DOI: 10.12731/2227-930X-2019-1-59-67

УДК 656

О РОЛИ ОПЕРАТОРА СМЕШАННОЙ ПЕРЕВОЗКИ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

*Мельников А.Р., Мельникова М.А.,
Мельникова И.П., Костюченко А.А.*

В статье рассматриваются вопросы стратегии, тактики внутрифирменного менеджмента экспедиторской компании-оператора смешанной перевозки, позволяющие эффективно действовать на рынке транспортно-экспедиторских услуг в целях привлечения клиентуры при организации смешанных (мультимодальных) вариантов доставки грузов.

Ключевые слова: стратегия; тактика; конкурентоспособность; оператор смешанных перевозок; экспедирование; клиентура-грузовладельцы; смешанные перевозки грузов.

ABOUT THE ROLE OF THE OPERATOR OF THE MIXED TRANSPORTATION AT THE ORGANIZATION OF THE MIXED TRANSPORTATION OF GOODS

*Melnikov A.R., Melnikova M.A.,
Melnikova I.P., Kostyuchenko A.A.*

In article questions of strategy, tactics of intra-corporate management of shipping company-operator of the mixed transportation, allowing to operate effectively on the market of transport-forwarding services for involvement of clients at the organization of the mixed (multimodal) options of cargo delivery are considered.

Keywords: strategy; tactics; competitiveness; the operator of the mixed transportations; forwarding; clients cargo owners; the mixed transportation of goods.

Введение

Выбор правильного позиционирования транспортно-экспедиторской компании в условиях современного рынка транспортно-эспе-

диторских услуг позволит компании не только занять место (нишу) на международном транспортно-экспедиторском рынке, где имеет место серьезная конкуренция и доминируют крупные иностранные компании, увеличить собственные доходы и внести вклад в пополнение государственного бюджета – за счет перераспределения валютных поступлений в пользу отечественного бизнеса.

В Федеральном законе «О транспортно-экспедиционной деятельности в Российской Федерации» [1], впервые в отечественной практике, законодатель дал определение «экспедитору» как «организатору транспортного процесса». Экспедиторские компании, действующие на транспортно-экспедиторском рынке, согласно международной практике, можно отнести к одной из двух групп: компании оказывающие клиентам-грузовладельцам не полный набор транспортно-экспедиторских услуг и компании, которые могут предоставить клиентам «пакетную» услугу, в том числе, организовать любую по сложности доставку груза клиента в мультимодальном международном сообщении. Назовем такую компанию – оператором смешанной перевозки.

Для завоевания своей позиции на транспортно-экспедиторском рынке (своей рыночной ниши) компания ставит перед собой цель, которая должна послужить основой ее стратегии развития. Оператор смешанной перевозки, определяя стратегию, отражает в ней основные принципы, на которых он должен строить программу своих действий на рынке.

Материалы и методы исследования

Методами исследования являлись общенаучные, а также частно-научные, в том числе комплексный анализ, прогнозирование и т.д., что позволило обеспечить достоверность исследования и обосновать его выводы.

Результаты исследования

Стратегическое планирование компании может и должно включать ряд составляющих элементов: общие принципы поведения

компании (стратегия общей направленности) и собственная управленческая стратегия.

Стратегия общей направленности оператора смешанной перевозки может определять приоритетность (нацеленность) в своей работе, например, на следующем [2]:

- на обслуживании и специализации на долгосрочных равновеликих грузопотоках экспортных и импортных направлений перевозки, основанном на предварительном изучении транспортного рынка и товаропотоков с отработкой технологии организации перевозок для обеспечения своей грузовой базы в долговременном периоде;
- на обеспечении качества услуг (выбор рациональной схемы доставки груза клиента по срокам, регулярности движения, по надежности информации и пр.; с оперативным информированием клиента о котировке ставок и о нахождении груза в пути следования);
- на обеспечении надежности (неукоснительное выполнение требований таможенных и других контролирующих органов; наличие страховых документов и перестрахование их в страховых компаниях).

К собственной управленческой стратегии компании можно отнести [3]:

- концентрацию персонала компании на достижении общих целей с соблюдением принципов, положенных в основу работы компании;
- установление персональной ответственности сотрудников за качество выполняемой ими работы;
- отслеживание выполнения показателей стратегии компании по каждому конкретному заказу клиентов и т.д.

Обсуждение

Исходя из принципов, положенных в основу деятельности компании, ставятся соответствующие тактические задачи, которые формулируются руководством компании в соответствии с разра-

ботанным стратегическим планом для реализации конкретной части стратегии.

