собственного парка транспортных средств (аренду, анализ подвижного состава);
- затраты на оплату услуг транспортных, транспортно– экспедиционных фирм и других логистических посредников;
- скорость (время);
- качество (надежность доставки, сохранность груза и т.п.).

Создание собственного парка связано с большими капитальными вложениями в подвижной состав, производственно–техническую базу для обслуживания и ремонта транспортных средств и инфраструктуру. В конечном итоге оно может быть оправдано в случае получения значительного выигрыша в качестве, надежности и себестоимости при больших устойчивых объемах перевозок. Как правило, оправдано создание собственного парка

автомобильных транспортных средств (железнодорожных вагонов, цистерн и т.п.). Оценка альтернатив должна проводиться комплексно с учетом возможно большего числа критериев.

В большинстве случаев центральная компания в цепи поставок (фирма – производитель товара или торговая компания) обращается к услугам специализированных транспортных или транспортно–экспедиционных фирм.

Когда определены способ перевозки и вид транспорта, проводится анализ специфического рынка транспортных услуг, на котором действует, как правило, достаточно большое число перевозчиков, имеющих разную организационно–правовую форму. Особенно активно и динамично в России развивается рынок автотранспортных услуг. Основными критериями предварительного отбора перевозчиков являются затраты на перевозку груза, надежность сроков поставки, сохранность груза.

### **Какую роль в транспортировке играют экспедиторы и другие логистические посредники?**

Как мы уже говорили, наряду с перевозчиком основным логистическим посредником в транспортировке является транспортно–экспедиторская фирма (или экспедитор). Согласно ст. 801 Гражданского кодекса (ГК) Российской Федерации по договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента– грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза.

В договоре транспортной экспедиции предусмотрены обязанности экспедитора организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранном экспедитором или клиентом, заключить от своего имени или от имени клиента договор (договоры) перевозки груза, обеспечить отправку и получение груза, а также другие обязанности, связанные с перевозкой.

Экспедитор, как правило, оказывает клиентам дополнительные услуги:

- Оформление документов для экспорта – импорта грузов;
- Выполнение таможенных формальностей;
- Проверка комплексности и состояния груза;
- Погрузка – разгрузка транспортных средств;
- Уплата пошлин, сборов и других расходов, связанных с транспортировкой;
- Хранение, складирование, сортировка, комплектация груза;
- Информационные услуги, страхование и т.п.

Как видно из приведенного перечня услуг, транспортно–экспедиционные фирмы по существу интегрируют большое число логистических операций и функций в логистической системе.

За рубежом многие крупные транспортно–экспедиторские фирмы и компании по экспресс–доставке – такие, как Ryder, DHL, Schenker – BTL, Federal Express, UPS, Lesnay, TNT, ASG AB и другие выполняют большое число различных логистических операций и функций, стремясь захватить как можно большее число или протяженность логистических каналов, интегрируя логистические функции в территориальной зоне по признаку продуктовой ориентации. Это позволяет фирмам – производителям готовой продукции и грузоотправителям значительно сократить расходы, связанные с транспортировкой, грузопереработкой, хранением, улучшить качество логистического сервиса.

В США были приведены обследования деятельности транспортно–экспедиторских фирм, обслуживающих более 350 предприятий различных отраслей экономики. Оказалось, что около 70% предприятий передают функции по выполнению расчетов транспортно–экспедиторским фирмам. Складирование готовой продукции и материальных ресурсов осуществляется для 22% предприятий. Выбор наиболее выгодного варианта доставки, согласование тарифов с перевозчиками производится для 22% клиентов; контроль над движением грузов – для 15% предприятий. Создание информационных систем для хранения и обработки логистических данных осуществляется для 13%, а организация электронного обмена данными с партнерами – для 12% предприятий. Принадлежащий транспортно–экспедиторским компаниям парк подвижного состава используют 11% предприятий, а для 7% - производится контроль уровня их материальных запасов на складах.

Перечень услуг расширяется как в объемном, так и в качественном плане. Многие транспортно–экспедиторские фирмы, располагающие крупными грузовыми терминалами, осуществляют долговременное складское хранение готовой продукции производителей, в ряде случаев они выкупают продукцию, выполняя функции крупных оптовых торговых посредников. Интегрируя логистические операции и функции, связанные с транспортировкой, складированием, хранением, грузопереработкой, консолидацией и продажей продукции, транспортно – экспедиторские фирмы по существу преобразуются в логистические фирмы, обеспечивая устойчивые рынки услуг, долговременную прибыль, а также снижая логистические затраты производителей готовой продукции и улучшая качество логистического сервиса.

