**Тема: « Транспортная логистика: преимущества и недостатки отечественных компаний»**

**СОДЕРЖАНИЕ**

**ВВЕДЕНИЕ**

**Глава I Основы транспортной логистики**

**1. 1. Транспорт: понятие и виды, основные принципы технологий перевозочного процесса**

**1.2. Виды и типы транспортировки. Выбор маршрута и транспортного средства**

**1.3. Логистический подход к организации транспортного процесса**

**1.4. Транспортная документация и система связи для автоперевозчиков**

**Глава II Транспортная логистика: преимущества и недостатки отечественных компаний**

**2.1 Краткая характеристика и название предприятия**

**2.2. Определение логистических расходов на транспорте. Транспортные тарифы**

**2.3. Транспортная операция, включаемая в состав провозной платы**

**2.4. Тариф на перевозку грузов в контейнерах**

**2.5. Расчет основных показателей качества транспортной услуги**

**Глава Ш. Основные направления развития транспортного обслуживания**

**3.1. Логистическая концепция построения модели транспортного обслуживания**

**3.2. Новые логистические системы сбора и распределения груза**

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

**СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ**

## ВВЕДЕНИЕ

Актуальность выбранной темы обусловлена потенциальной возможностью повышения эффективности, функционирования материало-проводящих систем с помощью логистического планирования. Многие разработки в России непосредственно включали в себя элементы логистической науки. Но они были недостаточно связаны между собой, не имели объединяющей основы, не осуществлялись в рамках целостной науки о материальных потоках . В условиях перехода к рыночным отношениям единые системы нормативов материально-технической базы теряют своё прежнее значение: каждый субъект хозяйствования самостоятельно оценивает конкретную ситуацию и принимает решения. Это связанно с тем, что логистика, есть согласованность действий при управлении материальными потоками, их рациональность, точный расчёт, способность отбросить из системы всё лишнее. Почему именно сейчас логистика стала столь актуальна? Этому предшествовало несколько факторов:

**Экономический** смысл логистического управления заключается в том, что основной приоритет компании – это поиск возможностей сокращения производственных затрат и издержек обращения в целях увеличения прибыли фирмы и роста качества, оказания комплекса услуг потребителю. Поэтому в условиях развития рыночных отношений принцип «расчёт плюс выгода, плюс потребитель» ведёт к росту важности логистики. Важность **информационного** обеспечения движения материальных потоков заключается в том, что информатика наиболее тесным образом связывает рынок и логистику, поскольку предметом, средством и составляющей логистических процессов является информационные потоки. Логистика, как система управления, её субъекты и объекты развиваются на основе совместных **технических** достижений в транспортно-складском хозяйстве и в сфере управления (при автоматизации и компьютеризации управления), обеспечивающих решающий успех на товарных рынках.

Целью современной логистики является разработка модели осуществления перевозок при заданных грузопотоках и поиск соответствующих решений для гипотетического предприятия, осваивающего эти перевозки. Одно из основополагающих направлений науки об управлении информационными и материальными потоками в процессе движения товаров является транспортная логистика. Под транспортно-логистическим понятием понимается совокупность потребителей и производителей услуг. Сюда включаются используемые системы управления, транспортные средства, пути сообщения, сооружения и иное имущество. Это совокупность объектов и субъектов транспортной и логистической инфраструктуры вместе с материальными, финансовыми потоками, информационными связями между ними, правовым сопровождением. Плюс транспортировка, хранение, распределение товаров.

Транспорт — одна из важнейших отраслей хозяйства, выполняющая функцию своеобразной кровеносной системы в сложном организме страны. Основные виды транспорта: железнодорожный, морской, речной (внутренний водный), автомобильный, воздушный, трубопроводный ( в т.ч. транспорт для перевозки специфических грузов). Он не только обеспечивает потребности хозяйства и населения в перевозках, но вместе с городами образует «каркас» территории, является крупнейшей составной частью инфраструктуры, служит материально-технической базой, оказывает существенное влияние на динамичность и эффективность социально-экономического развития отдельных регионов и страны в целом. Уровень развития транспортной системы государства — один из важнейших признаков ее технологического прогресса и цивилизованности. Транспортная система становится базисом для эффективного вхождения России в мировое сообщество, отвечающего уровню высокоразвитого государства. В рыночных условиях важным требованием потребителя транспортных услуг является своевременная, качественная и надежная доставка груза, сохранность грузов. Сроки и стоимость доставки, а в случае перевозки пассажиров – обеспечение

безопасности на всем пути следования. В соответствии с этим состояние транспортных коммуникаций России должно отвечать требованиям европейских стандартов. Любое автотранспортное предприятие, должно с максимальной ответственностью подойти к проблеме выбора подвижного состава, организации маршрутов. Подвижной состав, должен отличаться рядом характеристик (цена, грузоподъемность, расход топлива и т.д.) Для предприятия важна и организация кадрового подбора.

Недостаточное развитие в России логистических, прогрессивных транспортно-технологических систем перевозок приводит к увеличению транспортных расходов, следовательно, к потере рынка. Только на основе точных расчетов и анализа возможна разработка рациональных ресурсосберегающих схем перевозки грузов. Верное экономическое решение является залогом успешного развития автотранспортного предприятия и получения им стабильной прибыли.

Специфика транспорта, как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит новой продукции, а только участвует в ее создании, обеспечивая производство сырьем, материалами, оборудованием, доставляя готовую продукцию потребителю, увеличивая тем самым её стоимость на величину транспортных издержек. Транспорт создает условия для формирования местного и общегосударственного рынков и является его важнейшей составной . С одной стороны, от транспортного фактора зависит эффективная работа предприятия, а в условиях рынка его жизнеспособность. С другой стороны, сам рынок подразумевает обмен товарами и услугами, что без транспорта невозможно и следовательно, невозможен сам рынок.

Производство и транспорт в настоящее время объединены в производственно-транспортную систему, где они взаимодействуют в качестве отдельных подсистем. Меняются не только целевые функции обеих подсистем, но и критерии, показатели их работы. На первый план выступает **задача** минимизации потерь при их взаимодействии. Интенсивный путь

расширенного производства ставит перед транспортом ряд других важных задач и их неотложных решений:

- комплексное развитие транспортной системы;
- замена старых, малопроизводительных транспортных средств, более современными, создание современной техники для погрузо-разгрузочных работ, совершенствование кузова и увеличение грузоподъемности транспорта;
- обучение высококвалифицированных кадров, повышение квалификации работников (в том числе осуществляющих техническое обслуживание, и текущий ремонт), совершенствование организации и производительности труда, сокращение внутрисменных простоев транспортных средств, потерь сырья и топлива, рабочего времени

совершенствование организации и производительности труда,

- ускорение темпов строительства дорог с твердым покрытием.

## Глава I Основы транспортной логистики

### 1. 1. Транспорт: понятие и виды, основные принципы технологий перевозочного процесса.

Транспорт — одна из важнейших отраслей хозяйства, выполняющая функцию своеобразной кровеносной системы в сложном организме страны. Он не только обеспечивает потребности хозяйства и населения в перевозках, но вместе с городами образует «каркас» территории, является крупнейшей составной частью инфраструктуры, служит материально-технической базой формирования и развития территориального разделения труда, оказывает существенное влияние на динамичность и эффективность социально-экономического развития отдельных регионов и страны в целом.

Рассматривая транспорт как отрасль материального производства, необходимо отметить ряд его специфических особенностей. Специфика транспорта как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит новой продукции, а только участвует в ее создании, обеспечивая сырьем, материалами, оборудованием производство и, доставляя готовую продукцию потребителю, увеличивая тем самым её стоимость на величину транспортных издержек, которые включаются в себестоимость продукции. По некоторым отраслям промышленности транспортные издержки очень значительны, как, например, в лесной, нефтяной промышленности, где они могут достигать 50%.

Полные же транспортные издержки народного хозяйства в сфере производства и обращения составляют 10% от валового общественного продукта страны. Отношение суммарных транспортных издержек к полной стоимости продукта у потребителя называют коэффициентом транспортной слагающей. Он играет важную роль в решении проблемы оптимизации территориальной организации производительных сил.

Правда традиционное представление о необходимости снижения

удельных транспортных затрат на современном этапе научно-технической революции подвергается сомнению, так как экономические выгоды территориального разделения труда, широкой и всесторонней специализации производства часто перекрывают увеличение транспортных издержек.

Однако данное положение действует только при определённых условиях. К важнейшему из них относится наличие достаточных транспортных резервов.

Значение транспорта, как важной составной части экономики Российской Федерации, определяется его ролью в территориальном разделении общественного труда: специализация районов, их комплексное развитие невозможны без системы транспорта.

Транспортный фактор оказывает влияние на размещение производства. Не принимая его во внимание, нельзя достичь рационального размещения производительных сил. При размещении производства учитываются потребность в перевозках, масса исходных материалов и готовой продукции, их транспортабельность, обеспеченность транспортными путями, их пропускная способность и т. д. В зависимости от влияния этих составляющих рассматриваются варианты размещения предприятий. Рационализация перевозок влияет на эффективность производства, как отдельных предприятий, так и районов, и страны в целом.

Важным условием для выполнения основной задачи транспорта является его инфраструктура. Транспортная инфраструктура, транспортные коммуникации, терминалы, логистические центры и иные сооружения, устройства и оборудование, обеспечивающие работу транспорта при осуществлении перевозок грузов, пассажиров и багажа.[1]

Разработка и внедрение комплекса информационных технологий управления инфраструктурой транспорта позволит сократить внутриотраслевые затраты за счет оптимизации ремонта и замены

[1] Приложение 2 к постановлению Межпарламентской Ассамблеи Евразийского экономического сообщества от 28 мая 2004 г.

технических средств, сокращения потребности в расходуемых ресурсах, сокращение обслуживающего персонала.

## 1.2. Виды и типы транспортировки. Выбор маршрута и транспортного средства

Основными видами транспорта являются: железнодорожный, автомобильный, внутренний водный, морской, трубопроводный и воздушный транспорт. Взаимодействуя между собой, они образуют транспортную систему России.

Каждый из данных видов транспорта выполняет в рамках транспортной системы России определенную функцию в соответствии со своими технико-экономическими особенностями, провозной способностью, географическими и историческими особенностями развития.

В перевозке грузов наиболее дешевыми являются трубопроводный, морской, железнодорожный и внутренний водный транспорт, а в перевозке пассажиров — железнодорожный и автомобильный. Однако необходимо иметь в виду, что эффективность использования того или иного вида транспорта необходимо рассматривать в каждом конкретном случае с учетом многих факторов, таких, как вид груза, его массовость, расстояние перевозки, сроки доставки, транспортабельность, технико-эксплуатационные условия необходимого участка пути и т.п.

В условиях России железнодорожный транспорт наиболее эффективен для перевозки массовых видов грузов на средние и дальние расстояния с высокой концентрацией грузовых потоков, а также для перевозки пассажиров на средние расстояния и в пригородном сообщении. Автомобильный транспорт не может составить конкуренции железнодорожному в массовых межрайонных грузовых перевозках прежде всего из-за его высокой удельной энергоемкости и себестоимости перевозок, большой дальности перевозок и отсутствия современной сети автодорог

высокого технического уровня. Сфера применения автомобильного транспорта в России — внутригородские, пригородные и внутрирайонные грузовые и пассажирские перевозки, а также перевозки на средние и дальние расстояния ценных малотоннажных и скоропортящихся грузов. Морской транспорт выполняет в основном внешние, экспортно-импортные перевозки (в том числе все грузовые перевозки в межконтинентальном сообщении).

Велика его роль в каботажных (внутренних) перевозках для северных и восточных прибрежных регионов страны.

Внутренний водный (речной) транспорт предназначен для перевозок отдельных массовых видов грузов на средние и дальние расстояния, а также для пассажирского сообщения (особенно пригородного). Однако в последние десятилетия он не выдерживает конкуренции с другими видами транспорта и практически превратился в специфический вид технологического транспорта, предназначенного для перевозки минерально-строительных материалов.

Трубопроводный транспорт, в отличие от вышеописанных универсальных видов транспорта, пока остается узкоспециализированным, предназначенным для перекачки на дальние расстояния жидких и газообразных продуктов ограниченной номенклатуры.

По своим функциям воздушный транспорт также относится к узкоспециализированным: он осуществляет в основном пассажирские перевозки на дальние и средние расстояния, хотя и имеет большое значение в транспортировке ряда ценных, скоропортящихся и срочных грузов.

Выбор транспорта решается во взаимной связи с другими задачами логистики: создание и поддержание оптимального уровня запасов, выбор вида упаковки и др. На выбор транспортных средств будут влиять: характер груза (вес, объем, консистенция); количество отправляемых партий (используемый контейнер); срочность доставки груза заказчику; местонахождение пункта назначения с учетом погодных, климатических, сезонных характеристик; расстояние , на которое перевозится груз; ценность груза( страхование); близость расположения точка доставки к транспортным

коммуникациям; сохранность груза, невыполнение поставок;

Основой выбора вида транспорта, оптимального для конкретной перевозки, служит информация о характерных особенностях различных видов транспорта. Рассмотрим преимущества и недостатки использования транспортных средств с точки зрения логистики.

