

УДК 656

***РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В ОРГАНИЗАЦИИ И
РАЗВИТИИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК***

Орехова М. С.

магистрант,

Донской государственной технической университет,

Ростов-на-Дону, Россия

Аннотация

Целью данной работы является изучение процесса логистизации морских перевозок в контексте организации экономических отношений между всеми участниками транспортировки груза. Транспортная логистическая система обеспечивает выполнение так называемых «шести правил» логистики, отражающих фундаментальные задачи перевозок: нужный груз, в нужном месте, в нужное время, в необходимом количестве, необходимого качества, с минимальными затратами. Грамотная система транспортной логистики способствует улучшению качества обслуживания клиентов и делает предприятие конкурентоспособным.

Ключевые слова: логистика, транспорт, груз, экономика, затраты, транспортно — логистическая система, экспедитор, транспортный процесс, перевозка, морской порт, транспортное средство.

***THE ROLE OF TRANSPORT LOGISTICS IN THE ORGANIZATION
AND DEVELOPMENT OF MARITIME TRANSPORT***

Orekhova M.S.

Master student,

Don State Technical University,

Rostov-on-Don, Russia

Annotation

The purpose of this work is to study the role of transport logistics in the organization and development of maritime transport. Skilful use of the transport logistics system is

reflected in the high probability of fulfilling the "six rules of logistics": the right cargo, in the right place, at the right time, in the required quantity, with the required quality, with minimal costs. A competent system of transport logistics contributes to improving the quality of customer service and makes the enterprise competitive.

Key words: logistics, transport, cargo, economy, costs, transport and logistics system, forwarder, transport process, transportation, seaport, vehicle.

Сегодня невозможно представить современный рынок товаров и услуг без участия в нем транспорта. Сложные взаимоотношения между участниками транспортного процесса порождают деление транспорта на составляющие. Сложная цепочка транспортных отношений отрицательно сказывается на результате транспортировки — доставке груза. Поэтому принято выделять подотрасль, своего рода помощника, транспортную логистику. Для целей исследования напомним сущность транспортной логистики. Согласимся с определением А. В. Лапенко, что транспортная логистика осуществляет организацию процесса транспортировки товара от места производства к месту потребления и отвечает за перемещение и хранение грузов. Наиболее выгодным считается вариант перемещения груза из пункта А в пункт В, исключая хранение. В данном случае груз в кратчайшее время попадет к грузополучателю. В некоторых случаях перемещение грузов невозможно осуществить без их хранения, но при этом увеличивается время нахождения грузов в пути. [2]. Поэтому грузополучатели будут делать все возможное, чтобы именно их груз был доставлен напрямую, и они будут подбирать именно ту транспортную компанию, которая может выполнить их требования.

Транспортная логистика, а именно ее принципы, определяют результат качественной перевозки. В конечном итоге результат перевозки сводится к оптимизации расходов. При увеличении партии груза, заявленной к перевозке, транспортные расходы на единицу веса сводятся к минимуму. Если маршрут перевозки сделать длиннее, то транспортные расходы в расчете на единицу расстояния уменьшатся. [2].

Как отмечает Д. Г. Шишкин, в логистических системах транспорт играет связывающую роль: материальный поток при перемещении соединяет все остальные элементы этих систем [5]. Он затрагивает всю цепочку по перевозке груза от грузоотправителя до грузополучателя, оказывая косвенное влияние на всех участников транспортно-логистической системы.

Остановимся на некоторых особенностях терминологии. Следует отличать транспортно-логистическую систему от транспортной системы. В первом случае - это система конкурентного транспортного сервиса с большим выбором услуг для потребителей. Главная ее цель - высококачественное удовлетворение запросов каждого участника системы. Транспортная же система осуществляет функцию только перевозки груза, не опираясь на качество, время доставки и максимальное удовлетворение грузополучателя.

