

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
«САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ЭКОНОМИКИ И ФИНАНСОВ»**

КАФЕДРА КОММЕРЦИИ И ЛОГИСТИКИ

**А.В. ДМИТРИЕВ
М.В. АФАНАСЬЕВ**

**ЛОГИСТИКА
ТРАНСПОРТНО-
ЭКСПЕДИТОРСКИХ
УСЛУГ**

УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ

**ИЗДАТЕЛЬСТВО
САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА
ЭКОНОМИКИ И ФИНАНСОВ
2010**

Рекомендовано научно-методическим советом университета

ББК 65.37
Д 53

Дмитриев А.В., Афанасьев М.В.

Логистика транспортно-экспедиторских услуг: Учебное пособие. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2010. – 104 с.

В учебном пособии изложены основные вопросы логистики транспортно-экспедиторских услуг, рассмотрены основные элементы системы транспортного обслуживания, освещены логистические особенности сопровождения грузов в пути, представлена структура транспортно-экспедиторского обслуживания, уделено внимание перспективам развития логистики транспортно-экспедиторских услуг.

Учебное пособие предназначено для студентов 5 курса дневной формы обучения специальности «Логистика и управление цепями поставок».

Рецензенты: д-р экон. наук, проф. **С.В. Никифорова**
канд. экон. наук, доц. **А.Д. Шматко**

ISBN 978-5-7310-2613-0

© Издательство СПбГУЭФ, 2010

ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие	4
Введение.....	5
Глава I. ОСНОВЫ ЛОГИСТИКИ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИХ УСЛУГ	6
1.1. Сущность и содержание логистики транспортно-экспедиторских услуг	6
1.2. Логистический подход к организации транспортно-экспедиторской деятельности.....	11
1.3. Структура транспортно-экспедиторского обслуживания.....	19
Вопросы для самоконтроля	26
Глава II. ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ В СТРУКТУРЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЦЕССОВ.....	28
2.1. Экспедиторская деятельность в транспортной логистике	28
2.2. Субъекты транспортно-экспедиционного обслуживания.....	35
2.3. Классификация транспортно-экспедиторских услуг	40
Вопросы для самоконтроля	47
Глава III. ФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ ЦИКЛ ЛОГИСТИКИ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИХ УСЛУГ	48
3.1. Общелогистические процедуры подготовки к транспортно-экспедиторскому обслуживанию	48
3.2. Разработка транспортно-технологической схемы доставки груза	58
Вопросы для самоконтроля	66
Глава IV. ЛОГИСТИКА ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИХ УСЛУГ НА РАЗЛИЧНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА.....	67
4.1. Логистика отправки грузов	67
4.2. Обслуживание в пути следования груза.....	80
4.3. Логистика приемки грузов	83
Вопросы для самоконтроля	98
Библиографический список.....	100

ПРЕДИСЛОВИЕ

В условиях глобализации современной экономики повышение эффективности доставки грузов входит в приоритетные направления сокращения издержек промышленных организаций, предприятий торговли и сферы услуг. В связи с этим в последнее время явно наметилась тенденция выделения транспортно-экспедиционного обслуживания в самостоятельную отрасль транспортного комплекса.

Одной из основных задач транспортно-экспедиционного обслуживания в современных условиях следует считать поиск наиболее эффективного варианта доставки грузов от поставщика до потребителя с помощью различных средств транспорта.

Долгое время транспортно-экспедиционное обслуживание традиционно рассматривалось как расширение сферы деятельности перевозчика и было жестко привязано к определенному виду транспорта. Термин «экспедитор» ассоциировался не с организатором перевозок, а с работником, сопровождающим груз.

В последнее время транспортно-экспедиционное обслуживание рассматривается не с ведомственных позиций, а с точки зрения наиболее эффективной организации процессов доставки груза независимо от количества и видов используемых транспортных средств, маршрутов, перевалочных пунктов.

Росту результативности транспортно-экспедиционного обслуживания содействовало внедрение логистики – интегрального инструмента менеджмента, способствующего достижению стратегических, тактических и оперативных целей организации транспортного бизнеса за счет эффективного, в отношении общих затрат и удовлетворения требований потребителей к качеству транспортных услуг, управления материальными, сервисными, информационными, финансовыми и другими видами потоков.

Таким образом, транспортно-экспедиционное обслуживание является незаменимым инструментом, освобождающим хозяйствующих субъектов от необходимости выполнять многочисленные и трудоемкие операции, связанные с отправкой, транспортировкой и получением грузов, а также заключать договоры на перевозку с каждым отдельным представителем рынка транспортно-экспедиторских услуг.

Деятельность транспортно-экспедиторских компаний носит организационно-координирующий характер и предназначена для упорядочения транспортных потоков и доставки грузов.

ВВЕДЕНИЕ

Учебная дисциплина «Логистика транспортно-экспедиторских услуг» входит в состав дисциплин логистического цикла, изучаемых студентами 5 курса дневной и вечерней форм обучения специальности «Логистика и управление цепями поставок».

Содержание учебной дисциплины «Логистика транспортно-экспедиторских услуг» отражает современную концепцию логистизации транспортно-экспедиторской деятельности. Под логистизацией понимается представление транспортно-экспедиторских процессов, то есть процессов предоставления услуг любого вида по переработке, консолидации, хранению, обработке, упаковке или распределению грузов, в виде совокупности товарно-материальных, финансовых и информационных потоков. В логистике транспортно-экспедиторских услуг объектом управления является процесс упорядочения доставки груза, что позволяет снизить транспортные расходы.

Целью изучения учебной дисциплины является усвоение студентами теоретических основ и практических навыков и умений в области планирования, организации и эффективного управления экспедированием грузов.

Для достижения поставленной цели в результате изучения дисциплины студенты должны усвоить следующие положения:

- научные и методические основы логистики транспортно-экспедиторских услуг;
- логистическую концепцию транспортной экспедиции;
- специфику объектов логистики транспортно-экспедиторских услуг – грузовых потоков и их классификацию;
- функциональный логистический контур логистики транспортно-экспедиторских услуг;
- принципы и методы логистики в организации поиска заказов и реализации услуг;
- особенности транспортировки продукции в логистике транспортно-экспедиторских услуг, терминальные и модальные перевозки;
- умение оценивать эффективность применения принципов и методов логистики в транспортно-экспедиторской деятельности.

Полученные в ходе изучения курса знания будут способствовать формированию квалифицированных специалистов в области транспортно-экспедиторской деятельности.

Глава I. ОСНОВЫ ЛОГИСТИКИ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИХ УСЛУГ

1.1. Сущность и содержание логистики транспортно-экспедиторских услуг

В настоящее время в рамках транспортно-экспедиторского обслуживания товародвижения всё большую популярность приобретает логистический подход, который представляет собой современный взгляд на организацию различных бизнес-процессов, в том числе и транспортных.

Основными направлениями в деятельности транспортно-экспедиционных компаний в России и за рубежом считают расширение количества видов предоставляемых услуг и обеспечение качества транспортно-экспедиторского обслуживания. При этом транспортно-экспедиционные компании создают филиалы или отделения, специализирующиеся на определенных видах услуг.

С созданием логистической системы транспортно-экспедиционные компании берут на себя комплексное транспортно-экспедиторское обслуживание с выполнением функций, предшествующих транспортированию или завершающих его, освобождая грузовладельцев от сбытовых и распределительных функций (упаковывание, складирование и т. п.).

Важным направлением в экспедиционной деятельности следует считать создание грузовых распределительных центров, позволяющих:

- укрупнять и интегрировать грузопотоки;
- улучшать загрузку ТС;
- сокращать количество рейсов, т. е. интенсифицировать процесс доставки грузов с одновременным обеспечением качества обслуживания на высоком уровне.

Экспедитор в условиях рынка должен постоянно изыскивать новые возможности для расширения перечня предлагаемых услуг и рынка потребителей услуг. В лучшем положении оказываются экспедиторы, которые имеют широкие горизонтальные связи с организациями в течение длительного времени. В настоящее время процесс формирования длительных хозяйственных связей в рамках технологического цикла происходит на основе логистического подхода и называется логистической кооперацией.

Целью логистической кооперации является снижение затрат, улучшение уровня обслуживания и повышение гибкости. По данным опроса, проведенного в Германии, 70% производителей товаров и услуг положительно и активно относятся к кооперации с логистическими компаниями (экспедиторскими, складскими, транспортными, консалтинговыми, управляющими, сервисными).

Предпочтения при кооперировании распределяются следующим образом:

- для выполнения транспортных задач – 66%;
- для совместного использования склада – 52%;
- предоставление услуг за комиссию и управление запасами – 41%;
- обслуживание клиентов – 22%;
- упаковывание и подготовка к упаковыванию – 21%;
- снабжение запасными частями – 18%;
- вывоз и утилизация материалов – 15%;
- составление и формирование ассортимента – 11%;
- маркировка товара – 10%.

Основными причинами необходимости кооперации названы следующие:

- рост расходов – 85%;
- возникновение новых и повышенных требований клиентов – 60%;
- сильные конкуренты внутри страны и за рубежом – 100%.

Отделение транспортных функций от основного бизнеса, успешное функционирование системы транспортно-экспедиторского обслуживания, обеспечивающей повышение эффективности ресурсов за счет снижения объемов занятого капитала, создали объективные условия для развития логистических компаний. В глобальной логистике, в частности, отдельные логистические операции выполняются в регионах, где обеспечиваются наименьшие затраты на доставку товаров.

В США были проведены исследования фирм различных отраслей с целью изучения участия экспедиторских фирм-перевозчиков в логистической деятельности грузовладельцев и перспектив такого сотрудничества. Анализ показал, что экспедиторы предоставляют грузовладельцам следующие основные виды услуг, связанных с выполнением функций логистики: выполнение расчетов с получателями за доставляемые грузы (эту функцию передают экспедиторам 70% обследованных фирм); складирование продукции и сырья (22%); выбор наиболее выгод-

ного варианта доставки (22%); согласование с перевозчиками применяемых тарифов (21%); контроль продвижения грузов (15%); создание информационных систем для хранения и обработки данных (13%); организация и осуществление электронного обмена данными с партнерами (12%); эксплуатация парка ПС, принадлежащего фирме (11%); отслеживание прохождения заказов (7%); контроль уровня материальных запасов фирмы (7%).

Появление в практике менеджмента логистики отражается на всех сферах его деятельности. В табл. 1.1 представлены некоторые изменения, отличия и тенденции традиционного и логистического менеджмента в отношении товаро- и грузопотоков.

Таблица 1.1

**Традиционный и логистический менеджмент
в транспортно-экспедиторской деятельности**

№ п/п	Показатель	Традиционный менеджмент	Логистический менеджмент
1	Цели в отношении товародвижения	Обеспечение своевременной и качественной доставки груза потребителю	Обеспечение доставки нужного продукта, в нужном количестве, нужного качества, в нужные место и время, нужному потребителю, с нужными затратами
2	Объект (один среди прочих) управления в сфере товародвижения	Управление поставками (supply management)	Управление цепочками поставок (supply chain management)
3	Роль экспедитора (логистической компании)	Организация доставки товара от продавца к покупателю	Ускорение всего процесса доставки товара при условии минимальных затрат по всем технологиям функционирования логистической системы
4	Ответственность экспедитора (посредника)	В рамках договора экспедирования	По всей цепочке поставок, услуги направлены
5	Роль транспорта	Обособленная отрасль	Производитель широкого круга логистических и комплексных услуг
6	Составляющая и стоимости товара	Транспортная	Логистическая

В рамках настоящего учебного пособия целесообразно выделить следующие основные понятия и определения.

Логистика транспортно-экспедиторских услуг – деятельность в области перевозок, охватывающая весь комплекс операций и услуг по доставке товара от производителя продукции к потребителю.

Данное понятие существенно шире понятия «перевозка». Необходимость в транспортной экспедиции обусловлена тем, что процесс доставки груза от грузоотправителя до грузополучателя, как правило, состоит из нескольких этапов перевозки, в том числе с использованием различных видов транспорта. При этом возникает потребность как в организации и координации выполнения этих этапов, так и в выполнении сопутствующих перевозочному процессу вспомогательных работ, которые могут производиться непосредственно грузовладельцами (грузоотправителями или грузополучателями) и специализированной организацией (посредником).

Экспедитор является одной из сторон по договору транспортной экспедиции, которая организует и предоставляет транспортно-экспедиционные услуги.

К *потребителям транспортно-экспедиционных услуг* относятся физические или юридические лица, для которых экспедитор осуществляет транспортно-экспедиторские услуги по договору транспортной экспедиции. Основными потребителями транспортно-экспедиторских услуг являются:

- *грузоотправитель* – сторона по договору транспортной экспедиции, уполномоченная сдавать груз экспедитору;
- *грузополучатель* – сторона по договору транспортной экспедиции, уполномоченная получать груз от экспедитора;
- *перевозчик* – сторона по договору перевозки, которая обязуется по поручению экспедитора или самостоятельно получить в пункте отправления от грузоотправителя и доставить вверенный ему груз в пункт назначения и выдать его грузополучателю или передать другой транспортно-экспедиторской организации.

В понятие *доставка груза* входит процесс перемещения груза от грузоотправителя до грузополучателя с выполнением определенных условий, связанных со сроками, режимами, сохранностью, и других условий. Помимо самой *перевозки груза* (перемещения груза определенным транспортным средством от пункта отправления до пункта назначения) в структуру доставки входит

приемка и документальное оформление груза, его перевалка на терминалах и хранение на складах, прочие необходимые операции.

Транспортно-экспедиционное обслуживание тесно связано с перевозочными процессами и теми технологиями, которые используются для доставки груза:

Смешанная перевозка – перевозка груза двумя или более видами транспорта, работающими последовательно. В смешанных перевозках появляются дополнительные грузовые операции и связанные с ними дополнительные задержки груза и затраты.

Оператор смешанной перевозки – лицо, которое от собственного имени или через другое действующее от его имени лицо заключает договор смешанной перевозки с грузовладельцем, выступает как сторона договора и принимает на себя ответственность за его исполнение.

Прямая смешанная перевозка оформляется одним перевозочным документом на весь путь следования, например, железнодорожным и внутренним водным транспортом.

Комбинированная перевозка – смешанная перевозка, выполняемая без перегрузки груза. В этом случае груз перевозится на всем пути следования в одном и том же контейнере, съемном кузове и других видах транспортного оборудования.

Интермодальная перевозка – последовательная перевозка груза несколькими видами транспорта в одной и той же грузовой единице (контейнере или транспортном средстве) без выгрузки самого груза.

Мультимодальная (трансмодальная) перевозка – это перевозка, при которой лицо, организующее ее, несет ответственность на всем пути следования, независимо от количества принимающих участие видов транспорта при оформлении единого перевозочного документа.

Юнимодальная перевозка – это перевозка груза одним видом транспорта (одним или несколькими перевозчиками). Если участвует один перевозчик, он выдает свой собственный транспортный документ – накладную, коносамент и др. Если перевозчиков несколько (например, перевозчик из одного порта в другой, с перегрузкой груза в промежуточном порту), один из них может выдать сквозной коносамент, охватывающий всю перевозку.

В общем случае под *транспортно-экспедиционным обслуживанием* следует понимать деятельность специализированных организаций, направленную на обеспечение доставки груза и выполнение любых услуг, связанных с подготовкой груза к перевоз-

ке, выполнению перевозки и его хранению. Такая деятельность осуществляется по поручению грузоотправителя или грузополучателя.

Транспортно-экспедиционное обслуживание включает в себя выполнение транспортно-экспедиционных операций и услуг.

Транспортно-экспедиционная операция – элементарное законченное, периодически повторяющееся действие, обеспечивающее транспортно-экспедиционное обслуживание.

Транспортно-экспедиционная услуга – отдельная операция или группа операций, непосредственно направленная на удовлетворение определенной потребности клиента в транспортной экспедиции и характеризующаяся наличием необходимого технологического, экономического, информационного и правового обеспечения. Таким образом, транспортно-экспедиционные услуги являются результатом взаимодействия исполнителя (экспедитора) и потребителя (грузовладельца – грузоотправителя или грузополучателя) транспортно-экспедиционных услуг, а также деятельности исполнителя по удовлетворению запросов потребителя в транспортной экспедиции в соответствии с установленными нормами и требованиями. Такая услуга связана с организацией процесса отправления и получения груза, выполнением других работ, имеющих отношение к перевозке груза в соответствии с договором транспортной экспедиции.

Вид транспортной услуги – совокупность однородных транспортно-экспедиционных услуг, характеризующихся общими технологическими признаками (ГОСТ Р 51006 – 96 «Услуги транспортные. Термины и определения»).

1.2. Логистический подход к организации транспортно-экспедиторской деятельности

Появление логистики в экономике объективно обусловлено достигнутым уровнем развития производительных сил и рыночных отношений. В табл. 1.2 в качестве примера рассмотрен процесс влияния состояния экономики на выбор приоритетов в менеджменте.

Логистика – это деятельность, связанная с планированием и управлением потоками товаров и решением проблем запасов этих товаров. Затраты на логистику в промышленных организациях Запада поглощают приблизительно 1/5 прибавочной стоимости. В целях повышения конкурентоспособности менеджмент

уделяет логистике все больше внимания. Ранее в организациях промышленности логистика была объектом деятельности технических специалистов. В настоящее время, как следствие нормальной эволюции теории и практики менеджмента, ясен ее стратегический масштаб и значимость. Цель логистики промышленной организации может быть сформулирована как совмещение разумных цен на продукцию с правильной и своевременной реакцией на нужды рынка.

