

УДК 656.6

**ПРИНЦИПЫ И ЗАДАЧИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ ЭКСПЕДИТОРОВ
(ОПЕРАТОРОВ) НА СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ РЕЧНЫХ ТЕРМИНАЛАХ****Смирнов Михаил Андреевич¹**, аспирант*e-mail:* spykerm@list.ru¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В статье анализируется состояние транспортно-экспедиционной деятельности в сфере комбинированных перевозок штучных грузов по логистическому принципу «от двери до двери» в Российской Федерации и зарубежных странах. Отсутствие в РФ специализированных транспортно-экспедиторских операторов, способных координировать мультимодальные перевозки, приводит к значительному росту транспортных издержек. Обоснована необходимость создания транспортно-экспедиторских предприятий как ключевого условия реализации планов по развитию тримодальных терминалов в речных портах.

Ключевые слова: логистика «от двери до двери», комбинированные перевозки, транспортные издержки, транспортно-экспедиторские операторы, тримодальные терминалы.

**PRINCIPLES AND TASKS OF THE ACTIVITIES OF TRANSPORT FORWARDERS
(OPERATORS) AT SPECIALIZED RIVER TERMINALS****Mikhail A. Smirnov¹**, Doctoral Student*e-mail:* spykerm@list.ru¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The article analyzes the state of transport and forwarding activities in the field of combined transportation of piece goods according to the logistics principle "from door to door" in the Russian Federation and foreign countries. The absence of specialized transport and forwarding operators in the Russian Federation, capable of coordinating multimodal transportation, leads to a significant increase in transport costs. The necessity of creating transport and forwarding enterprises as a key condition for implementing plans to develop trimodal terminals in river ports is substantiated.

Keywords: door-to-door logistics, combined transportation, transportation costs, freight forwarding operators, trimodal terminals.

В зарубежных странах с рыночной экономикой (США, Япония, Германия и др.) организации доставки массовых потоков штучных грузов в комбинированных сообщениях по логистическому принципу «от двери до двери», занимаются мощные транспортно-

экспедиторские фирмы и компании. Они, как правило, предоставляют комплексные транспортно-экспедиционные услуги, выполняя одновременно функции операторов (провайдеров) доставки грузов от отправителей до получателей. Таких фирм и компаний в общем количестве официально зарегистрированных государственными органами власти предприятий (в США – более 10 тыс., в Германии и Франции – по несколько тысяч) примерно 5%. Доля их доходов от своей деятельности экспертами оценивается в размерах 20-30% от доходов за перевозки грузов в комбинированных сообщениях, которые они организуют и обеспечивают. Значительная часть из них имеют свои офисы в морских и речных портах, которые, по сути, одновременно стали транспортно-распределительными центрами многих потоков генеральных грузов [1-3].

В Российской Федерации комбинированные перевозки массовых потоков штучных грузов (автотранспортной техники, контейнеров, лесоматериалов в пакетах, металлы и металлических изделий в пакетах и др.) по логистическому принципу «от двери до двери» практически не осуществляются, что отмечено в ряде отраслевых программных документов [4-5].

Это приводит к значительному увеличению доли транспортных издержек в цене продукции, доставляемой получателям. Так, если в странах Европейского Союза доля транспортных затрат при доставке штучной продукции «от двери до двери» составляет 15-20%, то, к примеру, в Приволжском Федеральном округе России, сопоставимым с территории Европейского Союза и, следовательно, адекватными расстояниями перевозок, доля транспортных затрат при доставке грузов получателям составляет 30-40%, то есть в 2 раза больше [6].

Одной из причин такого низкого использования потенциала отечественного транспортного комплекса является недооценка значения комплексной транспортной экспедиции в системе, прежде всего, доставки массовых потоков штучных грузов. В России зарегистрировано более 17 тыс. транспортных экспедиторов (лицензирование этой деятельности отсутствует, в отличие от развитых зарубежных стран, в том числе и Японии, где обязательно её лицензирование), но они обеспечивают свою деятельность в виде предоставления отдельных транспортно-экспедиционных и сервисных услуг при перевозке грузов одним видом транспорта. Транспортные экспедиторы, способные организовать и предоставить комплексные транспортно-экспедиционные услуги при доставке грузов двумя и более видами транспорта в России отсутствуют. Их не готовят и наши транспортные вузы, где вообще отсутствует специализация «транспортная экспедиция». Есть курс лекций и практических занятий для бакалавров в один семестр в специализации «Технология транспортных процессов» [1, 2].