**Автомобильный транспорт** традиционно используется для перевозок на короткие расстояния:

| 1.Преимущества | 2.Недостатки |
|---|---|
| Высокая маневренность; | Высокая стоимость; |
| Доставка «от дверей до дверей» с необходимой степенью срочности; | Срочность разгрузки; |
| Регулярность поставки; | Возможность хищения груза и угона |
| Возможность поставок малыми партиями; | Сравнительно малая грузоподъемность |
| Наименее жесткие требования к упаковке товара и др. | и др. |

**Железнодорожный транспорт**:

| 1.Преимущества | 2.Недостатки |
|---|---|
| Перевозка больших партий грузов при любых погодных условиях; | Малая скорость передвижения; |
| Сравнительно быстрая доставка груза на большое расстояние; | Ограниченное количество перевозчиков; |
| Регулярность перевозок; | Хищения и потери; |
| Удобная организация погрузочно-разгрузочных работ; | Небольшая возможность доставки к пунктам потребления; |
| Сравнительно невысокая себестоимость перевозки грузов, а также наличие скидок и др. | |

**Морской транспорт**:

| 1. Преимущества | 2. Недостатки |
|---|---|
| Низкие грузовые тарифы; | Низкая скорость; |
| Высокая провозная способность. | Ограниченная возможность доставки к пунктам потребления; |
| | Жесткие требования к упаковке и креплению грузов; |
| | Малая частота отправок; |
| | Зависимость от погодных и навигационных условий. |

**Внутренний водный транспорт:**

| 1. Преимущества | 2. Недостатки |
|---|---|
| Низкие грузовые тарифы (самый дешевый транспорт при перевозках грузов весом более 100 т. на расстояние более 250 км.). | Малая скорость доставки; |
| | Ограниченная возможность доставки к пунктам потребления; |
| | Малая частота отправок; |
| | Низкая географическая доступность; |

**Воздушный транспорт:**

| 1. Преимущества | 2. Недостатки |
|---|---|
| Наиболее высокая скорость доставки; | Высокие грузовые тарифы; |
| Возможность доставки в отдаленные районы; | Ограниченность размера |
| Высокая сохранность грузов; | Зависимость от метеоусловий( приводит к непредсказуемости графиков поставки) |

**Трубопроводный транспорт**:

| 1.Преимущества | 2. Недостатки |
|---|---|
| Низкая себестоимость; | Узкая номенклатура подлежащих транспортировке грузов (жидкости, газы, эмульсии). |
| Высокая пропускная способность. | |

Для определения основного вида транспорта выделяют шесть главных факторов, влияющих на принятие решения:

1. Время доставки;
2. Стоимость перевозки;
3. Надежность соблюдения графика доставки груза;
4. Частота отправлений;
5. Способность перевозить разные грузы;
6. Способность доставить груз в любую точку;

Правильность сделанного выбора должна была подтверждена технико-экономическими расчетами, основанными на анализе всех расходов,

связанных с транспортировкой различных видов транспорта. При выборе транспорта в первую очередь принимают во внимание:

-надежность соблюдения графика доставки;

-время доставки;

-стоимость доставки;

Значение того или иного вида транспорта в транспортной системе определяется прежде всего его долей в общем грузообороте и пассажирообороте, правда, пассажирские перевозки составляют лишь 1/10 часть от общей нагрузки на транспортную систему в целом.

Ведущее место по грузообороту среди универсальных видов транспорта принадлежит железнодорожному — 32,4%, а на долю автомобильного, морского и речного приходится менее 8% от общего грузооборота. Доля железнодорожного и речного транспорта в общем грузообороте последние десятилетия падает. В то же время доля узкоспециализированного трубопроводного транспорта постоянно увеличивается и в настоящее время составляет 60%. Доля воздушного транспорта в грузообороте крайне незначительна.

Роль отдельных видов транспорта в пассажирских перевозках выглядит иначе. Важное место в пассажирообороте занимают железнодорожный, автомобильный и воздушный транспорт. Такая структура пассажиро- и грузооборота связана с технико-экономическими особенностями каждого вида транспорта, обширной территорией и природно-климатическими условиями России.

Существование любого государства невозможно без развитого транспорта. Особенно велика роль транспорта для России.

Транспортный комплекс включает в себя: железнодорожный (в России 86 тыс. км нормальной колеи с шириной колеи 1520 мм; в Европе ширина колеи – 1435 мм); автомобильный (в России 750 тыс. км автодорог, в США в 10 раз больше, в Японии 1100 тыс. км); речной (84 тыс. км речных путей); морской (1 млн. км морских путей); авиационный (800 тыс. км авиапутей);

городской и трубопроводный (220 тыс. км в России, а в США – 280 тыс. км). На комплексном транспорте занято 4 млн. человек, а на дорожном транспорте – 6 млн. человек. Транспорт ежегодно потребляет 18% топлива, 6% электроэнергии, 10% лесоматериалов, 4% материалов.

Транспорт как вид хозяйственной деятельности разделяется на общий и необщий.

Транспорт общего пользования – транспорт, удовлетворяющий потребности всех отраслей экономики в перевозках грузов и пассажиров, перемещающий различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляют общедоступное транспортное обслуживание населения. К перевозкам общего транспорта относят перевозки на коммерческой основе (за плату) пассажиров (включая граждан, пользующихся правом бесплатного проезда на общественном транспорте) или грузов.

Перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, признается перевозкой транспорта общего пользования, если из закона, иных правовых актов или выданной этой организации разрешения (лицензии) вытекает, что та организация обязана осуществить перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица.

Перечень организаций, обязанных осуществлять перевозки, признаваемые перевозками транспортом общего пользования, публикуются в установленном порядке.

Договор перевозки транспортом общего пользования является публичным договором.

Транспорт необщественного пользования (ведомственный), как правило, перевозит грузы и пассажиров своего предприятия, объединения (ассоциации, концерна и т.п.).

Учёт и анализ деятельности транспорта опираются на систему показателей, с помощью которых измеряют объём и качество его работы. Наряду со специфическими, применяют группу показателей, общих для всех

видов транспорта.

Для измерения перевозочной работы используют следующие показатели: перевозка грузов в тоннах; грузооборот в тонно- километрах; перевозка пассажиров; пассажирооборот в пассажиро- километрах.

Грузооборот определяется как сумма произведений веса каждой партии (отправки) перевозимого груза в тоннах на расстояние её перевозки в километрах.

Пассажирооборот характеризует перевозку пассажиров с учётом расстояний, на которые перевезены пассажиры.

Объем перевозок грузов автомобильным транспортом до 2015 года может быть увеличен не менее чем на 33-35% или с 6,2 до 8,3 млрд.т.

Основной метод логистики при определении оптимального маршрута движения груза заключается в анализе полной стоимости. Применение этого метода означает учет всех затрат в логистической системе и такую их перегруппировку, которая позволяет уменьшить суммарные затраты. При этом предполагается, что в одной области можно повысить затраты, если это приведет к экономии в целом по системе.

Выбор оптимального маршрута доставки производится, как правило, экспедитором грузовладельца при получении заявки на организацию транспортировки нового для него груза или известного груза на новом направлении. На основании предварительной оценки возможных решений определяются два м - четыре конкурентноспособных варианта. По каждому из них собираются исходные данные, а затем на основе выполненных расчетов рекомендуется оптимальный вариант.

Пример: Рассмотрим определение расходов на перевозку сланцев в количестве 20000т. Поставщик Эстонская Республика город Кохтла-Ярве, покупатель - китайский порт, город Далянь. Условие: Основную перевозку оплачивает поставщик. В соответствии с этими условиями грузоотправитель должен организовать основную перевозку груза, перевалку в порту или на железнодорожной станции, транспортировку от порта до места назначения.

Экспедитор предложил следующие схемы доставки:

1. Кохтла-Ярве- железнодорожный транспорт- порт Силламяэ- морской транспорт- порт Далянь.

Расходы при перевозке по железной дороге от города Кохтла-Ярве до Таллина составляют 5,06 долл./т + 5,8 долл./т- ставка за погрузочно-разгрузочные работы в порту + 17,5 долл./т -фрахтовая ставка от порта Таллин до порта Далянь. Всего транспортировка составила 28,36 долл./т. Общая сумма 567200 долл.;

2. Город Кохтла-Ярве – железнодорожный транспорт- порт Мууга- морской транспорт- порт Далянь: 18,42+5,1+17,5++ 41,02 долл./т. Общая сумма равна 820400 долл.;

3. Железнодорожный вариант от города Кохтла-Ярве до города Далянь. Общая сумма = 1120000 долл.

По цене перевозки оптимальным будет первый вариант, однако экспедитор помимо стоимости оценивает также другие факторы :

. время транспортировки;

. вероятность непредвиденных расходов , задержек в пути;

. вероятные повреждения груза;

Вместе с грузовладельцем отбирается наилучший вариант. После выбора оптимальной схемы экспедитор выбирает непосредственных участников перевозки. Заключаются соответствующие договора.

### 1.3. Логистический подход к организации транспортного процесса

Понимание рынка в современной экономике сводится к тому, что рынок представляет собой систему регулярного добровольного взаимовыгодного, и, как правило, состязательного (конкурентного) обмена благами. Таким образом, транспортный рынок (рынок транспортных услуг) – это система добровольного обмена, обеспечивающая взаимовыгодную

для всех сторон обмена и регулярную куплю-продажу транспортных и связанных с ними дополнительных услуг. Наличие транспортных коммуникаций и транспортных предприятий, как и потребителей транспортных услуг, является необходимым, но не достаточным условием для формирования транспортного рынка [12].

Под рынком транспортных услуг также можно понимать совокупность транспортных, экспедиторских, таможенно-брокерских и других логистических организаций (продавцов, посредников) с одной стороны, и нетранспортных организаций и частных лиц (потребителей) с другой стороны, которые взаимодействуют между собой, чтобы продавать и покупать транспортную продукцию (услугу). В современной России транспортный рынок имеет важные особенности [18]:

– государственное регулирование. Так как транспорт в большинстве случаев является естественной монополией, он подлежит государственному регулированию. Под естественной монополией понимается состояние рынка, при котором удовлетворение спроса на этом рынке эффективнее в отсутствие конкуренции в силу технологических особенностей производства (в связи с существенным понижением издержек производства на единицу товара по мере увеличения объема производства), а товары, производимые субъектами естественной монополии, не могут быть заменены в потреблении другими товарами, в связи с чем спрос на данном товарном рынке на товары, производимые субъектами естественных монополий, в меньшей степени зависит от изменения цены на этот товар, чем спрос на другие виды товаров;

– процесс перехода из естественно-монопольного состояния в конкурентное, осуществляемый в соответствии с Программой структурной реформы железнодорожного транспорта и соответствующей нормативной базой;

– обширная география рынка. Следует различать локальный рынок (короткопробежные перевозки, местные перевозки отделения дороги),

региональный рынок (перевозки средней дальности, местные перевозки железной дороги), национальный рынок (перевозки по России, перевозки с участием нескольких дорог), международные перевозки. Международные перевозки также следует разделить на региональные, мультирегиональные и трансконтинентальные;

– постоянно расширяющаяся товарная структура (четыре «PL», предоставление услуг инфраструктуры, вагонов и тяги);

– широкие перспективы развития рынка, как в сторону увеличения объемов, так и увеличения ассортимента и географии.

С точки зрения мирового опыта и современных тенденций развития глобального рынка логистических услуг Россия находится на этапе формирования и консолидации отрасли, существенно уступая западным странам, как по качеству, так и по комплексности услуг, предоставляемых национальными транспортноэкспедиционными компаниями. Динамика российского рынка в последние годы определялась не столько стремлением компаний-клиентов к оптимизации бизнес-процессов за счет аутсорсинга непрофильных направлений деятельности и привлечения к управлению цепочками поставок логистических операторов, сколько ростом потребностей в транспортировке и складировании грузов в условиях оживления экономики и увеличения потребительского спроса.

На российском рынке в настоящее время работают около 4 тыс. компаний, предоставляющих транспортно-экспедиторские услуги, в том числе более 3 тыс. перевозчиков и 1 тыс. экспедиторов. Порядка 760 компаний предоставляют складские услуги. По некоторым данным, в России функционирует около 150 логистических компаний, являющихся узкофункциональными логистическими посредниками [15].

Развитию логистического рынка в России и появлению ЗПИЭЛЬ-провайдеров способствовало создание альянсов российских и международных логистических компаний. Так появились фирмы на российском рынке, позиционирующие себя как 3 Пи Эль - провайдеры,

наиболее крупные из которых - HJIK, Таблоджикс, Ревико, ФМ Лоджистикс, Эй Ти Эл.

В то же время молодой российский рынок логистических услуг активно развивается. Его привлекательность и перспективность во многом обусловлена низкой степенью освоенности и конкуренции.