Таблица 1.2

Влияние состояния экономики на менеджмент и логистику

Период	Основной мотив	Приоритеты
1920-е гг.	Ненасыщенность рынка, при достаточной покупательной способности	Организация производства, научная организация труда
1930-е гг.	Спад платежеспособного спроса при наличии большого производственного ресурса	Реклама, сбыт, продажи
Конец 1940-х–конец 1950-х гг.	Значительный рост платежеспособного спроса при повышении требований к качеству товаров и услуг	Качество продукции
Начало 1960-х–начало 1970-х гг.	Повышение темпов изменений и номенклатуры потребностей рынка при усложнении и удорожании производства и реализации	Маркетинг, продажи
Середина 1970-х гг.	Ресурсные, в том числе финансовый, дефициты, глобализация и интеграция наряду с развитием информационных технологий	Логистика, ресурсы, обращение
2000-е гг.	Продолжение процессов развития рынка: высокая частота смены товаров и расширение ассортимента, непредсказуемость рынка, давление на затраты (наличие запасов)	Корпоративная логистика, интегрированная логистика, глобальная логистика

На рис. 1.1 отражена структура логистики промышленной организации. Логистика промышленной организации имеет определенную структуру, которая определяется технологией производства, видом товаров и услуг, другими параметрами организации и бизнеса. Принято выделять три основных вида логистики: логи-

стику притока (приобретения, закупок), логистику оттока (распределения) и производственную логистику, а при осуществлении вторичного использования отходов производства – также логистику рециклинга. Кроме того, при дальнейшей градации проявляются транспортная, складская логистика, логистика запасов (управление запасами), информационная и финансовая логистика. Когда в решении вопросов логистики принимают участие и другие подразделения производства, можно говорить об интегральной логистике.

Логистика приобретения решает проблему поддержания как можно меньшего запаса товаров данного ассортимента, сохраняя высокий уровень обслуживания и время поставок и учитывая множество побочных условий. Работу, связанную с запасами, систематизирует определенный вид деятельности – управление запасами. Степень незапланированных изменений запаса (как позитивных, так и негативных) – важнейший показатель неуправляемости логистического процесса.

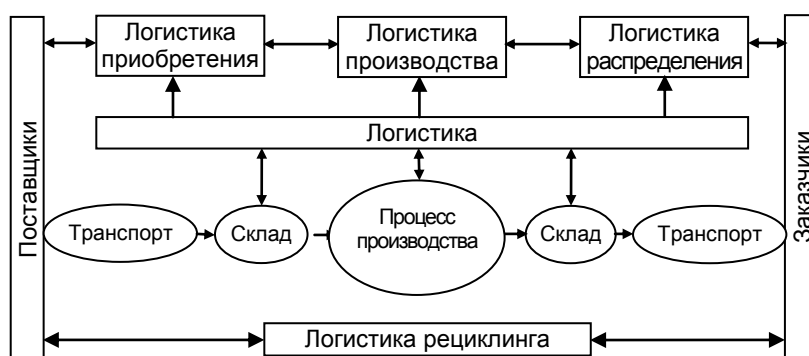


Рис. 1.1. Связь логистики с транспортом.

В настоящее время управляемость потоками товаров часто пытаются выразить через так называемые индикаторы поведения (р.і.), используемые в менеджменте, например, для определения надежности поставок. Надежные поставки могут быть определены как часть заказа по закупкам, который размещается у определенного поставщика и позже доставляется вовремя; это и является р.і., который указывает на управляемость ввоза в данной системе. Другие р.і. – показатели надежности для клиента (характеризуют управляемость вывоза) – указывают на скорость обра-

шения запасов (отношение запасов в течение конкретного периода, например года, на средний уровень запаса в этот период).

Логистический подход к управлению транспортно-экспедиционной деятельностью предполагает осуществление оптимизации потоковых процессов, протекающих в ходе производства и реализации товаров и услуг как на уровне организации, так и в рамках технологического цикла, предусматривающего участие нескольких организаций, и в масштабах национальной, международной и глобальной экономики. Важнейшее условие оптимизации – соблюдение организационного, технологического, экономического и информационного единства потоковых процессов. При этом логистический подход существенно отличается от традиционного, поскольку итог логистической оптимизации является результатом оптимизации всей системы как единого целого.

Математическое выражение традиционного подхода оптимизации системы:

$$C_{\text{общ}}^{\text{opt}} = C_{1 \text{ min}} + C_{2 \text{ min}} + \dots + C_{n \text{ min}}, \quad (1.1)$$

где $C_{\text{общ}}^{\text{opt}}$ – оптимальные издержки системы; $C_{1 \text{ min}}, C_{2 \text{ min}}, \dots, C_{n \text{ min}}$ – издержки каждого элемента системы.

Математическое выражение логистического подхода оптимизации системы:

$$C_{\text{общ}}^{\text{opt}} = \sum C_i \rightarrow \min, \quad (1.2)$$

где $\sum C_i$ – издержки каждого элемента системы.

Одной из основных задач логистики транспортно-экспедиционных услуг, кроме управления транспортировкой, является складское обслуживание. В данном случае целью логистики в отношении товарных запасов выступает оптимизация запасов и потоков в пространстве и времени одновременно по двум критериям:

- доступность для реализации на оптовых складах и в магазинах максимально возможного ассортимента в достаточном количестве по каждой позиции с учетом возможных колебаний спроса;
- повышение оборачиваемости товаров, т. е. снижение времени усредненного цикла между закупкой (производством) товара и его отгрузкой заказчику.

Управление запасами сводится к задаче восполнения складских остатков с целью максимальной реализации товаров.

Содержание запасов влечет за собой расходы. Наиболее распространенные виды затрат на содержание запаса – пространство, рента, риск. Пространство – расходы на амортизацию, содержание, отопление и т. п. занимаемого под запас помещения (склад, место, отведенное под запас в цехе). Рента представляет собой расходы на вложенный в запас капитал. Риск связан с возможностью не востребоваания запаса, что может привести к некондиции, уничтожению и продаже по сниженным ценам или продаже с низкой прибылью. Под риском также подразумевают вероятность устаревания продукции и расходы на страхование. Относительно затрат по этим трем пунктам промышленные организации часто пользуются «правилом кулака»: например, устанавливают годовые расходы по трем пунктам на содержание запаса в размере 15% финансовой стоимости среднего запаса в течение года. Следует отметить, что определение процента затрат по «правилу кулака» в большей степени зависит от продукции и ситуации в организации и имеет свои ограничения.

Содержание большого запаса кроме перечисленных затрат имеет другие отрицательные последствия. Большие запасы приводят к снижению качества (например, выпускается большая серия полуфабрикатов, некоторое время они находятся на складе, и только во время сборки становится очевидным их низкое качество) и в процессе производства являются причиной увеличения периода движения товара.

Позитивные аспекты наличия большого запаса проявляются в обеспечении высокого качества обслуживания, поскольку в результате появляется возможность избежать проблем, связанных со скоростью и сроками поставок.

Управление запасами на производстве разделяется на долгосрочное, текущее и оперативное. Возможность максимально быстро реагировать на изменение ситуации предоставляет оперативное планирование. Однако наличие в цепочках поставок инерционных звеньев не позволяет отказаться от долгосрочного планирования.

Процесс транспортно-экспедиторского обслуживания высокого уровня основывается в настоящее время на создании и использовании логистических транспортно-распределительных цепей, которые создаются между производителями продукции, экспедиторами и торгующими организациями.

Логистическая цепочка – цепочка (сеть), по которой товар из сырья превращается в готовое изделие и затем через систему продаж попадает к конечному потребителю. Очевидно, что понятие «управление продажами» проявляется только в последнем звене логистической цепочки, а именно на этапе продавец – потребитель. Следует также отличать управление логистическими цепочками от управления дистрибуцией, которое сфокусировано в большей степени на обеспечении наличия товара на складах, чем на общей проблеме стоимости операций.

Система управления цепочками поставок решает важные вопросы формирования структуры складов сырья и готовой продукции для уменьшения операционных издержек, определения способа оптимизации схемы транспортных операций, выбора места производства товара для поставки на конкретный региональный рынок.

В стоимости товара ее логистическая составляющая формируется так же, как и транспортная, на протяжении всей логистической цепочки, а проявляется только на последней стадии – при продаже товара конечному потребителю. На стоимости отражается общая эффективность всех логистических операций, в том числе транспортных и маркетинговых. Наиболее управляемыми, с точки зрения конечной стоимости, являются начальные операции (стадии) производства товаров, а наиболее чувствительными – конечные или продажные.

Логистические компании, выкупая груз у поставщиков, освобождают последних от выполнения функций, а значит, и затрат по распределению продукции и становятся снабженческо-сбытовыми (распределительными) центрами. Транспортно-распределительные центры бывают:

- международные – обслуживающие несколько стран;
- национальные – обслуживающие несколько организаций одной страны;
- внутрирегиональные – обслуживающие одну организацию в одном регионе.

Конкуренция логистических компаний с экспедиторами не является обычной и происходит время от времени, поскольку клиентами компании являются организации, нуждающиеся не только в доставке груза, но и в выполнении ряда других логистических услуг, связанных с управлением грузом, предоставлением информации о его состоянии и т. п. В отличие от транспортно-экспедиционных компаний, оказывающих помимо транспортных

комплекс известных сопутствующих доставке товаров услуг, логистические компании осуществляют обеспечение работ складского, информационного, управленческого и финансового характера.

Логистика предусматривает организацию доставки товаров в требуемом количестве и в гарантированные сроки от производства до потребителя при согласованной работе отправителей, транспортно-экспедиционных организаций и потребителей груза с целью предотвращения нерационального расходования и потерь товарных, финансовых и трудовых ресурсов. Внедрение логистики позволяет экспедиторам работать по более прогрессивным транспортным технологиям, способствующим повышению конкурентоспособности на рынке транспортных услуг, расширению сферы деятельности и увеличению доходов.

Логистика является основным элементом, обеспечивающим конкурентоспособность промышленной организации – потребителя логистических услуг. Все мероприятия логистики по поддержанию функционирования организации ориентированы на обеспечение завоевания рынка путем рациональной организации производства, использования информации, продукции и других основных ценностей. Для этого требуется комплексная система планирования и управления организацией, интегрированная с системой оперативного руководства для гибкой координации ее работы и оперативного реагирования на потребность освоения новых видов услуг. Создание эффективной логистики требует выработки ее стратегии, согласованной со стратегией организации, обработки системы ее объективной количественной оценки и выявления решающих факторов.

Эффективность логистических систем содержится в достижении целей ее концепций и технологий, рассмотренных выше, и отражается на конечных результатах деятельности организации. Ускорение разработки новых видов услуг и технологий, оперативность максимального удовлетворения спроса, повышение качества выполняемых услуг, снижение стоимости услуг – факторы, определяющие эффективность логистики в будущем.

Начало системных исследований в области транспортных систем относится к середине прошлого века, когда были заложены основы материально-технической базы различных типов транспортных систем. По мере накопления знаний и практического опыта углубляется и само содержание понятия транспортной системы. Анализ выработанной к настоящему времени совокуп-

ности определений транспортных систем позволяет выделить то общее, что им всем присуще:

- материальная основа – комплекс технических средств разных видов транспорта, перегрузочного и складского оборудования с оптимальным соотношением параметров, используемый для доставки отдельных или сходных по транспортно-физическим свойствам грузов;
- единая согласованная технология доставки грузов от отправителя получателю;
- экономическое, организационное и коммерческо-правовое единение различных звеньев;
- автоматизация и комплексная механизация основных трудовых процессов, ликвидация тяжелого ручного труда;
- снижение общественно необходимых транспортных издержек за счет экономической эффективности функционирования транспортных систем.

Обобщение тенденций и проблем формирования и развития транспортных систем доставки грузов позволяет дать следующее определение.

Логистическая транспортно-экспедиторская система – это форма организации транспортного процесса, когда во всех его звеньях на основе эффективного использования транспортных средств, перегрузочного и складского оборудования, а также информационных технологий обеспечивается максимально возможная скоростная сохранная доставка груза от грузоотправителя грузополучателю. Это самодостаточная структура, состоящая из взаимодействующих и взаимосвязанных элементов, которая существует относительно самостоятельно и устойчиво, постоянно развивается и совершенствуется в зависимости от взаимодействия с окружающей средой.

Элементы процесса транспортировки образуют единую транспортную систему, которая является одной из важнейших подсистем макрологистических систем. Управление материальными потоками на региональном, национальном или международном уровне является одним из основных направлений макроэкономической политики любого государства. Даже в слабо развитых странах, где речь не идет о создании макрологистических систем, государство решение вопросов экономического развития начинает с создания определенной модели макрологистической системы, основными составляющими которой являются транспорт, связь, объекты инфраструктуры продвижения материальных потоков (дороги, терминалы, линии связи и т. д.).

Важно понимать, что представляет собой транспортная система, её структурные особенности, взаимосвязь с окружающей средой, из которых вытекают основные свойства систем, такие как:

- автономность – способность системы функционировать и развиваться в определенных, достаточно широких, пределах независимо от окружающей среды;
- целостность – внутренняя взаимосвязь частей системы с единой целенаправленной деятельностью;
- адаптивность – способность системы приспосабливаться к различным условиям окружающей среды и др.

Отличительными признаками транспортных систем являются:

- способность взаимодействия с окружающей средой;
- наличие органа управления (регулятора);
- управляемость системы;
- вариантность поведения;
- наличие информационных коммуникаций как в самой системе, так и между системами и средой;
- наличие контуров обратных связей в каналах информации;
- целенаправленное поведение системы.

Таким образом, логистические транспортно-экспедиционные системы – это форма организации транспортного процесса, позволяющая эффективно обслуживать потребности производства. Транспортные системы могут иметь местное, региональное, государственное значение, а могут обслуживать межгосударственные торговые и производственные связи, и, следовательно, задачи, которые должны решаться органами управления, определяются спецификой транспортной системы.

1.3. Структура транспортно-экспедиторского обслуживания

Для анализа структуры транспортно-экспедиторского обслуживания рассмотрим его во взаимосвязи трех составляющих: транспортного, экспедиционного и посреднического обслуживания, как это показано на рис. 1.2.

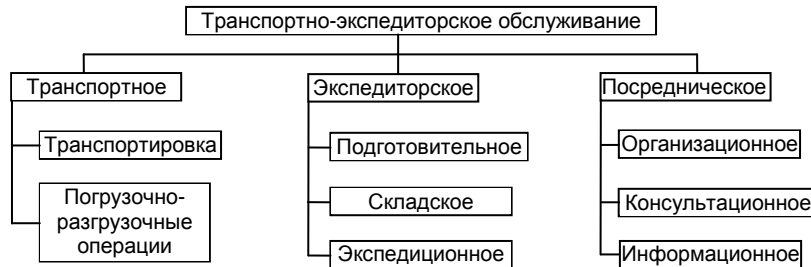


Рис. 1.2. Структура транспортно-экспедиционного обслуживания

Под *транспортным обслуживанием* подразумевается деятельность, связанная с перемещением груза в пространстве и во времени, которая направлена на осуществление доставки груза и выполнение погрузочно-разгрузочных работ (ПРР) на всем протяжении перевозки от грузоотправителя до грузополучателя. Погрузочно-разгрузочные операции являются обязательными элементами процесса доставки грузов и выполняются непосредственно на территории клиентов, в распределительных центрах, на транспортных узлах и при перегрузке продукции с одного вида транспорта на другой.

Экспедиционное обслуживание – деятельность, направленная на обеспечение своевременной и качественной доставки груза потребителю; включает в себя подготовительно-заключительное обслуживание, складские работы и экспедиционные услуги.

Подготовительно-заключительное обслуживание является элементом технологического процесса доставки груза и включает в себя:

- подачу подвижного состава (ПС) к месту погрузки;
- подготовку груза к перевозкам (приведение груза в транспортабельное состояние, нанесение маркировки, проверка качества и количества груза, взвешивание, выделение контейнеров, поддонов и т. п.);
- прием и сдачу груза.

Складские работы выполняют на контейнерных и грузовых площадках транспортных узлов, в складских помещениях, а также в распределительных центрах. Необходимость в складских операциях обусловлена в основном значительной неравномерностью поступления грузов на транспортные узлы, что вызывает потребность в постепенном накоплении грузов и их группировке по мар-

шрутам перевозок. Может иметь место обратная ситуация, когда возникнет необходимость в расформировании крупных партий в мелкие отправки для последующей доставки потребителям.

Широко распространено хранение массовых грузов (уголь, строительные материалы, товары розничной торговли и т. п.) и доставка их потребителям по мере необходимости, что позволяет избежать организации многочисленных складов у обслуживаемых организаций.

Каждый вид груза требует своих условий при перевозке для сохранности его свойств, поэтому применяется маркировка. Таким образом, маркировка – показатель условия транспортной перевозки.

Маркировкой называют различного вида знаки, рисунки, надписи или условные обозначения, наносимые на грузы, устанавливающие порядок их учёта и меры по сохранности при транспортировке. Поэтому маркировку наносят так, чтобы она была ясно видна и сохранялась до конца перевозки. Различают маркировку товарную, отправительскую, специальную и транспортную.

Товарная (фабричная) маркировка содержит наименование изделия и название производителя товара, его адрес, заводскую марку, указание сорта, ГОСТа и другие необходимые сведения о товаре.

Отправительская маркировка содержит номер места (в числителе) и число мест (в знаменателе), наименование отправителя и получателя, пункт отправления и назначения.