В 2003-2004 годах на федеральном уровне были приняты ряд нормативно-правовых документов, регламентирующих транспортно-экспедиционную деятельность в России, в том числе [7-9]:

1. Федеральный закон №87-ФЗ от 11 июня 2003 года «О транспортно-экспедиционной деятельности».
2. Государственный стандарт Р 52297-2004 «Услуги транспортно-экспедиторские. Термины и определения».
3. Государственный стандарт Р 52298-2004 «Услуги транспортно-экспедиторские. Общие требования».

Однако отсутствуют коммерческо-правовые нормы, регламентирующие принципы, требования и нормы по перевозке грузов в прямых смешанных (комбинированных) сообщениях. Проект такого федерального закона был подготовлен еще в конце 90-х годов, но до сих пор «ходит по коридорам» Государственной думы [10].



Создание и эффективное функционирование специализированных тримодальных терминалов в речных портах по перегрузке (перевалке) высокотарифицированных массовых грузопотоков штучных грузов, перевозимых с участием речного транспорта в комбинированном сообщении по системе «от двери до двери», что намечено Стратегией внутреннего водного транспорта на период до 2030 года [15], немыслимо без наличия организаторов таких логистических схем доставки, как мощные транспортно-экспедиторские предприятия. По опыту зарубежных стран они должны располагаться в морских и речных портах, стать операторами (провайдерами) комбинированных перевозок грузов с участием водного (морского или речного) транспорта.

При функционировании транспортно-экспедиторского предприятия в условиях рыночной экономики главной его целью является получение от своей деятельности максимальной прибыли, что достигается выполнением как можно большего объема и количества транспортно-экспедиционных и сервисных услуг (получение доходов) с минимальными затратами использованных ресурсов (материальных, трудовых, финансовых), исходя из этого принципа, основными задачами транспортного экспедитора на речном специализированном терминале будут следующие:

1. Привлечение на комбинированные перевозки через речные терминалы как можно больших объемов генерального штучного груза.

2. Транспортный экспедитор изначально должен:

а) определить перечень транспортно-экспедиционных услуг, которые он будет предоставлять как при организации комбинированных перевозок потоков штучных грузов, проходящих через терминал, так и на самом терминале;

б) рассчитать свои затраты при выполнении каждой транспортно-экспедиционной услуги и соответственно размеры сборов за эти услуги с учетом получения прибыли в пределах приемлемой рентабельности (доходов к расходам).

3. При создании транспортно-экспедиционного предприятия с предоставлением комплекса транспортно-экспедиционных услуг соответственно с организацией доставки партий грузов по логистическому принципу «от двери до двери», оно обязано стать оператором таких перевозок с выполнением следующих обязательных функций:

а) заключение договоров на организацию таких сквозных перевозок со всеми основными участниками: грузовладельцами, транспортными предприятиями магистральных и местных видов транспорта, посредническими организациями (транспортно-экспедиционными, агентскими и др.);

б) обоснование эффективных транспортно-логистических схем доставки основных грузопотоков по системе «от двери до двери» через речной терминал;

в) разработка типовых технологических процессов доставки основных грузопотоков по системе «от двери до двери», регламентирующих время выполнения основных фаз и операций процесса, согласование их как с грузовладельцами, так и с транспортными предприятиями – участниками процесса доставки;

г) определение стоимости доставки партий грузов «от двери до двери», а также за выполнение отдельных технологических операций транспортного процесса, согласование со всеми участниками этого процесса.

4. Транспортно-экспедиционное предприятие на специализированном речном терминале, выполняющее функции оператора сквозной доставки грузопотоков «от двери до двери», может стать базовой структурой для создания информационно-логистического центра (ИЛЦ), решающего следующие задачи:

а) сбор, обработка и хранение информации о грузопотоках, схемах их доставки «от двери до двери», проходящих через данный речной терминал;



б) формирование единой информационной базы о рынке транспортных и транспортно-экспедиционных предприятий, которые могут быть привлечены для организации доставки грузов через данный терминал;

в) проведение единой целенаправленной информационной технической и технологической политики в обеспечении всех участников системы доставки;

г) выполнение всех установленных норм и правил по обработке, обмену информацией в ИЛЦ, а также ее запрету от несанкционированного доступа;

д) использование в своей работе технологий и методов по электронному формированию и обмену документами по электронной почте, сопровождающими доставку партии грузов с прохождением через специализированный терминал;

е) автоматический обмен информацией между всеми участниками комбинированных перевозок грузопотоков «от двери до двери», в том числе о местонахождении конкретных партий, состоянии транспортных средств и сохранности грузов в реальном режиме времени.

Перечень и алгоритм основных транспортно-экспедиционных услуг оператора сквозной доставки партий грузов в комбинированном сообщении «от двери до двери» представлен на Рисунке 1.

