

С.Е. Андреев
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ В ВОДНОТРАНСПОРТНОМ УЗЛЕ

Транспорт играет системообразующую роль в народном хозяйстве, связывая между собой отдельные регионы, предприятия, фирмы и обеспечивая экономические отношения как внутри страны, так и с зарубежными странами.

Выполненный нами анализ источников экономической литературы показал возрастание роли транспорта при углублении и специализации в разделении труда, который из фактора минимизации издержек превращается в фактор формирования конкурентного статуса предприятий сферы производства и регионов страны. Эффективный транспорт становится инструментом эффективного рынка.

В известном смысле можно утверждать, что с рубежа 1970–1980-х годов начинается органическое сращивание транспорта с обслуживаемым производством, превращение его в звено единой системы «производство-транспорт-распределение».

Новый подход к транспорту как к составной части более крупной системы, привел к необходимости рассматривать его в разных аспектах. С точки зрения изучения эффективности работы отдельных видов транспорта и их взаимодействия с грузовладельцами интерес представляют прежде всего перевозки грузов между пунктами отправления и назначения на каждом из них (например, от одной железнодорожной станции до другой из порта в порт или с терминала на терминал) – в том числе с комбинированным использованием возможностей каждого из них. Однако, учитывая позицию предприятий-грузовладельцев, акцент в экономике эффективности доставки грузов смещается на конечный результат (на доставку «от двери до двери» и «точно в срок»), когда учитываются не только расходы по транспортировке, но и издержки грузовладельцев на комплексное и качественное транспортно-экспедиционное обслуживание (грузовую и коммерческую обработку партий перевозимой продукции, ее складирование в пунктах производства и потребления, хранение, упаковку, транспортную маркировку, таможенное оформление и т.п.).

Таким образом, в настоящее время с участием нескольких видов транспорта выполняется почти 90% всего объема перевозок, которые носят название – комбинированные.

Стремление участников сквозного транспортного процесса сократить время передачи грузов, размеры их потерь и затраты при перевалке в узловых пунктах привели к развитию комбинированных перевозок различных видов. Их сравнительный анализ дан во взаимодействии с задачами логистики товаро- и грузодвижения в табл. 1.

Проработка автором зарубежного опыта показывает, что инфраструктура товародвижения и рынок транспортно-экспедиционных услуг являются одним из самых инвестиционно-привлекательных секторов. В то же время, все комплексные транспортно-логистические проекты имеют принципиальную особенность – обустроенный транспортно-перерабатывающий комплекс привлекает как товарные потоки, так и инвестиции. При этом, его создание требует значительных вложений, которые окупаются лишь при наличии больших грузопотоков. Это требует, по нашему мнению, особого внимания к проблеме формирования специализированной системы транспортно-логистического обслуживания перевозок в рамках отдельных воднотранспортных узлов.

С точки зрения потребителя транспортный сервис должен обеспечить доставку груза данного качества в определенное место за заданное время с минимальными затратами. Транспортный сервис должен включать в себя не только собственно пере-

возку грузов, но и большое количество услуг по грузопереработке, страхованию, охране и т.п.

