

СМЕШАННЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ КАК СТРАТЕГИЧЕСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ В ФУНКЦИОНИРОВАНИИ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫХ КОМПАНИЙ

Н.А. Серебрянская

Senat94@mail.ru

МГТУ им. Н.Э. Баумана, Москва, Российская Федерация

Аннотация

На основе анализа условий работы современных транспортно-экспедиционных компаний предложено использование моделей смешанных грузоперевозок с целью расширения географии поставок и интегрирования в систему международных транспортных перевозок

Ключевые слова

Транспортно-экспедиционная компания, смешанные грузоперевозки, мультимодальные грузоперевозки, транспортная логистика

Поступила в редакцию 18.01.2017

© МГТУ им. Н.Э. Баумана, 2017

В современных рыночных условиях транспортно-экспедиционные компании обладают гибкой ценовой политикой, собственными системами продаж, признанием клиентов и долей рынка.

Широкое использование элементов комплекса маркетинга привело к тому, что предприятиям все сложнее конкурировать за счет уникальности тех или иных составляющих. Основным конкурентным преимуществом становится использование инноваций и сокращение затрат, то есть снижение себестоимости услуг, что можно осуществить, применяя на практике модели смешанных грузоперевозок.

Актуальность развития транспортных грузоперевозок обусловлена тем, что ограниченная география поставок продукции, которую обеспечивает транспортно-экспедиционная компания, может быть значительно расширена с минимальными на это затратами. Кроме того, компания получит возможность интегрироваться в международные транспортные перевозки, таким образом, повысив свою привлекательность для клиентов и укрепив конкурентные преимущества.

Анализ научных публикаций по обозначенной проблеме показал, что понятия «смешанные грузоперевозки» и «мультимодальные грузоперевозки» используются авторами как взаимозаменяемые. Чтобы определить различия данных понятий, рассмотрим их значения.

В Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов представлено следующее определение смешанных перевозок: «...это перевозка грузов, по меньшей мере, двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из места, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки» [1].

Согласно статье 788 Гражданского кодекса Российской Федерации смешанные грузоперевозки характеризуются как перевозки несколькими видами транспорта, но под ответственностью одного перевозчика по единому транспортному документу и сквозной единой тарифной ставке [2].

Мультимодальная перевозка — это перевозка с использованием нескольких видов транспорта абсолютно в любом сочетании. Зачастую она осуществляется из-за невозможности использовать другой способ перевозки груза, а также с целью снижения затрат или экономии времени. В случае такой перевозки перемещение груза в процессе транспортировки обеспечивается единым документом [3].

Смешанные перевозки груза могут быть раздельными и прямыми (рис. 1). Как видно из рисунка, мультимодальные перевозки являются разновидностью смешанных перевозок, однако под руководством одной компании. Использование раздельных смешанных перевозок и мультимодальных перевозок одной транспортно-экспедиционной компанией позволит повысить вариативность действий, связанных с логистическими операциями по доставке грузов. Отметим, что не всегда необходим единый документ или единый тариф при доставке груза.

