

nogo tekhnichnogo universytetu, serija «Tachnichni nauky»: Zb. nauk. pr. – Mariupol: DWNZ «Priazovskiy State Technical University», 2007. is Vip. 14. – P. 62– 64. (Rus.)

4. Linnik G.A. Classification of the station operations for the calculation of construction of the model modules of calculation / G.A. Linnik // Vesnyk Prizovscoego derzhavnogo tekhnichnogo universytetu, serija «Tachnichni nauky»: Zb. nauk. pr. – Mariupol: DWNZ «Priazovskiy State Technical University», 2009. – №. 18. – P. 107-112. (Rus.)

Рецензент: В. Э. Парунакян
д-р техн. наук, проф. ГВУЗ «ПГТУ»

Статья поступила 22.11.2011

УДК 658.788

©Литвинов А.П.*

ОРГАНИЗАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА МИРОВОМ РЫНКЕ УСЛУГ

Изложены результаты исследований современных подходов к организации транспортно-экспедиторской деятельности на мировом рынке услуг.

Ключевые слова: транспортный комплекс, транспортно-экспедиторские компании, магистральные виды транспорта, торгово-транспортная логистическая цепь, складское хозяйство.

Литвинов О.П. *Організація міжнародної транспортно-експедиторської діяльності на світовому ринку послуг. Викладено результати дослідження сучасних підходів до організації транспортно-експедиторської діяльності на світовому ринку послуг.*

Ключові слова: транспортний комплекс, транспортно-експедиторські компанії, магістральні види транспорту, торгово-транспортний логістичний ланцюг, складське господарство.

O.P. Litvinov. *Organization of an international transport-dispatch activity at the world market of services. Described were the results of researches of the up-to-date approaches to organization of a transport-dispatch activity at the world market of services.*

Keywords: transport complex, transport-dispatch companies, main types of transport, point-of-sale-transport logistic chain, ware-house economy.

Постановка проблемы. В настоящее время затраты на выполнение транспортных операций составляют до 50% от суммы общих затрат на логистику. Уровень развития транспорта как важнейшей составляющей производительных сил общества определяет развитие потенциала национального рынка. Вместе с тем рост масштабов рынка предъявляет высокие требования к транспорту, скорости и надежности доставки грузов, сохранности их потребительских и физических свойств.

Транспортно-экспедиторские операции включают ряд дополнительных и вспомогательных операций по отношению к перевозке товара: расчет тарифов по доставке, определение ценообразного базиса поставки, упаковочные и маркировочные работы, таможенное оформление прохождения продукции через границы, погрузочно-разгрузочные работы, развоз груза по разным получателям или на различные точки объекта и т.д.

В процессе развития и углубления международного разделения труда посреднические

* канд. техн. наук, доцент, ГВУЗ «Приазовский государственный технический университет», г. Мариуполь

функции в товародвижении перестали играть вспомогательный характер, заняли соответствующие их роли и значению место в повышении эффективности и качества транспортного обслуживания внешнеторговых перевозок. Формы и виды посреднических услуг расширяются, постоянно увеличивается их объем, меняется география. Посредничество в области международных перевозок приобретает комплексный, интегрированный характер.

При этом несколько изменилась клиентура экспедиторских фирм. Услугами экспедиторов стали пользоваться не только частные компании, но и целые государства. Например, поставки по ленд-лизу, помощь по "плану Маршалла" вызвали тесное сотрудничество между экспедиторами США и американским правительством.

Сегодня осуществление транспортно-экспедиторских функций под силу только самым крупным компаниям перевозчикам. Только они могут взять на себя бремя расходов по организации своего собственного экспедиторского отдела с представительствами во многих пунктах страны и за границей. Мелким фирмам и, особенно, трамповому судоходству капиталистических стран это не под силу.

Анализ последних исследований и публикаций. Историческим аспектам развития транспортно-экспедиторского обслуживания уделяли внимание исследователи разных стран мира и научных школ. Например, среди ученых Украины и России: Филипенко А.С., Бакаев А.А., Примачев Н.Т., Забелин В.Н., Сергеев В.И. и др. Дж. Бауэрсокс, Л. Клосс — представители американской школы логистики, Алан Харрисон, Ремко ван Хоук — европейской школы логистики, выделили особенности организации и функционирования транспортно-экспедиторских фирмы в зависимости от рода деятельности: чистые посредники — предприятия, владеющие транспортом, контейнерами, погрузочной техникой, складами, производственной базой по упаковке, маркировке, обработке товара и т.п.; по организационным принципам транспортно-экспедиторские организации они предложили классифицировать как фирмы, общества, комбинаты, предприятия, объединения и союзы с разной степенью ответственности и специализированные по отдельным операциям и по осуществлению полного комплекса транспортно-экспедиторских услуг на всем протяжении товародвижения.