Специальная (предупредительная) маркировка указывает способ хранения груза и обращения с ним в пути и во время грузовых операций. На опасные грузы наносят дополнительную маркировку знаками, надписями и цветными наклейками согласно правилам о перевозке этих грузов.

Транспортная маркировка наносится отправителем в виде дроби (в числителе – порядковый номер, за которым эта отправка принята к перевозке по книге отправления, в знаменателе – число мест данной отправки); рядом с дробью указан номер грузовой накладной.

Транспортную маркировку наносят на грузовые места независимо от отправительской маркировки. На тарно-штучных грузах указывается масса брутто и нетто.

Предоставление *экспедиционных услуг* дает возможность полностью освободить грузовладельцев от несвойственных им

функций, связанных с охраной и сопровождением груза в пути, проведением платежно-расчетных операций и оформлением товарно-транспортной документации (заполнение документов на перевозку, их доставка клиентуре, расчеты со всеми участниками перевозочного процесса и т. п.).

Посредническое обслуживание включает в себя организационно-посредническое, консультационно-аналитическое и информационное обслуживание и направлено, в первую очередь, на качественную доставку груза его получателю.

Организационно-посреднические операции связаны с организацией доставки груза, отдельных услуг транспортно-экспедиторского обслуживания и координацией работы подразделений транспортных узлов, грузоотправителей, грузополучателей и транспортных организаций, взаимодействующих в процессе доставки грузов. Кроме того, они включают в себя лизинг и аренду транспортных средств, транспортного оборудования, погрузочно-разгрузочных механизмов (ПРМ), складов и т. д.

В рамках *консультационно-аналитического обслуживания* в основном предоставляются услуги по выбору типа ПС на отдельных этапах доставки и расчету оптимального маршрута перевозки с учетом возможности использования разных видов транспорта и технологий перевозки груза. Для осуществления основного этапа перевозки большое значение имеет выбор наиболее эффективного вида магистрального транспорта (железнодорожного, водного, автомобильного, воздушного или трубопроводного). Результатом предоставления консультационно-аналитических услуг является возможность определения экономически наиболее выгодного способа доставки груза и возможность прогноза ситуации на рынке транспортных, экспедиционных, посреднических и комплексных услуг.

Процесс доставки груза тесно связан с предоставлением *информационных услуг*. С точки зрения организации транспортно-экспедиторского обслуживания, информационное обслуживание лежит в основе взаимодействия отдельных операторов и управления в целом процессом доставки, обеспечивая прохождение информационных потоков. С точки зрения заказчика, транспортно-экспедиторское обслуживание информационное обслуживание удовлетворяет производственную необходимость для грузовладельца точно знать местоположение груза и время его прибытия в пункт назначения.

В общем случае транспортно-экспедиторское обслуживание заключается в следующем: груз принимается от грузовладельца, подготавливается к транспортированию и загружается в транспортное средство, перегружается с одного вида транспорта на другой, если это требуется, хранится в надлежащем месте, выгружается из транспортного средства и сдается получателю.

Одновременно выполняются действия, связанные с переходом права собственности и риска гибели или повреждения доставляемого товара, оплата стоимости товара; обеспечиваются требования разного рода государственного и санитарно-экологического контроля и т. д.; осуществляется страхование груза и, при необходимости, выполняются таможенные формальности; грузовые отправки обеспечиваются документами фитосанитарного (карантинного), медико-санитарного, ветеринарного контроля и др.

В условиях расширения товарообмена происходит изменение структуры транспортных рынков как России, так и мировых. В результате возникает необходимость координации действий различных видов транспорта для ускорения доставки грузов от производителя к потребителю. Система распределения товаров требует не только транспортировки, но и операций по сопровождению и ускорению доставки. Все это определяло развитие экспедиторских услуг. Традиционно роль грузового экспедитора состояла в исполнении функций по сопровождению и доставке грузов, что позволяет назвать ее посреднической.

Однако по мере развития массового производства и форм торговли роль экспедитора начала меняться. Все больше функций перекладывается на экспедиторов, они теперь зачастую являются не посредниками, а участниками процесса доставки.

Название «экспедиционная деятельность» происходит от латинского слова *expeditio*, что в переводе означает «приведение в порядок».

Упорядочить доставку груза и снизить транспортные расходы и расходы на хранение помогает выполнение ряда операций, со временем обособившихся и выделившихся в самостоятельные виды услуг. К ним относятся: получение груза, оформление товарно-распределительных документов, погрузка, сопровождение и выгрузка, хранение в пути, сортировка, сдача груза. Именно эти виды операций легли в основу экспедиционной деятельности. Экспедиторы освободили грузоотправителей, грузополучателей и перевозчиков от целого комплекса работ.

Понятие «экспедиционная деятельность» в контексте современного логистического подхода к организации движения грузопотоков толкуется по-разному:

- как посредническая деятельность между грузоотправителем, грузополучателем и перевозчиком;
- как координационная деятельность по согласованию действий и интересов всех элементов логистических систем, обеспечивающая разработку оптимальных маршрутов, графиков, способов доставки, эффективное использование транспортных средств, а также экономию времени, денег и других ресурсов при максимальном удовлетворении клиента.

На этапе становления и неразвитости транспортных рынков экспедитор действует как посредник, однако в условиях стабильного функционирования транспортных систем на рынке он становится координатором.

Проблема эффективности распределения товаров и повышения уровня качества транспортного обслуживания в условиях рыночной экономики связана с проблемой качества услуг. Только высокий уровень качества обслуживания помогает транспортным предприятиям занять и удержать экономическую нишу на рынке транспортных услуг. При этом высокий уровень сервиса и эффективности обслуживания должен сопровождаться соответствующим уровнем материально-технического обеспечения, а именно: развитой системой складских и контейнерных терминалов, современной погрузочно-разгрузочной техникой, электронными средствами информации и управления.

При обеспечении высокого качества транспортных услуг возникает следующая проблемная ситуация. Транспортные предприятия и организации пытаются достичь высокого качества перевозки путем предоставления заказчикам как можно большего количества сопутствующих транспортных услуг. Однако такое комплексное обслуживание с более широким ассортиментом, чем это необходимо потребителю, существенно повышает стоимость транспортной услуги, что может значительно повысить цену перевозимого груза.

Поэтому при выборе того или иного комплекса транспортных услуг следует учитывать целесообразность и выгодность их использования.

В функции транспортно-экспедиторского обслуживания входит управление грузовыми потоками, которые представляют со-

бой перемещение определенной транспортной массы (груза) на конкретное расстояние, в конкретном направлении.

Грузопотоки формируют и поддерживают транспортно-экономические связи, которые, в свою очередь, необходимы для товарообращения. Грузовой поток образуется непосредственно в процессе перемещения товаров между пунктом производства и пунктом потребления.

Качественная и сравнительная характеристика грузопотоков помогает в анализе существующего положения на транспортном рынке, что, в свою очередь, позволяет оптимизировать некоторые показатели деятельности всей транспортной системы: выявить излишние и нерациональные перевозки, определить сферы эффективного использования того или иного вида транспорта, а также построить прогнозы и обосновать перспективы их развития.

Существует три классификации грузопотоков: по назначению, по родам грузов, по видам транспорта.

Классификация по назначению подразумевает разделение грузов по топографическому признаку. По данной классификации различают следующие виды грузопотоков:

- международные – грузы перемещаются между странами в процессе экспортно-импортного товарооборота;
- межрайонные – грузопоток предполагается в масштабах страны, между различными регионами;
- местные – транспортировка груза происходит внутри определенной экономической области или на полигоне транспортного объединения (внутри отдельной железной дороги);
- внутрихозяйственные – грузы перемещаются в пределах одного предприятия.

Классификация грузопотоков по видам грузов выявляет приоритетные на данном виде транспорта виды груза. Данный вид классификации дает возможность анализировать структуру грузопотока, что, в некоторой степени, позволяет специализировать подвижной состав и географически оптимизировать направления перевозок. В этом случае для каждого вида транспорта выделяют номенклатуру грузов.

Транспортно-экспедиторское обслуживание тесно связано с различными отраслями экономического знания, такими как маркетинг, менеджмент, коммерция.

Преимущества маркетинга многочисленны: он делает упор на анализ и удовлетворение потребностей; направляет ресурсы фирмы на изготовление товаров и оказание услуг, которые потребителям необходимы; легко адаптируется к изменениям в их характеристиках и потребностях. Согласно этой концепции, продажа – средство общения и изучения потребителей, и если они не удовлетворены, необходимо пересмотреть общую политику, а не менять в какую-либо сторону процесс продажи. Маркетинг ищет реальные различия во вкусах потребителей и разрабатывает предложения, направленные на их удовлетворение. Он ориентирован на долгосрочную перспективу, и его цели отражают общие задачи фирмы.

Управление транспортно-экспедиторской деятельностью невозможно без применения общих принципов менеджмента: планирования, организации, контроля перевозок, мотивации субъектов транспортной деятельности.

Для сохранения качества груза и высокого уровня обслуживания перевозчику необходимо комплексно подходить к выбору транспортной схемы и впоследствии проводить анализ выбранной технологии перевозок.

Вопросы для самоконтроля:

1. В чем заключается логистический подход к организации транспортно-экспедиторской деятельности?
2. Перечислите основные функции транспортно-экспедиторских компаний.
3. Для чего используются распределительные центры в логистике транспортно-экспедиторских услуг?
4. Поясните сущность и раскройте структуру логистического кооперирования на рынке транспортно-экспедиторских услуг.
5. Сравните традиционный и логистический менеджмент в транспортно-экспедиторской деятельности.
6. Раскройте основные термины и определения логистики транспортно-экспедиторских услуг.
7. Какое влияние оказывает состояние экономики на менеджмент и логистику?
8. Поясните связь логистики с транспортом.
9. Какие основные виды перевозок вы знаете?
10. Чем определяется высокая доля транспортных издержек в общей структуре логистических затрат?

11. Какие операции включает транспортно-экспедиторское обеспечение распределения грузов?
12. Какие существуют основные технологические схемы перевозок?
13. Что такое мультимодальные перевозки?
14. Что такое экспедиционное обеспечение процесса перемещения грузов?
15. Поясните специфику складского обслуживания в логистике транспортно-экспедиторских услуг.
16. Раскройте сущность логистических транспортно-экспедиторских систем.
17. Что такое логистические цепи транспортно-экспедиторского обслуживания?
18. Дайте классификацию грузовых потоков в транспортной экспедиции.
19. Проследите эволюцию понятия «транспортно-экспедиторская деятельность».
20. Охарактеризуйте структуру транспортно-экспедиторского обслуживания.

Глава II. ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ В СТРУКТУРЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЦЕССОВ

2.1. Экспедиторская деятельность в транспортной логистике

Многообразие транспортно-экспедиционных операций предопределяет значительное количество коммерческих, деловых, информационных контактов организаций, юридических и физических лиц и обширную гамму правовых отношений между ними.

Одной из форм правовых отношений в транспортной экспедиции является договор поручения (гл. 49 Гражданского кодекса Российской Федерации – ГК РФ). Сторонами по этому договору являются юридическое или физическое доверенное лицо (поверенный) и физическое или юридическое лицо – доверитель (принципал). По данному договору поверенный обязуется совершить от имени и за счет доверителя (принципала, участвующего в операции от своего имени и за свой счет) определенные юридические действия в его интересах.

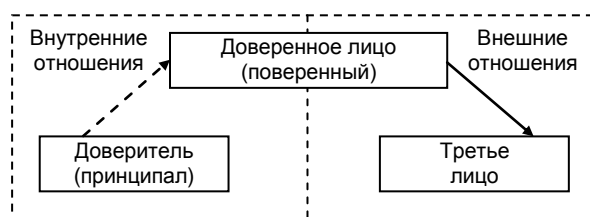


Рис. 2.1. Схема отношений принципала, поверенного и третьего лица по договору поручения:

→ — заключение коммерческой сделки;

-> — заключение договора поручения

На рис. 2.1 представлена схема отношений участников по договору поручения.

Поверенный в данном случае действует как представитель и помощник принципала в его отношениях с третьими лицами. При этом поверенный действует только в границах тех полномочий, которыми наделяет его принципал.

Принципал же, в свою очередь, может оформить сделку с третьим лицом и напрямую, поручив поверенному контроль ее исполнения.

Другой формой правовых отношений в транспортной экспедиции является представительство (гл. 10 ГК РФ), основанное на доверенности.

Доверенностью является письменное уполномочие, выдаваемое физическим или юридическим лицом, представляемым (принципалом) физическому или юридическому лицу – представителю для представительства перед третьими лицами. На рис. 2.2 представлена схема отношений участников по договору представительства.

По рис. 2.1 и 2.2 видно, что поверенный и представитель постоянно находятся в определенных правовых отношениях с принципалами и третьими лицами. Такие отношения можно условно разделить на внутренние и внешние.

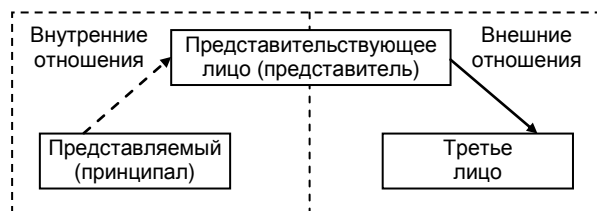


Рис. 2.2. Схема отношений принципала, представителя и третьего лица по доверенности на представительство:

- – заключение коммерческой сделки;
- → – доверенность для представительства

Внутренние отношения – это отношения поверенного и представителя со своими принципалами на основании договора поручения или доверенности для представительства, соответственно.

Внешние отношения – это отношения поверенного и представителя с многочисленными третьими лицами, носящие характер посредничества или представительства, соответственно.

Третьими лицами могут являться:

1) официальные власти:

- администрации портов и аэропортов, железнодорожных и автомобильных дорог;
- таможенные и пограничные органы;
- органы внутренних дел и полицейские власти;
- консульства;

- нотариусы;
 - судебные органы и т. п.);
- 2) договорные партнеры:
- отправители и получатели груза;
 - фрахтователи транспортных средств;
 - организации, обслуживающие груз и транспортные средства;
 - сюрвейеры, инспекторы, эксперты, занимающиеся обследованием груза, транспортных средств, транспортного оборудования и дающие заключение об их состоянии;
 - снабженческие организации и т. д.

Основным видом коммерческих сделок, которые заключаются между принципалами и третьими лицами напрямую или при помощи поверенных и представителей, на транспорте является договор перевозки, по которому перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его грузополучателю, а грузоотправитель – уплатить за перевозку груза перевозчику установленную плату.

По договору перевозки как перевозчик, так и грузоотправитель груза могут быть принципалами, а грузополучатель выступает в качестве третьего лица. Иными словами, и перевозчик, и грузоотправитель груза могут прибегать к услугам посредников (поверенных или представителей), передавая им определенные права действовать от их имени и за их счет.

Тех представителей, которые действуют по доверенности грузовладельца (грузоотправителя или грузополучателя), или поверенных, которые действуют от имени грузовладельца и за его счет по договору поручения (комиссии), называют *экспеди-торами*, а операции, которые они выполняют по договору транспортной экспедиции, считаются транспортно-экспедиционными.

Представителей, действующих по доверенности перевозчиков, или поверенных, действующих от имени и за счет перевозчиков по договору поручения (комиссии), называют *агентами* или *брокерами*, а выполняемые ими операции по договору транспортного агентирования называют агентскими или брокерскими, соответственно.

Исходя из трактовки терминов «представительство» и «договор поручения» по ГК РФ агент или экспедитор не несет ответственности перед третьими лицами и принципалом, если они действуют от имени этого принципала и в рамках полномочий, от него полученных, а их действия не содержат признаков вины. Агент или экспедитор являются лишь связующим звеном между

принципалом и третьими лицами. Соответственно любая сделка, подписанная агентом или экспедитором от имени своего принципала, создает определенные права и обязанности между принципалом и третьим лицом.

Однако экспедитор или агент могут выполнять определенные действия и без полномочий принципала, когда они полностью уверены в их целесообразности и в том, что впоследствии принципал одобрит эти действия. Утверждение принципалом договора, заключенного агентом или экспедитором без уведомления принципала, называется ратификацией. В то же время экспедитор или агент может не выполнять отдельные поручения принципала, если есть предположение, что их выполнение принесет ущерб принципалу и что принципал впоследствии не примет такое действие.

Вышесказанному дается описание в ст. 183 гл. 10 ГК РФ «Заключение сделки неуполномоченным лицом»:

1. При отсутствии полномочий действовать от имени другого лица или при превышении таких полномочий сделка считается заключенной от имени и в интересах совершившего ее лица, если только другое лицо (представляемый) впоследствии прямо не одобрит данную сделку.

2. Последующее одобрение сделки представляемым создает, изменяет и прекращает для него гражданские права и обязанности по данной сделке с момента ее совершения.

Необходимость прибегать к услугам экспедиторов и агентов для грузовладельцев и перевозчиков изначально предопределялась проблемой поиска партнеров. Так, у грузовладельцев существует объективная потребность в сбыте своей продукции, для чего им приходится обращаться к услугам перевозчиков. Напротив, перевозчики заинтересованы в гарантированном сбыте своих услуг грузовладельцам. Для этого и грузовладельцам, и перевозчикам выгодно обращаться к профессиональным посредникам (экспедиторам и агентам) на рынке транспортных услуг.

Наряду с поиском партнера, который бы удовлетворял транспортные потребности клиента, экспедиторы и агенты выполняют и другие функции, возложенные на них по договору транспортной экспедиции и транспортного агентирования, соответственно. Основной функцией экспедитора является забота о грузе, а основной функцией агента является забота о транспортных средствах.