Для логистической организации грузовой перевозки грузоотправитель и грузополучатель должны скоординировать свою работу с транспортными компаниями, экспедиторскими, страховыми и финансовыми структурами. Такое взаимодействие двух сторон оформляется юридическими компаниями с помощью договора или соглашения. Все возможные действия между грузоотправителем и грузополучателем должны опираться на условия, прописанные в договоре или соглашении. При организации грузовой перевозки несколькими взаимодействующими видами транспорта участие в ней принимают перевалочные (перегрузочные) складские комплексы в морских, речных портах, аэропортах, на железнодорожных станциях, открытых для грузовых операций. Отношения с ними также должны иметь правовой характер, иначе в случае разногласий ситуация становится слабо регулируемой. Складские помещения обеспечивают временное хранение грузов. Если осуществляется перевозка внешнеторговых грузов (пересекающих государственные границы) в цепочку передачи товара будет входить таможня и выполнять таможенный досмотр грузов [5].

Ключевой логистической функцией является транспортировка груза, то есть перемещение продукции по определенной технологии с использованием

подходящего подвижного состава. Осуществление ключевой функции невозможно без дополнительных услуг транспортного сервиса. К ним можно отнести: экспедиторские, информационные операции, услуги по грузопереработке, страхованию, охране, упаковке груза, передача прав собственности на груз, страхование рисков, таможенные процедуры. Особо важную роль играет процесс выбора вида транспорта, с учетом его достоинств и недостатков, а также определение возможности его использования в логистической системе (таблица 1).

Таблица 1 – Виды транспорта в логистическом аспекте

Вид Транспорта	Достоинства	Недостатки
Железнодорожный	Высокая провозная и пропускная способность. Независимость от климатических условий, времени года и суток. Высокая регулярность перевозок. Относительно низкие тарифы; значительные скидки для транзитных отправок. Высокая скорость доставки грузов на большие расстояния.	Ограниченное количество перевозчиков. Большие капитальные вложения в производственно-техническую базу. Высокая материалоемкость и энергоёмкость перевозок. Низкая доступность к конечным точкам продаж (потребления). Недостаточно высокая сохранность груза.
Морской	Возможность межконтинентальных перевозок. Низкая себестоимость перевозок на дальние расстояния. Высокая провозная и пропускная способность. Низкая капиталоемкость перевозок.	Ограниченность перевозок. Низкая скорость доставки (большой время транзита груза). Зависимость от географических, навигационных и погодных условий. Необходимость создания сложной портовой инфраструктуры.
Внутренний Водный (речной)	Высокие провозные возможности на глубоководных реках и водоёмах. Низкая себестоимость перевозок. Низкая капиталоемкость.	Ограниченность перевозок. Низкая скорость доставки грузов. Зависимость от неравномерности глубин рек и водоёмов, навигационных условий. Сезонность. Недостаточная надёжность перевозок и сохранность груза.
Автомобильный	Высокая доступность. Возможность доставки груза «от двери до двери». Высокая маневренность, гибкость, динамичность. Высокая скорость доставки. Возможность использования различных маршрутов и схем доставки. Высокая сохранность груза. Возможность отправки груза маленькими партиями. Широкие возможности выбора наиболее подходящего перевозчика.	Низкая производительность. Зависимость от погодных и дорожных условий. Относительно высокая себестоимость перевозок на большие расстояния. Недостаточная экологическая чистота.
Воздушный	Наивысшая скорость доставки груза. Высокая надёжность. Наивысшая сохранность груза. Наиболее короткие маршруты перевозок.	Высокая себестоимость перевозок, наивысшие тарифы среди других видов транспорта. Высокая капиталоемкость, материал- и энергоёмкость перевозок. Зависимость от погодных условий. Недостаточная географическая доступность.
Трубопроводный	Низкая себестоимость. Высокая производительность (пропускная способность). Высокая сохранность груза. Низкая капиталоемкость.	Ограниченность видов груза (газ, нефтепродукты, эмульсии сырьевых материалов). Недостаточная доступность малых объёмов транспортируемых грузов.

Динамика общего грузооборота по видам транспорта в 2015-2016 гг. представлена в таблице 2.

Таблица 2 — Оборот грузов по видам транспорта, млрд. тонно-км

	Январь – декабрь 2015 г.	Январь – декабрь 2016 г.	Январь – декабрь 2016 г. В % к январю – декабрю 2015 г.
Транспорт всех отраслей экономики	5121,6	5213,1	101,8
в том числе:			
Транспорт отраслей Минтранса России	2677,4	2724	101,7
железнодорожный общего пользования	2305,9	2343,8	101,6
промышленный железнодорожный	31,1	31,6	101,6
автомобильный	232,55	234,47	100,8
морской	39,83	42,84	107,6
внутренний водный	62,57	64,68	103,4
воздушный	5,45	6,57	120,6
Транспорт других министерств			
трубопроводный	2444,2	2489,1	101,8

Из общего грузооборота статистика выделяет коммерческий грузооборот (таблица 3). В основном данные совпадают с показателями грузооборота в целом, исключение составляют промышленный железнодорожный, автомобильный и трубопроводный транспорт.