Сегодня транспортный комплекс России состоит из 600 тысяч организаций и 10 млн транспортных средств. Ежесуточно по транспортным коммуникациям перевозится 59,7 млн пассажиров и 28,6 млн тонн грузов. В морских и речных портах перегружается около 2 млн тонн грузов в сутки. Валовая добавленная стоимость, созданная на транспорте, за последние 10 лет увеличилась в 2,5 раза и составляет 7% валового внутреннего продукта страны. Экспорт транспортных услуг вырос в 5 раз и в 2013 году достиг более 420 млрд руб. Это треть от экспорта всех видов услуг. Объем инвестиций в транспортный комплекс с 2000 года вырос практически в 2 раза и в 2013 году составил 1,2 трлн руб., примерно 11% от общего объема инвестиций в экономику страны [44].

Общий стоимостной объем рынка транспортно-логистических услуг в России до 2015 года увеличится, по предварительным оценкам, более чем в 2 раза — с 1455 до 3450 млрд руб.

По оценкам РБК, среднегодовые темпы роста составят 15%. Объем рынка логистических услуг с добавленной стоимостью составляет сегодня порядка 240 млрд руб. За последние годы рынок логистических услуг вырос на 34% (с 180 до 240 млрд руб.), а рынок грузоперевозок — на 18% (с 1020 до 1200 млрд руб.) [44].

В целом развитие российского рынка логистических услуг характеризовалось следующими основными моментами:

- существенно возросли инвестиции, в том числе государственные, в портовую и терминальную инфраструктуру, складское хозяйство;
- продолжился процесс консолидации отрасли и формирования крупных транспортно-логистических холдингов, возросли объемы

операций, расширился спектр предоставляемых услуг. Важным фактором роста рынка стало наращивание логистическими компаниями собственных активов: приобретение подвижного состава и строительство складской недвижимости, а также выход ведущих логистических провайдеров в регионы;

• на рынке складских услуг появились крупные сетевые проекты, как следствие, возрос интерес к российскому рынку складской недвижимости и со стороны иностранных инвесторов.

### 1.4. Транспортная документация и система связи для автоперевозчиков.

При выполнении перевозок в России транспортным документом являются путевой лист и товарно-транспортная накладная (ТТН) при перевозке грузов

**Путевой лист** является основным перевозочным документом внутреннего характера, определяющим показатели для работы АТС и водителя, начисления заработной платы водителю и расчеты за перевозку.

Заполнение путевого листа производится должностными лицами автотранспортного предприятия:

· До выезда АТС на линию (сведения о водителе, сопровождающих лицах, АТС, временем начала и окончания работы, заказчике перевозок, планируемом пробеге, движении горючего)

· На линии (сведения о работе АТС и результаты проверки контролирующими лицами);

· После возвращения в автотранспортную организацию (сведения о фактически выполненной работе водителем и АТС, движении горючего).

**Товарно-транспортная накладная** передается грузоотправителем перевозчику и является основным документом для списания груза грузоотправителем и приема его грузополучателем. Грузоотправитель

оформляет отдельную ТТН для каждого грузополучателя не менее, чем в четырех экземплярах:

- первый остается у грузоотправителя
- второй остается у грузополучателя
- третий и четвертый поступает в автотранспортную организацию.

После выполнения расчетов за перевозку третий экземпляр возвращается грузоотправителю вместе со счетом за перевозку.

ТТН состоит из 2-х разделов:

- товарного (заполняется грузоотправителем и содержит сведения о грузе и лице, отпускающем груз)
- транспортного (приводятся сведения о погрузочно-разгрузочных операциях и показатели работы АТС).

Международные перевозки автомобильным транспортом оформляются **товарно-транспортной накладной СиЭмЭр,** которая служит доказательством условий договора и удостоверением принятия груза перевозчиком. Форма накладной разработана Международным союзом автомобильного транспорта.

Необходимым фактором осуществления оптимального управления в современных условиях является наличие у автопредприятия системы связи со своими автомашинами и контроля за их движением.

Сотовая связь. Сотовая связь это система подвижной связи, которая образуется с помощью сети приемопередающих станций, устанавливаемых в городах или вдоль автострад. Каждая приемопередающая станция охватывает свой кусок территории. Город поделен на участки таких территорий как на соты. Когда водитель машины поднимает трубку, его слушает ближайшая приемо-передающая станция, через нее он связывается со своим абонентом. Когда машина выезжает из зоны данной приемо-передающей станции она передает сопровождение соседней станции и так от соты к соте.

Сотовая связь - достаточно удобный и быстро развивающийся вид связи. Бывшая вначале элитной из-за высоких цен сотовых телефонных аппаратов и, особенно, из-за высокой платы за связь, сейчас, после значительного снижения цен, она становится достаточно массовой.

Нередко и транспортные предприятия оснащают своих водителей сотовыми телефонами и используют их для управления перевозками. Однако при применении сотовой связи для этих целей выявляется ряд недостатков,

Прежде всего - это недостаточные зоны покрытия. Даже в Западной Европе, где построено большое количество базовых станций, сотовая связь не покрывает всю территорию. В России же, с её огромными просторами и слабо развитыми коммуникациями, сотовой связью охвачены лишь крупные города и основные магистральные дороги Европейской части (и то не полностью). Поэтому даже в Европейской части России стоит машине отъехать километров на 30 от крупной магистрали, как связь с ней теряется. Проблема усугубляется и тем, что существует несколько стандартов сотовой связи, несовместимых друг с другом. Проблемы же роуминга до конца не решены, причём не только межсистемного роуминга, но порой и роуминга внутрисистемного при переезде из одного региона в другой.

Транковая связь. Транковая связь, как и сотовая, представляет собой систему, построенную на сети базовых станций - ретрансляторов, объединённых в единую логическую структуру. Однако это производственная связь, и она имеет ряд ограничение.

Прежде всего, это ограничение по площади. Здесь не ставится задача охватить всю территорию страны, а лишь территорию данного производственного комплекса или нескольких комплексов, или некоторого района, в котором необходима связь с подвижными объектами. Кроме того, имеется ряд ограничений по возможностям выхода во внешние сети связи, по продолжительности переговоров. Устанавливаются разные приоритеты разным абонентам. Иногда это связь не дуплексная, а симплексная и.т.д.

Спутниковые системы. Обеспечивают наиболее широкую зону действия. Их можно подразделить на две группы: системы на основе низколетящих спутников и системы на основе геостационарных спутников.

Системы на основе низколетящих спутников (Гонец, Глобал Стар). Преимуществом систем на основе низколетящих спутников является то, что, поскольку они находятся в несколько десятков раз ближе к земле, чем геостационарные спутники, для связи с ними не требуется большой мощности. Следовательно, могут использоваться аппараты по габаритам и мощности, приближающиеся к аппаратам сотовой связи.

Недостаток же состоит в том, что в отличие от геостационарных, низколетящие спутники не находятся постоянно над определённой зоной земли, а непрерывно вращаются, что резко усложняет структуру систем.

Системы на основе геостационарных спутников. Система Евтелтракс.

Преимуществом систем на основе геостационарных спутников являете широкая и постоянная зона обзора, охватывающая, как правило, целый континент. Поэтому и передающий и принимающий абоненты находятся в одной зоне обзора, что существенно упрощает систему.

В наибольшей степени требованиям, предъявляемым к системам управления автотранспортным предприятием отвечает построенная на основе геостационарных спутников специализированная система связи и контроля за движением транспортных средств Евтелтракс.

Система обеспечивает высоконадежную и удобную двухстороннюю текстовую связь диспетчера со всеми своими водителями в любой точке Европейского континента и в любое время суток и постоянное наблюдение за их движением по электронной карте на экране своего компьютера.

## Глава II Транспортная логистика: преимущества и недостатки отечественных компаний

### 2.1 Краткая характеристика и название предприятия

**ООО «Транссервис»** учреждена в 2001 году при непосредственном содействии партнеров из Великобритании, Германии, США как почтовый оператор междугородних и международных экспресс отправлений. За годы становления компания осваивала различные направления деятельности на рынке услуг экспресс доставки, шаг за шагом расширяла географию обслуживания, разрабатывая логистические маршруты почтовых доставок по всему миру.

Команда **ООО «Транссервис»** представлена высококвалифицированными специалистами, некоторые из которых ранее работали в крупных зарубежных почтовых компаниях. Творческий подход и инициативность, целеустремленность и ответственность – такие качества присущи нашим сотрудникам. За время работы компания аккумулировала всё лучшее, обеспечивая клиентам по низким ценам сервис мирового уровня, по качеству и надежности не уступающий «законодателям» моды в почтовом бизнесе.

На сегодняшний день компания **ООО «Транссервис»** это:

- Качественная экспресс доставка корреспонденции и грузов по Москве, всей территории РФ, включая самые удаленные ее районы, странам ближнего и дальнего зарубежья;
- Доставка отправлений в кратчайшие сроки по типу «от двери до двери»;
- Проведение различных директ – мэйл акций; подбор целевой аудитории, баз данных адресатов;
- Услуги по таможенному оформлению грузов;
- Страхование отправлений на сумму до 50000 руб;

- Полный комплекс услуг по ответственному хранению грузов на площадях собственного складского комплекса;
- Дополнительные сервисы;
- Доступные он-лайн сервисы: вызов курьера, расчет стоимости и определение сроков доставки, отслеживание заказов, поддержка пользователей;
- Индивидуальные программы под уникальные задачи клиента, индивидуальные схемы сотрудничества;
- Партнерство с родственными компаниями;
- Быстрые сроки, высокая ответственность, низкие цены;
- Высокая репутация компании.

Клиентами **ООО «Транссервис»** являются как юридические, так и физические лица. Стать клиентом нашей компании очень просто. Для этого Вам необходимо заполнить заявку, отправить её к нам, после чего с Вами обязательно свяжутся наши специалисты. Заявителю присваивается клиентский номер. С этого момента Вы полноправный пользователь всего спектра услуг, от курьерской доставки по Москве до официальных почтовых адресов в Великобритании, Германии, США.

В настоящий момент **ООО «Транссервис»** только на территории РФ имеет 74 представительства, позволяющие откликаться на Ваши потребности практически в любой точке страны. Кроме того филиалы компании функционируют и за рубежом. **ООО «Транссервис»** - современная постоянно развивающаяся компания, отдавая предпочтение в сотрудничестве нам, Вы будете чувствовать себя уверенно и комфортно.

Сохраняя свою репутацию, сотрудники предприятия одинаково добросовестно относятся как к обслуживанию крупных контрактов, так и к перевозке грузов в небольших объемах. Сотрудники предприятия ответственно относятся к каждому заказу и гарантируют его своевременное и качественное исполнение.

Предприятие ориентировано на оказание комплексных транспортных

услуг по логистике и экспедированию грузов. Предприятие стремится полностью удовлетворить потребность клиентов в качественных транспортных услугах, выполнить все пожелания с минимальными затратами времени и средств.

Учитывая все возрастающую потребность потенциальных заказчиков в качественном транспортно - экспедиционном обслуживании, сотрудники предприятия неустанно продолжают совершенствовать принципы своей работы, и всегда готовы к разумному компромиссу для взаимовыгодного сотрудничества.

Организационная структура предприятия, представлена на рисунке 1.

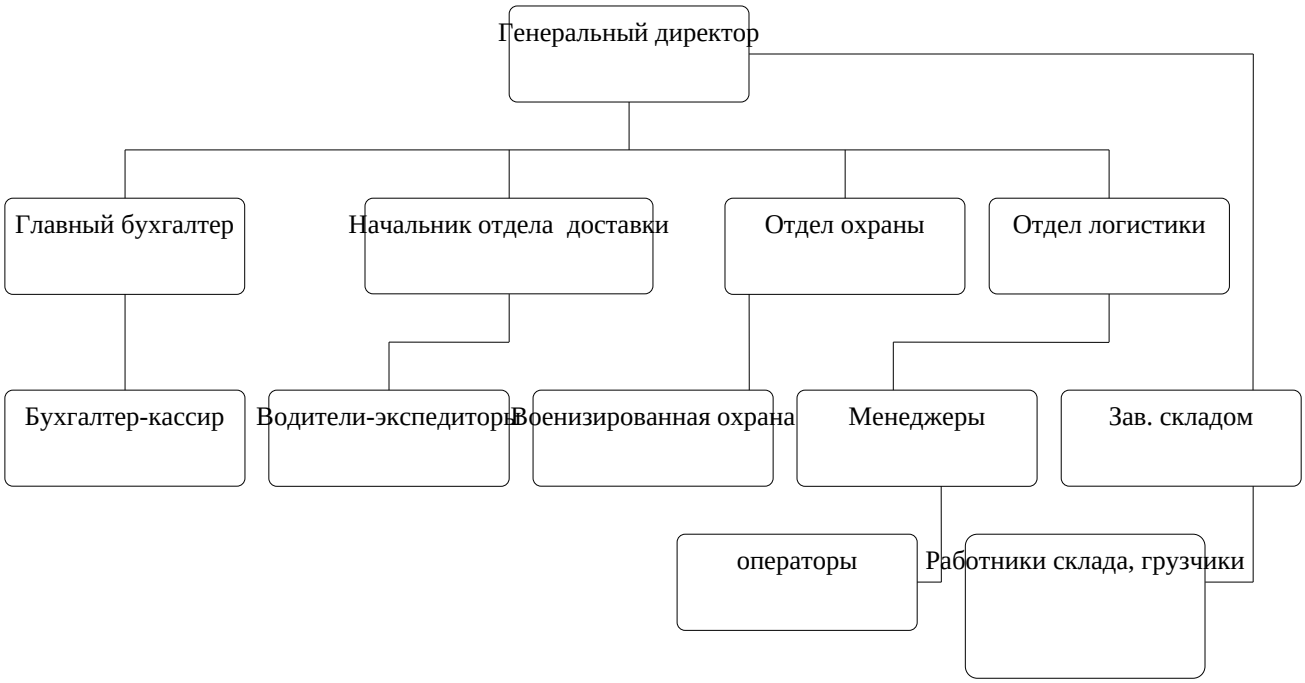


**Рисунок 1. Организационная структура ООО «Транссервис»**

Во главе всей фирмы **ООО «Транссервис**» стоит генеральный директор, который решает самостоятельно все вопросы деятельности предприятия, без особой на то доверенности, действуя от имени фирмы, представляя её интересы во всех отечественных предприятиях, фирмах и организациях. Также он распоряжается имуществом, заключает договора, в

том числе по найму работников, издает приказы и распоряжения, обязательные к исполнению всеми работниками организации. Директор несет в пределах своих полномочий полную ответственность за деятельность фирмы, обеспечение сохранности товарно-материальных ценностей, денежных средств и другого имущества предприятия, выдает доверенности, открывает в банках счета, пользуется правом распоряжения средствами.