Таблица 1

**Сравнительная характеристика комбинированных перевозок
в системе транспортно-логистических услуг**

Смешанная перевозка	Интермодальная прямая смешанная перевозка	Мультимодальная перевозка
Два и более видов транспорта	Два и более видов транспорта	Два и более видов транспорта
Дискретное (поэтапное) экспедирование перевозки грузов	Сквозное экспедирование перевозки грузов магистральными путями	Сквозное экспедирование перевозки груза от двери грузоотправителя до грузополучателя
Отсутствие единого оператора процесса перевозки	Наличие единого оператора процесса перевозки	Наличие единого оператора процесса перевозки и экспедирования
Раздельные ставки тарифа по этапам перевозки	Единая тарифная ставка на перевозку груза	Сквозная тарифная ставка на перевозку и экспедирование
Несколько транспортных документов	Единый транспортный документ на перевозку	Единый транспортный документ на перевозку и экспедирование
Последовательная схема взаимодействия участников	Последовательно-централизованная схема взаимодействия участников	Последовательно-согласованная схема взаимодействия участников
Раздельная и в результате пониженная ответственность за груз	Солидарная и в результате повышенная ответственность за груз	Единая и в результате высокая ответственность за груз
Использование различных видов транспортных средств и способов перевозки (в таре, насыпью, навалом, отдельными местами)	Использование различных видов транспортных средств и способов перевозки (в таре, насыпью, навалом, отдельными местами)	Использование специализированных транспортных средств и унифицированных грузовых единиц (контейнеров, лихтеровозов, контрейлеров и т.п.)
Значительные потери грузов при перевозке и экспедировании	Снижение потерь грузов при перевозке и экспедировании	Высокая сохранность грузов при перевозке и экспедировании
Результат: низкая вероятность выполнения «шести правил транспортной логистики» (нужный груз, в нужном месте, в нужное время, в необходимом количестве, необходимого качества, с минимальными транспортными издержками)	Результат: высокая вероятность выполнения «шести правил транспортной логистики» (нужный груз, в нужном месте, в нужное время, в необходимом количестве, необходимого качества, с минимальными транспортными издержками)	Результат: высокая вероятность выполнения «шести правил общей логистики» (нужный продукт, в нужном месте, в нужное время, в необходимом количестве, необходимого качества, с минимальными общими издержками)

Отправная точка формирования современной системы транспортно-логистического обслуживания перевозок грузов предприятий – маркетинговые исследования потребностей клиентов и предложений конкурентов. При этом потребителей интересуют с позиций логистики товародвижения и теории транспорта:

- 1) своевременная и надежная доставка грузов;
- 2) готовность поставщиков товаров и транспортных услуг удовлетворить экстренные нужды клиента;
- 3) бережное обращение с товаром при погрузочно-разгрузочных работах и перевозке;
- 4) разумные издержки доставки грузов.

Следовательно, для решения проблемы обоснования и выбора рациональной системы, наилучших по экономическим критериям форм и методов транспортно-экспедиционного обслуживания перевозок продукции предприятий автомобильной промышленности, способов и схем их выполнения, следует выделить наряду с конкурентным анализом систем доставки грузов в данном сегменте рынка транспорта следующие научные задачи:

– оценка стратегий и перспективных форм транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий автопрома как базового принципа организации транспортного и экспедиционного обеспечения перевозок, отражающего сущность управленческих отношений организаций (предприятий) транспорта и обслуживаемых предприятий грузоотправителей (грузополучателей) – производственных, торговых, посреднических;

– обоснование и выбор методов транспортно-экспедиционного обслуживания рассматриваемых перевозок по принятым критериям оптимизации, т.е. конкретных способов решения задачи, включая определение способов формирования грузовых партий и использования видов сообщения, схем перевозок (совокупности видов транспорта и их организаций), транспортных средств и последовательности выполнения операций на выбранном направлении перевозок с заданными или необходимыми параметрами и условиями («от двери до двери», «точно в срок» и т.п.).

В соответствии с рекомендациями Международной ассоциации транспортных экспедиторов (ФИАТА) транспортно-экспедиционное или транспортно-логистическое обслуживание понимается как «индустрия услуг», предоставляемых экспедиторскими предприятиями клиентам по доставке грузов «от двери до двери» в виде организации транспортировки, хранения, упаковки и распределения грузов (товаров), а также связанных с ними вспомогательных и консультативных услуг, включая декларирование и таможенное оформление товаров, уплату пошлин, налогов и сборов, оформление страхования, участие в расчетах клиента за приобретенный или проданный товар, а также документальное оформление транспортных операций.