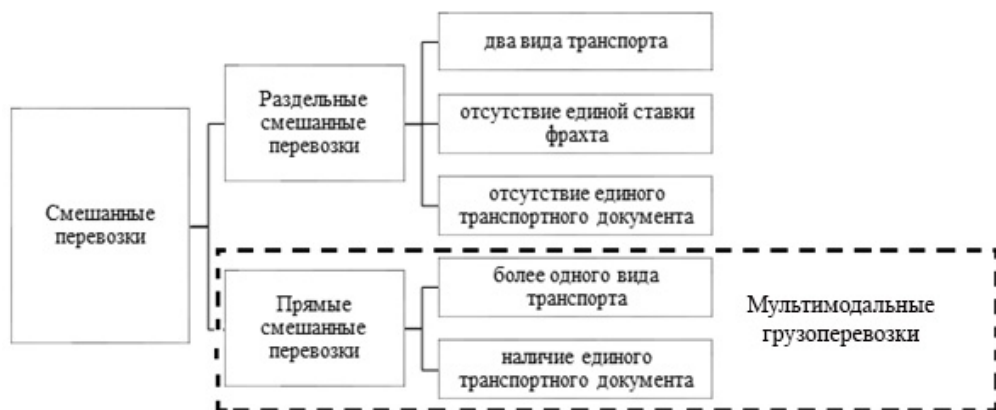


Рис. 1. Смешанные и мультимодальные грузоперевозки

В настоящее время в России отмечен ряд проблем, препятствующих развитию смешанных грузоперевозок. А.Ю. Кривошеев выделил факторы, которые обуславливают низкую эффективность данного вида перевозок (рис. 2). Все обозначенные факторы являются актуальными на рынке.[4]. Таким образом, чтобы сделать более доступными и востребованными смешанные перевозки на территории страны, следует, прежде всего, начать работать над законодательной базой. С целью структурирования данного процесса необходимо разработать единые правила организации таких грузоперевозок и разделения прав и обязанностей между участниками товародвижения.

Несмотря на общую неблагоприятную ситуацию в мировой экономике, в то же время отмечается глобализация производства и капитала как способа повы-

шения эффективности функционирования путем консолидации усилий разных предприятий.

Мультимодальные перевозки грузов, как и смешанные перевозки, осуществляются на основании договора, экономическая суть которого заключается в доставке груза из пункта отправления в пункт назначения. Представители отечественных транспортно-логистических компаний часто называют его «транспортным договором» [3]. Несмотря на то, что смешанные (комбинированные) перевозки приобретают сегодня особое значение, их правовое регулирование не соответствует потребностям функционирования и развития этих перевозок.