В подчинении директора находятся:

1. главный бухгалтер
2. начальник отдела доставки
3. начальник отдела логистики
4. начальник отдела охраны.
5. заведующий складом

Главный бухгалтер – осуществляет организацию бухгалтерского учета хозяйственно-финансовой деятельности предприятия и контроль за экономным использованием материальных, трудовых и финансовых ресурсов. Организует учет поступающих денежных средств, товарно-материальных ценностей и основных средств, учет издержек производства и обращения, выполнение работ, а также финансовых, расчетных и кредитных операций.

В подчинении у главного бухгалтера находится бухгалтер-кассир, который выполняет работу по различным участкам бухгалтерского учета (учет основных средств, затрат на производство, реализации продукции, расчеты с поставщиками и заказчиками), осуществляет прием и контроль первичной документации по соответствующим участкам учета, и подготавливает их к счетной обработке, отражает в бухгалтерском учете операции, связанные с движением денежных средств.

Далее в подчинении директора стоит начальник отдела логистики, который обеспечивает компанию необходимыми средствами для оказания услуг по профессиональной уборке помещений, осуществляет доставку средств на объекты своевременный и качественный ремонт уборочной

техники и инвентаря и автотранспорта. Начальник отдела логистики назначается и освобождается от должности приказом Генерального директора. В его ведении и подчинении находятся: менеджер по закупкам, кладовщик, менеджер склада, технический сотрудник, водители-экспедиторы, электромеханики.

На время отсутствия начальника отдела логистики его обязанности исполняет лицо, назначенное приказом Генерального директора, которое приобретает соответствующие права и несет ответственность за надлежащее исполнение возложенных на него обязанностей.

На начальника отдела логистики возложены следующие функциональные обязанности:

- осуществление планирования и оперативного руководства работы отдела логистики;
- установление и своевременное доведение производственных заданий подчиненному персоналу отдела логистики в соответствии с графиками и планами проведения работ, распоряжениями и инструкциями руководства;
- осуществление руководства и контроля за выполнением работ по приему, хранению и отпуску товарно-материальных ценностей на складе компании с учетом наиболее рационального использования складских площадей, облегчения и ускорения поиска необходимых расходных материалов, оборудования, инвентаря и т.д.;
- обеспечение своевременной и в полном объеме доставки оборудования, расходных материалов, инвентаря и спецодежды на объекты в соответствии с поступившими заказами;
- планирование маршрутов доставки заказов;
- планирование, осуществление и контроль за техническим состоянием и обслуживанием автомобильной техники;
- обеспечение своевременного и качественного технического профилактического обслуживания и ремонта техники и инвентаря;

- обеспечения мастерской необходимыми запасными частями и расходными материалами для ремонта техники;
- осуществление контроля за трудовой дисциплиной, соблюдением правил внутреннего трудового распорядка и культурой обслуживания подчиненного персонала при выполнении работ;
- согласование потребностей в оборудовании, инвентаре, расходных материалах, химических средствах, спецодежде и другим позициям с директором по производству;
- участие в проведении инвентаризаций товарно-материальных ценностей;
- осуществление контроля за ношением водителями-экспедиторами униформы в рабочее время, за ежедневным поддержанием в чистоте автомобильной техники для экспедирования товарно-материальных средств, учет использования рабочего времени водителей-экспедиторов, недопущение простоев в работе водителей-экспедиторов;
- ведение учета работы сотрудников отдела;
- ведение учета расхода денежных средств на ремонт техники, инвентаря, транспорта и ГСМ;
- выполнение разовых служебных заданий, поручений и указаний Генерального директора, исполнительного директора входящих в сферу деятельности начальника отдела логистики.

Заведующий складом находится в подчинении генерального директора и руководит работниками по приему, хранению и отпуску товарно-материальных ценностей на складе, по их размещению с учетом наиболее рационального использования складских помещений, облегчения и ускорения поиска необходимых материалов, инвентаря и т.п. Организует проведение погрузочно-разгрузочных работ на складе с соблюдением правил охраны труда, техники безопасности. Участвует в проведении инвентаризации товарно-материальных ценностей, следит за отпуском готовой продукции со склада и приёмом сырья на склад.

Начальник отдела доставки также подчиняется генеральному директору. В его обязанности входит разработка и внедрение новых проектов по организации системы сбыта, контроль за деятельностью менеджеров по продажам, ведение сделок и заключение особо крупных договоров, контроль оплаты за поставленный товар.

## 2.2. Определение логистических расходов на транспорте. Транспортные тарифы.

В 2013 году ООО «Транссервис» вступила в фазу устойчивого развития. Масштабные стратегические проекты, стартовавшие ранее, в 2013 году получили новый импульс. Компания продолжает наращивать объемы перевозок. Количество клиентов стремительно увеличивается.

Перевозку 3,3 млн. тонн различных грузов организовала ООО «Транссервис» в 2013 году. В 2012 году объем перевозок составил 1,5 млн. тонн - рост в 2,2 раза (таблица 1).

Таблица 1 - Основные результаты деятельности ООО «Транссервис» в 2013 году

| Показатель | 2012 г. | 2013 г. | Темп роста, % |
|---|---|---|---|
| Объем перевозок по всему миру, млн. т | 1.4 | 3.3 | 136 |
| Доля на рынке логистического аутосоринга, % | 0.1 | 0.2 | 150 |
| Выручка, млн. руб. | 1811.8 | 4050.2 | 124 |

Завершив в 2012 году этап становления, ООО «Транссервис» продолжало свое развитие в 2013 году. Используя приобретенные компетенции и расширяя пакет предоставляемых логистических услуг, ООО «Транссервис» по итогам 2013 года показало двукратный размер роста доли на рынке логистического аутосоринга – с 0,1% до 0,2%. При этом сам рынок

транспортно-логистических услуг в России вырос всего на 12.5%, достигнув в 2013 году объема в 2035 млрд. руб.

Наиболее крупными игроками, действующими на российском рынке, по-прежнему остаются крупные компании, предоставляющие услуги уровня 3ПиЭль (такие как Ди Пи Ди Эйч Эль, Алиди, Гефко, ВМ Лоджистикс, ИтеллаЭнЭлСи, ТГ Мэйджор и др.) и способные предложить комплексные логистические решения для клиентов.

Большую роль в развитии ООО «Транссервис» играет и будет в перспективе играть международная деятельность компании. В 2013 году ООО «Транссервис» увеличило практически в 2 раза по сравнению с 2012 годом (с 1,2 млрд руб. до 2,3 млрд руб.) объем предоставления логистических услуг, связанных с международными перевозками. Стратегические планы, связанные с участием в совместных предприятиях Фар Фаст Ист Лэнд ЛТД , ЮКсинОу (Чунцин, Китай) и Евро Рейл Транс в республике Латвия, а также заинтересованность международных компаний в сотрудничестве и партнерстве с ООО «Транссервис» в перспективе позволят и далее увеличивать долю компании на рынке международного логистического обслуживания.

Клиентская база ООО «Транссервис» насчитывает около 1000 клиентов, начиная с крупных международных логистических компаний и заканчивая малыми и средними предприятиями. Компания обслуживает ряд крупных российских предприятий угольной и лесной промышленности, строительной отрасли и промышленности строительных материалов.

На долю десяти крупнейших клиентов приходится почти половина доходов ООО «Транссервис».

Несмотря на то, что за год количество клиентов у компании выросло в полтора раза ключевым клиентом по-прежнему остается компания Гефко, доля которого в структуре доходов ООО «Транссервис» составляет 17% (рисунок 6).

Поставщиками услуг для ООО «Транссервис» являются дочерние

общества и филиалы ОАО «РЖД», а также частные операторы подвижного состава, автотранспортные и судоходные компании, складские операторы, стивидорные компании.

Основными поставщиками услуг по предоставлению подвижного состава являются:

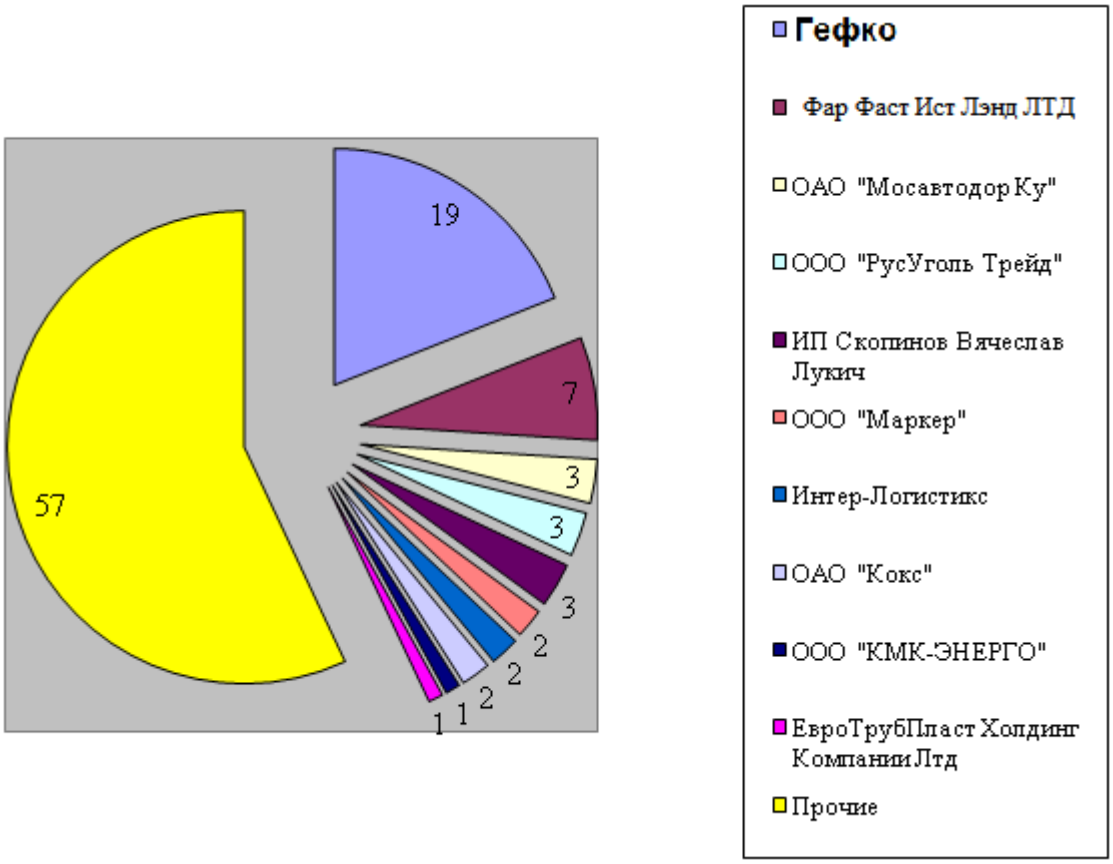


Рисунок 2. Структура доходов ООО «Транссервис» за 2013 год в разрезе клиентов, %

Центр фирменного транспортного обслуживания – филиал ОАО «РЖД»;

- ОАО «ТрансКонтейнер»;
- ОАО «Федеральная грузовая компания»;
- ЗАО «НефтеТрансСервис»;
- ОАО «Первая грузовая компания»;
- АО «КеденТрансСервис»;
- ООО «Фирма «Трансгарант»;
- ООО «ГК «Новотранс».

Основными поставщиками услуг терминальной отправки грузов являются:

- Центральная дирекция по управлению терминально-складским комплексом – филиал ОАО «РЖД»;
- ОАО «ТрансКонтейнер»

ООО «Транссервис» и ее филиалами также заключены договоры на оказание услуг сторонними автортранспортными компаниями, складскими и портовыми операторами, а также контрагентами, осуществляющими оплату провозных платежей на территории иностранных государств.