В развитых зарубежных странах транспортно-экспедиторское обслуживание является неотъемлемой и важной составной частью систем перемещения грузов и предусматривает осуществление в связи с этим многочисленных сервисных услуг. Мировой опыт показывает, что наличие широкой и развитой сети транспортно-экспедиторских предприятий является неотъемлемой частью или элементом инфраструктуры транспортных систем.

В России такая структура транспортно-экспедиторских услуг характерна, как показало наше исследование, лишь для экспедиторов на морском транспорте, в то время как при речных перевозках полный перечень подобных услуг вовсе не оказывается.

Между тем, состав и конкретный перечень комплекса транспортно-экспедиционных услуг в рамках конкретного воднотранспортного узла должен формироваться индивидуально, с учетом выбранной стратегии, имеющихся финансовых и других ресурсов и возможностей получения максимальной прибыли от своей коммерческой деятельности. При этом должны быть рассмотрены все возможные варианты экономической целесообразности предоставления клиентам определенного набора услуг, выполнены соответствующие расчеты и обоснования по производственным мощностям: путем сообщения, транспортным средствам, грузовым терминалам и складам и т.п.

Конкретизация стратегических целей задается одним или несколькими ключевыми показателями эффективности транспортно-экспедиционного обслуживания. В ка-

честве таких показателей как, например, показано в работах Абрамова А.А., Кострова В.Н., Куренкова П.В., Миротина Л.Б. и других авторов, могут быть использованы общие транспортно-логистические издержки, качество транспортно-экспедиционного обслуживания, производительность, возврат финансовых средств на инвестиции в транспортно-логистическую инфраструктуру и др. При этом стратегия транспортно-экспедиционного обслуживания может быть построена на основе максимизации (минимизации) одного или нескольких приведенных выше ключевых показателей.

Желание по возможности учесть большинство ключевых факторов в формируемой стратегии с очевидностью приводит к необходимости применения методологии многокритериальной оптимизации. Однако до сих пор применение этого подхода сдерживается рядом причин, связанных в основном с недостаточной разработанностью методов и информационно-программной поддержки такой оптимизации, а также высоким уровнем неопределенности в системе транспортно-экспедиционного обслуживания и стохастичности ее параметров.

Исследования по обоснованию направлений и методов развития существующей системы транспортно-логистического обслуживания наряду с конкурентным и стратегическим анализом требуют решения следующих первоочередных научно-методических задач:

- уточнение методических положений по формированию экономически обоснованной системы комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий автомобильной промышленности при доставке различных категорий однородных грузов (автомобильной техники, комплектующих, запасных частей) на рынки;
- разработка методических подходов по повышению надежности и качества работы транспортно-экспедиционной составляющей системы доставки однородных грузов предприятий в современных условиях;
- обоснование предложений и рекомендаций по организации и совершенствованию управления комплексным транспортно-экспедиционным обслуживанием перевозок автомобильной техники от предприятий-изготовителей до потребителей;
- определение основных условий и разработка методических положений по оценке эффективности новых организационных структур управления специализированными системами комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий отечественного автопрома.

Решение перечисленных методических вопросов обеспечит подготовку стартовых условий для дальнейшего развития системы транспортно-логистического обслуживания клиентуры в рамках воднотранспортного узла, с учётом современных экономических условий.

В.И. Астахов, Д.Е. Гусев
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

О МЕТОДИЧЕСКИХ ПОДХОДАХ К РАЗРАБОТКЕ ОПТИМАЛЬНОГО ПЛАНА РАБОТЫ ФЛОТА В РАМКАХ «ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО ТРЕНАЖЕРА»

«Электронный навигационный тренажер по эксплуатации и безопасности движения судов» (тренажер) по своему назначению относится к автоматизированным системам управления работой транспорта, реализующим в режиме моделирования движение, шлюзование, обслуживание судов и все другие операции судов и составов. В режиме диалогового имитационного моделирования тренажер реализует технические и технологические функции по управлению движением судов, планированию работы