При этом необходимо иметь в виду, что речной порт отправления, через который осуществляется перевалка партий грузов, поступающих на его специализированный терминал автомобилями или вагонами, с их накоплением на складе до судовых отправок, может иметь в своем составе транспортно-экспедиционное предприятие, как юридическое лицо или структурное подразделение, и соответственно выполняющее все необходимые функции оператора комбинированных перевозок с предоставлением комплекса транспортно-экспедиционных услуг в определенной алгоритмической последовательности, что и показано на рисунке.

Совершенно очевидно, что с экономической точки зрения транспортно-экспедиционное предприятие будет успешно осуществлять свою деятельность по выполнению функций оператора сквозной доставки партий грузов с участием речного транспорта, с предоставлением комплекса услуг «от двери до двери», или ряда услуг в пределах только одного речного терминала, если станет получать достаточную прибыль (иметь требуемый уровень рентабельности доходов к расходам). Это можно выразить системой неравенств:

$$\left\{ \begin{array}{l} \sum_{i=1}^m (\text{Эгвл}_i - \text{Дтэ}_i) \geq \sum_{i=1}^m \frac{\text{Дтэ}_i}{\text{Эгвл}_i} \geq \text{Ртэ}_i^{\text{нбх}} \\ \sum_{i=1}^m (\text{Эгвл}_i^{\text{б}} - \text{Этэ}_i^{\text{б}}) \geq 0 \\ \sum_{i=1}^m (\text{Эгвл}_i^{\text{к}} - \text{Этэ}_i^{\text{к}}) \geq 0 \end{array} \right.$$

где Эгвл_i – расходы грузовладельца при самостоятельном выполнении i -той услуги (всего m услуг) при доставке партии груза по логистическому принципу «от двери до двери»;