Таблица 3 — Коммерческий грузооборот по видам транспорта, млрд. тонно-км

	Январь – декабрь 2015 г.	Январь – декабрь 2016 г.	Январь – декабрь 2016 г. В % к январю – декабрю 2015 г.
Транспорт отраслей Минтранса России	2544	2590,9	101,8
железнодорожный общего пользования	2305,9	2343,8	101,6
промышленный железнодорожный	9,7	9,86	101,6
автомобильный	120,51	123,1	102,1
морской	39,83	42,84	107,6
внутренний водный	62,57	64,68	103,4
воздушный	5,45	6,57	120,6

Торговая компания постоянно решает вопрос выбора способа перевозки товаров, вида транспорта, а также выбора перевозчика, т.е. транспортно-экспедиторской фирмы.

Особо следует остановиться на таком участнике транспортно-логистической системы, как экспедитор. Это юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, оказывающий клиенту (грузовладельцу) согласно договору с ним оплачиваемые экспедиторские услуги по организации доставки грузов клиента любыми видами транспорта. Именно на экспедитора возлагаются обязанности по выбору технологического маршрута доставки грузов. Маршрут должен быть экономически обоснован и приносить наибольшую выгоду компании. Подбор и наем транспортных средств для перевозки товаров немаловажен в работе экспедитора.

Когда определены маршрут и потенциальные перевозчики экспедитор заключает с ними договоры. Под контроль экспедитора попадают учет, упаковка, маркировка, взвешивание грузов, погрузочно-разгрузочные, перевалочные и складские работы. Экспедитор транспортной компании также осуществляет расчет всех расходов, сборов и пошлин, связанных с перевозкой груза.

Транспортно-экспедиторская фирма или экспедитор является основным логистическим центром в транспортировке. В соответствии со ст. 801 Гражданского кодекса (ГК) Российской Федерации по договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента-грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза. В договоре транспортной экспедиции предусмотрены обязанности экспедитора организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранном экспедитором или клиентом, заключить от своего имени или от имени клиента договор (договоры) перевозки груза, обеспечить отправку и получение груза, а также другие обязанности,

связанные с перевозкой.

На экспедитора возлагаются обязанности по приему груза от перевозчика в пункте назначения и доставке его на склад получателя, вопросы по дате подачи соответствующего транспорта, по оформлению перевозочных документов, проверка внешнего вида, а также обеспечивает упаковку и маркировку товара в соответствии с условиями перевозки и таможенными правилами страны – импортера. Выбор оптимального маршрута — ключевая задача экспедитора.

По мнению Г. Г. Левкина, представления о транспортировке грузов в России стали существенно изменяться с развитием рыночных отношений – от транспорта, как отрасли промышленности, до сферы услуг – транспортного сервиса. Поэтому потребители транспортных услуг выбирают такие виды транспорта и способы транспортировки, которые обеспечивают высокое качество логистического сервиса [3].

Таблица 4 — Основные требования, которые торговые компании предъявляют транспортным компаниям

Критерий	Характеристика
Время перевозки	Продолжительность доставки должна быть минимальной.
Сохранность	В процессе доставки должны быть сохранены первоначальные и потребительские качества товара.
Дополнительные услуги	Компания перевозчик возлагает на себя обязанность по таможенной очистке и сопровождению груза.
Гибкость обслуживания	Транспортная компания должна быть максимально выгодной для торговой компании и выполнять все указания заказчика
Информирование	О любых действиях транспортной компании торговая компания должна быть своевременно проинформирована. Все действие должны быть зафиксированы на бумаге и документы переданы заказчику
Цена	Стоимость перевозки должны быть приемлема для заказчика и соответствовать требованиям «от двери до двери» и «точно в срок»

Таким образом, реализация максимально выгодного единого транспортно-производственного процесса обеспечивается за счет правильного использования грузоподъемности транспортных средств, организации поставок минуя складское хранение, унификации тары и маркировки, укрупнения партий

грузов на отдельных каналах распределения товаров.