Проблемы выбора экспедитора решаются аналогично выбору перевозчика, однако перечень показателей качества экспедиторских услуг будет несколько расширен. Транспортно–экспедиторское обслуживание предоставляется в основном для мелкопартионных, тарно–штучных грузов, а также контейнеров и стандартных пакетов (сформированных, например, европоддонах). Крупногабаритные промышленные, строительные грузы, сырьевые материалы, зерновые и т.п. доставляются, как правило, по договорам грузовладельца с перевозчиком.

К числу вспомогательных логистических партнеров по транспортировке (если экспедиторы не выполняют соответствующих функций самостоятельно) относятся таможенные брокеры, страховые, охранные, информационные фирмы и компании, банки и другие финансовые учреждения, предприятия по грузопереработке, затариванию, упаковке, грузовые терминалы, а также специализированные агенты и брокеры. Системы критериев и показателей, а также процедуры выбора этих посредников чрезвычайно многообразны. Среди основных критериев выбора можно указать тарифы, надежность, финансовую устойчивость, комплексный характер сервиса и т.д.

В настоящее время транспортно–экспедиторские компании и фирмы выполняют следующие основные операции:

- Организацию и оформление перевозки. По поручению клиента компания букирует места на транспортном средстве (морского, автомобильного, железнодорожного, речного и воздушного транспорта), а также ведет расчеты за перевозку. Экспедитор согласует с перевозчиком дату подачи соответствующего транспорта, оформляет товарораспорядительные и перевозочные документы, передает груз транспортному предприятию. Эти операции выполняются экспедитором при отправлении груза за счет отправителя и как правило, от его имени. При получении товара экспедитор обеспечивает все виды работ по приему груза от перевозчика в пункте назначения и доставке его на склад получателя. Если груз следует не по сквозному документу, то экспедитор осуществляет все операции по передаче груза от одного транспортного предприятия другому.
- Складские операции, связанные как непосредственно с процессом транспортировки груза, так и с его складским хранением. В первом случае груз сдается на склад в ожидании подвижного состава в пунктах отправления или назначения, когда он не может быть немедленно отправлен из-за отсутствия нужного вида транспорта. Во втором случае хранение груза на складе может быть вызвано: его задержанием по требованию соответствующих органов власти до разрешения спорных вопросов; хранением груза, не связанным с транспортировкой. Последнее является самостоятельным видом складирования и выполняется по специальному соглашению между заинтересованными предприятиями.
- Приведение товара в транспортабельное состояние. Экспедитор, представляющий интересы товаровладельца, при сдаче груза перевозчику проверяет его внешний вид, обеспечивает упаковку и маркировку товара в соответствии с условиями перевозки и

таможенными правилами страны – импортера. В случае повреждения тары, упаковки или контейнера экспедитор устраняет все дефекты. В противном случае при сдаче груза перевозчик может отказаться от приема или сделать в коносаменте специальные отметки о состоянии товара, что крайне нежелательно для грузовладельца, так как за этим обычно следует рекламация со стороны покупателя.

- Подготовку документов, представляемых таможенным органам, для перемещения товара через таможенную границу. К таможенным документам относятся: таможенная декларация, экспортные и импортные лицензии, сертификат о происхождении товара, консульская фактура, ветеринарные и санитарные свидетельства. Кроме того, в обязанности экспедитора входит наблюдение за движением товара во время транспортировки и контроль времени его поступления в распоряжение получателя. Благодаря широким корреспондентским связям в стране происхождения товара экспедитор, осуществляющий отправку, значительно экономит время и средства, отправляя груз по оптимальному маршруту.

В транспортно–экспедиторских фирмах, как правило, заняты специалисты не только по транспортным вопросам, таможенным процедурам, международным торговым и транспортным обычаям, но и работники, которые наблюдают за конъюнктурой рынка транспортных услуг, в частности тарифов на морские, железнодорожные, автомобильные и авиационные перевозки. Существуют специальные компании, занимающиеся сбором дополнений и изменений к транспортным тарифам, классификацией этих изменений, публикацией и рассылкой их заинтересованным клиентам.

Почти у всех транспортно–экспедиторских фирм и компаний есть постоянные перевозчики, которым они доверяют грузы. Получив поручение организовать перевозку грузов, экспедиторы устанавливают контакты с транспортными компаниями, чтобы забронировать под грузы необходимые транспортные средства. Кроме того, крупные экспедиторские фирмы обычно располагают различными транспортными средствами для перевозки грузов: грузовыми автомобилями, фургонами, рефрижераторными автопоездами. Экспедиторские фирмы часто содержат эти средства в крупных специализированных автотранспортных предприятиях, которые обеспечивают их техническое обслуживание.

Крупные транспортно–экспедиторские компании располагают собственным хозяйством, мастерскими по изготовлению тары и упаковке товаров, сортировочными центрами, собственным парком транспортных средств и оборудованием, в том числе контейнерами, поддонами, лихтерами и вагонами. Необходимо также отметить, что определенную часть транспортно–экспедиторских операций выполняют поставщики экспортной и потребители

импортной продукции силами своих специальных структурных подразделений – транспортных отделов или дочерних вспомогательных предприятий.