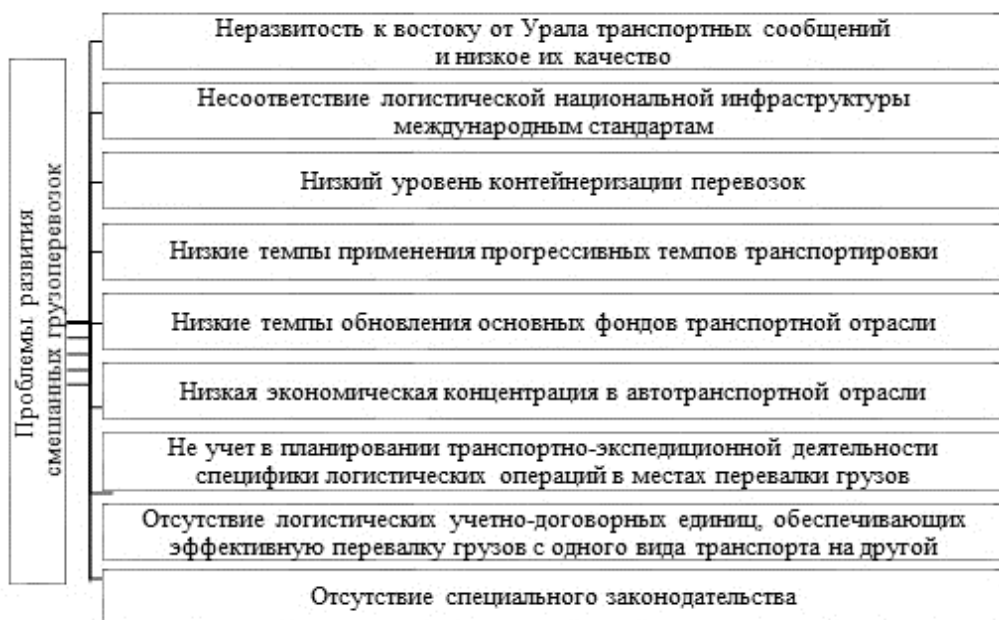


Рис. 2. Причины низкой эффективности смешанных грузоперевозок

В Гражданском кодексе Российской Федерации этому виду сообщения посвящена только 788 статья, устанавливающая, что «взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу (прямое смешанное сообщение), а также порядок организации этих перевозок определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключаемыми в соответствии с законом о прямых смешанных (комбинированных) перевозках». Упомянутый в статье Федеральный закон, на основании которого должны заключаться соглашения о порядке организации перевозки в прямом смешанном сообщении так и не был принят. Таким образом, отсутствие правовой базы, регулирующей прямые смешанные (комбинированные) перевозки, негативно сказывается и на решении теоретических аспектов, и на судебной практике [2].

Другая не менее важная проблема развития смешанных грузоперевозок — это нерациональная взаимосвязь транспортных и логистических этапов при организации доставки грузов. Поскольку данный процесс не регламентирован на законодательном уровне, он не имеет директив относительно организации этого вида доставки. Это приводит к тому, что организация таких грузоперевозок не имеет целостной концепции в транспортной логистике. Д.Дж. Бауэрсокс и Д.Дж. Клосс видят следующие причины отсутствия целостности в процессе осуществления смешанных грузоперевозок [5]:

- транспортные услуги являются утилитарными услугами, которые имеют прикладной узкопрактический характер. Связь таких услуг с поставками, безусловно, существует. Однако она носит, главным образом, коммуникативный характер, так как транспорт в логистических системах «соединяет» разобщенные места хранения запаса;

- различаются характеристики груза и товара: груз — это товар, принятый к перевозке (транспортировка обеспечивает не все виды потребительской полезности товара); связь между грузом и нужным товаром очевидна только в контексте учета ответственности перевозчиков за сохранность груза;

- транспортировка — эта услуга, повышающая доступность материального ресурса (товара). Достижение этой цели осуществляется путем его перемещения на основе заданных потребителем условий поставки.

Внедрение на предприятии смешанных грузоперевозок как составляющей стратегического развития транспортно-экспедиционной компании позволит достичь следующих конкурентных преимуществ, обозначенных в трудах В.В. Ткача [6–8]:

- расширить географию деятельности;
- сформировать постоянную клиентскую базу;
- передавать отдельные логистические операции на аутсорсинг;
- диверсифицировать основную деятельность предприятия;
- снизить логистические издержки.

Таким образом, можно сделать вывод, что использование смешанных грузоперевозок транспортно-экспедиционными предприятиями в своей деятельности является важным шагом на пути развития предприятия. Во-первых, это позволит снизить издержки, связанные с доставкой груза в дальние и (или) труднодоступные регионы страны и мира. Во-вторых, предприятия смогут увеличить оборот товаров за счет оказания более широкого спектра услуг своим клиентам, предоставить услуги доставки груза в те регионы, в которые раньше это сделать было сложно или невозможно. В-третьих, использование прямой смешанной (мультимодальной) перевозки, позволит предприятию минимизировать угрозы, связанные с транспортировкой груза, потому как вся поставка будет выполняться на основании одного документа, в котором указаны ответственные стороны за тот или иной участок пути.

В заключение отметим, что в условиях всемирной глобализации мировой экономики, использование транспортно-экспедиционными компаниями сме-

шанных грузоперевозок является мерой необходимой для получения конкурентного преимущества. В настоящий период времени решение обозначенной проблемы находится в стадии разработки.