Создание транспортных систем, в том числе транспортных коридоров и транспортных цепей, совместное планирование транспортных процессов на различных видах транспорта, обеспечение единства транспортно-складского процесса способно привести к достижению оптимального результата при транспортировке груза.

Компания способна достичь максимального экономического эффекта за счет применения интермодальной перевозки. Для определения основного вида транспорта в интермодальной перевозке выделяют шесть главных факторов, влияющих на принятие решения. Данные факторы представлены на рисунке 1.

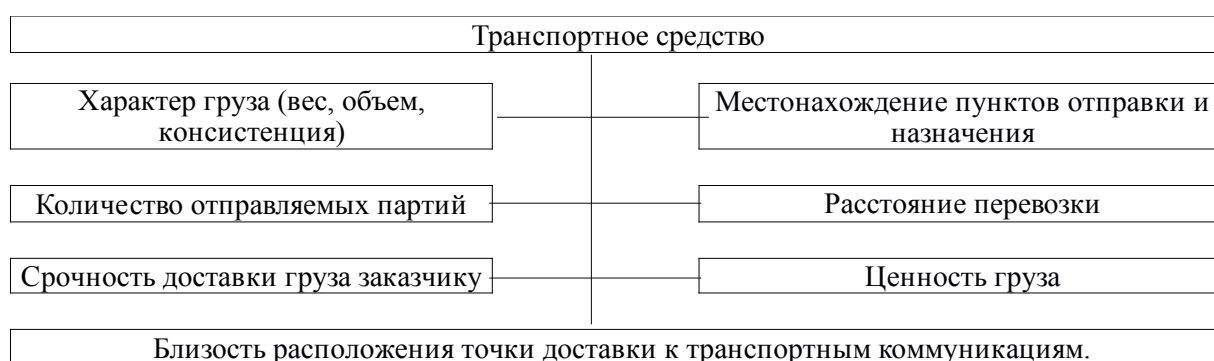


Рис. 1 — Факторы выбора основного транспортного средства в интермодальной перевозке [3]

По числу видов транспорта, принимающих участие в перевозке, системы доставки делятся на унимодальную (одновидовую) и мультимодальную или интермодальную (многовидовую) (таблица 5).

Таблица 5 — Системы доставки грузов [3]

Мультимодальные перевозки	Перевозки двумя и более видами транспорта и внутри страны или в международном сообщении.
Интермодальные перевозки	Система доставки грузов в международном сообщении несколькими видами транспорта по единому перевозочному документу и в единой грузовой единице.
Комбинированные перевозки	Перевозка одного транспортного средства с грузом в другом транспортном средстве (паромные переправы, контрейлерные перевозки). Маршрутизация перевозок осуществляется для исключения лишних затрат при перевозке грузов от продавца к потребителю в процессе распределения товаров в сфере товарного обращения, внутри страны и в международном сообщении.

Таким образом, транспорт является важнейшим элементом в логистических системах, так как с его помощью осуществляется непосредственно перемещение материальных потоков от отправителя к получателю.

Рассмотрим использование водного транспорта (морского и речного) при перевозке грузов. Перевозки подразделяются на линейную форму и трамповую.

Линейная форма перевозки грузов характеризуется работой судов по расписанию прибытий и отходов в порты погрузки/выгрузки на строго определенных регулярных линиях. Такая форма характерна для перевозки генеральных грузов. Генеральный груз (англ. general cargo) всегда выступает как штучный груз или товар (продукция), который перевозится в упаковке. В качестве упаковки могут использоваться ящики, мешки, бочки, биг-беги, контейнеры, тюки, пакеты и другие виды упаковки.