Таким образом, *объект работы экспедитора* – груз, а *объект работы агента* – транспортные средства.

На рис. 2.3 представлено положение экспедитора и агента на рынке транспортных услуг. Однако на практике функции экспедитора и агента чаще всего выполняет транспортно-экспедиционная организация, которая интегрирует в себе деятельность экспедиторов и агентов.

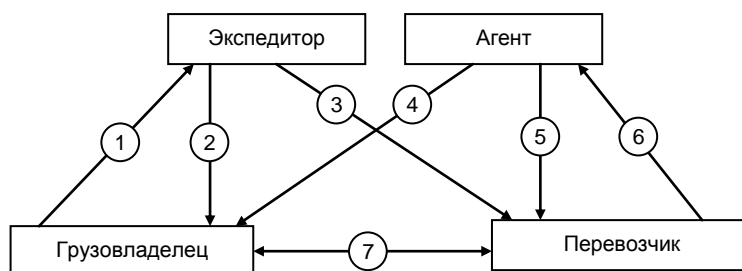


Рис. 2.3. Положение экспедитора и агента на рынке транспортных услуг:

1 – договор транспортной экспедиции, 6 – договор транспортного агентирования; функции экспедитора: 2 – работа с грузом; 3 – поиск перевозчика; функции агента: 4 – поиск грузовладельца; 5 – работа с транспортным средством; 7 – заключение договора перевозки

Мировое экономическое сообщество последовательно превращается в целостную экономическую систему, все более отчетливо прослеживается тенденция активизации экономического взаимодействия различных стран, которое, в свою очередь, проявляется в глобализации бизнес-процессов, активном развитии интернациональных проектов, интеграции торговых систем. Естественным следствием этого является изменение структуры и параметров материальных потоков – увеличение объемов товарооборота, увеличение скорости движения единицы товара по логистической сети, удлинение и усложнение цепочек доставки товара, увеличение удельного веса транспортных издержек в затратах.

Все это приводит к тому, что транспортная отрасль, являющаяся вспомогательной по отношению к производственной, играет все более значимую роль в организации бизнес-процессов производства и реализации товаров. Именно эти факторы послужили причиной того, что сегодня все активнее развиваются интермодальные перевозки, которые включают в себя не только процесс непосредственного перемещения товара, но и экспедиционные операции.

От четкости и своевременности выполнения транспортно-экспедиционных операций напрямую зависит доля транспортных издержек в себестоимости товаров. В Западной Европе доля транспортных издержек составляет 7–8%, в России этот показатель колеблется от 15 до 30%, что свидетельствует о значительных резервах.

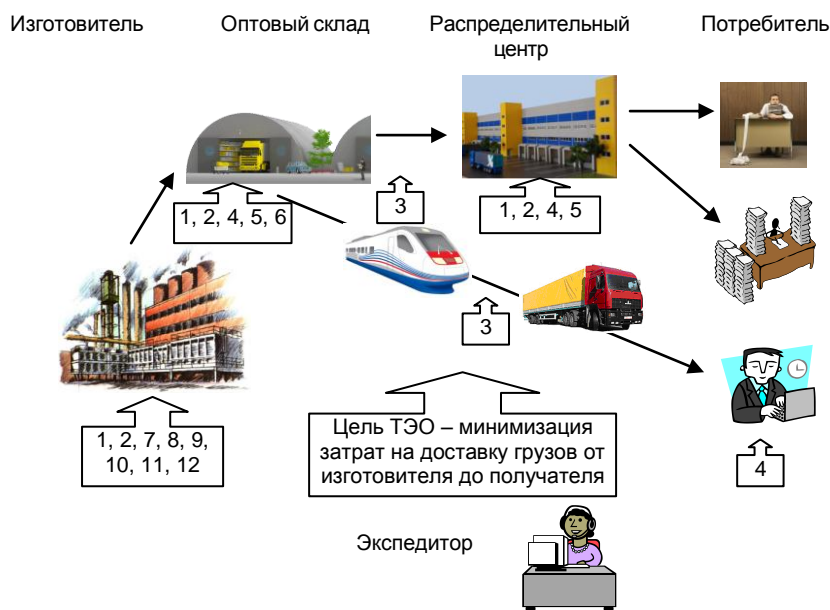


Рис. 2.4. Взаимосвязь транспортного процесса доставки товара и транспортно-экспедиционного обслуживания:

1 – подготовка груза к перевозке (проверка качества, количества груза, упаковывание, маркировка и т. д.); 2 – погрузка груза на ПС; 3 – перегрузка груза с одного вида транспорта на другой; 4 – разгрузка груза; 5 – промежуточное хранение груза (формирование, расформирование и переформирование отправок); 6 – складирование груза; 7 – выбор рационального варианта доставки груза потребителю; 8 – расчет стоимости доставки груза; 9 – осуществление расчетов с потребителями груза; 10 – контроль продвижения груза; 11 – выполнение консалтинговых операций; 12 – оформление транспортной и товаросопроводительной документации

Экспедиторская деятельность является неотъемлемой частью транспортного процесса и охватывает комплекс сложных и трудоемких работ, связанных с перевозкой грузов, но выходящих

за пределы обязанностей перевозчика. Если деятельность перевозчика сосредоточена на выполнении транспортного процесса, то деятельность экспедитора направлена на товар.

Основные транспортно-экспедиционные операции и услуги, сопутствующие транспортному процессу доставки товара, представлены на рис. 2.4.

Развитие транспорта за последние десятилетия претерпело существенные изменения. Возросшие требования к качеству доставки товаров, с одной стороны, и ужесточение экологических требований к транспорту – с другой, вызвали расширение использования смешанных и, главным образом, комбинированных перевозок. Процесс доставки усложняется, в нем появляется больше этапов при одновременном повышении требований к соблюдению графиков и сроков доставки. Постоянное развитие специализации труда ведет к усилению интеграции транспорта в технологические процессы производства и распределения товаров.

Все эти факторы в совокупности и вызывают повышение роли транспортно-экспедиторского обслуживания в процессе доставки товаров, чему способствуют уменьшение количества ограничений в международной торговле, более свободный режим границ, значительные финансовые инвестиции в инфраструктуру транспортной сферы, а также стабильная законодательная база на национальном и международном уровне.

За последние годы значительно укрепилась международная связь в транспортной сфере, были предприняты конкретные шаги по улучшению взаимопонимания в выработке основных принципов единой транспортной политики на различных уровнях.

Особенно важно, что в транспортной политике наступил переломный момент, поскольку отмеченный рост транспортных потоков не может управляться традиционными методами. Учитывая расширение роли и значение транспортной инфраструктуры, необходимы новые целевые установки и подходы в вопросах ценообразования, инвестиций и управления.

В настоящее время рост международных перевозок существенно опережает рост внутренних. Поэтому весьма актуальными представляются вопросы развития транспортно-экспедиторского обслуживания в транспортном обеспечении внешней торговли, совершенствования услуг и технологий, направленных на снижение транспортных издержек, и сокращения времени доставки грузов.

2.2. Субъекты транспортно-экспедиционного обслуживания

Рассматривая логистическую систему транспортно-экспедиционного обслуживания, необходимо выделить её основных субъектов (носителей предметно-практической деятельности и познания, источников активности, направленной на объект).

Классификация субъектов транспортно-экспедиционного обслуживания представлена на рис. 2.5. Все субъекты транспортно-экспедиционного обслуживания можно с некоторой степенью условности разделить на три основные группы:

Государственные органы, являющиеся непосредственными, прямыми или косвенными субъектами транспортно-экспедиционного обслуживания.

Государству чаще всего принадлежат дороги, порты, склады, мосты и другие сооружения, имеющие значение для транспортирования груза. Государство, действуя в лице таможенных и пограничных органов, администраций портов, аэропортов, автомобильных и железных дорог, прямо участвует в транспортном процессе, является регулирующим и контролирующим органом, формирующим правовую основу для транспортно-экспедиционной деятельности.

Потребители транспортных услуг – лица, заинтересованные в осуществлении перевозки. К ним относятся производители продукции и ее покупатели, посредники, причем к последним можно отнести любой субъект транспортно-экспедиционного обслуживания из третьей группы.

Организации, оказывающие услуги в процессе доставки груза.

Основными организациями, оказывающими услуги, являются следующие субъекты транспортно-экспедиционного обслуживания:

Перевозчики – организации, осуществляющие непосредственно перемещение груза, располагающие своим ПС и всеми лицензиями, необходимыми для осуществления конкретных видов перевозок. Перевозчики могут работать как напрямую с потребителем транспортных услуг, так и посредством экспедиторов.

Транспортно-экспедиционные компании – организации, оказывающие широкий спектр услуг, связанных с доставкой груза от отправителя до получателя.

Агентские (брокерские) компании – организации, оказывающие услуги, связанные с использованием транспортных средств, их эксплуатацией и арендой.

Транспортные и грузовые терминалы, склады – организации, располагающие мощностями для хранения, складирования, консолидации и распределения грузов. Задача терминальных комплексов заключается в обеспечении единства транспортного процесса, грузопереработки, временного складирования, согласованной передачи груза с одного вида транспорта на другой.



Рис. 2.5. Классификация субъектов транспортно-экспедиционного обслуживания

Терминальные комплексы, в зависимости от сферы деятельности, направлены на оказание следующих основных услуг:

- согласование сроков прибытия и отправки грузов при перегрузке их с одного вида транспорта на другой;
- выполнение ПРР (погрузочно-разгрузочных работ);
- временное складирование груза;
- организация длительного хранения;
- комплектация отправок;
- выполнение тарно-упаковочных операций;
- оформление транспортных документов;
- оказание информационных услуг.

Страховые компании – организации, предоставляющие услуги по страхованию грузов, ТС и ответственности перевозчика или экспедитора, с целью создания для субъектов, участвующих в доставке груза, гарантии компенсации предполагаемых при перевозке убытков и упрощения получения такой компенсации.

Стивидорные компании – организации, предоставляющие услуги по осуществлению погрузо-разгрузочных работ и располагающие комплексом необходимых для их осуществления средств.

Тальманские компании – организации, предоставляющие услуги по подсчету груза при погрузке на судно и выгрузке с него. Обычно к услугам тальманов прибегают при приеме и сдаче грузов, перевозимых по счету грузовых мест (ГМ). На основе документов по учету грузов происходит разбор претензий и исков, касающихся недостачи груза.

Консалтинговые компании – организации, предоставляющие следующие услуги:

- проведение маркетинговых исследований по конъюнктуре транспортных рынков;
- консультирование стороны (или сторон) предстоящей внешнеторговой сделки с целью разработки транспортных условий договора купли-продажи, в том числе выбора базисного условия поставки;
- определение оптимального маршрута перевозки груза, способов его доставки, видов транспорта, пунктов перегрузки груза;
- выбор перевозчиков;
- определение стоимости доставки груза и транспортной составляющей в контрактной цене товара;
- определение сроков доставки груза.

Логистические компании – организации, предоставляющие услуги по организации оптимальных грузопотоков различными видами транспорта, комплектованию групп товаров, способам оптимизации перевозок между различными видами транспорта и т. п. Логистические компании проводят изучение потребностей клиентуры с целью более качественного ее обслуживания и представляют результаты таких исследований в виде рекомендаций или необходимых логистических услуг.

Ассоциации сюрвейеров – организации, предоставляющие услуги, связанные с обследованием транспортных средств, транспортного оборудования и грузов с целью выявления их состояния (на момент осмотра), которое подтверждается сюрвей-

ерным актом. Сюрвейерный акт служит одним из доказательств при разрешении споров в случае порчи, повреждения или утраты объекта.

Лизинговые компании – организации, предоставляющие в аренду транспортные средства и транспортное оборудование компании-арендатору, которая постепенно (обычно в течение 5–7 лет) погашает задолженность по мере использования имущества. Государство, как правило, создает лизинговым компаниям льготные условия получения кредитов для покупки оборудования, которое затем сдается в аренду (лизинг). По окончании срока договора лизинга арендатор либо совершает покупку имущества по остаточной стоимости, либо пролонгирует срок лизингового договора, либо возвращает имущество лизинговой компании.

Совокупность потребителей транспортных услуг образует клиентурный рынок, который является элементом логистической системы транспортно-экспедиторского обслуживания.

В табл. 2.1 представлена краткая характеристика транспортно-экспедиционных клиентурных рынков. При работе на этих рынках рекомендуется следовать трем основным концепциям:

Концепция экономичности системы: грузоотправители и грузополучатели в условиях рынка предпочитают пользоваться услугами той организации, которая предложит минимальные тарифы на перевозки и услуги. Вывод: каждая транспортно-экспедиционная организация независимо от количества и качества уже имеющихся в его распоряжении средств, должна постоянно заниматься вопросами экономии затрат.

Концепция качества системы: клиенты предпочитают услуги более высокого качества. Под качеством следует понимать выполнение перевозок и услуг без потерь, своевременно, с полным комплексом услуг для клиента и по доступным тарифам.

Концепция расширения рынка: рынок ТЭУ расширяется, поэтому организация на основе изучения потребностей клиентуры должна расширять перечень выполняемых перевозок и услуг, осуществлять их рекламу с целью привлечения большего количества клиентов.

Состав потребителей транспортно-экспедиционных услуг можно разделить на несколько групп:

- производственные предприятия (нефтеперерабатывающие заводы, щебеночные карьеры, химические комбинаты и т. д.), перевозящие продукцию собственного производства посредством компаний-экспедиторов;

- строительные организации;
- торговые предприятия (оптовые и розничные продавцы, супермаркеты, универмаги);
- организации социально-культурной сферы (театры, музеи);
- остальные организации, нуждающиеся в предоставлении данного рода услуг внутренними, транзитными и импортно-экспортными перевозками;
- частные лица.

Таблица 2.1

Виды транспортно-экспедиционных клиентурных рынков

Вид рынка	Характеристика
Рынок отправителей и получателей строительных грузов	Массовость партий грузов, значительные объемы перевозок, относительно небольшие расстояния доставки грузов
Рынок отправителей и получателей сельскохозяйственных грузов	Сезонность отправок, массовость отправок, повышенные требования к сохранности грузов, значительные расстояния доставки (до 800–1 000 км и более)
Рынок отправителей и получателей торговых грузов	Мелкопартионность отправок, большая номенклатура продовольственных и непродовольственных товаров, относительно небольшие расстояния перевозок (кроме импортных грузов)
Рынок отправителей и получателей промышленных грузов	Нестабильные партии грузов, повышенные требования к срочности доставки, значительные расстояния перевозок
Рынок потребителей транспортно-экспедиционных операций и услуг	Наиболее развит в международном товарообмене, расширяется в географическом и номенклатурном направлениях; наиболее восприимчив к инновациям, в том числе в технологии

В работе с потребителями транспортно-экспедиторских услуг компании-экспедиторы также сталкиваются с рядом проблем, в числе которых:

- несвоевременность оплаты услуг по договорам;
- неоперативность предоставления необходимой отгрузочной информации;
- нестабильность грузопотоков;

- низкая платежеспособность потребителей (особенно местных потребителей);
- неточность при заполнении накладных при отправлении;
- изменение заявок на перевозку грузов в процессе исполнения договоров;
- задержка в оплате согласованных объемов перевозок;
- несоблюдение норм оборота подвижного состава собственности компаний-экспедиторов;
- желание работать в кредит (частичная предоплата).

2.3. Классификация транспортно-экспедиторских услуг

Транспортно-экспедиционное обслуживание базируется на системе услуг, которые необходимы для доставки груза. Классификация услуг транспортно-экспедиционного обслуживания представлена на рис. 2.6.

По признаку взаимосвязи с основной деятельностью транспортной организации транспортно-экспедиционные услуги делят на *перевозочные* и *неперевозочные*, по виду потребителя – на *внешние* и *внутренние*. К внешним относятся транспортно-экспедиционные услуги, предоставляющиеся нетранспортным организациям, к внутренним – предоставляющиеся транспортным организациям.

По характеру деятельности транспортно-экспедиционные услуги делят на технологические, информационно-справочные, коммерческие, сервисные и организационные.

В свою очередь, *технологические* услуги включают в себя следующие виды услуг:

- 1) операции и услуги по переработке и хранению грузов:
 - выполнение ПРР (погрузо-разгрузочных работ);
 - упаковывание (распаковывание) грузов; маркировка грузов; пломбирование грузов;
 - организация работ по загрузке и (или) выгрузке грузов в контейнеры; пакетирование грузов;
 - взвешивание груза и (или) транспортных средств;
 - пересчет грузовых мест;
 - подгруппировка грузов;
 - сортировка грузов;
 - закрепление, укрытие и увязка грузов (предоставление необходимых для этих целей материалов и приспособлений);

- хранение грузов, в том числе промежуточное;
 - предоставление складских помещений или открытых площадок для хранения грузов;
- 2) услуги, связанные с транспортированием грузов:
- сбор грузов у грузоотправителей и их доставка на терминал (склад экспедитора);
 - развоз грузов с терминалов (складов экспедитора) грузополучателям;
 - сопровождение груза в пути;
 - проверка соответствия транспортных средств и документов требованиям и нормам международных правил и соглашений;



Рис. 2.6. Классификация услуг транспортно-экспедиционного обслуживания

- 3) операции и услуги по приему и сдаче груза:
- прием груза со склада или терминала грузоотправителя (перевозчика) с проверкой массы и количества мест, а также состояния груза, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции;
 - сдача груза грузополучателю;

4) услуги по оформлению документации на перевозку груза:

- оформление транспортных и других сопроводительных документов на груз в соответствии с международными нормами и правилами;
- оформление документов, необходимых для проведения фитосанитарного, ветеринарного и других видов контроля с целью подтверждения экологической безопасности транспортируемого груза;
- оформление документов, необходимых для перевозки опасных грузов (ОГ);
- оформление договоров на перевозку с транспортной организацией;
- выполнение таможенных формальностей при международных перевозках;
- оформление и предоставление таможенным органам гарантий доставки груза или транзита товаров; подготовка документов и получение лицензий и других разрешений для ввоза или вывоза, товаров.