Наиболее востребованными клиентурой на внешнеторговом рынке являются перевозки грузов в смешанном сообщении и оператор смешанной перевозки, предоставляющий клиентам «пакетные» услуги, может занять на рынке твердые позиции. Так, например, прорабатывая, по заказу клиента, вариант смешанной доставки груза оператор смешанной перевозки должен решить следующие задачи [4]:

- выбрать стратегию формирования транспортных схем и смоделировать транспортную цепочку;
- определить маршруты движения отдельных видов транспорта и наиболее подходящие места и способы перевалки грузов;
- оценить возможные риски в транспортной схеме и разработать систему управления, контроля и т.д. за движением груза «от двери продавца-отправителя (поставщика товара) до двери покупателя-получателя (потребителя товара)».

Организация смешанной доставки груза определяет участие в процессе не только транспортных организаций, но и страховых, складских компаний, логистических центров и пр., поэтому четкая схема их взаимодействия, которую организует оператор смешанной перевозки, призвана обеспечить смешанной перевозке следующие преимущества:

- освобождение клиента от необходимости самостоятельно планировать процесс транспортировки и заключения договоров со всеми участниками перевозочного процесса отдельно, от контроля за прохождением груза на всем пути следования;
- оформление единого перевозочного документа, выдаваемого клиенту оператором смешанной перевозки на всю транспортно-логистическую цепочку. В данном случае оператор смешанной перевозки всю ответственность за груз с момента принятия и до момента сдачи груза на склад грузополучателя принимает на себя.

При получении услуги по организации доставки груза клиент, в первую очередь, ориентируется на следующие критерии: качество предоставляемых услуг, сроки и стоимость доставки, минимизацию количества перевалок, а также на репутацию оператора смешанной перевозки на транспортно-экспедиторском рынке.

Требования клиентов внешнеторгового рынка постоянно возрастают и усложняются, и современные операторы смешанной перевозки должны использовать новые методы при организации смешанной доставки груза.

Схему организации смешанной доставки груза можно представить следующей моделью [5]:

1. Вводные данные – требования (экспедиторское поручение) клиента: место отправления и назначения груза (товара), сроки, стоимость, надежность доставки, ответственность оператора смешанной перевозки и пр.).

2. Оператор смешанной перевозки составляет возможные варианты схем доставки груза (если существует альтернатива).

3. Оператор смешанной перевозки выполняет анализ вариантов транспортных схем и производит проверку «пересечения» параметров составленных вариантов с требованиями клиента. На данном этапе производится выбор видов транспорта, пунктов перевалки, исполнителей перевозки (субподрядчиков оператора), рассчитывается время и исходная стоимость доставки.

4. Если выбранный вариант доставки удовлетворяет требованиям клиента оператор смешанной перевозки детально его прорабатывает по всем составляющим. Если вариант не подходит заказчику, то такой вариант исключается и формируется новый, при котором оператор смешанной перевозки предлагает клиенту скорректировать исходные требования. Если компромисс не найден, то оператор смешанной перевозки вынужден отказаться от организации доставки для данного клиента. (Что на практике – происходит крайне крайне редко).

5. В том случае, когда предложенный вариант организации процесса удовлетворяет и клиента и самого оператора смешанной пере-

возки, то последний адаптирует к этому варианту нормативную, документарно-информационную и коммерческо-экспедиторскую базы с учетом возможных рисков, намечает пути их минимизации и «продает» перевозку клиенту, назначая сквозную ставку на всю перевозку.

Заключение

В заключение следует отметить, что в России, до настоящего времени, нет полноценного законодательно-нормативного обеспечения транспортно-экспедиторской деятельности, адаптированного к нормам и обычаям, принятым на международном транспортно-экспедиторском рынке, не совершенна система таможенного контроля и валютно-финансового регулирования внешнеэкономической деятельности, законодательная база по налогообложению, нормативно-тарифная политика отечественных железных дорог и т.д. Но работа по минимизации последствий названных проблем и недостатков, в том числе путем совершенствования методов организации перевозок при участии операторов смешанного сообщения и по развитию рынка транспортно-экспедиторских услуг, соответствующих требованиям времени, позволят дать достаточный импульс и стимулы в развитии российского бизнеса и пополнят доходную часть бюджета страны.

Список литературы

1. Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ (ред. От 06.07.2016) «О транспортно-экспедиторской деятельности». [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online>. (дата обращения 02.06.2019).
2. Голубчик А.М. Транспортно-экспедиторский бизнес: создание, становление, управление. М.: Транслит, 2012. 320 с.
3. Кокин А.С., Левиков Г.А. Транспортно-экспедиторские услуги при международной перевозке грузов. М.: Инфотрофик Медиа, 2011. 576 с.
4. Мельников А.Р. Судовые и грузовые документы. Часть II. Транспортно-экспедиторское обеспечение доставки грузов при внешне-

торговых операциях: Учебное пособие / Под ред. А.Р. Мельникова. Владивосток: МГУ им. адм. Г. И. Невельского, 2006. 155 с.