Линейная форма перевозки предполагает стабильность грузопотоков, их соответствующие объемы и представляет собой более совершенную форму организации перевозок. В линейном судоходстве принимают участие самые современные универсальные, рефрижераторные, комбинированные суда или специализированные по способу перевозки (контейнеровозы, суда с горизонтальным способом погрузки, паромы). Перевозка здесь осуществляется на условиях типовых коносаментов - документов, выдаваемых перевозчиком

грузоотправителю в удостоверение принятия груза к перевозке морским транспортом с обязательством доставить груз в порт назначения и выдать его законному держателю коносамента. Коносамент является одним из основных документов, применяемых при таможенном оформлении и таможенном контроле товаров, перемещаемых морским транспортом. Коносамент удостоверяет право собственности на отгруженный товар, выдается морским перевозчиком грузоотправителю в момент передачи груза перевозчику для транспортировки.

В практике линейного судоходства сложился целый ряд коммерческих условий перевозки, известных под названием «линейные условия». Согласно выработанным практикой условиям, перевозчик обязан доставить груз за свой счет со склада порта отправления до склада порта назначения. В обязанности судовладельца входит оплата всех расходов по перевозке груза, включая расходы по хранению в порту отправления, погрузке, подаче груза в трюм или на палубу судна, укладке на судне, выгрузке и хранению в порту назначения в течение обусловленного в тарифе срока.

В линейном судоходстве наблюдается высокий уровень тарифов. Это связано с высокими затратами на организацию перевозок, с приобретением и эксплуатацией дорогих и быстроходных судов, несением значительных расходов по сооружению портовой инфраструктуры, содержанию управленческого аппарата и собственных агентов в портах. Формирование тарифных ставок будет зависеть от погрузочного объема груза, от длинномерности или тяжеловесности груза, состояние товарного рынка, изменения структуры спроса на транспортные услуги.

В трамповой форме перевозки зафрахтованные суда работают на различных направлениях в зависимости от наличия грузов и конъюнктуры фрахтового рынка. В основном осуществляется перевозка однородных массовых грузов [3].

Нельзя не остановиться и на роли агентского обслуживания в линейном судоходстве. Существенную роль играют агентские организации, которые

являются посредниками между судоходными компаниями и грузовладельцами. Именно от них зависит качество обслуживания клиентуры и качество информационного обеспечения. Агенты заключают от имени судовладельца договоры морской перевозки грузов, составляют расписания транспортных средств и разработку типовых коносаментов, подбор наиболее подходящего судна, организацию стивидорных работ, обеспечение судну своевременной и надлежащей постановки к причалу, обеспечение судна необходимым снабжением.

Таким образом, морские перевозки грузов являются современной и интенсивно развивающейся сферой доставки грузов в международном сообщении, что подтверждает представленный ниже график на рисунке 2.



Рис. 2 — Объем перевалки грузов российскими морскими портами, 2015-2016гг.

Для более наглядного представления роли экспедиторов и агентов в морских перевозках будем использовать исследования М. Б. Ивановой, которая в своем исследовании разработала функциональные схемы взаимодействия участников перевозок. [1]

Рассмотрим договорные отношения (связи системы) между участниками транспортного процесса при импорте груза на условиях CIF Incoterms-2010, Российский порт погрузки: условие чартера по распределению расходов на

погрузку и выгрузку груза – free in and out, т.е. основная перевозка и страхование оплачиваются продавцом, а стивидорные расходы оплачивает фрахтователь (рис. 3).