Информационно-справочные услуги могут включать в себя следующее:

- оказание консалтинговых услуг по различным вопросам доставки груза;
- предоставление информации о продвижении груза; может заключаться в уведомлении о прибытии груза к исполнителю того или иного этапа доставки (на терминал, в порт и т. п.), уведомлении об отправке груза в адрес грузополучателя, сообщении о текущем местонахождении груза и ожидаемом времени прибытия, средней скорости доставки груза и т. п.;
- предоставление информации о состоянии рынка транспортно-экспедиторского обслуживания, услугах, тарифах и режимах работы других экспедиторов;
- предоставление консультаций по юридическим, административным и другим вопросам, связанным с транспортно-экспедиторским обслуживанием;
- предоставление информации о наличии груза у грузовладельцев;
- выполнение рекламы транспортно-экспедиторских услуг.

Коммерческие услуги включают в себя выполнение следующих основных работ:

- выполнение расчетов с перевозчиками от имени грузоотправителя или грузополучателя;

- ведение учета и отчетности для клиента;
- страхование груза;
- продажа клиенту тары или упаковки;
- выполнение функций коммерческого посредника между изготовителями и потребителями, например, выкуп продукции оптом с последующей реализацией ее потребителям;
- продажа груза, который невозможно было доставить;
- продажа предупредительных знаков и других вспомогательных средств, необходимых для организации перевозок;
- установка доставленного получателю оборудования;
- предоставление в аренду техники (транспортных средств, транспортного оборудования, погрузо-разгрузочных машин и т. д.).

К *сервисным* услугам относятся следующие виды услуг:

- бронирование и предоставление номеров в гостиницах;
- оказание визовой поддержки при международных перевозках;
- организация питания и отдыха водителей и экспедиторов;
- организация охраняемой стоянки подвижного состава;
- оказание медицинской помощи;
- заправка в пути следования транспортных средств топливом и расходными материалами;
- организация при необходимости в пути работ по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава.

Организационные услуги, направленные на минимизацию транспортной составляющей в цене товара за счет оптимального выбора маршрута транспортирования и вида (видов) используемого транспорта, могут включать в себя выполнение следующих работ:

- выбор и расчетное обоснование наиболее рационального способа доставки груза в соответствии с условиями, заданными клиентом;
- расчет рациональной загрузки транспортных средств, размещения и крепления груза в подвижном составе.

Таким образом, приведенный выше перечень услуг, предоставляемых экспедитором при осуществлении транспортно-экспедиторского обслуживания, охватывает достаточно широкий круг задач, решаемых при доставке груза. В каждой конкретной си-

туации набор услуг, оказываемых экспедитором, будет зависеть от роли субъектов транспортно-экспедиторского обслуживания в данном транспортном процессе, и перечень работ и услуг, выполняемых экспедитором, оговаривается в договоре экспедиции.

Однако необходимо заметить, что на железнодорожном транспорте классификация транспортно-экспедиторских услуг определяется в соответствии с ГОСТ Р 51133 – 98 «Экспедиторские услуги на железнодорожном транспорте. Общие требования», который предусматривает деление транспортно-экспедиторских услуг на следующие группы:

- оформление документов, сдача и получение груза;
- завоз-вывоз груза;
- погрузочно-разгрузочные и складские услуги;
- информационные услуги;
- подготовка и дополнительное оборудование транспортных средств;
- страхование груза;
- платежно-финансовые услуги;
- таможенное оформление груза и транспортных средств;
- прочие экспедиционные услуги.

Международные объединения и ассоциации формируют основные правила и уровень качества транспортно-экспедиторских услуг.

В соответствии с требованиями ФИАТА (международная федерация экспедиторских ассоциаций), экспедитором может быть любое юридическое или физическое лицо, которое в соответствии со своим уставом или за вознаграждение обеспечивает перевозку грузов, не являясь при этом непосредственно перевозчиком, т. е. транспортной организацией. Экспедитор может также выполнять действия, связанные с выполнением договора экспедиции: складирование, таможенную очистку, осмотр груза, осуществление всех платежей и т. д. Такому понятию экспедитора соответствует и определение оператора смешанной перевозки.

Предоставление экспедиторам широких прав предполагает возложение на них соответствующих обязанностей и ответственности. В частности, для того чтобы получить разрешение на осуществление экспедиционной деятельности, юридическое или физическое лицо должно отвечать следующим требованиям:

- обладать соответствующей профессиональной подготовкой, подтвержденной квалификационным удостоверением;

- иметь высокую моральную репутацию; это означает, что данное лицо никогда по решению суда не признавалось виновным в мошенничестве, обмане и подобных преступлениях; не подвергалось дисквалификации или не лишалось права выполнять экспедиторские операции; не признавалось виновным в нарушении правил экспедиторской деятельности; не нарушало трудовых и налоговых правил и требований социального обеспечения;
- быть экономически и финансово способным выполнить поручение на экспедирование товара.

Экспедитор сотрудничает со всеми сторонами, участвующими в процессе перевозки грузов с целью обеспечения промышленности, торговли и потребителей поставками необходимой им продукции. В конечном счете экспедитор организует перемещение товара самым надежным, самым быстрым и самым экономичным способом.

Для эффективной международной деятельности экспедитор должен обладать опытной и надежной корреспондентской сетью или иметь свои отделения в наиболее важных коммерческих центрах мира. Благодаря этому он может получать заказы на перевозки, обеспечивать обратную загрузку транспорта и контролировать движение грузов.

В национальной практике каждая страна конкретизирует международные требования. В соответствии с Приказом Минтранса России от 07.05.2002 № 61 «О лицензировании отдельных видов деятельности в транспортном комплексе Российской Федерации», отдельные виды деятельности в транспортном комплексе подлежат лицензированию.

Осуществляет лицензирование Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (в соответствии с Положением о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, утв. Постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 № 398), находящаяся в ведении Министерства транспорта Российской Федерации, которая осуществляет функции по контролю и надзору в сфере гражданской авиации, морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного (кроме вопросов безопасности движения), промышленного транспорта и дорожного хозяйства.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта осуществляет свою деятельность непосредственно и через свои территориальные органы во взаимодействии с другими федеральными

органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, общественными объединениями и иными организациями и выдает лицензии на следующие виды деятельности:

- перевозки морским транспортом грузов и пассажиров;
- сюрвейерское обслуживание морских судов в морских портах;
- деятельность по осуществлению буксировок морским транспортом (за исключением случаев, когда указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя);
- погрузочно-разгрузочная деятельность в морских портах;
- перевозки внутренним водным транспортом грузов и пассажиров;
- погрузочно-разгрузочную деятельность на внутреннем водном транспорте;
- перевозки пассажиров на коммерческой основе легковым автомобильным транспортом;
- перевозки пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случаев, когда указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя);
- перевозки грузов автомобильным транспортом грузоподъемностью свыше 3,5 т (за исключением случаев, когда указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя);
- перевозки грузов, пассажиров и багажа железнодорожным транспортом;
- погрузочно-разгрузочную деятельность на железнодорожном транспорте;
- транспортирование грузов (перемещение грузов без заключения договора перевозки) по железнодорожным путям общего пользования, за исключением уборки прибывших грузов с железнодорожных выставочных путей, возврата их на железнодорожные выставочные пути;
- деятельность по обслуживанию воздушного движения;
- деятельность по обслуживанию пассажиров, багажа, грузов и почты на аэродромах и в аэропортах;

- авиационные работы для обеспечения потребностей граждан и юридических лиц, в том числе авиационные работы, выполняемые в воздушном пространстве иностранных государств, и деятельность по обеспечению авиационных работ.

Вопросы для самоконтроля:

1. Чем обусловлена потребность в транспортной экспедиции?
2. Что подразумевают под экспедиционным обслуживанием?
3. Что называется транспортной операцией, услугой?
4. Сформулируйте определение экспедитора и агента.
5. На какие основные группы можно подразделить субъектов транспортно-экспедиторского обслуживания?

Глава III. ФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ ЦИКЛ ЛОГИСТИКИ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИХ УСЛУГ

3.1. Общелогистические процедуры подготовки к транспортно-экспедиторскому обслуживанию

Транспортно-экспедиционные операции на этапе подготовки к отправке груза играют ключевую роль в обеспечении высокой эффективности и соответствующего качества доставки груза, поскольку непосредственно связаны с планированием всего процесса доставки и подготовкой груза к перевозке.

Транспортно-экспедиционное обслуживание при отправке груза включает в себя операции:

- предшествующие погрузке груза на транспортное средство (выбор транспортно-технологической схемы доставки груза, подготовка груза к отгрузке и т. д.);
- необходимые для обеспечения погрузки и размещения груза в транспортном средстве;
- обусловленные требованиями, определяемыми базисными и транспортными условиями договора купли-продажи в части оформления транспортных документов и фиксации факта и моментов перехода права собственности и рисков гибели и повреждения товара с продавца на покупателя.

Рассмотрим последовательность выполнения основных транспортно-экспедиционных операций на этапе отправки груза.

Прием заявки на доставку груза

В общем случае процесс транспортно-экспедиторского обслуживания отправки грузов начинается с приема запросов потенциальных клиентов о возможностях транспортно-экспедиционной компании по организации доставки груза, его экспедированию и стоимости этих услуг. Обычно запросы выполняют посредством телефонной и факсимильной связи, однако в последнее время для этого все шире используют электронную почту и Интернет. Если клиент отказывается сообщить наименование организации, от имени которой он делает запрос, ему дается самая общая информация о требуемых услугах и предлагается в самой благожелательной форме направить заявку по факсу на расчет ставок. Получив запрос клиента на котировку ставок, экспедитор приступает к подготовке коммерческого предложения.

Подготовка коммерческого предложения. При подготовке коммерческого предложения на устный или письменный запрос клиента его стиль и характер должны соответствовать стилю и характеру запроса клиента, это означает, что, если запрос клиента сделан устно и нуждается в срочном ответе, ответ также, как правило, дается по телефону. Напротив, на письменные запросы даются только письменные ответы. При подготовке ответа на запрос клиента необходимо всегда учитывать тот факт, что в подавляющем большинстве случаев все обращающиеся в первый раз в конкретную транспортно-экспедиционную компанию клиенты не планируют отправку своих грузов в ближайшее время.

Экспедитор, рассчитывая ставку для коммерческого предложения, должен учитывать наличие временного разрыва между запросом клиента и готовностью груза к отгрузке. В этом случае ставка может носить достаточно приблизительный характер. С учетом этого факта тарифы, установленные перевозчиком 2–3 месяца назад, можно успешно использовать для котировок ставок коммерческих предложений с оговорками об их возможных изменениях, получении значительных скидок и т. п.

Если речь идет о расчете ставок для конкретных договоров с клиентами, экспедитор должен запросить у перевозчиков информацию о текущих тарифных ставках и на их основании составить документ – конъюнктурный лист.

Принимая во внимание относительную стабильность валютных тарифов отечественных и иностранных перевозчиков, запрашивать их о текущих ставках целесообразно только в двух случаях:

- когда транспортная составляющая просчитывается для данного варианта доставки впервые;
- когда требуется абсолютно точная информация о действующей ставке для внесения ее в договор.

В ответ на запрос клиента отправляется коммерческое предложение. В случаях, когда на запросы клиентов даются письменные ответы, они оформляются на бланках компании, визируются в отделе маркетинга и отсылаются клиентам.

Следующей операцией является выяснение реакции клиента на сделанное ему коммерческое предложение. По прошествии 1 суток после отправки коммерческого предложения клиенту экспедитор должен позвонить по телефону лицу, обратившемуся с запросом, и поинтересоваться его отношением к сделанному коммерческому предложению. В процессе этого разговора, неза-

висимо от реакции клиента на сделанное предложение, экспедитор должен стремиться организовать личную встречу с клиентом и пригласить его посетить данную транспортно-экспедиционную компанию. Посещение экспедитором организации клиента также является целесообразным для установления более тесных деловых отношений.

Отправка клиенту формы заявки на транспортно-экспедиторское обслуживание и перевозку груза. При получении от клиента информации, что он готов рассмотреть вопрос заключения договора на перевозку и экспедирование груза, для уточнения деталей перевозки ему высылается типовая форма заявки организации на перевозку и экспедирование. Заявка должна содержать исчерпывающую информацию для подготовки проекта договора с клиентом и включать следующие данные:

- полное наименование организации – заказчика услуг, должность, фамилию, имя и отчество лица, которое будет подписывать договор с транспортно-экспедиционной компанией;
- наименование груза;
- вид упаковки груза;
- транспортные характеристики и количество груза по данному договору;
- маршрут перевозки;
- наименование услуг, в которых нуждается заказчик;
- сроки выполнения перевозки;
- необходимость страхования груза;
- условия поставки по запродажному договору;
- особые требования или условия перевозки (ограничения по выбору ТС, условия погрузки и таможенного оформления грузов на складах организации-отправителя, наиболее поздняя дата отгрузки или доставки груза).

Типовая форма заявки на транспортно-экспедиторское обслуживание отправляется клиенту в письменном виде. Отправке заявки должен предшествовать телефонный разговор с контактным лицом клиента. Фактически работа транспортно-экспедиционной компании по организации доставки груза начинается с получения заявки клиента.

Заключение договора на транспортно-экспедиционное обслуживание

Приступая к подготовке договора на транспортно-экспедиторское обслуживание с клиентом, экспедитор должен четко представлять себе условия перегрузки и транспортирования груза с учетом выбранной транспортно-технологической схемы доставки груза; это особенно важно в случае, если ранее с этим видом груза транспортно-экспедиционная компания не работала.

При заказе клиента на отправку химических продуктов и других грузов, которые могут быть отнесены к категории опасных, необходимо ознакомиться по справочникам (БИМКО, МОПОГ, ДОПОГ и др.) с нормативными требованиями, которые предъявляются к транспортированию этих грузов на различных видах транспорта.

Определенные категории грузов обрабатываются в порту только по прямому варианту, что неизменно налагает на экспедитора, организующего доставку груза, особую ответственность за соблюдение сроков подачи груза в порт.

Очень важно собрать полную информацию о том, какие документы должны быть оформлены грузоотправителем на груз, для того чтобы его завоз в порт и последующая отгрузка из порта не вызвали претензий со стороны транспортных и контролирующих организаций.

Перечень обязанностей клиента является важнейшим разделом договора на транспортно-экспедиторское обслуживание. От четкости и полноты сведений о том, какие документы на груз и в какие сроки должны быть доставлены экспедитору, зависит успешное выполнение последним принимаемых на себя обязательств по отправке груза.

При международной перевозке помимо перечня документов, связанных с таможенным оформлением груза, к договору должен быть приложен перечень сертификатов, актов экспертиз и разрешений, связанных с транспортированием данного груза. Все документы должны быть переданы экспедитору по реестру до поступления груза на таможенное оформление (пограничный переход, морской порт и т. п.).

Во избежание конфликтных ситуаций при расчетах с клиентом за услуги транспортно-экспедиционной компании договор должен четко разграничивать ответственность экспедитора и ответственность клиента. Так, конфликтные ситуации могут иметь место вследствие возникновения дополнительных расходов,

явившихся следствием официального изменения тарифов перевозчиков, стивидорных компаний, недостатков в оформлении товаросопроводительных документов, повлекших за собой дополнительные затраты на их переоформление или сверхнормативное хранение груза на терминале, в порту или таможенном складе, ужесточения требований таможенных и других контролирующих органов.

Во избежание возможных претензий грузополучателя на недостачу груза или снижение его качества по сравнению с требованиями запродажного договора, которые могут быть предъявлены грузоотправителем к экспедитору, в договоре с клиентом должны особо оговариваться условия выполнения погрузо-разгрузочных работ с привлечением независимых сюрвейеров или экспертов торгово-промышленной палаты.

Во всех случаях, когда контейнер после загрузки грузом в порту пломбируется пломбой экспедитора, загрузку этого контейнера грузом целесообразно производить в присутствии независимого сюрвейера, а отнесение расходов на составление акта за счет клиента должно быть отражено в договоре с ним. При отказе клиента от независимой экспертизы этот отказ полезно зафиксировать в договоре или в получении от клиента гарантийного письма, подтверждающего факт отсутствия претензий к экспедитору, если таковые возникнут у грузополучателя.

Как правило, самое большое внимание клиент уделяет ставке за предоставляемые ему услуги.

Все дополнительные расходы, которые могут возникнуть в процессе отправки груза, лучше всего представлять отдельно, как бы подчеркивая возможность того, что при соответствующем исполнении клиентом своих обязательств по договору этих платежей, возможно, удастся избежать.

После подготовки проекта договора на транспортно-экспедиторское обслуживание необходимо провести заключительные переговоры с клиентом и подписать договор. Состав участников переговоров зависит от уровня их проведения. Если со стороны клиента на переговорах присутствует владелец компании, желательно, чтобы со стороны экспедиторской компании также было обеспечено адекватное представительство.