Общество не находится в сильной зависимости ни от какого конкретного поставщика, ни один поставщик не имеет привилегированного статуса. Ключевыми факторами при выборе поставщика услуг являются коммерческие условия.

Стоимость комплексных транспортно-логистических услуг, оказываемых ООО «Транссервис», строится на рыночном способе ценообразования, в основу которого положен затратный метод, как с ориентацией на тарифы конкурентов, так и с заданной нормой рентабельности (таблица 2, рисунок 3).

Таблица 2. Доходы и расходы ООО «Транссервис» за 2012-2013 годы на основании бухгалтерской отчетности, млн. руб.

| Показатель | 2012 г. | 2013 г. | Темп прироста, % |
|---|---|---|---|
| Выручка | 1811.8 | 4050.2 | 224 |
| Себестоимость, в том числе | 1677.7 | 3887.6 | 232 |
| операционные расходы | 1503 | 3526.6 | 235 |
| Прибыль от продаж | 134.1 | 162.6 | 121 |
| нетто внереализационные расходы | -4.8 | 83.1 | -1719 |
| Прибыль до налогообложения | 138.9 | 79.5 | 57 |
| Расходы по налогу на прибыль | 30 | 25 | 83% |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Чистая прибыль | 108.9 | 54.5 | 50 |

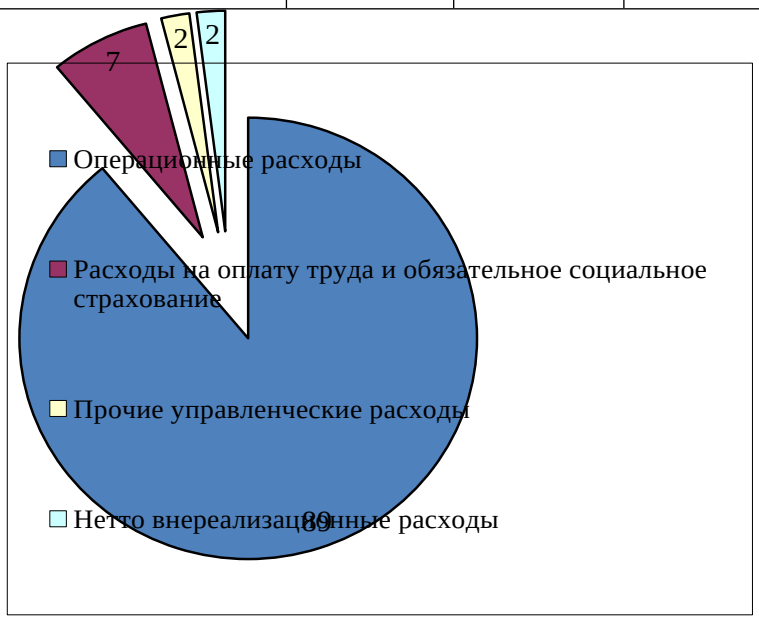


Рисунок 3. Структура себестоимости, %

Расходы, связанные с приобретением транспортных и складских решений, являются крупнейшей статьей затрат ООО «Транссервис» (89% в общей структуре расходов). Среди управленческих затрат преобладают затраты на оплату труда и обязательное социальное страхование. К прочим управленческим расходам относятся текущие затраты на создание информационной системы, на аренду, ремонт и содержание офисов, командировочные и представительские расходы и иные расходы, связанные с управленческим бизнесом.

Рост выручки в 2013 году к показателям 2012 года оценивается в 224%, однако по показателю «прибыль от продаж» он составил лишь 121%. Отставание динамики прибыли от продаж от выручки вызвано кардинальным изменением ее структуры в 2013 году. Существенная доля перевозок 2012 года (50%) приходилась на проект перевозок грузов Ситроен-Пежо (клиент GEFCO). При этом маржинальный доход по проекту оценивается в 20-25% (рисунок 4).

В 2013 году произошло расширение клиентской базы (за год осуществлены перевозки почти для 1000 клиентов), активно развивалась

региональная сеть, стартовали продажи по проекту «РЖД Экспресс». Однако, при этом средний уровень маржинального дохода по прочим клиентам оценивается в 5-15%.

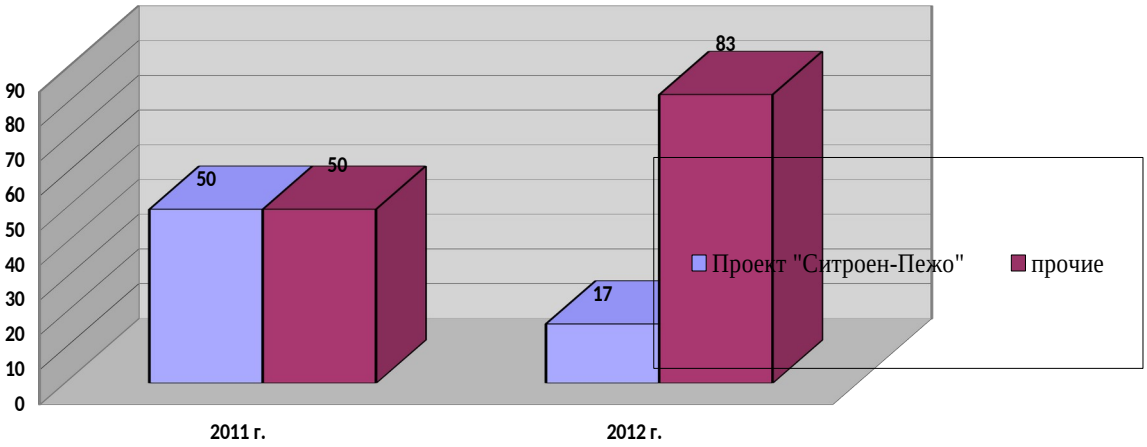


Рисунок 4. Доля проекта в общем объеме доходов ООО «Транссервис» в 2012-2013 годах, %

Снижение доли связано как с ростом клиентской базы, так и со снижением выручки от перевозок Гефко 906 млн руб. в 2012 году до 705 млн руб. в 2013 году. Последнее вызвано с изменением технологии сборки автомобилей и, как следствие, с пересмотром потребности в услугах ООО «Транссервис».

Изменение внереализационных доходов и расходов в нетто-оценке составило 87.9 млн. руб. к 2012 году. Основное влияние на рост внереализационных расходов оказали курсовые разницы, в частности, по задолженности Фар Фаст Ист Лэнд по договору перевода долга ФАР ФАСТ ИСТ ЛЭНД ЛТД перед ОАО «ТрансКонтейнер» с ФАР ФАСТ ИСТ ЛЭНД ЛТД на ООО «Транссервис». Курсовые потери по задолженности ФАР ФАСТ ИСТ ЛЭНД ЛТД оцениваются в (-45) млн руб.

Прочие факторы, оказавшие влияние на рост внереализационных расходов:

- рост расходов по выплате материальной помощи к отпуску и социальным отчислениям в связи с увеличением численности с 97 до 226

человек;

- выплата вознаграждения членам Совета директоров и комитетов – в 2012 году данные расходы ООО «Транссервис» не осуществляло.

Прибыль до налогообложения в 2013 году составляет 79,5 млн. руб. При эффективной ставке налога на прибыль в 31,4%, чистая прибыль составила 54,5 млн руб.

## 2.3. Транспортная операция, включаемая в состав провозной платы

Ставшая более цивилизованной современная практика бизнеса возлагает на технологии перевозки не только формальное использование общепринятых норм транспортировки различных видов объектов или материалов, но также обеспечение услуг транспортировки максимально точными сроками без сбоев, без возникновения проблем со агентствами экспресс доставки.

Сегодня перевозка посылок не просто существует как один из видов работ по перевозке, но при этом демонстрирует стремительное повышение уровня качества такого сервиса, как «*курьерская доставка*».

Таким образом, экспресс перевозка посылок представляет собой столь же привычное явление, как, например, молниеносная передача данных посредством глобальной сети Интернет. На этой ниве успешную деятельность осуществляют сотни специализированных фирм, которые занимаются маршрутными грузоперевозками, различные службы, а также профильные департаменты логистических операторов полного цикла.

Главная и основная сфера деятельности ООО «Транссервис», ради которой и была создана компания, это как раз экспресс-доставка. Сервисные услуги, предоставляемые компанией, делятся на следующие категории:

- Экспресс-доставка отправлений по Москве и Московской области

- Экспресс-доставка отправлений по России
- Экспресс-доставка отправлений по странам СНГ
- Экспресс-доставка отправлений в страны дальнего зарубежья.

Остановимся подробнее на каждом из них.

*Экспресс-доставка отправлений по Москве и Московской области*

Доставка отправлений по Москве осуществляется силами собственных курьеров компании, для чего создан большой автопарк, состоящий из автомобилей Ситроен и Пежо, а также с помощью водителей с личным автотранспортом. Помимо автокурьеров, отправления доставляют курьеры пешие, пользующиеся общественным транспортом и вспомогательными транспортными средствами, как то велосипеды и мопеды.

Для удобства доставки, каждый курьер перед выездом дополнительно прозванивает получателей, чтобы согласовать наиболее удобное время доставки и простроить максимально эффективный маршрут движений по закрепленному за курьером сектору города. Зонированием и делением территории г. Москвы занимаются менеджеры отдела доставки, рассчитывая маршрут таким образом, чтобы каждый сектор города на карте перекрывался как минимум тремя-четырьмя курьерами, работающими по принципу взаимозаменяемости (таблица 4).

Таблица. 4. Тарифы на курьерскую доставку по Москве

| **Отправления весом до** | **500 граммов** | **Каждый дополнительный 1 кг** |
|---|---|---|
| Стоимость | 240 руб. | 15 руб. |
| Сроки доставки | Экспресс 3-4 часа | |
| Отправления весом до | **500 граммов** | **Каждые дополнительный 1 кг** |
| Стоимость | 150 руб. | 15 руб. |
| Сроки доставки | 1 день | |

Доставка отправлений по Московской области, а именно по населенным пунктам, удаленным от города не более чем на 50 км также осуществляется силами собственных курьеров компании, как пеших, которые

доставляют конверты и небольшие бандероли, так и курьеров на автотранспорте, которые преимущественно занимаются доставкой грузов (таблица 5).

Таблица. 5. Тарифы на курьерскую доставку и вызов курьера по Московской области

| **Отправления весом до** | **500 граммов** | **Каждый дополнительный 1кг.** | **Территория доставки** |
|---|---|---|---|
| Стоимость | 360 руб. | 30 руб. | До 50 км |
| | 450 руб. | 36 руб. | Более 50 км |
| Сроки доставки | 1-3 дня | | |

Отдельной категорией стоит работа с московскими аэропортами и ж/д перевозчиками, а именно встреча и отправка региональных грузов, для чего выделяются постоянно работающие на терминалах и вокзалах курьеры, обученные оформлению транспортной документации, и занимающиеся подготовкой грузов к сдаче и получению.

*Экспресс- доставка отправлений по России*

Многие компании, являющиеся клиентами ООО «Транссервис», имеют собственные представительства, филиалы и структурные подразделения в регионах страны. Для успешного взаимодействия необходим постоянно действующий документо- и грузооборот. Компания «Транссервис» помогает своим клиентам, для чего была сформирована большая агентская сеть компаний и субподрядчиков по всей стране.

В каждом субъекте федерации есть региональное подразделение ООО «Транссервис». Это может быть, как собственный офис ООО «Транссервис», так и компания субподрядчик, работающая либо под своим именем, либо под торговой маркой «Транссервис» по договору франчайзинга.

Структура работы офисов в целом копирует схему работы головного предприятия для удобства и синхронизации рабочего процесса. Сотрудники региональных представительств по согласованию с офисом в Москве тщательно прорабатывают расписание грузоотправок на данный регион, подыскивая максимально быстрые и частые по периодичности варианты перевозки.

Для перевозок в регионы используются все доступные транспортные ресурсы, а именно:

- Доставка ж/д транспортом
- Доставка авиатранспортом
- Доставка автотранспортом
- Доставка силами собственных курьеров компании.

После комплектации сборного груза на регион, сотрудники компании «Транссервис» подбирают максимально быстрый и целесообразный в каждом конкретном случае метод отправки. Главная задача перевозки – не нарушать заявленные в договоре сроки доставки.

Выбрав метод перевозки, сотрудник бронирует собранный груз у перевозчика и готовит первичную документацию, состоящую из товарно-транспортной накладной и грузового манифеста, в который входит перечень перевозимых отправлений с описанием их содержимого.

В случае перевозки опасного груза, сотрудник готовит все необходимые для транспортировки сертификаты и разрешения.

После этого груз передается курьеру-экспедитору, который доставляет груз на терминал, где и завершает процедуру оформления груза, а именно заканчивает подготовку транспортной документации на месте, оформляет грузовую накладную и сдает груз для дальнейшей перевозки.