Литература

1. *United Nations conference on a convention on international multimodal transport. Volume I, New York. 1981. 21 p.*
2. *Гражданский кодекс Российской Федерации от 30 ноября 1994 года N 51-ФЗ.*
3. *Буланова М.Д., Кузьмина М.А., Надирян С.Л. Влияние процесса глобализации мировой экономики на развитие международных смешанных перевозок // Научные труды КубГТУ. № 6. 2015. С. 73–81. URL: <http://ntk.kubstu.ru/file/464>*
4. *Кривошеев А.Ю. Логистические проблемы развития смешанных перевозок // Известия СПбГЭУ. 2015. № 3(93). С. 130–134.*
5. *Бауэрсокс Д.Дж., Клосс Д.Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок. М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2005. 640 с.*
6. *Ткач В.В. Сервисные приоритеты управления логистическими цепями // Журнал правовых и экономических исследований. 2013. № 3. С. 110–113. URL: <http://giefjournal.ru/node/395>*
7. *Ткач В.В. Учет фактора лояльности потребителя и поставщика в планировании поставок в логистических цепях // РИСК. 2012. № 2. С. 77–80.*
8. *Ткач В.В. Элементы контрактной стратегии управления цепями поставок // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. 2012. № 5 (156). С. 147–151.*

Серебрянская Наталия Александровна — студентка кафедры «Промышленная логистика», МГТУ им. Н.Э. Баумана, Москва, Российская Федерация.

Научный руководитель — А.М. Иванилова, канд. техн. наук, доцент кафедры «Промышленная логистика», МГТУ им. Н.Э. Баумана, Москва, Российская Федерация.

INTERMODAL FREIGHT TRANSPORT MODELS AS A STRATEGIC DIRECTION IN THE OPERATION OF FREIGHT FORWARDING COMPANIES

N.A. Serebryanskaya

Senat94@mail.ru

Bauman Moscow State Technical University, Moscow, Russian Federation

Abstract

Analysing the conditions under which contemporary freight forwarding companies operate, we suggest using intermodal freight transport models for geographic coverage expansion and integration into the international freight transport system

Keywords

Freight forwarding company, intermodal freight transport, multi-modal freight transport, transport logistics

© Bauman Moscow State Technical University, 2017

References

- [1] United Nations conference on a convention on international multimodal transport. Volume I, New York. 1981. 21 p.
- [2] Grazhdanskiy kodeks Rossiyskoy Federatsii ot 30 noyabrya 1994 goda N 51-FZ [Civil code of the Russian Federation from November 30, 1994. N 51-FZ] (in Russ.).
- [3] Bulanova M.D., Kuz'mina M.A., Nadiryan S.L. The impact of globalization of the world economy on the development of international multimodal transport. *Nauchnye trudy KubGTU* [Scientific works of KubSTU], no. 6, 2015, pp. 73–81. URL: <http://ntk.kubstu.ru/file/464> (in Russ.).
- [4] Krivosheev A.Yu. Logistical problems of multimodal transport. *Izvestiya SPbGEU*, 2015, no. 3 (93), pp. 130–134 (in Russ.).
- [5] Bowersox D.J., Closs D.J. Logistical management: the integrated supply chain process. McGraw-Hill Companies, 1996. 730 p. (Russ. ed.: Logistika: integrirovannaya tsep' postavok. Moscow, ZAO "Olimp-Biznes" Publ., 2005. 640 p.)
- [6] Tkach V.V. Logistic priorities of management of economic communications at the enterprises of pulp and paper industry. *Zhurnal pravovykh i ekonomicheskikh issledovaniy* [Journal of Legal and Economic Studies], 2013, no. 3, pp. 110–113. URL: <http://giefjournal.ru/node/395> (in Russ.).
- [7] Tkach V.V. Taking into account of the loyalty of the consumer and the provider in planning logistics supply chains. *RISK*, 2012, no. 2, pp. 77–80 (in Russ.).
- [8] Tkach V.V. Contract strategy elements of supply chains management. *Nauchno-tehnicheskie vedomosti Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo politekhnicheskogo universiteta* [St. Petersburg State Polytechnical University Journal], 2012, no. 5 (156), pp. 147–151 (in Russ.).

Serebryanskaya N.A. — student of Industrial Logistics Department, Bauman Moscow State Technical University, Moscow, Russian Federation.

Scientific advisor — A.M. Ivanilova, Cand. Sc. (Eng.), Professor Assist. of Industrial Logistics Department, Bauman Moscow State Technical University, Moscow, Russian Federation.