В случае, когда на предварительных переговорах были выявлены существенные расхождения в позициях сторон, целесообразно подключать к ним первое лицо компании с каждой стороны только на завершающем этапе, когда без снижения ставки за пе-

ревозку и экспедирование груза или изменения тех или иных положений договора переговоры окажутся безрезультатными.

Тактика переговоров с клиентом будет зависеть от информации, которую транспортно-экспедиционной компании удастся о нем собрать. Однако в общем случае при проведении переговоров важно стремиться к достижению следующих целей.

Клиент должен почувствовать доверие к транспортно-экспедиционной компании, которое в большинстве случаев складывается из представления о деловой этике ее сотрудников и их профессиональной компетенции.

Транспортно-экспедиционная компания должна убедить клиента, что экспедитор является не его противником, с которым он должен отчаянно бороться за снижение транспортной составляющей цены товара, а его союзником, который стремится к такому же результату, что и клиент.

Будучи высококвалифицированным специалистом, экспедитор снижает затраты не за счет качества обработки груза, его сохранности и соблюдения сроков доставки, а за счет правильной организации всего процесса, связанного с его экспедированием и перевозкой.

Поскольку любая компания стремится к стабильности в своих отношениях с партнерами и субподрядчиками, общая тональность переговоров должна предполагать настрой их участников на долговременное и взаимовыгодное сотрудничество, независимо от объема работ по обсуждаемому договору.

Если в процессе переговоров по конкретному договору выявляется заинтересованность клиента в совместной работе над другими проектами, важно не упустить эти моменты и в последующем начать их серьезную проработку.

Правом подписи договоров наделяются обычно только первые лица компаний. Поэтому, чтобы избежать споров в суде о правомочности подписания договора, целесообразно выяснить полномочия представителя клиента, который прибыл на подписание договора (многие договоры с иностранными компаниями подписываются по доверенности).

Заключение договоров с субподрядчиками

Выбор субподрядчиков является ключевым моментом для эффективной и гарантированной реализации выбранной транспортно-технологической схемы доставки груза. В первую очередь необходимо отобрать организации, которые положительно зарекомендовали себя на рынке, и изучить показатели, характери-

зующие возможности этих организаций по выполнению данного конкретного вида транспортных услуг.

Например, для портов и стивидорных компаний важными показателями являются:

- возможность приема судов необходимой грузоподъемности;
- ставки портовых сборов и плата за услуги;
- мощность грузоперерабатывающего оборудования и складские емкости;
- вероятность простоя судов в ожидании обработки;
- ограничение работы в осенне-зимний период;
- качество автомобильных и железнодорожных подъездных путей к порту;
- для генеральных грузов – количество контейнерных и конвенциональных линий, обслуживающих порт;
- наличие специального грузового оборудования (специализированных захватов для большегрузных контейнеров и т. д.).

Все приведенные выше показатели учитываются экспедитором и клиентом при выборе субподрядчика на определенном этапе перевозки.

К моменту подписания договора с клиентом предварительная работа по выбору перевозчиков, стивидорной компании и других субподрядчиков должна быть завершена. Полученные от них действующие ставки и тарифы должны быть зафиксированы в письменной форме.

В зависимости от конкретных условий договора с клиентом и степени доверия к нему договоры с субподрядчиками могут быть заключены незамедлительно после подписания договора с клиентом или по поступлении авансового платежа. Важным условием для четкой совместной работы является детальное определение в договоре обязанностей сторон и санкций за их невыполнение.

Особую осторожность следует проявлять при подписании договоров, связанных с арендой площадей для накопления судовых партий массовых грузов (лес, удобрения и т. п.).

При планировании отгрузок экспортных грузов линейным тоннажем необходимо помнить о своевременности подачи заявки в порт на включение грузов в месячный план развоза или в дополнительный план.

При подписании договоров с автомобильными перевозчиками особое внимание следует уделять ответственности перевозчиков за сохранность грузов и наличие в договорах штрафных санкций за простой автомобильных транспортных средств в ожидании погрузки и разгрузки.

Как правило, экспедитор заблаговременно устанавливает рабочие контакты с автотранспортными организациями и согласовывает общие принципы сотрудничества, к которым относятся:

- возможности автотранспортной организации по перевозке тех или иных грузов, в том числе, при необходимости, наличие лицензии таможенного перевозчика;
- сроки подачи заявки на перевозку груза и ее форма;
- ответственность перевозчика за сохранность и сроки доставки груза;
- возможности применения и размеры штрафных санкций за простой автомобильных транспортных средств в ожидании погрузо-разгрузочных работ;
- формы и сроки расчетов за выполненные перевозки;
- документы, которые перевозчик прикладывает к своим счетам.

Во всех случаях заключения договоров с субподрядчиками экспедитор должен возлагать обязательства, которые он принял на себя перед клиентом по своевременной и сохранной доставке груза, на перевозчиков и стивидорные компании.

В свою очередь, ответственность экспедитора по типовым договорам перевозки и перегрузки груза перед перевозчиками и стивидорными компаниями должна быть учтена в договоре на транспортно-экспедиторское обслуживание с клиентом в разделе «Обязанности грузоотправителя». Таким образом, при окончательном согласовании условий субподрядных договоров следует обязательно учитывать в них уже взятые экспедитором обязательства перед клиентом.

Экспедиторский контроль подготовки товара к отгрузке

Как правило, по поручению продавца экспедитор либо контролирует, либо непосредственно осуществляет подготовку товара к отгрузке. Такая подготовка предполагает выполнение определенных требований, зависящих от видов транспорта и категорий товаров.

В общем случае экспедитору следует проконтролировать выполнение следующих условий договора.

Требования, содержащиеся в статье об упаковке товара. Упаковка товара – это тара, материал, в который помещается товар с целью его сохранения, придания ему свойств, удовлетворяющих условиям грузопереработки. Требования к упаковке исходят из следующих основных факторов:

- продолжительность транспортирования груза;
- возможность перегрузки груза в пути;
- температурный режим перевозки, влажность и другие климатические воздействия на груз;
- время года;
- способ оплаты за транспортирование (за поддон, кипу, контейнер и т. д.);
- совместимость с другими грузами.

Выбор упаковки должен учитывать основные особенности транспортирования груза на различных видах транспорта.

При *морской* перевозке необходимо учитывать:

- вертикальное давление на груз других грузов при их штабелировании и боковое давление под влиянием крена судна;
- глубину трюмов и их размеры, которые будут определять высоту штабеля, условия размещения груза;
- размеры грузовых люков и т. д.

При *железнодорожной* перевозке необходимо учитывать:

- возможность использования многооборотной тары;
- толчки в пути в результате торможения и при маневрировании;
- размеры тоннелей и мостов;
- восприимчивость к сырости некоторых грузов (упаковка в этом случае должна быть влагонепроницаемой).

При *воздушной* перевозке необходимо учитывать:

- возможность использования облегченной тары в связи с высокими ставками тарифов при авиаперевозках;
- незначительные динамические нагрузки, которые обуславливают более низкие требования к прочности тары по сравнению с другими видами транспорта.

При *автомобильной* перевозке характер упаковки зависит от вида товара, типа и грузоподъемности автомобильных транспортных средств.

Грузы, которые относятся к категории опасных, независимо от того, на каком виде транспорта осуществляется их транспортирование, перевозятся с соблюдением требований соответствующей нормативной документации, правил, инструкций и т. п.

Особые требования предъявляют к упаковке товаров, которые перевозятся в тропические страны, где влажность воздуха постоянно превышает 90%, а температура доходит до 30–45 °С.

В таких условиях требуется особо прочная влагостойкая упаковка (часто используют запаянные ящики и металлические контейнеры).

Требования, предъявляемые к маркировке груза. Маркировкой (как было отмечено в параграфе 1.3) называют надписи, рисунки, знаки и условные обозначения, которые наносят на грузовые места для опознания груза и характеристики способов обращения с ним при перевозке, хранении и выполнении погрузо-разгрузочных работ (ГОСТ 14192 – 96 «Маркировка грузов» с изм. от 22.06.2000). *Грузовые места* – это единицы тары с содержимым или несколько таких единиц, составляющих единое целое при транспортировании

Назначение маркировки заключается в следующем:

- достижение грузом места назначения предписанным путем;
- указание на способы обращения с грузом при его перевозке, перегрузке, хранении и распаковке;
- обеспечение комплектности груза и его сохранности при доставке.

В зависимости от условий договора купли-продажи маркировка включает в себя:

- обозначения, необходимые для адресата (получателя груза): наименование грузоотправителя и грузополучателя, массу нетто и брутто, номера договора и наряда, номер данного места и т. д. (эти обозначения называются *товарной маркировкой*);
- сведения, необходимые транспортной организации, перевозящей груз: наименование стран и пунктов отправления и назначения, маршрут при перегрузках и т. д. (эти обозначения называются *грузовой маркировкой*);
- обозначения, необходимые во время перевозки: номера вагонов и люков, название судна и т. д. (эти обозначения выполняются не грузоотправителем, а транспортной организацией, принявшей груз к перевозке, и называются *транспортной маркировкой*);
- обозначения, указывающие, как следует обращаться с товаром во время перевозки, погрузо-разгрузочных работ, хранения в пути и т. д. (эти обозначения называются *специальной маркировкой* (ГОСТ Р 51474 – 99. «Упаковка. Маркировка, указывающая на способ обращения с грузами»)).

Маркировка должна содержать указание страны происхождения товара и соответствовать требованиям нормативной документации (стандартов) в отношении размера надписей и их на-

несения. Следует учитывать, что при международных перевозках маркировка является одним из существенных объектов таможенного контроля.

3.2. Разработка транспортно-технологической схемы доставки груза

Получив заполненную клиентом форму заявки на транспортно-экспедиторское обслуживание и перевозку груза, экспедитор осуществляет следующие действия:

- определяет вид ТС, которыми груз может быть вывезен со складов грузоотправителя и доставлен грузополучателю;
- выбирает перевозчиков;
- разрабатывает оптимальную транспортно-технологическую схему доставки груза;
- уточняет себестоимость выполняемых работ, для чего экспедитор направляет официальные запросы перевозчикам и компаниям, выполняющим вспомогательные операции (погрузка-разгрузка, охрана и т. п.).

На основании официальных письменных ставок на перевозку и выполнение вспомогательных операций экспедитор готовит конъюнктурный лист и принимает решение об окончательном выборе перевозчиков и компаний, выполняющих вспомогательные операции.

Определившись с себестоимостью заказываемых клиентом работ, транспортно-экспедиционная компания принимает решение о максимально возможном размере комиссионного вознаграждения, которое сможет иметь компания, не потеряв клиента, и о тех уступках, на которые может пойти компания навстречу пожеланиям клиента. При этом возможны следующие ситуации, которые могут потребовать корректировки суммы договора или внесения в него дополнительных условий:

- представитель клиента будет заинтересован в возможности получения денежного вознаграждения за предоставление транспортно-экспедиционной компании работы;
- представитель клиента является хозяином или совладельцем экспедиционной компании и заинтересован только в максимальном снижении транспортной составляющей;
- характер груза делает его очень чувствительным к увеличению транспортной составляющей в цене товара;

- организация экспедирования и перевозки груза связана с дополнительными трудностями и рисками, которые могут существенно снизить прибыль транспортно-экспедиционной компании от этой операции;
- возможные перспективы увеличения грузооборота по данному клиенту;
- наличие у клиента реальных альтернативных возможностей организовать эту перевозку через другие компании.

При выборе вида транспортного средства, как правило, ориентируются на следующие показатели:

- время доставки;
- частота отправок груза;
- надежность соблюдения графика доставки;
- способность перевозить различные грузы;
- способность доставить груз в любую местность;
- стоимость перевозки и т. п.

Экспертная оценка значимости различных факторов показывает, что при выборе вида транспорта основными показателями являются надежность соблюдения графика доставки, время доставки и стоимость перевозки.

Таблица 3.1

Относительные характеристики видов транспорта

Критерий выбора	Вид транспорта				
	Железнодорожный	Водный	Автомобильный	Трубопроводный	Воздушный
Скорость	Средняя	Самая низкая	Высокая	Низкая	Самая высокая
Уровень затрат	Средний	Самый низкий	Большой	Низкий	Самый высокий
Возможный ассортимент товара	Самый большой	Достаточно большой	Средний	Очень ограничен	Частично ограничен
Преимущества использования	Самый удобный для большого количества продукции	Удобнее всего для большого количества продукции	Товары с высокой ценой и доставкой в короткие сроки	Жидкие и газообразные продукты	Дорогая и скоропортящаяся продукция
Географическая доступность	Большая	Ограниченная	Практически неограниченная	Очень ограниченная	Неограниченная
Надежность доставки	Средняя	Низкая	Хорошая	Высокая	Средняя

Однако в каждом конкретном случае ранжирование факторов производится в соответствии с требованиями клиента. Анализируя характеристики различных видов транспорта (табл. 3.1), экспедитор может выбрать вид транспорта для доставки товара при экспортно-импортных операциях в соответствии с требованиями клиента.

Больше всего достоинств имеет автомобильный транспорт, но на практике, по экономическим соображениям, организации обычно используют комбинацию различных видов транспорта.

При выборе вида ТС экспедитору также необходимо учитывать следующие факторы:

- внутренний водный транспорт можно использовать при доставке груза только в период навигации на внутренних водных путях;
- при отправке груза железнодорожным транспортом можно использовать вагоны, находящиеся в собственности железной дороги, или собственные вагоны отправителя груза; это будет влиять на стоимость и сроки перевозки;
- при отправке груза в контейнерах последние могут находиться в собственности железной дороги, судоходной линии, грузоотправителя или непосредственно в собственности экспедитора.

Например, отправитель просит подать автомобильным транспортом два большегрузных контейнера 1С, однако не имеет технической возможности снять их с автомобильного транспортного средства для загрузки. В этом случае экспедитор должен организовать подачу порожних контейнеров таким образом, чтобы обеспечить техническую возможность их загрузки без снятия с автомобиля, например, непосредственно с эстакады – путем установки контейнера на заднюю часть полуприцепа.

Если отправитель имеет возможность принимать железнодорожные платформы, но не имеет большегрузных кранов для постановки на них после загрузки контейнеров 1А, масса которых достигает 30,5 т, экспедитор должен организовать загрузку контейнеров без их снятия с платформы, например с помощью автопогрузчиков (если имеются погрузчики необходимой грузоподъемности и они могут въезжать внутрь контейнера).

Если отправитель планирует загружать контейнер, предварительно сняв его с транспортного средства, экспеди-

тор должен убедиться, что у отправителя в наличии имеются кран соответствующей грузоподъемности и захват для контейнеров 1А, поскольку попытка перегрузить данный тип контейнера при помощи стропов может привести к опрокидыванию контейнера.

После определения вида транспорта экспедитором должен быть проведен анализ рынка транспортных услуг с целью выбора перевозчика. Основные критерии выбора перевозчика по степени приоритета перечислены в таблице 3.2. В случае, когда экспедитор самостоятельно производит выбор перевозчика, он должен основываться на определенной схеме выбора по специально разработанным системам ранжированных показателей.

Таблица 3.2

Основные критерии выбора перевозчика

Содержание критерия	Ранг
Надежность времени доставки	1
Затраты (тарифы) на перевозку	2
Общее время доставки	3
Готовность (гибкость) перевозчика к изменению тарифов	4
Финансовая стабильность перевозчика	5
Наличие дополнительного оборудования для грузопереработки	6
Наличие дополнительных услуг по комплектации и доставке	7
Сохранность груза	8
Экспедирование	9
Квалификация персонала	10
Мониторинг доставки	11
Готовность (гибкость) перевозчика к изменению сервиса	12
Гибкость маршрутов	13
Пакетный сервис	14
Процедура заказа	15
Качество организации продаж транспортных услуг	16
Наличие специального оборудования	17

Схема выбора перевозчика с помощью системы ранжированных показателей заключается в прямом сравнении суммарного рейтинга перевозчиков по алгоритму, приведенному на рисунке 3.1.

Предположим, что экспедитором в качестве критериев отбора перевозчика приняты следующие показатели (цифрами указан ранг показателей):

- надежность времени доставки $\Pi_b - 1$;
- затраты (тарифы) на перевозку $\Pi_\tau - 2$;
- финансовая стабильность перевозчика $\Pi_\phi - 5$;
- сохранность груза $\Pi_c - 8$;
- отслеживание отправок $\Pi_o - 11$.

Допустим, что анализ рынка транспортных услуг выявил трех перевозчиков, удовлетворяющих требованиям к транспортированию определенного вида груза. Степень соответствия этих перевозчиков выбранным критериям будет оцениваться независимыми экспертами по трехбалльной шкале: 3 – хорошо; 2 – удовлетворительно; 1 – плохо. Рейтинг i -го перевозчика определяется по следующей формуле:

$$P_i = \Pi_b + \Pi_\tau/2 + \Pi_\phi/5 + \Pi_c/8 + \Pi_o/11. \quad (2.1)$$

Предпочтение целесообразно отдать перевозчику с более высокой итоговой оценкой.