После получения подтверждения отправки, экспедитор передает подтвержденные данные в офис, откуда информация о рейсе и времени прибытия груза передается конечному грузополучателю, который по прибытии консолидации будет заниматься доставкой отправлений в регионе.

Обратный процесс фактически повторяет эту схему. Региональный представитель сообщает в головной офис о прибытии груза, экспедитор прибывает на терминал к оговоренному времени, получает груз и привозит в офис. Как правило это происходит рано утром, чтобы работники склада успели разобрать прибывшую консолидацию, рассортировать по направлениям и выдать на доставку по Москве, либо подготовить к отправке в прочие регионы.

Таблица 6. Тарифы на курьерскую доставку по России

| **Зоны** | **500 г** | **Каждые дополнительные 0.5 кг** |
|---|---|---|
| Россия, зона 1 | 300 руб. | 21 руб. |
| Россия, зона 2 | 360 руб. | 30 руб. |
| Россия, зона 3 | 450 руб. | 39 руб. |
| Россия, зона 4 | 570 руб. | 54 руб. |
| Россия, зона 5 | 660 руб. | 60 руб. |

*Экспресс-доставка отправлений по странам СНГ*

Система доставки отправлений по странам СНГ в основном похожа на внутрироссийские перевозки, за исключением того, что помимо оформления груза как такового, сотрудники компании «Транссервис» взаимодействуют с таможенными органами, для чего готовится пакет необходимой для перевозки документации. Эти документы несколько отличаются от документов внутрироссийской перевозки. К ним прилагается пакет писем на имя начальника таможенного поста, заявления на перевозку, таможенные декларации, заполняемые в соответствии с содержимым груза.

Таблица 7. Тарифы  на курьерскую доставку по СНГ

| **Направление** | **Пункт** | **Отправления весом  до 0.5кг.** | **Каждый дополнительный 1кг.** | **Транзитное время.** |
|---|---|---|---|---|
| Азербайджан | Баку | 540 | 180 | 2-5 |
| Азербайджан | | 600 | 210 | 4-7 |
| Армения | Ереван | 600 | 180 | 4-7 |
| Армения | | 660 | 210 | 6-8 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Белоруссия | Минск | 450 | 90 | 1-2 |
| Белоруссия | | 600 | 120 | 2-4 |
| Грузия | Тбилиси | 1050 | 330 | 6-9 |
| Грузия | | 1350 | 450 | 10-11 |
| Казахстан | Алматы | 510 | 150 | 2-4 |
| Казахстан | | 600 | 180 | 4-7 |
| Кыргызстан | Бишкек | 510 | 210 | 3-6 |
| Кыргызстан | | 600 | 270 | 4-7 |
| Латвия | Рига | 510 | 150 | 3-5 |
| Латвия | | 600 | 180 | 4-7 |
| Литва | Вильнюс | 660 | 150 | 2-4 |
| Литва | | 810 | 180 | 3-6 |
| Молдова | Кишинев | 450 | 120 | 2-4 |
| Молдова | | 600 | 150 | 4-6 |
| Таджикистан | Душанбе | 1500 | 330 | 6-8 |
| Таджикистан | | 1800 | 450 | 9-11 |
| Узбекистан | Ташкент | 1050 | 330 | 2-5 |
| Узбекистан | | 1350 | 450 | 5-7 |
| Украина | Киев | 450 | 120 | 1-2 |
| Украина | | 600 | 150 | 2-4 |
| Эстония | Таллинн | 660 | 150 | 3-5 |
| Эстония | | 810 | 180 | 4-7 |
| Туркменистан | Ашхабад | 3600 | 540 | 5-8 |
| Туркменистан | | 3900 | 600 | 9-11 |

На таможенном посту груз тщательно досматривается во избежание нарушений действующего законодательства, после чего, при наличии одобрения таможенного инспектора, груз передается на отправку.

По прибытии груз также тщательно досматривается таможенной службой встречающей стороны и при отсутствии нарушений, груз разрешается к оформлению на ввоз.

Во избежание конфликтных ситуаций, сотрудники компании, отвечающие за оформление документации должны разбираться в таможенном законодательстве не только российском, но и в особенностях таможенных законов стран-партнеров.

*Экспресс-доставка отправлений по странам дальнего зарубежья.*

Система работы по доставке в страны дальнего зарубежья по оформлению сходна с работой по направлениям СНГ, с той особенностью,

что не всегда возможно иметь собственный офис в каждой стране мира. Для чего и была разработана партнерская сеть компаний, максимально покрывающая регионы мира.

Основные партнерские центры компании «Транссервис» расположены в Лондоне, Берлине, Нью-Йорке и Пекине. Эти представительства, в свою очередь имеют разветвленную сеть субподрядчиков, которым передаются почтовые и грузовые отправления для дальнейшей доставки конечным получателям.

Точно также идет работа и в обратном направлении. При необходимости доставки почты или груза из-за рубежа, особенно это касается продукции, покупаемой клиентами в зарубежных интернет-магазинах, сотрудники компании «Транссервис» обращаются в один из международных партнерских центров для организации подбора груза/почты. После чего указанные отправления консолидируются на одном из упомянутых складов и централизованно высылаются в Россию, где проходят все надлежащее таможенное оформление и доставляются конечному получателю.

### 2.4. Тариф на перевозку грузов в контейнерах

Рассмотрим тарифы на перевозку грузов в контейнерах на примере одного из основных поставщиков услуг по предоставлению подвижного состава - ОАО »ТрансКонтейнер».

Терминальные услуги являются вторым основным сегментом бизнеса ОАО »ТрансКонтейнер». К ним относятся такие виды услуг, как

- операции с контейнерами, в том числе погрузочно-разгрузочные работы
- хранение контейнеров
- сортировка контейнеров (перегруппировка контейнеров на фитинговых платформах в зависимости от их назначения)

- перегрузка контейнеров с одних платформ на другие при переходе со стандартной колеи на широкую и обратно.

Компания также предлагает клиентам различные дополнительные услуги, такие как содействие в погрузке и закреплении груза в контейнере, опечатывание / вскрытие, взвешивание контейнеров, подзарядка электропитания рефрижераторных контейнеров, проверка грузов в контейнерах, складирование грузов и т. д.

Терминальная сеть ОАО «ТрансКонтейнер» состоит из контейнерных терминалов, расположенных на 46 российских железнодорожных станциях в России, и одной в Словакии (станция Добра на словацко-украинской границе). Эта сеть контейнерных железнодорожных терминалов является крупнейшей в России по объему обрабатываемых контейнеров в ДФЭ и второй по количеству терминалов после сети, принадлежащей ОАО »РЖД». Терминалы ОАО «ТрансКонтейнер» расположены по всей российской железнодорожной сети от Сахалина на Дальнем Востоке до Калининграда, самой западной точки России. Компания АО «КеденТрансСервис», входящая в группу компаний ОАО «ТрансКонтейнер», оперирует 19-ю железно-дорожными терминалами в Казахстане, в том числе терминалами на станциях Достык и Алтынколь на границе с КНР.

Большинство терминалов Компании расположены в ключевых транспортных узлах, на маршрутах с интенсивным движением и на крупных пограничных переходах, таких как Забайкальск и Достык. Терминалы имеют площадки для обработки КТК и СТК, а также многоцелевые площадки, способные обрабатывать оба типа контейнеров.

Терминальная сеть ПАО «ТрансКонтейнер» играет важную роль в рамках вертикально интегрированной бизнес-модели Компании, так как служат узловыми точками для интеграции интермодальных услуг. Кроме того, многие терминалы приспособлены для размещения платформ, ремонта и технического обслуживания контейнеров, обустройства закрытых

складских помещений, а также для дислокации автотранспорта. Некоторые из терминалов имеют таможенные склады временного хранения (СВХ) для содержания контейнерных грузов в ожидании таможенного оформления.

Все российские терминалы Компании обозначены как объекты общего пользования, что обязывает ее предоставлять терминальные услуги на недискриминационной основе для любого участника рынка, имеющего возможность оплатить эти услуги.

Поскольку погрузка, разгрузка и хранение контейнеров (а также некоторые другие услуги, оказываемые на терминалах) рассматриваются как услуги железнодорожной инфраструктуры, Компания предоставляет их, действуя в качестве агента ОАО «РЖД» по ценам, которые основаны на установленных ОАО «РЖД» тарифах, и взимает плату за эти услуги от имени ОАО «РЖД». Цены на другие терминальные услуги Компании (например, загрузка и выгрузка грузов в/из контейнеров, подготовка контейнеров для погрузки, складирование грузов и т.п.) являются свободными рыночными ценами.

## 2.5. Расчет основных показателей качества транспортной услуги

Основным критерием, позволяющим оценить систему сервиса, как с позиции поставщика, так и с позиции получателя услуг, является уровень логистического обслуживания.

Уровень логистического обслуживания – это количественная характеристика соответствия фактических значений показателей качества и количества логистических услуг оптимальным или теоретически возможным значениям этих показателей.

Для оценки уровня логистического обслуживания выбираются наиболее значимые виды услуг, оказание которых сопряжено со значительными затратами, а отсутствие – с существенными потерями на рынке.

Зависимость расходов на сервис от уровня обслуживания показана на рисунке:

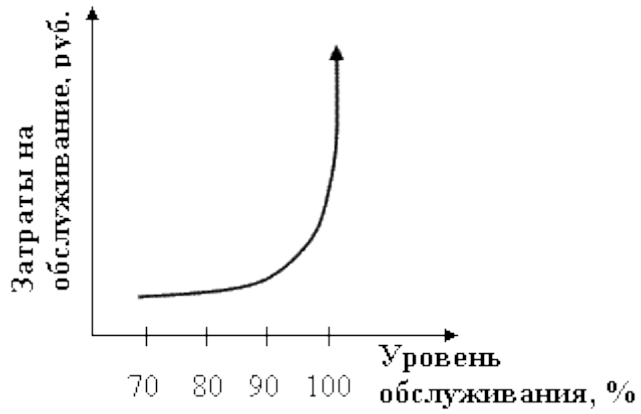


Рис. 4. Зависимость затрат на обслуживание от уровня обслуживания

Начиная от 70% и выше затраты на сервисное обслуживание растут экспоненциально в зависимости от уровня обслуживания и при достижении уровня 90% увеличение объема логистического сервиса становится невыгодным. При этом снижение уровня обслуживания ведет к увеличению потерь, вызванных ухудшением качества сервиса:




Рис. 6. Зависимость потерь, вызванных ухудшением обслуживания, от уровня обслуживания

Задача логистической службы заключается в поиске оптимальной величины уровня обслуживания. Графически оптимальный размер уровня сервиса можно определить, построив суммарную кривую F, отражающую поведение затрат и потерь в зависимости от уровня обслуживания:

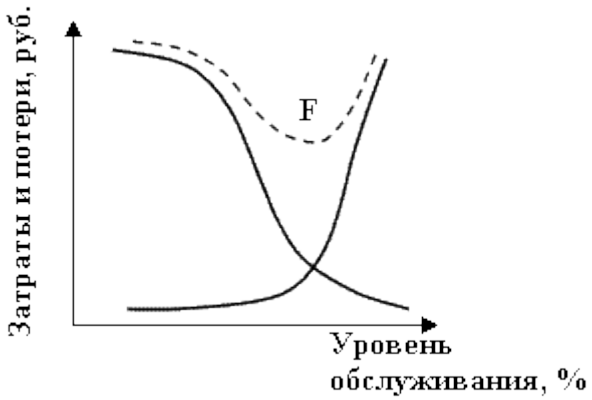


Рис. 5. Зависимость затрат и потерь от величины уровня обслуживания

Таким образом, мы рассмотрели существующие зависимости затрат на обслуживание от уровня обслуживания (прямопропорциональная); зависимость потерь, вызванных ухудшением обслуживания, от уровня обслуживания (обратнопропорциональная) и зависимость затрат и потерь от величины уровня обслуживания (обратнопропорциональная).

## Глава Ш. Основные направления развития транспортного обслуживания

### 3.1. Логистическая концепция построения модели транспортного обслуживания.

Анализ тенденций в области использования услуг логистических провайдеров в европейских странах показывает, что большинство участников данного рынка стремятся максимально расширить спектр своих услуг. Объясняется это растущим спросом на комплексное обслуживание. Потребители логистического аутсорсинга требуют от логистических операторов предоставления более широкого и исчерпывающего набора услуг, поскольку хотят сотрудничать только с одним провайдером в роли ведущего логистического менеджера. Следствием этого является

концентрация операторов на наиболее растущем сегменте - ЗПИЭЛЬ-провайдинге, который занимает сегодня в ЕС около 37 % от общего объема рынка логистического сервиса.

В настоящее время Западная Европа является основным источником международных поступлений для американских ЗПиЭль провайдеров (по данным обзора Ассентуре и НортИстерн Юниверсити) [40]. Наиболее значительный рост поступлений ожидается от Восточной Европы. Две других области ожидаемого роста — Мексика и Азия.

Хотя, по сравнению с положением дел в России, уровнень логистического аутсорсинга в Европе значительно ниже, чем в США. Для сравнения можно привести данные по Европе. По прогнозам, в 2002 году логистические затраты в Европе составили 4650 млрд руб., в том числе 1320 млрд руб. (28%) – на контрактной основе. Таким образом, объем европейского рынка логистических услуг примерно вдвое меньше, чем в Северной Америке.