Транспортно–экспедиторские предприятия помогают экспортерам определить минимальные затраты на упаковку и транспортировку товара и составить оптимальную калькуляцию транспортной составляющей его экспортной цены. В международной торговле существует практика составления расценочного листа, куда включается все расходы по доставке товара покупателю в пункт назначения, с помощью экспедитора. Данные расходы обычно зависят от базисных условий поставки товара, условий работы линейных конференций и т.д. Для удобства экспортеров многие транспортно–экспедиторские фирмы могут предоставлять не отдельные элементы транспортных расходов, а твердую ставку, куда включены все расходы международного экспедитора в процессе транспортировки товара, в том числе расходы, связанные с выпиской документов и ведением переписки.

Также необходимо отметить, что экспедитор зачастую действует как оператор смешанной перевозки. Современный экспедитор – часто одновременно и владелец (или арендатор, генеральный подрядчик) автопоездов, морских, речных и воздушных судов. Поэтому, приняв поручение на перевозку груза, он прежде всего использует свои транспортные средства. После погрузки он выдает клиенту собственную транспортную накладную и выполняет обязанности перед ним в качестве обычного морского, автомобильного или воздушного перевозчика согласно действующим кодексам, уставам, транспортным конвенциям и отраслевым правилам перевозки грузов.

При смешанной доставке грузов по схеме «от двери до двери», когда грузовладельцы полностью освобождаются от забот по организации перевозок, экспедитор на каждой стадии транспортного процесса несет ответственность перед клиентом за сохранность и качество груза, например, при погрузке в порт:

- за действия стивидоров,
- при хранении – за работу терминалов,
- при перевозке - за добросовестность перевозчиков и т.д.

Следует отметить, что, кроме экспедитора, занимающегося повседневно транспортными перевозками, экспедитором смешанной транспортировки может стать любое лицо, взявшее на себя ответственность за выполнение договора перевозки и обеспечивающее согласованные действия различных видов транспорта в смешанной перевозке груза.

Потенциальным экспедиторам и агентам следует иметь в виду:

- 1) выбирая агента или экспедитора, принципалы отдают предпочтение не только грамотным и солидным, но и инициативным фирмам, действующим по принципу разумного коммерческого риска;
- 2) наличие огромного числа экспедиторских и агентских фирм в каждой стране обусловлено, в частности, тем, что многие транспортно–экспедиторские предприятия целенаправленно создают в своих структурах формально самостоятельные дочерние и внучатые специализированные фирмы под другими названиями или придавая им разный юридический статус – акционерного общества, товарищества и др. или, например, железнодорожного агента, регистрируют их в одном городе, речного – в соседнем, авиационного – в аэропорту, или к названию предприятия добавляют определения типа «промышленный экспедитор», «торговое агентство». Таким образом, материнская компания назначает дочернюю фирму в качестве независимого агента или экспедитора в конкретной сделке для обслуживания конкретного принципала.

### **Тенденции развития транспортно – экспедиторского обслуживания на современном этапе.**

Благодаря внедрению новых транспортно–технологических систем, повышению грузоподъемности и специализации транспортных средств, а также созданию мощных автоматизированных перевалочных комплексов для массовых и ряда генеральных грузов производители стали совмещать в рамках одной компании производство и транспортировку товара. Так появились специализированный флот, поездные маршруты, специальные контейнеры, принадлежащие нефтяным монополиям, добытчикам угля, железной руды и других полезных ископаемых, компаниям по выпуску автомобилей и тракторов, торговцам – оптовикам мяса, пищевых масел, фруктов, овощей.

В целях оптимального решения логистических задач произошло слияние агентского, экспедиторского и части транспортного капитала с промышленным и торговым, результатом которого стала передача операций самостоятельных экспедиторских и агентских фирм в транспортные подразделения отделов экспорта или импорта промышленных торговых предприятий.

Однако это явление не стало всеобщим. Предприятия нефтехимии, элеваторной, мукомольной и других отраслей промышленности, имеющие разветвленную инфраструктуру сочли разумным поступить иначе – передать на аутсорсинг специализированным экспедиторским фирмам весь комплекс транспортно–логистических операций. Такие фирмы в настоящий период являются владельцами собственного подвижного состава, специальных вагонов, автофургонов, цистерн, причалов, элеваторов в портах. Они непосредственно участвуют в производственном процессе и контролируют его, следят за движением вагонов, автомобилей и контейнеров, осуществляя, в

случае необходимости, корректировку графиков перевозок, следят за наличием страховых резервов тоннажа, вагонов и контейнеров. Примером такого экспедитора является германская фирма «Лексау и Шарбо», специализирующая на перевозках собственным подвижным составом с перевалкой через свои же причалы продукции германских химических комбинатов.