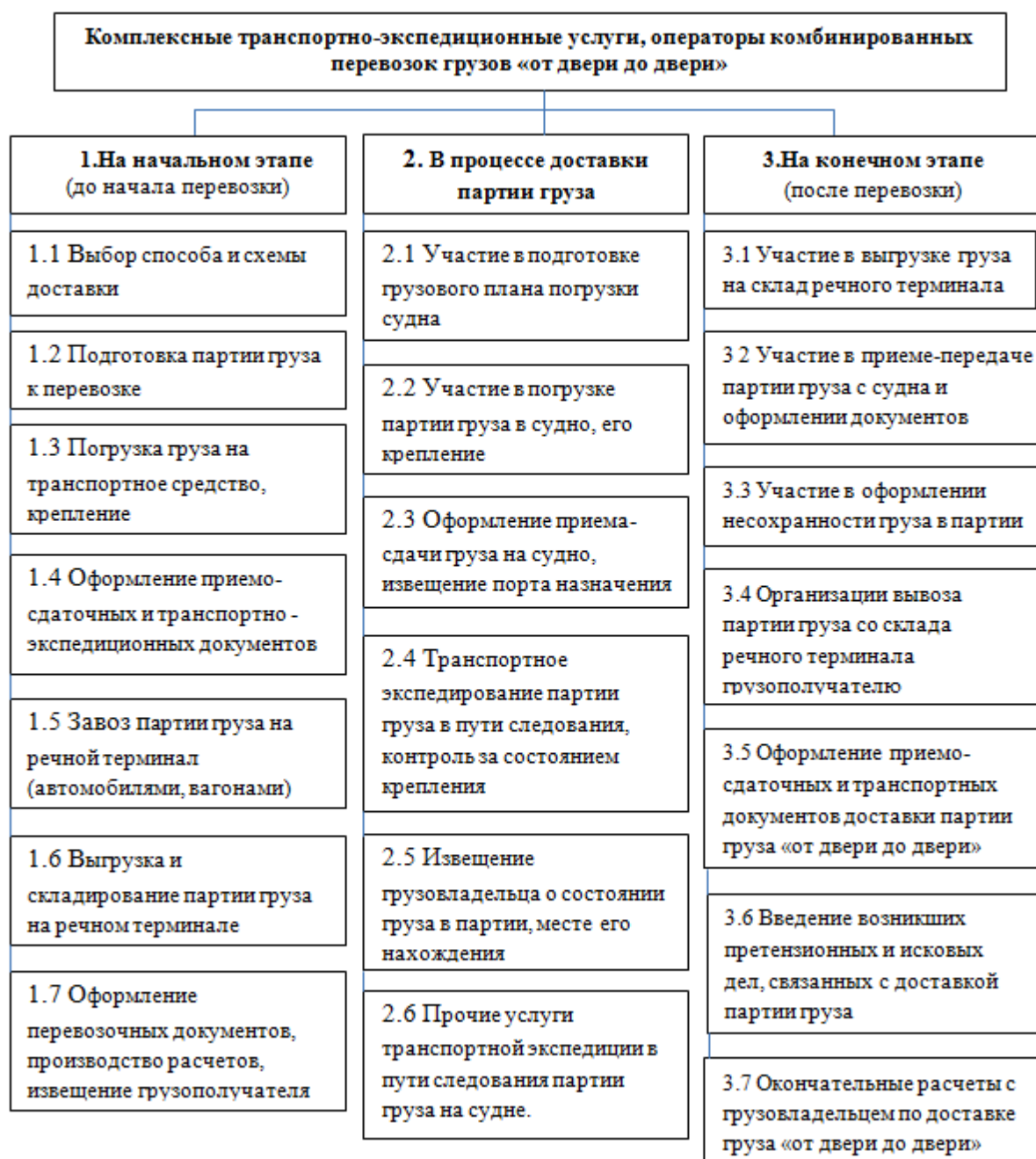


Рисунок 1 – Алгоритм предоставления комплексных транспортно-экспедиционных услуг оператором комбинированной перевозки партии груза с перевалкой через речной терминал

$Дтэ_i$ – доходы транспортного экспедитора (оператора) при организации доставки партии груза по системе «от двери до двери» при выполнении i -той услуги;

$Эгвл_i^б, Этэ_i^б$ – соответственно расходы грузовладельца и транспортного экспедитора (оператора) по обеспечению безопасности выполнения i -той услуги;

$Эгвл_i^к, Этэ_i^к$ – соответственно расходы грузовладельца и транспортного экспедитора (оператора) на обеспечение качества выполнения i -той услуги;

$Ртэ_i^{нбх}$ – необходимая рентабельность, которая удовлетворяла бы транспортного экспедитора (оператора) при выполнении по договору с грузовладельцем i -той услуги.

В свою очередь, транспортно-экспедиционное предприятие (оператор) должно иметь оптимальную организационную структуру, в первую очередь с внедрением современных

управленческих структур и процедур, в том числе: во-первых, оптимизации документооборота на основе цифровизации и компьютерных информационных технологий; во-вторых, четкой регламентации управленческих процедур по выполнению предоставляемых услуг; в-третьих, наличие готового программного обеспечения для определения оптимальных транспортно-логистических схем и технологических процессов доставки партий грузов, в том числе в комбинированных сообщениях с участием сухопутных видов транспорта (в особенности, в межнавигационный период), а в период навигации – и внутреннего водного транспорта с перевалкой грузов на речных терминалах.

Список литературы:

1. Транспортное экспедирование: учеб.пособие / А. И. Телегин [и др.]. – 2-е изд., с доп. и изм. – Н.Новгород : ВГАВТ, 2010. – 396 с.
2. Плужников К. И. Транспортное экспедирование : учеб. пособие для вузов / Плужников К. И. – М. : РосКонсультант, 2001. – 573 с.
3. Краснов А. В. Стратегия организационно-экономического развития транспортной экспедиции в речных портах: дисс. канд. экон. наук, – Н. Новгород, ВГАВТ, 2007. – 200 с.
4. Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р // Официальный интернет-портал правовой информации. – URL: <http://pravo.gov.ru/> (дата обращения: 14.04.2026).
5. О Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года: распоряжение Правительства РФ от 29.02.2016 № 327-р // Собрание законодательства РФ. – 2016. – № 10.
6. Шабров В.Н. Обоснование эффективности комбинированных перевозок автомобилей с участием речного транспорта. Дисс. на соискание уч. ст. к.т.н. по специальности 05.22.19. – Н. Новгород, ВГУВТ, 2017. – 181 с.
7. Федеральный закон от 30.06.2003 N 87-ФЗ (ред. от 07.06.2025) «О транспортно-экспедиционной деятельности» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2026)
8. ГОСТ Р 52297-2004. Услуги транспортно-экспедиторские. Термины и определения. – М. : ИПК Издательство стандартов, 2005. – 4 с.
9. ГОСТ Р 52298-2004. Услуги транспортно-экспедиторские. Общие требования. – М. : ИПК Издательство стандартов, 2005. – 7 с.
10. Качество и эффективность перевозок сухогрузов [Текст]: методы и результаты исследований за 2001-2020 годы: монография / под ред. д.т.н., проф. А.И.Телегина и А.О. Ничипорука. – Н.Новгород: ВГУВТ, 2021. – 464 с.