Кроме того, европейский рынок является более фрагментарным и разрозненным, чем североамериканский рынок. Об этом свидетельствуют следующие данные, которые показывают выручку ведущих логистических провайдеров в таблице 9 [33].

Таблица 9 – Провайдеры Европы по данным на 2014 год

| № | Название компании | Старана |
|---|---|---|
| 2 | Дэуч Пост | Германия |
| 3 | Станис Лоджистик | Германия |
| 4 | Гефко КН | Герм./Фр. |
| 5 | Геодис | Франция |
| 6 | ЭнЭФСи | Британия |
| 7 | Оушен Групп | Британия |
| 8 | Тиббет и Бриттен | Британия |

Кэп Гемини Эрнст и Янг в 2012 году, было проведено очередное ежегодное исследование рынка логистических провайдеров. В опросе участвовали фирмы из автомобильной, химической, электронной, медицинской, компьютерной промышленности, компании, выпускающие товары широкого потребления, предприятия оптовой и розничной торговли, телекоммуникаций. Эти отрасли промышленности были выбраны потому, что логистика в них является стратегически важной составляющей, и они движутся по направлению к совершенствованию управления интегрированными цепочками поставок. Всего было послано 725 анкет. Из них получено 93 ответа, что составило 13%. Из 93 опрошенных, 71% показало, что их компании либо используют, либо предполагают использовать ЗПиЭль услуги. Как видно на рисунке 1.8 [37] , процент респондентов, показывающих, что их фирмы пользуются услугами ЗПиЭль провайдеров остается примерно на одном уровне с 2006 года. За 6-летний период самая низкая граница использования ЗПиЭль подхода была 68% (1999 г.), а самая высокая (73%) в 1997 и 2000 г. В 2012 г. 29% опрошенных ответили, что их компании не используют услуги ЗПиЭль провайдеров.

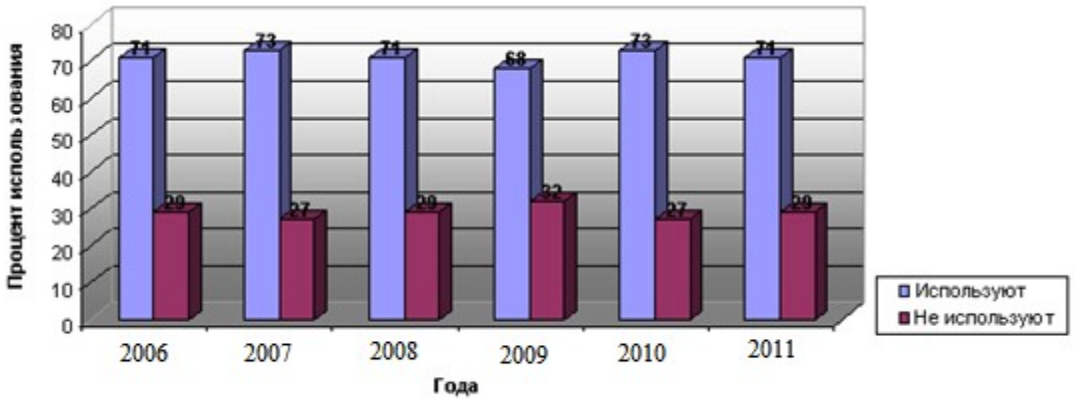


Рисунок 8 - Использование компаниями услуг логистических провайдеров

Хотя общий процент компаний использующих услуги логистических провайдеров остается примерно постоянным год от года, процент их использования отличается по отраслям промышленности. Наиболее активные пользователи услуг 3ПиЭль провайдеров — среди компьютерной промышленности и производства товаров широкого потребления (90% и 85% соответственно). Среди компаний, не так активно пользующихся логистическим аутсорсингом — автомобильная, химическая промышленность и розничная торговля. Рисунок 1.9 [37] демонстрирует использование компаниями различных сфер деятельности 3ПиЭль подхода в 2012г. и 2013г.

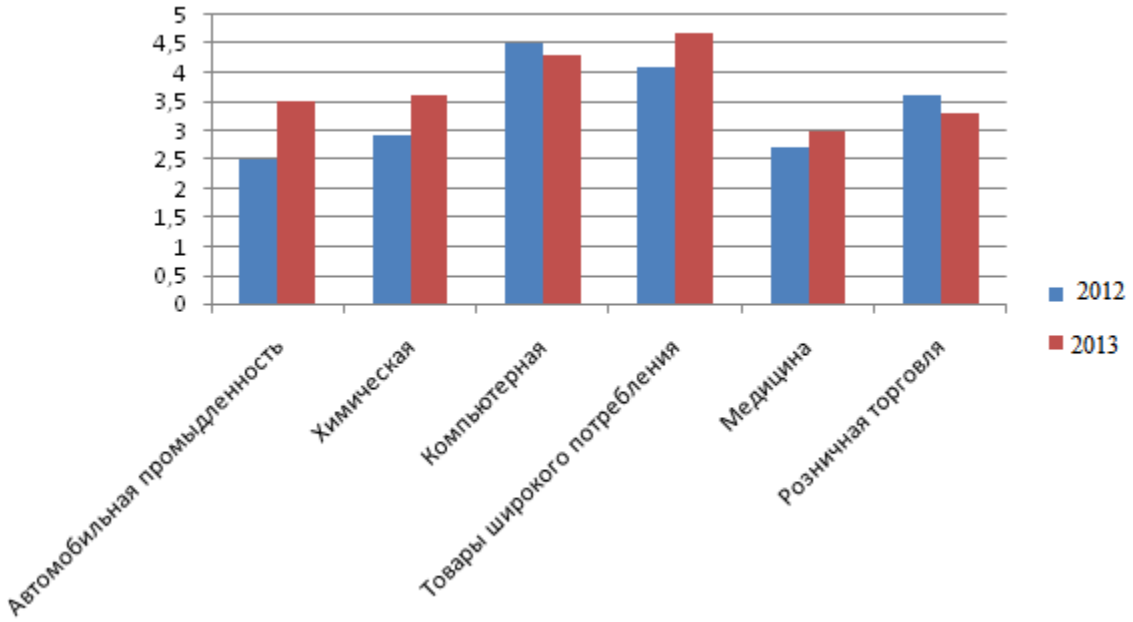


Рисунок 9 -Использование компаниями в своей деятельности 3ПиЭль подхода (по отраслям)

По исследованиям при применении ЗПиЭль подхода у компаний произошли следующие изменения:

- Снизились логистические издержки на 8,2%.
- Сократились логистические активы на 15,6%.
- Средний цикл заказа продукции сократился с 10,7 до 8,4 дней.
- Общие запасы сократились на 5,3%.

На международном рынке логистических услуг можно выделить ряд характерных тенденций его развития**.**

1. Активно происходят процессы глобализации логистических компаний за счет слияний и поглощений и консолидации их бизнеса. В результате наблюдается усиление позиций компаний с развитой логистической сетью, представляющих комплекс услуг и широкую географию интернационализации бизнеса. Мировой рынок логистических услуг на протяжении последних 20 лет устойчиво расширяется, предлагая комплексные функциональные решения от мультимодальных транспортных услуг до дистрибьюторских центров со сложными технологиями комплектации и предпродажной подготовки товарных потоков, управлением дистрибьюторскими каналами, вплоть до контроля дебиторской задолженности. Расширение сферы предоставляемых услуг влечет рост масштабов компаний и, как следствие, - сокращение издержек.

На мировом рынке основными поставщиками услуг являются крупные международные компании, предоставляющие широкий комплекс услуг. Рост масштабов компаний происходит в первую очередь за счет слияний и поглощений.

2. Следующей важнейшей характеристикой современного рынка логистических услуг является возрастание роли информационных технологий в деятельности компаний, в частности надежных телекоммуникационных систем и программного обеспечения, автоматизации звеньев логистической цепочки.

Так, компания ДиЭйчЭль значительное внимание уделяет развитию информационных технологий. В компании используется сеть ДиЭйчЭль Нет, которая является одной из самых крупных частных сетей в мире. Это высокоскоростная информационная сеть ТиСиПи/АйПи, которая объединяет компьютеры офисов ДиЭйчЭль более чем в 200 странах мира и, в частности, позволяет клиентам получать оперативную информацию о статусе отправки. На общемировом уровне основу сети ДиЭйчЭль Нет составляют три центра, расположенных в Европе (Лондон), Азиатско-Тихоокеанском регионе (Куала-Лумпур) и США (Скотдейл, штат Аризона). Они соединены между собой высокоскоростными каналами связи, благодаря чему можно оперативно отслеживать все этапы доставки. В ДиЭйчЭль проконтролировать свой груз можно даже при помощи ЭсЭмЭс или функции Вап мобильного телефона. Для каждого отдельно взятого груза создается индивидуальный маршрут в режиме он-лайн.

3. Формирование фирменных логистических сетей и международных центров логистики (МЦЛ) - еще одна характерная тенденция рынка логистических услуг. Такие центры создаются крупнейшими корпорациями для повышения эффективности логистических функций. Например, за последние годы крупными производителями высокотехнологической продукции, такими как ДиИСи (США) и Сони (Япония), создан ряд МЦЛ. Создавая свой центр, DEC исходила из того, что прямая поставка зарубежным клиентам с отдельных предприятий вызывала нерегулярность отгрузок, относительно высокие расходы по распределению и ошибки в документации вследствие недостатка информации и знаний. Все это замедляло поставки и вызывало задержки на таможнях принимающих стран. В настоящее время ДиИСи использует свой МЦЛ, находящийся на северо-востоке США, для управления распределением экспортных товаров. Здесь сконцентрирован высококвалифицированный персонал, подготавливающий экспортную документацию, контролирующий транзит и осуществляющий слежение за грузом.

4. Несмотря на высокую степень эффективности внутрифирменных логистических цепочек, важнейшей тенденцией на рынке логистики становится аутсорсинг услуг, получивший в зарубежной практике название «контрактная логистика». Привлечение услуг извне дает максимальную гибкость, поскольку позволяет получить почти немедленный доступ к новым рынкам и предложить клиентам индивидуальное обслуживание. По оценке Эрнст и Янг, к 2014 г. североамериканские компании передали на аутсорсинг в среднем 56% своих логистических бюджетов, а западноевропейские и азиатско-тихоокеанские - 81 и 60% соответственно [39].

5. Возрастает роль маркетинговых стратегий в конкурентной борьбе логистических компаний на международном рынке. В маркетинговых стратегиях крупных логистических компаний преобладают ориентация на создание положительного имиджа компании и индивидуальные потребности клиента, использование так называемого клиентоориентированного маркетинга (комплекса коммуникационных инструментов, направленных на формирование клиентской базы и удовлетворение индивидуальных потребностей клиентов).

Таким образом, зародившись в Соединенных Штатах, аутсорсинг логистических услуг успешно развивается на европейском рынке. С каждым годом стоимостная величина рынка логистических услуг в Европе увеличивается. Достоинства этой концепции, ее способность помочь фирмам в вопросах стратегического управления очевидна. Совершенно ясно, что для того, чтобы успешно решить задачу интеграции российского транспортного рынка в общую транспортную систему, необходимо разумно использовать тот позитивный опыт, который уже имеют Соединенные Штаты Америки и страны Евросоюза.

## 3.2. Новые логистические системы сбора и распределения груза.

Рассмотрим проблемы предоставления логистических услуг в целом, которые являются наиболее типичными для отечественных операторов. Прежде всего, они состоят в отсутствии рационального управления цепочками поставок, неразвитой транспортной сетью, отсутствием сети терминально-логистических комплексов, недостаточным уровнем технического обеспечения, отсутствием знаний в сфере повышения эффективности управления транспортно-складскими комплексами.

Анализ состояния логистики в нашей стране свидетельствует о наличии существенных проблем и барьеров, которые мешают развитию комплекса логистических услуг. Это, в частности:

– недостаток инвестиций (в том числе иностранных) в логистическую инфраструктуру;

– моральный и физический износ транспортной, складской, информационной инфраструктур;

– отсутствие сформированного рынка ЗПиЭль-провайдеров;

– недостаточный уровень квалификации персонала компаний в области логистики и управления цепями поставок;

– несовершенство законодательной и нормативной базы в области логистики;

– отсутствие достоверной и унифицированной статистической отчетности по логистике;

– острый дефицит дипломированных логистов.

Все отрасли экономики требуют предварительного планирования и постоянного контроля со стороны государства, тем более такая молодая и развивающаяся отрасль для России, как логистическая инфраструктура. Это доказал экономический кризис в 2008 г.

В период экономического кризиса логистика пострадала в большей степени. Объем ее услуг снизился на 40 % – это процент по всей транспортно-логистической отрасли, включающей такие сегменты как грузоперевозку, складирование, экспедицию и управленческую логистику.

Экономический кризис еще раз доказал, что логистика нуждается в постоянном планировании, управлении и контроле. Все эти функции мог бы осуществлять специально созданный орган власти, например, Министерство логистики, в его интересах были бы все сегменты данной отрасли.