По результатам анализа публикаций были сформулированы основные задачи экспедиторского обслуживания: освободить транспортные организации от второстепенных для них организационных и технических операций; сосредоточить вопросы подготовки товаров для транспортировки, оформления товаросопроводительной и транспортной документации, обеспечения сохранности, упаковки, маркировки и т.п. в специально созданных для этих целей организациях; за счет специализации и концентрации значительно повысить производительность труда при транспортировке, экспедиторской обработке, погрузке-выгрузке.

Наибольшее число исследований транспортно-экспедиторские операции провели Миротин В.С. и Плужников С.М. Они выделяют следующие наиболее распространенные транспортно-экспедиторские операции:

- выбор наиболее рационального вида транспорта с учетом стоимости и срока доставки грузов;
- составление перспективных, годовых и текущих планов перевозок;
- организация накопления груза, хранения на складах и сортировочных базах;
- упаковка, маркировка, комплектация отгрузочных партий согласно поручению заказчика и подготовка (комплектация) сборных отправок для одного или нескольких отправителей, работа с мелкими отправлениями;
- обеспечение контейнерных грузопотоков в оптимальном режиме;
- обеспечение максимального использования грузоподъемности и грузоместности перевозочных средств (вагонов, автомобилей, контейнеров, судов);
- заключение договоров с перевозчиками или их представителями на транспортировку груза;
- подготовка необходимых транспортных и товаросопроводительных документов;
- передача груза перевозчику и оформление приемо-сдаточных документов;
- осуществление расчетов с перевозчиками;
- приемка груза от перевозчика в пунктах назначения с проверкой количества груза (веса, числа мест), а в отдельных случаях и его качества;

- оформление коммерческих актов или других документов при обнаружении недостатков, порчи, повреждения груза или тары, излишков, пересортицы и т.п.;
- содействие организации перевалки грузов при передаче с одного вида транспорта на другой;
- рассортировка грузов, переупаковка, перемаркировка и т.п.

Обострение конкурентной борьбы на транспортных рынках в условиях НТП выдвинуло агентским и экспедиторским фирмам (в тесном сотрудничестве с промышленными и транспортными предприятиями) требования в проведении комплекса мероприятий, направленных на совершенствование управления их деятельностью на основе использования электронно-вычислительной техники. А также необходимость претворения в жизнь взаимоувязанных технических, организационных и коммерческих мероприятий, позволяющих наиболее рационально обеспечить перевозки грузов на конкурентных направлениях от отправителя до получателя.

Цель статьи. Изучить современный опыт иностранных транспортно-экспедиторских фирм в организации работ и повышении конкурентоспособности по доставке грузов по сегментам мирового рынка услуг.

Изложение основного материала. К настоящему времени в мире сложился единый транспортный комплекс в форме кооперации деятельности небольшого числа мощных транспортных и транспортно-экспедиторских компаний и сотен тысяч средних и мелких экспедиторских фирм и транспортных предприятий.

Основным субъектом, предъявляющим груз перевозчикам, стал экспедитор. Экспедиторы контролируют около 60% перевозок магистральными видами транспорта и до 75% международных перевозок. По данным Международной Федерации экспедиторских ассоциаций в мире действует 35 тысяч крупных и средних экспедиторских фирм с персоналом в 8 млн. человек. Мелких фирм гораздо больше, так только в Италии около 5 тысяч экспедиторских фирм [1, с.14]

Специализированные транспортно-экспедиционные предприятия освобождают клиентов от несвойственных им работ, способствуя ускорению движения товароматериальных потоков, сокращению транспортных издержек, уменьшению потерь и порчи грузов предоставлению клиентам дополнительных услуг. На рис.1 представлена схема торгово-транспортной логистической цепи по доставке грузов (вариант комбинированной морской доставки груза). На рис 2 показана векторная схема управления материальным потоком.

Обратим внимание на движение финансового потока. Необходимо отметить, что при проведении расчетов на морском транспорте в основном используется открытие аккредитива.[4, с.161]

Крупные транспортно-экспедиторские компании располагают транспортными средствами, а также собственным складским хозяйством, мастерскими по изготовлению тары и упаковке товаров, сортировочными центрами, собственным парком контейнеров, поддонов, лихтеров и вагонов.

Это далеко не полный перечень услуг, предоставляемых транспортно-экспедиторскими компаниями и фирмами, чья деятельность меняется в зависимости от вида международной торговли и имеет свою специфику в каждой отдельной стране. Необходимо также отметить, что определенную часть транспортно-экспедиторских операций выполняют поставщики экспортной и потребители импортной продукции через свои специальные структурные подразделения — транспортные отделы или дочерние вспомогательные предприятия.