Вторым проявлением научно–технической революции на транспорте явилась контейнеризация перевозок грузов, преимущественный вариант доставки которых известен как – «от двери до двери». В ходе контейнеризации произошла серьезная перегруппировка сил и позиции участников транспортного рынка. В США и Канаде произошло усиление позиции судоходных и железнодорожных монополий с одновременным ростом агентского обслуживания (75%) за счет экспедиторского (25%). Лишь конкуренция со стороны автомобильного транспорта не допустила роста морских и железнодорожных контейнерных тарифов. Немалое влияние на этот процесс оказал также новый вид предпринимательства – сдача контейнеров в краткосрочную и долгосрочную аренду (лизинг). В настоящее время почти половина мирового контейнерного парка принадлежит международным лизинговым компаниям, созданным в 1970-е годы за счет инвестиций банков и страховых фирм.

В Японии судоходные контейнерные монополии твердо удерживают позиции на главных международных транспортных коммуникациях. Но их власть заканчивается в портовых терминалах. Все перевозки находятся под экспедиторским контролем, в том числе доставка контейнеров мелкими автомобильными фирмами.

Крупные японские экспедиторы – Nippon Express, Nissin – закрепились на «периферийных» направлениях перевозок грузов в контейнерах (страны Восточной Европы, Скандинавии, Африки, Латинской Америки). Именно они внедрили перевозки по варианту «от двери до двери» в сопровождении собственных перевозочных документов, именно они ввели понятия «оператор комбинированной (мультиmodalной) перевозки», «оператор–несудовладелец».

В Европе главенствующими в контейнерных перевозках грузов являются крупные экспедиторские компании. Правоотношения с судовладельцами и железнодорожным контейнерным объединением «Интерконтейнер Интерфриго» они строят на базе долгосрочных договоров оператора смешанного транспорта МТО с уторговыванием скидок «пакет» контейнеров, с правом использования контейнера перевозчика и его отправки на первом отходящем судне, работающем по системе «слот – чартера судовладельцев».

Таким образом, экспедиторы одержали победу над перевозчиками в борьбе за место оператора, организатора перевозки грузов в смешанном (интер, мультиmodalном) сообщении. Этому во многом способствовала и политика ограничения монополии океанских перевозчиков ряда развитых стран. И лишь на Североатлантическом, Тихоокеанском и Дальневосточном направлениях



(т.е. там, где главенствует морской транспорт) экспедиторы уступили свое первенство судоходным компаниям.

Несмотря на то, что транспортно–экспедиторские фирмы считаются «убежищем» капиталов малых размеров, основная роль в обслуживании международного и внутреннего грузооборота принадлежит крупнейшим компаниям с численностью сотрудников до двух тысяч и более, располагающим разветвленной сетью филиалов или дочерних предприятий, широкой сетью корреспондентских связей с фирмами и представительствами во многих странах мира. К числу таких предприятий относятся: «Шенкер и Ко», «Кюне унд Нагель», «АСГ», «Данзас», «Кальберсон», «Гондрант», «Ниппон Экспресс» и другие. Несмотря на регистрацию в Германии, Швейцарии, Франции, Италии, Японии, они превратились по существу в международные монополии, определяющие уровень цен на внутреннем и международном фрахтовом рынке (рынке транспортных услуг).

Для наиболее рационального решения задач, поставленных стремительно развивающимся бизнесом, агентские и экспедиторские фирмы создают свои ассоциации, действующие на региональном, национальном и международном уровне. Этим достигается централизованное изучение рынка услуг, разработка политики взаимоотношений с правительственными и законодательными институтами, стандартизация договоров, унификация документов согласование цен на услуги, тарифов, сборов и т.д., вплоть до выдачи рекомендации по географическому разделу и катированию рынка между членами ассоциации. В решении таких проблем важное место заняли международные объединения: Международная федерация ассоциаций экспедиторов (FIATA – ФИАТА), Международная ассоциация по совершенствованию перегрузочных операций на транспорте (ИЧКА), Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), Федерация национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов (ФОНАСБА), Балтийский и международный морской совет (БИМКО) и другие.

Так, например, принимая во внимание предупреждения Международной торговой палаты (МТП) о необходимости регламентации коммерческого и финансового положения оператора смешанной перевозки, БИМКО распространил право использования проформы его коносамента перевозки груза в смешанном сообщении – «БИМКОКомбидок» только на своих членов. FIATA предоставила права использования проформы своего коносамента перевозки груза в смешанном сообщении FBL также только своим действительным членам. В ряде стран названные ассоциации добились от грузовладельцев средств транспорта существенных ограничений ответственности агентов и экспедиторов за ущерб, причиненный принципалу, гарантийного размера комиссионного вознаграждения.