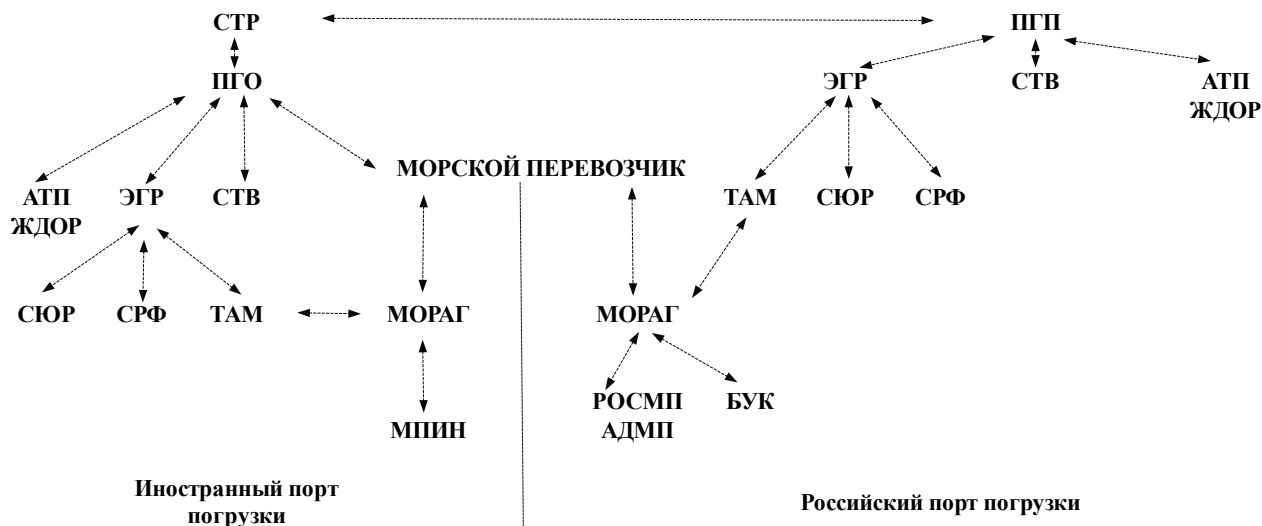


Рис. 3 — Схема договорных отношений при транснациональной перевозке грузов [1]

Условные обозначения		
ПГО	-	Отправитель груза — продавец
ППП	-	Получатель груза — покупатель
АТП	-	Компания автоперевозок
Ждор	-	Ж-Д
СТВ	-	Стивидоры — перевалка груза
РосМП, АдМП	-	Росморпорт, Администрация морского порта в российских портах;
ПИН	-	Администрация иностранных портов
МорАг	-	Представитель владельца судна — морской агент
Эгр	-	Представитель владельца груза — морской агент
Там	-	Таможенные органы
Срф	-	Органы сертификации грузов
Сюр	-	Сюрвейеры
Бук	-	Буксировщики
Стр	-	Страховщики

Грузовладельцы оплачивают услуги экспедитору, который затем перечисляет их всем остальным организациям.

Продавец и покупатель заключают договор купли-продажи товара на условиях CIF, т.е. договор с морским перевозчиком и страховой компанией заключает отправитель. В порту погрузки грузоотправитель, а в порту выгрузки

получатель заключают стивидорный контракт с организацией, осуществляющей погрузку и/ выгрузку (стивидорная компания) или поручают это своему экспедитору.

В стране отправления отправитель, а в стране назначения получатель или их экспедиторы заключают договоры на организацию и осуществление наземной перевозки автотранспортным предприятием или железной дорогой. Кроме того, для обслуживания груза в портах погрузки /выгрузки грузовладельцы заключают договор на экспедирование.

В свою очередь, экспедитор для выполнения своих функций устанавливает договорные отношения с таможней, сюрвейерской и другими организациями, заключая договоры от своего имени или от имени грузовладельца. Морской перевозчик для обслуживания судна в порту погрузки и выгрузки заключает агентское соглашение с морским агентом, который, в свою очередь, устанавливает взаимоотношения с портовыми властями, таможней, буксирной компанией и другими организациями.

Помимо договорных отношений на основании данной схемы осуществляются платежи в системе «транспортный процесс», т.е. происходит движение финансового потока. Покупатель оплачивает продавцу цену товара. Фрахтователь (в данном случае грузоотправитель) оплачивает судовладельцу морской фрахт. Отправитель и получатель груза оплачивают стивидорной компании стоимость работ по погрузке и выгрузке [1].

Услуги агента оплачиваются судовладельцем за один судозаход. Морской администрации порта в российских портах и портовым властям в иностранных портах судовладелец платит портовые сборы. Через агента оплачиваются услуги всех фирм, фактически оказывающих услуги судну.

В приведенной схеме влияние экспедитора на производственный процесс в морском транспортном узле, несмотря на то, что он оказывает только местное обслуживание, в целом достаточно велико [1].

Рассмотренная схема взаимоотношений меняется при внедрении логистических принципов в транспортный процесс. В данной системе

экспедиторская компания уже выступает как организатор всей транспортировки груза – оператор мультимодальной перевозки.

Схема взаимоотношений между участниками системы «Транспортный процесс» при появлении оператора мультимодальной перевозки (ОМП) приведена на рис. 4 (базисное условие поставки DDP Incoterms 2010).