Также необходимо отметить, что экспедитор зачастую действует как оператор смешанной перевозки. Современный экспедитор — это 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 на них груза он выдает клиенту собственную транспортную накладную и выполняет обязанности перед ним в качестве обычного морского, речного, автомобильного или воздушного перевозчика согласно действующим кодексам, уставам, транспортным конвенциям и отраслевым правилам перевозок грузов. Весьма часто в дополнение к долгосрочному договору транспортной экспедиции оформляется и долгосрочный договор перевозки (предмет договора, условия перевозки, тарифы, ответственность сторон).

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 порту — за действия стивидоров, при хранении — за работу терминалов, при перевозке — за добросовестность перевозчиков.

При современных тенденциях ко всеобщему объединению как государств (Европейский Союз), так и отдельных компаний во имя достижения общих целей и экономии ресурсов, роль экспедитора также меняется. Он становится не просто посредником между грузовладельцем и перевозчиком, а полноправным участником логистических систем производственных и торговых компаний, опираясь на свои знания и опыт в сфере управления перемещением материальных и информационных потоков.

В связи с этим можно выделить три основных направления развития экспедиторского бизнеса в настоящее время:

- снижение издержек грузовладельцев;
- улучшение качества базовых, а также предоставление новых услуг грузовладельцам;
- географическое расширение деятельности.

В первом случае экспедитор остается в рамках транспортной и информационной составляющих логистики, а повышение качества услуг происходит за счет работы с перевозчиками, которые могут предоставить экспедитору услуги транспортировки по максимально низкой оптовой цене.

Таким образом, экспедитор получает возможность предлагать свои клиентам более низкий транспортный тариф, чем, если бы клиент напрямую обратился к перевозчику.

Вторая тенденция основана на значительных инвестициях в информационные системы и технологии, что позволяет расширить географическую зону деятельности компании, улучшить скорость обработки необходимой информации, а также оптимизировать существующие грузопотоки, следовательно, снизить издержки всех участников логистической системы. Так происходит слияние бизнеса экспедитора с входящим и исходящим логистическими процессами в компаниях-клиентах.

Одним из важнейших направлений реализации логистических подходов в системе товародвижения является комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание грузовладельцев и транспортных предпринимателей.

Экспедитор становится держателем логистической системы, обеспечивающей прогнозирование и планирование перевозок, слежение за движением транспортных средств, контейнеров, за временем доставки товара, оптимизацию движения и хранения сырья, материалов и готовых изделий.

Предполагается, что на земном шаре будет создано 60-70 транспортных узлов — центров логистического распределения, которые должны быть связаны между собой транспортными коридорами с подключением к ним логистических региональных подсистем, обеспечивающих через неограниченное число экспедиторов и перевозчиков выход к каждому грузоотправителю и грузополучателю. Такая схема организации доставки грузов обеспечивает свыше 30% повышения эффективности.

Эффективность управления логистической системой в значительной мере зависит от такой инфраструктурной составляющей, как информационное обеспечение.

Благодаря выгодному географическому положению Украина является связующим звеном между Россией и Западной Европой, обеспечивающая для стран Востока доступ к европейским рынкам. Такая возможность обусловлена также достаточно хорошо развитой, по сравнению с другими странами СНГ, транспортной инфраструктурой, облегчающей распределение продукции в регионе. Кроме того, крупнейшие порты Украины входят в ряд общеевропейских интермодальных транспортных коридоров, что способствует повышению эффективности перевозок и увеличению грузопотоков [3, с.278].

В последнее время достигнуты определенные сдвиги в повышении качества транспортно-экспедиционного обслуживания. В частности, повысилась комплексность обслуживания потребителей, экспедиторские фирмы более настойчиво начали заниматься организацией перевозок, в том числе комбинированных, мультимодальных.