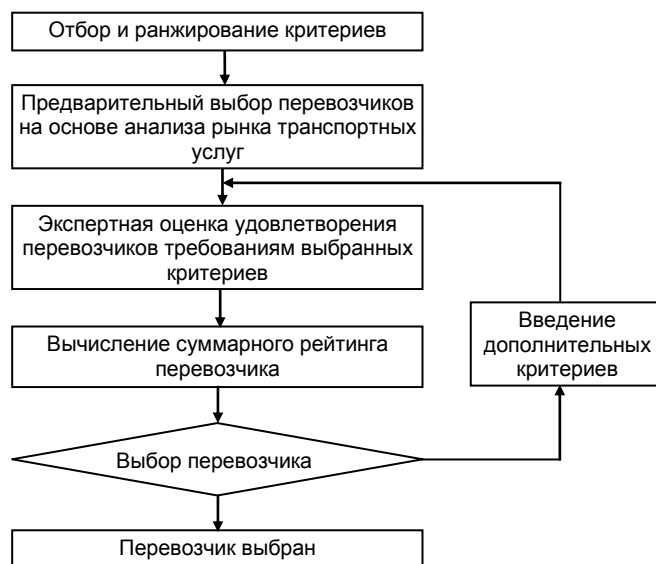


Рис. 3.1. Алгоритм выбора перевозчика

После выбора перевозчика экспедитор приступает к выбору транспортно-технологической схемы доставки груза. В полном объеме логистические исследования для выбора оптимальной транспортно-технологической схемы производятся эпизодически, например, при поручении экспедитору организовать перевозку нового для него груза или известного груза, но на новом направлении.

Существующий опыт организации перевозок позволяет указать некоторые типовые схемы и сферу их использования.

Особо ценные контейнеропригодные грузы (одежда, обувь, бытовая техника и т. д.) перевозят между странами Европы и городами Европейской части России в прямом автомобильном сообщении (автопоездами или в контейнерах). Основными достоинствами этой схемы являются:

- возможность осуществлять регулярную доставку;
- возможность доставки мелкими партиями с большой частотой отправок;
- осуществление доставки с минимальным транзитным временем;
- осуществление доставки при строгом выполнении сроков, указанных в договоре.

Перевозки на большие расстояния и менее дорогостоящих массовых грузов выполняются по железной дороге – в прямом сообщении или между железнодорожными терминалами с доставкой груза автомобильных транспортных средств от (до) складов организации.

Схема мультимодальной доставки с участием морского транспорта также выбирается с учетом транспортных особенностей груза и дальности перевозки. Товары, подверженные при перегрузке повреждениям (бумага, стекло), при расстоянии наземной перевозки до 1 500 км целесообразно доставлять в порт отправления в контейнерах непосредственно со склада организации.

Сквозная ставка провозной платы по данному варианту несколько выше, чем при использовании конвенциональной (перевозка грузов в таре без использования контейнеров) схемы, но это компенсируется за счет уменьшения убытков от несохранности груза и сокращения транзитного времени доставки. Обычно доставка контейнеров со склада организации в порт выполняется по железной дороге, но при расстоянии перевозки до 600 км и благоприятном соотношении ставок провозной платы предпочтительно использовать автомобильный транспорт.

При большом расстоянии перевозок разница ставок железнодорожного тарифа для перевозки в контейнерах и вагонах увеличивается и чисто контейнерная доставка становится неконкурентоспособной.

Особенно дорогостоящими становятся перевозки в контейнерах грузоотправителя или судоходных компаний, так как в этом случае клиент должен дополнительно оплатить стоимость подачи порожних контейнеров (50% тарифной ставки за грузовой контейнер). Для таких грузопотоков наиболее эффективной становится смешанная технология перевозок: наземная доставка до портового или железнодорожного терминала в вагонах, затем перегрузка грузов из вагонов в контейнеры и последующая морская перевозка на линейных судах-контейнеровозах. Аналогичная схема применяется для доставки грузов в порт со складов организаций, не приспособленных для работ с контейнерами, когда отсутствуют необходимые типы погрузчиков и кранов.

Основные достоинства контейнерного варианта морской перевозки, обеспеченные наличием большого числа контейнерных океанских и фидерных линий, заключаются в следующем:

- возможность отправки груза с большой частотой и минимальным транзитным временем без длительных задержек в порту отгрузки и риска оплаты хранения;
- повышение сохранности груза.

Недостатком контейнерной схемы доставки груза является высокая стоимость перевозки.

Доставка брейк-балком (штучный груз, перевозимый в трюме водного судна) в смешанном железнодорожно-морском сообщении предпочтительна для поставок крупных партий штучных грузов в Индию, Пакистан и другие страны, где требования к состоянию груза значительно ниже, чем в Европе и США, а первостепенное значение для клиента имеет стоимость перевозки.

Морская перевозка в этом случае выполняется конвенциональным способом линейными или трамповыми судами. Размер партии груза при доставке таким способом должен быть не менее 1 500–2000 т. Такая же схема применяется при перевозке массовых грузов, не подверженных значительной порче и не требующих особо срочной доставки и строгого выполнения расписания (металл, киповые грузы и т. д.).

В период летней навигации на внутренних водных путях для доставки грузов в порты Европы оптимальным вариантом может оказаться перевозка брейк-балком в прямом водном сообщении

с использованием судов смешанного плавания. Можно отметить следующие недостатки этого варианта:

- сезонность;
- необходимость наличия у организации или вблизи ее речного причала с соответствующим оборудованием;
- длительные сроки поставки;
- большая зависимость ставок провозной платы от цен на топливо.

При выборе транспортно-технологической схемы необходимо учитывать, что любая выбранная транспортно-технологическая схема эффективна только в случае, если для ее реализации привлечены субподрядчики, обеспечивающие экономичные ставки, высокое качество услуг и надежность выполнения своих обязательств по договору.

Пример. Клиент экспедитора выиграл государственный тендер, проводимый правительством Йемена, на поставку товара в течение очень сжатого периода времени по маршруту: город Пермь на территории России – порт Ходейда в Йемене. Таким образом, экспедитору помимо приемлемых экономических условий перевозки необходимо гарантировать клиенту доставку груза к установленному сроку.

Экспедитор предложил клиенту следующий маршрут перевозки.

Из-за большой дальности наземной перевозки и отсутствия времени на подачу порожних контейнеров отправить груз из Перми до внутреннего терминала, принадлежащего экспедитору, в крытых вагонах.

Загрузить груз в контейнеры на терминале экспедитора. Для морской перевозки использовать контейнерные линейные суда компании Maersk Sealand.

Груженные контейнеры вывезти с терминала экспедитора собственным автомобильным транспортом экспедитора на контейнерный терминал в Санкт-Петербургском морском порту, куда суда компании Maersk Sealand еженедельно заходят. Можно использовать следующий маршрут морской перевозки: Санкт-Петербург – Роттердам (перезгрузка с фидерного на океанское судно) – Салалах (перезгрузка с океанского на фидерное судно) – порт Ходейда.

Данный маршрут перевозки был одобрен клиентом с учетом его высокой надежности, которая обеспечивается следующими факторами:

- *перегрузка груза из вагонов в контейнеры и перевозка грузных контейнеров осуществляется собственными силами и средствами экспедитора, т. е. именно экспедитор несет ответственность перед клиентом за качество выполнения данных работ;*
- *отправка контейнеров осуществляется с контейнерного терминала в Санкт-Петербургском морском порту, с которым экспедитор имеет договор на внутрипортовое экспедирование;*
- *перегрузка контейнеров осуществляется на перво-классных современных контейнерных терминалах в портах Роттердам и Салалах;*
- *морская перевозка выполняется судами океанской и фидерной линий крупнейшего контейнерного перевозчика в мире – компании Maersk Sealand по фиксированному срочному расписанию с возможностью слежения за местонахождением груза через Интернет.*

Вопросы для самоконтроля:

1. Охарактеризуйте общелогистические транспортно-экспедиторские операции.
2. Какова последовательность прохождения заявки на доставку грузов?
3. Какие сведения должны быть предоставлены экспедитору для заключения договора транспортной экспедиции?
4. Раскройте основные положения технологии доставки грузов.
5. Поясните специфику выбора транспорта.
6. Как выглядит алгоритм выбора перевозчика?
7. Что включает в себя выбор транспортно-технологической схемы доставки грузов?
8. Какие способы размещения груза в транспортных средствах вам известны?
9. Перечислите основные достоинства контейнерного варианта доставки грузов.
10. Что такое перевозка «брейк-балком»?
11. Какие факторы целесообразно принимать во внимание при проектировании технологической схемы доставки грузов?

Глава IV. ЛОГИСТИКА ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИХ УСЛУГ НА РАЗЛИЧНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА

4.1. Логистика отправки грузов

Водный транспорт

Специфика транспортно-экспедиторского обслуживания при отправке груза на морском транспорте заключается в том, что основным исполнителем транспортно-экспедиционных операций является юридическое лицо – морской порт (порт), который имеет специальную транспортно-экспедиционную компанию, выполняющую внутрипортовое экспедирование.

Внутрипортовый экспедитор – это компания, которой по договору с портом предоставлено право осуществления внутрипортового экспедирования.

Внутрипортовое экспедирование – это полный комплекс услуг, связанных с выполнением грузовых операций при отгрузке груза через порт на экспорт и с документальным оформлением перегрузки груза через порт.

Основными достоинствами внутрипортового экспедирования, которые обусловлены наличием его персонала непосредственно в порту, являются:

- быстрота оформления грузовых документов;
- непосредственный контроль сотрудниками внутрипортовой экспедиционной компании хода грузовых операций.

Любой грузовладелец, пожелавший пользоваться услугами транспортной экспедиции, предоставляемыми портом, обязан заключить с ним договор на транспортно-экспедиторское обслуживание.

Согласно договорам и соглашениям все участники перегрузочной операции (при перегрузке груза с автомобильного или железнодорожного транспорта на морской) несут соответствующую ответственность за:

1. Сохранность груза.

Порт обязан:

- хранить грузы в зависимости от их свойств на закрытых складах или открытых площадках;
- не допускать смешения грузов, следующих по разным накладным или коносаментам;
- не складировать рядом несовместимые грузы (сельдь и сахар, чай и табак, масло и волокнистые вещества); все

работы по погрузке, выгрузке, складированию и хранению грузов выполнять с соблюдением соответствующих требований и правил;

2. Причинение грузу какого-либо ущерба (недостача, поломка, порча, пересортица, утеря и т. д.).

Порт несет ответственность в случае:

- если не были соблюдены действующие на транспорте правила порядка складирования, хранения и перегрузки того или иного вида груза;
- если по вине порта (например, при выполнении перегрузочных работ) произошло повреждение тары и следствием этого явилось причинение грузу ущерба (в этом случае поврежденную тару порт обязан отремонтировать за свой счет).

Грузовладелец несет ответственность в случае, если порча или повреждение груза произошли вследствие длительного хранения этого груза грузовладельцем.

3. Отправку портом груза не в тот адрес.

Порт обязан немедленно за свой счет переадресовать груз в пути следования или переотправить его по назначению в случае, если груз уже прибыл в неправильный адрес.

4. За простои ТС и транспортного оборудования (суда, железнодорожные вагоны, автомобильные транспортные средства, контейнеры) сверх установленных на их обработку (погрузку, выгрузку) норм времени несет ответственность порт.

Грузовладельцы обязаны нести ответственность за:

- простои вагонов с грузами, завезенными в порт сверх плана и, следовательно, по этой причине не принятыми на склады порта;
- несвоевременный вывоз импортного груза, под вывоз которого резервировались складские площади для экспорта; простои ТС (суда, вагоны) по причине несвоевременной выдачи порту поручений на отгрузку или некомплектности документации;
- простои вагонов с экспортными навалочными грузами, поступившими смерзшимися или слежавшимися;
- простои вагонов с тяжеловесными грузами, для которых не указаны места строповки, центров тяжести или для которых нет инструкции по перегрузке.

Последовательность действий при организации отгрузки партии груза через морской порт на экспорт можно представить следующим образом.

1. Отгрузка груза грузоотправителем в порт автомобильным или железнодорожным транспортом. Как правило, экспортные грузы в адрес припортовых железнодорожных станций принимаются к отгрузке станциями отправления только при наличии получения подтверждения порта о приеме этого груза. Для получения таких подтверждений грузоотправители должны обратиться к начальнику железнодорожной станции отправления или в местное отделение железной дороги с заявкой на выделение вагонов (платформ) для отгрузки грузов в порт.

Управление железной дороги обобщает все полученные заявки и согласовывает их с морскими портами.

На основании подтверждения порта о приеме экспортного груза правление железной дороги дает указание железнодорожной станции грузоотправителя о выделении ПС под погрузку.

При разовых или эпизодических отгрузках экспортных грузов, когда сроки для подачи заявки в управление железной дороги уже просрочены, экспедитор может оказать содействие грузоотправителю в получении ПС, направив заявку на включение в дополнительный план завоза экспортных грузов в порт.

В отдельных случаях, когда выгрузка грузов в порту из железнодорожных вагонов может быть задержана из-за отсутствия судна (при перегрузке груза по прямому варианту) или порожних контейнеров под загрузку груза, порт может потребовать предоставления экспедитором гарантийного письма на оплату возможного простоя железнодорожных вагонов в ожидании их разгрузки.

2. Получение отгрузочной информации от грузоотправителя. В договоре транспортной экспедиции обязательно должна быть предусмотрена немедленная передача экспедитору информации грузоотправителя о произведенной отгрузке экспортного груза в морской порт. На основании этой информации экспедитор осуществляет планирование своей работы с грузом.

При отгрузке экспортных грузов в порт по железной дороге отгрузочная информация должна содержать следующие данные:

- дата отгрузки;
- наименование груза;
- количество отгруженного груза;
- номера железнодорожных накладных;
- номера контейнеров (если отгрузка производилась в контейнерах);
- номера платформ или вагонов;
- расчетное время прибытия груза на станцию назначения (в порт).

При отгрузке экспортных грузов автомобильным транспортом отгрузочная информация является необходимой для обеспечения беспрепятственного допуска автомобильного транспорта на территорию порта и выгрузки груза на склад и должна содержать следующие данные:

- дата отгрузки;
- наименование груза;
- государственные номера автомобильных транспортных средств;
- фамилии водителей;
- номера накладных;
- количество груза по каждой накладной;
- ожидаемая дата и время прибытия автомобильных транспортных средств в порт.

3. Подача заявки в порт на прием груза, прибывшего автомобильным транспортом. На основании информации об отгрузке груза в порт автомобильным транспортом экспедитор должен незамедлительно оформить заявку на пропуск автомобильных транспортных средств в порт и выгрузку груза на склад порта. Заявка должна быть оформлена в двух экземплярах и сдана сотруднику службы порта под роспись.

Для пропуска в порт автомобильных транспортных средств с экспортным грузом, заявка на пропуск которого не была своевременно передана в порт, необходимо заверить накладную печатью экспедитора. В случае, если груз даже не был внесен в месячный план завоза порта, необходимо также оформить заявку на его включение в дополнительный план завоза.

Перед тем как груз прибывает на терминал порта, экспедитор должен:

- обеспечить передачу на терминал всех документов, необходимых для оформления отгрузки груза на экспорт;
- убедиться в получении терминалом инструкций по работе с грузом;
- убедиться в отсутствии обстоятельств, препятствующих отгрузке (занятость причала, неисправность погрузочного механизма, таможенные или карантинные ограничения и т. д.);
- оформить поручение на отгрузку в соответствии с инструкциями клиента.

4. Формирование судовой партии. Как правило, формирование судовой партии производится на терминале порта и должно

быть организовано таким образом, чтобы избежать дополнительных расходов, связанных, например, со слишком ранним прибытием первых партий грузов, из-за чего срок их хранения может превышать льготный период по хранению груза на терминале, или, наоборот, со слишком поздним прибытием последних партий грузов, что может вызвать задержку судна. В связи с этим экспедитору необходимо позаботиться о своевременной доставке груза в порт.

5. Выгрузка груза на склад порта. На основании заявки на завоз в порт экспортных грузов сотрудники порта принимают решение о конкретном складе, сотрудники которого будут принимать груз от перевозчика.

Присутствие экспедитора при выгрузке груза может потребоваться в следующих случаях:

- при необходимости организации комиссионной разгрузки вагонов, платформ или автомобильных транспортных средств (повреждение груза или его упаковки в пути, прибытие вагонов и контейнеров в порт с поврежденными пломбами, наличие коммерческих актов на переопломбирование вагонов и контейнеров в пути следования);
- при выгрузке груза в присутствии независимых сюрвейеров (ценные грузы);
- при выгрузке негабаритных и тяжеловесных грузов.

Особое внимание следует уделять выгрузке грузов из ТС непосредственно в контейнеры, которые пломбируются пломбой экспедитора.

В соответствии с действующей мировой практикой при выявлении грузополучателем недостачи груза в контейнере, поступившем за исправной пломбой экспедитора, ответственность за недостачу несет экспедитор. Поэтому лицо, ответственное за наложение пломбы, должно присутствовать при загрузке груза, контролировать количество загруженного груза и сохранность его упаковки.

В случае перегрузки грузов из ТС в контейнеры не по прямому варианту загрузка производится на терминале порта на основании инструкции экспедитора. Загрузка груза в контейнер оформляется актом загрузки, который при внешнеторговой перевозке теряется инспектором пограничной таможни.

6. Прием груза на склад порта. Приемосдатчик склада порта (тальман) заполняет тальманскую расписку на фактически выгруженное количество груза, и затем на ее основании оформля-

ется приемный акт склада порта, который является официальным документом, подтверждающим факт выгрузки груза на склад и принятие его на ответственное хранение.

7. Документальное оформление груза. Проведение необходимых формальностей по грузу, включая документальное оформление, может производиться после размещения груза на терминале порта, но до подхода судна.

Передача экспедитору полного комплекта грузовых документов, прибывших с грузом в порт, производится после приема груза на склад или после загрузки контейнеров. По получении этих документов экспедитор должен проверить их самым тщательным образом. Прибывшие с грузом документы в первую очередь нужны для организации беспрепятственной отгрузки груза на экспорт. Разрешение на такую отгрузку дает таможня, причем получение разрешения таможни может быть обусловлено наличием тех или иных сертификатов, разрешений или лицензий.