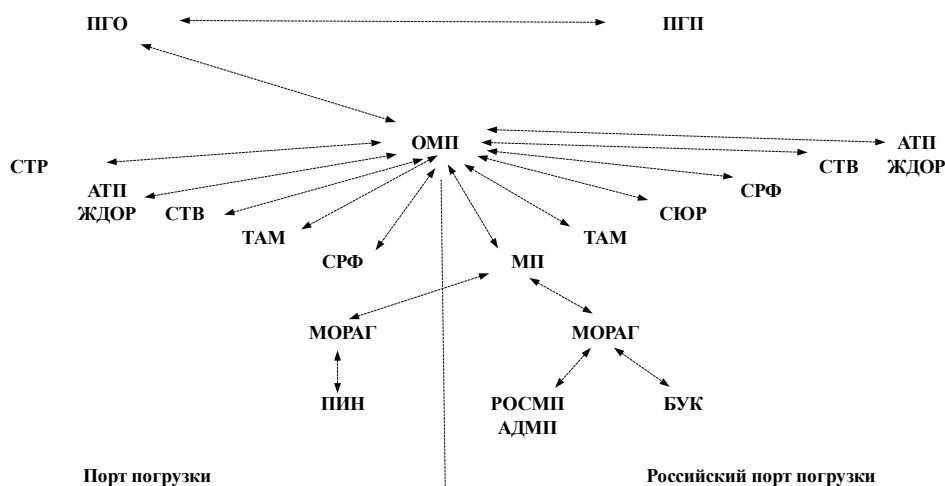


Рис. 4 — Схема договорных отношений «транспортный процесс» при внедрении системно-логистического подхода [1]

Таким образом, согласимся с мнением Н. Е. Пономарева, что морская логистика, организация и обеспечение перевозки грузов морским транспортом, является специфической транспортной услугой. Если в случае наземных грузоперевозок еще есть выбор между автомобильным и железнодорожным транспортом, то в случае необходимости следования на большие расстояния других вариантов, как перевозка морским транспортом, уже не остается [4].

Библиографический список:

1. Иванова М. Б. Логистический подход к организации системы «Транспортный процесс» - 2015. - [Электронный ресурс]. — Режим доступа — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/logisticheskiy-podhod-k-organizatsii-sistemy-transportnyy-protsess> (Дата обращения 15.09.2017)

2. Лапенко А. В. Роль транспортной логистики на предприятии - 2012. - [Электронный ресурс]. — Режим доступа - URL: <http://www.be5.biz/ekonomika1/r2012/2450.htm> (Дата обращения 27.09.2017)

3. Левкин Г. Г. Организация интермодальных перевозок — 2014. - [Электронный ресурс]. — Режим доступа — URL: <http://knizh.ru/read.php?book=49101&title=%CE%F0%E3%E0%ED%E8%E7%E0%F6%E8%FF%20%E8%ED%F2%E5%F0%EC%EE%E4%E0%EB%FC%ED%FB%F5%20%EF%E5%F0%E5%E2%EE%E7%EE%EA&author=%CB%E5%E2%EA%E8%ED%20%C3%F0%E8%E3%EE%F0%E8%E9> (Дата обращения 01.10.2017)

4. Пономарёв Н. Е. Морская логистика и особенности морских перевозок — 2016. - [Электронный ресурс]. — Режим доступа — URL: <https://moluch.ru/archive/105/24840/> (Дата обращения 22.10.2017)

5. Шишкин Д.Г., Шишкина Л.Н. Логистика на транспорте — 2006. - [Электронный ресурс]. — Режим доступа — URL: https://docviewer.yandex.ru/view/1130000019068078/?*_puBaPonV%2F4%2FAo6PnhXKkzjWtyC57InVybCI6Imh0dHA6Ly9ncmVlbmNhci5hdC51YS9fbGQvMS8xOTdfXy1fXy5wZGYiLCJ0aXRsZSI6IjE5N19fLV9fLnBkZiIsInVpZCI6IjExMzAwMDAwMTkwNjgwNzgiLCJ5dSI6IjY0NDU4NDgyNzE0NzU2NzkwMjIiLCJub2lmcmFtZSI6dHJ1ZSwidHMiOjE1MDk2MjA5NzQ5OTV9&page=1&lang=ru (Дата обращения 15.11.2017)