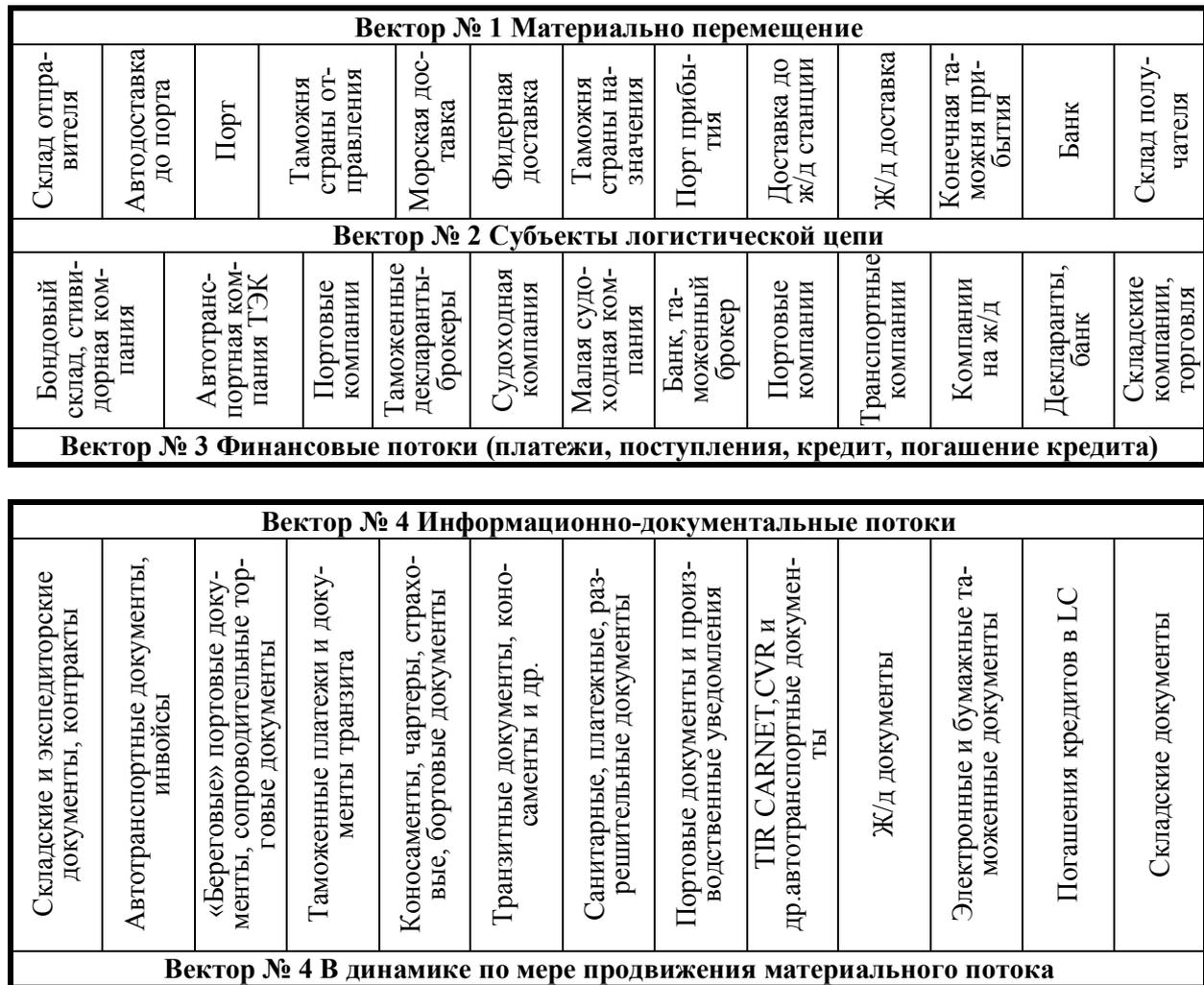


Рис. 2 - Векторная схема управления материальным потоком

Выводы

Исследование современного подхода в организации работы транспортно-экспедиторского обслуживания в иностранных фирмах дает возможность сделать следующие важные заключения:

1. Консолидация грузовой массы для транспортных коридоров для экспедиторов является важнейшим делом, приносящим им наибольший доход.
2. Экспедиторы превратились в основных поставщиков грузов, операторов магистрально-фидерных (терминальных) систем.

Список использованных источников

1. Белоусов Л.Н. Технология морских перевозок грузов /Л.Н. Белоусов, Я.Г. Коржов. — М.: Транспорт, 1967. — с.12-16
2. Казаков А.П. Технология и организация перегрузочных работ /А.П. Казаков. — М.: Транспорт, 1984. — с. 390-395
3. Сиротский В.Ф. Эксплуатация портов /В.Ф. Сиротский. —М.: Транспорт, 1974. — с. 278-290
4. Макушев П.А. Транспортный менеджмент / П.А. Макушев, И.М. Московченко, Э.В. Тростянецкая — Одесса, 2004. — с.160-164

Bibliography:

1. Belousov L.N. Technology of marine transportations of loads / L.N. Belousov, Ya.G. Korzhov. — М.: Transport, 1967. — p.12-16 (Rus.)

2. Kazakov A.P. Technology and organization of shifting works /A.P. Kazakov. — М.: Transport, 1984. — P. 390-395 (Rus.)
3. Sirotskiy V.F. Exploitation of ports /V.F. Sirotskiy. —М.: Transport, 1974. — P. 278-290 (Rus.)
4. Makushev P.A. Transport management / P.A. Makushev, I.M. Moskovchenko, E.V. Trostyanskaya — Odessa, 2004. — P.160-164 (Rus.)

Рецензент: В.К. Губенко
д-р техн. наук, проф., ГВУЗ «ПГТУ»

Статья поступила 30.11.2011