Кроме того, есть проблема с неиспользованием современных технологий: штрихового кодирования, режима реального времени, волновой обработки, специализированных автоматизированных логистических систем.

Серьезное препятствие развитию отрасли создает несовершенство логистической инфраструктуры на уровне организаций, регионов и государства в целом. На уровне транспортных организаций, прежде всего, необходимо минимизировать логистические издержки. Это нуждается в создании эффективной системы мониторинга и управления логистикой транспортных операторов, внедрении современных ИТ в целях прослеживания движения грузов и продукции, повышении производительности и пропускной способности транспортно-складских комплексов.

Также необходимо снижение транспортных затрат путем повышения качества дорог и магистралей, создания дешевой, быстрой и надежной транспортной инфраструктуры .

Еще одной проблемой молодой отрасли логистики в России является технико-технологическое отставание российских предприятий и их неспособность на данный момент конкурировать с иностранными.

На нынешнем этапе развития рынка транспортно-логистических услуг у большинства логистических посредников есть желание совершенствоваться в достижении уровня ЗПИЭЛЬ-провайдера, однако существует ряд негативных факторов, препятствующих этому процессу. К ним относятся:

- слабое развитие инфраструктуры логистического рынка в России, которая не позволяет добиться контролируемого движения товаров без остановок и создания дорогостоящих запасов на складах. По этой причине на российском рынке зарубежные компании, оказывающие на мировых рынках

услуги по управлению цепями поставок в формате 4ПиЭль, до сих пор не могут построить свою работу по давно пройденной технологии 3ПиЭль;

- особенности наших крупных компаний, которым, по существу, и не нужны «продвинутые» услуги. Сектор 3ПИЭЛЬ-провайдеров начнет расти вместе с развитием производства высокотехнологичной продукции;
- высокая степень бюрократизации процесса таможенного управления (по сравнению с таможенными процедурами, действующими, например, в ЕЭС);
- сложные процедуры сертификации, что в значительной мере затрудняет поточное движение товаров через границу;
- непрозрачность рынка транспортных услуг;
- слабая предсказуемость тарифной политики ОАО «РЖД» и ее дочерних структур;
- неразвитость IT-систем управления цепями поставок. Существует государственная программа «Электронная Россия», которая в будущем должна связать воедино информационные системы всех министерств и ведомств.

Маленькие автоперевозчики не могут обеспечить соответствие стандартам и качество необходимое для международных перевозок. Как следствие – они проигрывают конкуренцию польским и литовским транспортным компаниям;

Наиболее распространенной становится ценовая конкуренция. Малый размер бизнеса подвигает многих перевозчиков «уходить в тень». Все это не позволяет малым компаниям эффективно инвестировать в развитие своего бизнеса, что также снижает их конкурентоспособность;

Экспедиторам проще работать с крупными транспортными компаниями, которые могут более надежно обеспечить сохранность груза и выдержать сроки доставки.

В целом, сложившаяся ситуация явно «провоцирует» консолидацию мелких автоперевозчиков. Однако, необходимо учитывать и мировой опыт,

который говорит о том, что очень большие компании (1000 – 2000 машин) в последнее время также уходят с рынка из-за низкой конкурентоспособности. Так что поиск оптимальной бизнес-модели автоперевозчика пока не закончен.

В мировой логистической практике есть немало примеров того, как структурные изменения в экономике приводили одни компании к упадку и давали другим возможность ускоренно развиваться и занимать освободившиеся места. Причем это касается не только таких «монстров» как, к примеру, ДиЭйчЭль но и компаний сопоставимых по обороту со многими российскими логистическими операторами – порядка 3000 - 15000 млн руб. [32].

В качестве примера можно сослаться на практику западных логистических компаний. Одна из них – британская Генко. В течении почти полувека она была классической многопрофильная транспортно-логистической фирмой. В ее перечень услуг входили и морские перевозки, и складские услуги и дистрибуция и многое другое. Казалось, что оптимальная бизнес модель найдена, но практика показала, что это не так. В начале–середине 90-х годов многие широко диверсифицированные крупные корпорации столкнулись с кризисом эффективности. Последствия этого кризиса ударили и по обслуживающим их логистам – первой реакцией на снижение эффективности, естественно, стали программы сокращения издержек. В результате, бизнес Генко, ориентированный на оказание самого широкого спектра услуг, оказался поставленным в достаточно сложные условия. Выход подсказал сам рынок. Развитие информационных технологий, теории и практики аутсорсинга вывела на рынок новую услугу – управление цепочками поставок (ЭсСиЭм). Именно на таких решениях и был сделан акцент в новой стратегии Генко. В результате проблема стала источником новых возможностей для развития бизнеса. Сегодня ГЕНКО позиционирует себя, как инновационную компанию, предлагающую широкий спектр решений для бизнеса 21 века.

Наверное, это далеко не все проблемы, которые существуют на российском логистическом рынке. И значительная их часть содержит в себе скрытые возможности роста. Но, заметить эти возможности, и тем более воспользоваться получается далеко не у всех. Те, кому это удается приобретают возможность не просто нарастить размер бизнеса, а вывести его на новый качественный уровень – как это получилось у ГЕНКО . И возможность повторить их успех сохраняется – на российском логистическом рынке еще много проблем, которые можно превратить в возможности.

Для развития комплекса логистических услуг предложены следующие рекомендации:

1. Обеспечить приток иностранных инвестиций, в частности через строительство логистических центров, а также передачу земли в собственность иностранному инвестору.
2. Уделить особое внимание модернизации и развитию транспортной системы, придерживаясь курса Транспортной стратегии до 2030 г.
3. Развивать АйТи-системы управления цепями поставок, перестать использовать устаревшие технологии, не приносящие должного качества работы.
4. Сделать акцент на высокотехнологическую продукцию.
5. Упростить процедуру сертификации, что позволит ускорить движение товара через границу.
6. Сократить процесс бюрократизации таможенного управления.
7. Усовершенствовать нормативную и законодательную базу РФ в области логистики, для того, чтобы законы не интерпритировались по разному в различных регионах страны. Возможно создание отдельного государственного органа по логистике, который контролировал бы отдельные направления данной области.

8. Сформировать системы подготовки высококвалифицированных специалистов в сфере 3ПиЭль, 4ПиЭль технологий и транспортных услуг. Создать программы по обмену опытом специалистами разных стран.

9. Развеять страх перед использованием посредников , объяснить клиентам , что провайдеры , предоставляющие полный комплекс услуг, повысят качество сервиса и сократят издержки.

10. Логистическим оператором научиться слышать и понимать потребности клиента.

Предложенные рекомендации необходимо объединить в один аппарат воздействия на развитие комплекса логистических услуг. Эти рекомендация относятся не конкретно одному лицу в виде государства, логистического оператора или клиента, а ко всем участникам процесса. Необходимо всем звеньям системы принять меры по совершенствованию своей работы, и только тогда , когда будут приняты меры всех участников , можно будет достичь положительного результата развития комплекса логистичесих услуг в России.

Таким образом, необходимы координация государственной политики развития отечественной логистики, формирование централизованного института управления системой логистики. Комплексное решение отмеченных задач с учетом тенденций развития мирового рынка логистических услуг позволит компаниям России завоевать устойчивые позиции в международной логистике. Развитая логистическая инфраструктура страны стимулирует приток иностранных инвестиций, значительный рост объемов транзитных перевозок, формирование дополнительных конкурентных преимуществ российских участников рынка транспортно-логистических услуг и значительный рост экспортного потенциала страны.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

## СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ

**Нормативно-правовые акты**

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993).

2. Федеральный закон от 10 января 2003 г. N 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями).

3. Федеральный закон РФ № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30 июня 2003 г.

4. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ (действующая редакция от 20.04.2014).

5. Гражданский кодекс Российской Федерации от 30.11.1994 N 51-ФЗ (принят ГД ФС РФ 21.10.1994) (действующая редакция от 05.05.2014).

6. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (в редакции от 03.02.2014 № 15-ФЗ).

7. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (в редакции от 03.02.2014 № 15-ФЗ).

8. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р).

**Другие использованные печатные источники и литература**

9. Аксененко Н.Е. Международные грузоперевозки. От реформ к реформам. - М. Транспорт. - 2012. – 269 с.

10. Гаджинский А.М. Логистика. – Москва: Дашков и Ко, 2010. – 408 с.

11. Гаджинский А.М. Основы логистики: Учебное пособие. – М.: ИВЦ Маркетинг, 2011. – 124 с.

12. Галабурда В.Г., Персианов В.А., Тимошин А.А.Единая транспортная система: Учеб.пособие. М.:Транспорт, 1997.-158 с.

13. Гараедаги Д.Системное мышление.Как управлять хаосом и сложными процессами. Платформа для моделирования архитектуры бизнеса. Минск: Гревцов Букс, 2010.-112 с.

14. Гордон М.П., Карнаухов С.Б. Логистика товародвижения. – М.: Центр экономики и маркетинга, 2011. – 168 с.

15. Гриценко С.И. Стратегия развития транспортно-логистических кластеров / Дис. на соискание научн. степени доктора эк. наук / Санкт-Петербургский государственный университет экономики и финансов. – 2010. – 234 с.

16. Дыбская В.В., Сергеев В.И. и др. Логистика. М.: Эксмо, 2009.-89 с.

17. Еремина Л.В., Медников В.В. Логистика как услуга транспортно-экспедиторских компаний // Логистика: проблемы и решения. – 2013. – Вып. 6.

18. Клименко В.В. Развитие рынка транспортно-логистического сервиса РФ в разрезе формирования логистической инфраструктуры. М.:Логистика сегодня, 2012. №5.

19. **Лебедева, И.** На пути к 4ПиЭль / И. Лебедева // «Логинфо, журнал о логистике в бизнесе» (12/2006)

20. Левин Б.А. Перспективы развития транспорта России. - М.2012. – 124 с.

21. Левина Т. Анализ рынка логистических услуг в Центральном регионе. М.: Логистика, 2011. №2.

22. Мамаев Э.А., Чеботарева Е.А.: Учеб.пособие «Логистические провайдеры в транспортной системе»-Ростов н/Д, 2011

23. Макаренко, В. Кто может назвать себя 3 PL-провайдером? / В. Макаренко // Логистик & система. - 2006. - № 8.

24. Модели и методы теории логистики: Учеб. пособие 2-е изд. доп. и перераб. / Под ред. В.С. Лукинского. - СПб.: Питер, 2012. – 336 с.

25. Наумов В.С. Транспортно-экспедиционное обслуживание в логистических системах / Монография. – К.КНЭУ. – 2012. – 220 с.

26. Образцов В.Н. К вопросу комплексной теории транспорта // Под ред. Петрова С.В. – М.Известия АН СССР: 2011. – 262 с.

27. Плужников К.И. Международный транспортный рынок. Бюллетень транспортной информации, № 2(32), 2012.

28. Пчелинцев А., Федоренко А. Современный подход к управлению уровнем логистического сервиса. М.: Логистика, 2011. №4.

29. Ревуцкая Т.В. Партнерство перевозчика и экспедитора – миф или реальность? // Логистика: проблемы и решения. – 2011. – Вып. 2.

30. Резер, С.М. Логистика. Словарь терминов / С.М. Резер, А.Н. Родников / М. : ВИНИТИ РАН, 2007. - 412 с.

31. Самохин С. Основные преимущества работы с 3ПиЭль провайдерами. М.: Логинфо, 2012. №4.

32. Сингх, Ранджит Моделирование, планирование и оптимизация мультимодальных перевозок [Электронный ресурс] / Р.Сингх // Логинфо. - 2008.

33. Сток Дж., Ламберт Д.М. Стратегическое управление логистикой. М.: ИНФРА-М, 2005.

34. Справочное пособие «Транспортировка в логистике»/ В.С. Лукинский, В.В. Лукинский, И.А. Пластуняк, Н.Г. Плетнева. - СПБ.: СПБГИЭУ, 2010. – 124 с.

35. Управление цепями поставок : справочник издательства Gower / под ред. Дж. Гатторны ; пер. с 5-го англ. изд. - М. : ИНФРА-М, 2008. - 670 с.

36. **Черкесов, А.Г.** Аутсорсинг логистических услуг в мировой практике ведения бизнеса/ Москва -2011

37. **Черноусов, Е.В.** Анализ рынка логистических провайдеров - зарубежный опыт // Е.В. Черноусов // Менеджмент в России и за рубежом, №6. - 2002. - С. 70-88.

.. Савенкова Т.И. Логистика (учебное пособие) 5-е издание, стереотипное М.: Омега-Л-2010. -46 с, 53 с.

**Электронные ресурсы**

38. http://www.logistclub.com.ua / Сущность и задачи транспортной логистики / Электронный ресурс.

39. http://lcmg.ru/welcome/multimodalnye-perevozki / Международные перевозки грузов. Перевозка крупногабаритного груза / Электронный ресурс.

40. http://www.eala.ru/ru/rating.html/ Данные рейтинга «Логистический оператор России»

41. http://www.rbc.ru / Электронный ресурс.