5. Мельников А.Р., Баранова Е.Ю. Функции экспедитора в обеспечении перевозки грузов, доставляемых согласно базисным условиям поставки товаров (Инкотермс-2000): Учебное пособие / Под ред. А.Р. Мельникова, Е.Ю. Барановой. Владивосток: МГУ им. адм. Г.И. Невельского, 2007. 200 с.

References

1. *Federal'nyy zakon ot 30.06.2003 № 87-FZ (red. Ot 06.07.2016) «O transportno-ekspeditorskoy deyatel'nosti»* [Federal Law of 30.06.2003 No. 87-FZ (as amended on 06.07.2016) "On the freight forwarding activity"]. <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online>
2. Golubchik A.M. *Transportno-ekspeditorskiy biznes: sozдание, stanovlenie, upravlenie* [Freight forwarding business: creation, establishment, management]. M.: Translit, 2012. 320 p.
3. Kokin A.S., Levikov G.A. *Transportno-ekspeditorskie uslugi pri mezh-dunarodnoy perevozke грузов* [Forwarding services in the international transport of goods]. M.: Infotrofik Media, 2011. 576 p.
4. Melnikov A.R. *Sudovye i грузовые документы. Chast' II. Transportno-ekspeditorskoe obespechenie dostavki грузов pri vneshnetorgovykh operatsiyakh* [Ship and shipping documents. Part II. Transport-forwarding provision of cargo delivery during foreign trade operations]: Tutorial / Ed. A.R. Melnikov. Vladivostok, 2006. 155 p.
5. Melnikov A.R., Baranova E.Yu. *Funktsii ekspeditora v obespechenii perevozki грузов, dostavlyaemykh soglasno bazisnym usloviyam postavki tovarov (Inkotermс -2000)* [Functions of the forwarder in ensuring the carriage of goods delivered according to the basic terms of delivery of goods (Incoterms -2000)]: Study Guide / Ed. A.R. Melnikov, E.Yu. Baranova. Vladivostok: MSU. adm. G.I. Nevelsky, 2007. 200 p.

ДАнные об авторах

Мельников Александр Радиевич, к.т.н., профессор

Морской государственный университет им. адм. Г.И. Невельского
ул. Верхнепортовая 50-а, г. Владивосток, 690003, Российская Федерация
melnikovar@msun.ru

Мельникова Марина Александровна, к.пс.н., доцент
Морской государственный университет им. адм. Г.И. Невельского
ул. Верхнепортовая 50-а, г. Владивосток, 690003, Российская Федерация
ma_melnikova@mail.ru

Мельникова Ирина Петровна, д.м.н., профессор
Морской государственный университет им. адм. Г.И. Невельского
ул. Верхнепортовая 50-а, г. Владивосток, 690003, Российская Федерация
melira_6@mail.ru

Костюченко Алина Алексеевна, студентка
Морской государственный университет им. адм. Г.И. Невельского
ул. Верхнепортовая 50-а, г. Владивосток, 690003, Российская Федерация
k_alina00@mail.ru

DATA ABOUT THE AUTHORS

Melnikova Irina Petrovna, Doctor of Medical Sciences, professor
Maritime State University named after admiral G.I. Nevelskoy
50a, Verkhneportovaya Str., Vladivostok, 690003, Russian Federation
melira_6@mail.ru
ORCID: 0000-0001-9071-6261

Melnikov Alexander Radiyevich, candidate of Engineering Sciences,
professor

*Maritime State University named after admiral G.I. Nevelskoy
50a, Verkhneportovaya Str., Vladivostok, 690003, Russian Fe-
deration*

melnikovar@msun.ru

ORCID: 0000-0002-9066-7188

Melnikova Marina Aleksandrovna, candidate of Psychological Sci-
ences, associate professor

*Maritime State University named after admiral G.I. Nevelskoy
50a, Verkhneportovaya Str., Vladivostok, 690003, Russian Fe-
deration*

ma_melnikova@mail.ru

ORCID: 0000-0001-7546-3964

Kostyuchenko Alina Alekseevna, student

*Maritime State University named after admiral G.I. Nevelskoy
50a, Verkhneportovaya Str., Vladivostok, 690003, Russian Fe-
deration*

k_alina00@mail.ru

ORCID: 0000-0002-4497-5745