Экспедитору целесообразно в интересах защиты клиента организовать сюрвейерский осмотр генерального груза. Такой осмотр может проводиться в зависимости от условий договора:

- при выгрузке груза из ТС на склад порта, если договор купли-продажи заключен на условия FAS;
- при погрузке морского судна, если договор купли-продажи заключен на условиях FOB, CIF или CIP.

Экспедитор должен обеспечить сюрвейеру доступ к грузу и по результатам осмотра передать клиенту сюрвейерский отчет.

После выяснения полноты и правильности оформления товаросопроводительных документов, которые прибыли вместе с грузом или были высланы экспедитору грузоотправителем отдельно от груза, экспедитор оформляет экспортное поручение на отгрузку груза. Оформление поручения на отгрузку экспортного груза и его выпуск в пограничной таможне производится на основании указаний клиента. Такое поручение является:

- указанием экспедитора порту об отгрузке определенной партии товаров на определенное судно (разрядка);
- основанием для взаиморасчетов между портом и экспедитором;
- инструкцией для составления предварительного грузового плана судна.

8. Взаимодействие экспедитора с агентом. В процессе организации отгрузки груза на экспорт через морской порт неизбежно происходит взаимодействие экспедитора с агентом судовладельца.

Экспедитор должен:

- предоставить агенту судовладельца инструкции по изданию коносамента и других документов, необходимых клиенту, которые должны быть изданы судовладельцем и (или) его агентом;
- получить их проформы (проекты);
- проверить их и направить для согласования клиенту.

Как правило, коносамент оформляется на основании экспортного поручения на отгрузку груза, которое, в свою очередь, оформляется на основании инструкции грузоотправителя (клиента экспедитора). Инструкция грузоотправителя составляется по строго определенной форме и содержит всю необходимую информацию для оформления коносамента в строгом соответствии с условиями аккредитива или других форм расчета за товар. Помимо экспортного поручения основанием для оформления коносамента является дополнительный документ – инструкция по оформлению коносамента.

9. Постановка к причалу, организация и контроль погрузки-выгрузки морского судна. Судовой агент должен подать нотис о готовности судна к погрузке:

- в главную диспетчерскую порта, которая планирует постановку судна к причалу;
- на терминал порта;
- экспедитору судовой партии.

После постановки судна к причалу, но до начала грузовых работ, связанных с погрузкой груза на судно, экспедитор проверяет:

- включение груза в грузовой план у судового агента;
- наличие необходимых документов на груз на складе порта, с которого производится его отгрузка.

Экспедитор совместно со стивидором и представителем судовой администрации осматривает грузовые помещения судна, предназначенные для погрузки. Экспедитор должен убедиться в готовности судна к приему груза или невозможности отгрузки всей партии. В случае выявления замечаний, вследствие которых судно становится непригодным для погрузки, составляется акт с указанием мер по устранению неполадок. При отсутствии замечаний начинается погрузка груза на судно.

При этом экспедитор должен:

- совместно со стивидором, как субагентом экспедитора, фиксировать точное время постановки (отхода) судна к

(от) причалу, начало (окончание) грузовых операций, а также контролировать ход их выполнения в соответствии с нормами, определенными договором морской перевозки (данную информацию экспедитор предоставляет клиенту);

- по окончании погрузки груза на морское судно своевременно и правильно оформить товаротранспортные документы по основной (морской) перевозке: штурманские расписки, коносаменты (морские накладные), приложения к коносаменту (сопроводительные сертификаты), упаковочные листы (отгрузочные спецификации) и другие документы, которые требует клиент.

10. Оформление погрузки и отхода судна. По окончании погрузки груза на судно склад порта передает поручение на отгрузку экспортного груза судовой администрации, которая его подписывает. Подписанное судовой администрацией поручение на отгрузку груза называется штурманской распиской, которая служит подтверждением факта сдачи груза перевозчику.

Агент доставляет на судно коносаменты на погруженные грузы, которые подписываются капитаном.

Замечания судовой администрации на штурманской расписке по качеству груза и его упаковке в случае их переноса в коносамент могут лишить его «чистоты» (как правило, банки принимают только «чистые» коносаменты). Для того чтобы избежать «порчи» коносамента, от экспедитора могут потребовать гарантийное письмо, выдавать которое имеет право только продавец. Однако перевозчик может отказаться от гарантийного письма, поскольку в случае передачи дела в суд юридической силы оно не имеет.

После подписания коносаментов капитаном судна судовой агент должен передать экспедитору оригиналы коносаментов на груз, которые не отправляют судовой почтой, копии коносаментов и манифестов в количестве, оговоренном инструкциями грузоотправителя, капитанскую расписку, заверенную судовой печатью.

11. Отправление транспортных и товаросопроводительных документов. При отправлении транспортных и товаросопроводительных документов вместе с грузом готовится пакет, на котором четко указывают все реквизиты грузополучателя (наименование организации, адрес, телефон, фамилия, имя и отчество должностного лица), с сертификатами, счетами и другими документами, следующими с грузом.

Кроме того, готовится капитанская расписка о приеме документов на борт судна, в которой перечисляются все документы,

вложенные в пакет в соответствии с инструкциями грузоотправителя. Пакет и расписка передаются судовому агенту. Однако по указанию клиента отгрузочные документы грузополучателю могут быть высланы курьерской почтой.

В зависимости от условий договора с клиентом необходимые ему отгрузочные документы могут быть немедленно высланы заказным письмом или переданы клиенту после окончательной оплаты им всех платежей, связанных с отгрузкой груза.

После отхода морского судна из порта экспедитор обязан:

- убедиться в отправке судовой почты;
- выяснить ожидаемую дату прибытия судна в порт назначения;
- после тщательной проверки грузовых документов в максимально короткий срок отправить полный комплект документов клиенту;
- отправить клиенту по факсу официальное извещение об отгрузке.

Железнодорожный транспорт

Транспортно-экспедиционное обслуживание отправки грузов на железнодорожном транспорте представляет собой комплекс связанных между собой операций, которые могут быть сгруппированы следующим образом:

- операции, связанные с приемом и хранением груза;
- документальное оформление перевозки и взимание провозных плат;
- погрузка в вагоны и отправка груза по назначению.

Перед завозом груза на железнодорожную станцию экспедитор должен получить разрешение товарной конторы на ввоз груза на станцию. После получения разрешения на ввоз груза экспедитор передает груз к перевозке вместе с накладной, оформленной грузоотправителем.

В свою очередь, приемосдатчик грузов на железнодорожной станции проверяет:

- соответствие предъявленного груза (количество мест, род упаковки и т. д.) данным накладной;
- исправность упаковки;
- правильность отправительской маркировки.

Кроме перечисленных операций транспортно-экспедиционное обслуживание отправки грузов железнодорожным транспор-

том включает в себя подготовительные операции, предшествующие отгрузке:

- ознакомление бригады грузчиков с порядком погрузки;
- предварительное составление вагонного листа весовщиком, который взвешивает груз при его приеме;
- подача и расстановка вагонов.

После выполнения подготовительных операций осуществляется непосредственно погрузка груза в вагон, пломбирование вагона и отправка груза в адрес станции назначения.

Перевозка грузов железнодорожным транспортом может осуществляться разными отправлениями:

- повагонными (для них требуется отдельный вагон);
- мелкими (не более 10-ти; не более одного вагона);
- малотоннажными (от 10 до 20 т груза, отправляемого по одной накладной и занимающего не более половины вагона);
- групповыми (состоят из нескольких вагонов);
- маршрутными (для них требуется несколько вагонов, количество которых соответствует весовой норме маршрутного поезда).

В этой классификации особую категорию составляют перевозки грузов мелкими отправлениями, из которых формируются сборные вагоны.

Сборные вагоны подразделяют в зависимости от технологической схемы доставки груза на следующие категории:

- *прямые* – вагоны, следующие на одну станцию разгрузки (вагоны следуют от станции отправления до станции назначения без сортировки грузов на промежуточных станциях). При хорошем использовании грузоподъемности вагонов они наиболее эффективны, поскольку обеспечивают доставку мелких отправок со скоростью повагонных;
- *прямые участковые* – вагоны, которые загружаются мелкими отправлениями на участковых станциях, расположенных в пределах сортировочного участка (участка, находящегося между двумя соседними грузосортировочными станциями). При этом мелкие отправки сортируются только один раз, на ближайшей грузосортировочной станции, и затем доставляются на станцию назначения в прямых или сборочно-раздаточных вагонах;
- *перегрузочные* – вагоны, которые загружаются на участковых станциях нескольких сортировочных участков. При

этом они следуют до установленных грузосортировочных станций, откуда грузы после сортировки направляют на станции назначения;

- *сборочно-раздаточные* – вагоны, предназначенные для сбора и развоза мелких отправок по участковым станциям, находящимся между грузосортировочными станциями в пределах одного сортировочного участка.

Автомобильный транспорт

Транспортно-экспедиционное обслуживание отправки грузов автомобильным транспортом включает в себя:

- операции, связанные с подготовкой груза к перевозке;
- проведение расчетов и оформление транспортной документации;
- информационные услуги.

Как правило, транспортно-экспедиторское обслуживание на автомобильном транспорте осуществляется специализированными транспортно-экспедиционными организациями, которые выполняют непосредственно перевозки и совмещают агентское обслуживание автомобильного транспорта с экспедированием грузовладельцев.

При организации доставки грузов автомобильным транспортом на станции железных дорог, в аэропорты и порты транспортно-экспедиционная организация:

- получает от станции, порта, аэропорта разрешения (визы) на завоз грузов в соответствии с расписанием приема грузов к отправке;
- информирует грузоотправителя о получении разрешения (визы) на отправку грузов;
- принимает грузы на складе грузоотправителя для завоза в порты и на станции;
- выписывает накладную международной дорожной перевозки груза CMR (при международных перевозках) и другие документы, например бордеро (аналог грузового манифеста), в которых указывается перечень грузов, перевозимых автомобильными транспортными средствами, со ссылкой на прилагаемые копии накладной CMR;
- доставляет грузы автомобильным транспортом от склада грузоотправителя до портов или станций железной дороги;
- сдает грузы к отправлению соответствующим станциям, портам или аэропортам;

- сопровождает грузы при перевозке автомобильным транспортом;
- оформляет товарные и транспортные документы, связанные со сдачей груза железной дороге, порту или аэропорту;
- оплачивает железной дороге, порту или аэропорту за счет клиента стоимость перевозок и дополнительных сборов;
- получает от станции железной дороги, порта или аэропорта квитанции о приеме к перевозке груза грузоотправителя;
- вручает грузоотправителю квитанции на сданные к перевозке грузы не позднее 24 ч после их получения от станции, порта или аэропорта.

Наряду с этим транспортно-экспедиционная организация может предоставлять дополнительные услуги:

- следить за движением автомобилей по графику;
- осуществлять мониторинг перевозки;
- предоставлять контейнеры;
- взвешивать грузы;
- предоставлять средства для укрытия и крепления груза при перевозке и т. д.

Отправкой груза кроме транспортно-экспедиционной организации также занимается грузоотправитель, на которого возлагаются следующие обязанности:

- подготовка, подгруппировка, взвешивание и затаривание груза;
- подготовка соответствующей документации на груз (сертификат качества, спецификации и др.);
- обеспечение фронта погрузо-разгрузочных работ и исправности подъездных путей и погрузо-разгрузочных машин;
- загрузка автомобильных транспортных средств до полной грузоподъемности и недопущение сверхнормативных простоев автомобильных транспортных средств под погрузкой.

Авиационный транспорт

Транспортно-экспедиционное обслуживание отправки грузов воздушным транспортом включает в себя следующие этапы.

1. Бронирование экспедитором места на воздушном судне под перевозку груза грузоотправителя от пункта отправления до пункта назначения. Бронирование производится агентом по бронированию при получении следующих данных от экспедитора:

- пункты отправления и назначения;
- конкретная дата отправки груза или требуемый период его доставки;
- количество мест, масса груза, габаритные размеры;
- наименование груза или содержание грузовой отправки;
- тип упаковки, самый крупный габаритный размер;
- дополнительные сведения по определенной категории груза и специальным условиям перевозки данного груза.

Бронирование считается предварительным до того момента, пока грузоотправитель (или его экспедитор) не оплатил перевозку.

2. Завоз груза в аэропорт и выгрузка на склад. Перед заво­зом груза на склад аэропорта экспедитор должен согласовать сроки доставки груза с агентом по бронированию.

По прибытии груза в аэропорт отправления экспедитор пе­редает платежные документы агенту по продаже воздушных пе­ревозок, который:

- проверяет наличие подтвержденного бронирования;
- проверяет наличие документов, подтверждающих оплату перевозки;
- выдает экспедитору авиагрузовую накладную с отметкой, подтверждающей оплату перевозки;
- указывает расположение склада для размещения груза в ожидании воздушного судна.

При международной перевозке перед выгрузкой груза на склад аэропорта необходимо получить разрешение инспектора тамо­жни на прием груза на склад, которое вместе с авиагрузовой накладной и другими необходимыми документами экспедитор передает приемосдатчику склада.

При приеме груза на склад приемосдатчик:

- взвешивает груз;
- проверяет наличие маркировки отправителя и перевозчика;
- проверяет состояние упаковки груза;
- замеряет объем грузовых мест;
- считает количество грузовых мест;
- проверяет соответствие фактических и забронированных данных по массе и объему и на основании этого дает раз­решение на прием груза на склад.

3. Получение экспедитором разрешения тамо­жни на вывоз груза. После проверки груза и документов инспектор тамо­жни проставляет в авиагрузовой накладной штамп «Выпуск разрешен».

4. Выдача воздушным агентом экспедитору оригинала авиагрузовой накладной.

Оригинал авиагрузовой накладной является доказательством принятия груза перевозчиком к перевозке и документальным свидетельством заключения договора перевозки.

5. Погрузка груза на воздушное судно и отправление в аэропорт назначения. Данный этап является завершающим при отправке груза.

4.2. Обслуживание в пути следования груза

Транспортно-экспедиторское обслуживание в пути следования включает в себя следующие группы операций:

- экспедиционные;
- агентские;
- перегрузка и проверка грузов в пути, досылка грузов.

Экспедиционные и агентские операции, в первую очередь, сводятся к слежению за перевозкой и уведомлению о ходе перевозки:

- грузополучателя об отправлении в его адрес груза;
- грузоотправителя (грузополучателя) о пересечении грузом государственной границы;
- грузополучателя о подходе груза к месту назначения;
- грузоотправителя (грузополучателя) о прибытии груза в порт;
- грузоотправителя (грузополучателя) о погрузке груза на борт судна и прибытии к месту назначения;
- грузоотправителя (грузополучателя) о подходе порожнего или груженого ТС, соответственно;
- грузоотправителя (грузополучателя) об обнаружении коммерческих неисправностей в пути следования;
- грузоотправителя (грузополучателя) о выполнении графика доставки груза.

Для технического обеспечения операций мониторинга доставки груза используют средства и методы информационных технологий логистики.

Кроме вышеперечисленного к экспедиционным относят следующие операции:

- ордерование – операция, связанная с распоряжением фрахтователя (по поручению грузоотправителя или грузо-

получателя) о следовании судна в тот или иной порт погрузки и выгрузки в случаях, когда в чартере они не указаны;

- остановка груза в пути следования и возврат груза.

В договоре морской перевозки может содержаться право грузоотправителя остановить груз в пути (дать указание капитану вернуться обратно) в случае, если покупатель оказался не в состоянии оплатить товар или какие-либо расходы по грузу;

- изменение порта назначения.

Данная операция может иметь место в случае, например, если коносамент индоссирован (передача права собственности на груз путем нанесения передаточной надписи на оборотной стороне коносамента) на нового владельца, которому покажется целесообразным изменить порт назначения или выгрузить груз в другом попутном порту. В этом случае судовой агент должен проконсультироваться с капитаном судна об изменении порта назначения. Капитан должен навести справки о возможности захода судна в новый порт и выгрузки в нем груза. После согласия капитана судна на изменение порта назначения агент в порту изначального назначения посылает извещение агенту в новом порту назначения о предполагаемой дате подхода судна. В свою очередь, грузополучатель (экспедитор) должен послать в новый порт назначения полный комплект оригиналов коносаментов. Изменение порта назначения безусловно повлечет дополнительные расходы, которые оплачивает сторона, потребовавшая это изменение;

- переадресовка груза в пути следования.

На железной дороге грузоотправители или грузополучатели пользуются правом переадресовки груза, принятого к перевозке (ст. 31 Устава железнодорожного транспорта РФ). В этом случае перевозчик (по заявлению грузоотправителя или грузополучателя в письменной форме) в порядке, установленном правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, может переадресовывать перевозимые грузы с изменением грузополучателя и (или) железнодорожной станции назначения. При переадресовке груза на дальнейшую перевозку оформляют новую накладную. Расходы перевозчика, возникающие в связи с переадресовкой груза, возмещаются грузоотправителем или грузополучателем, по инициативе которых осуществляется переадресовка грузов, в соответствии с договором.

В пути следования могут выполняться следующие *агентские* операции:

- перегрузка груза с фидерного судна на океанское.
В этом случае агент судовладельца, который осуществляет доставку груза, производит в порту перегрузки:
 - прием груза с фидерного судна и выгрузку его на причал;
 - доставку груза с причала на склад или причал, где стоит океанское судно;
 - сдачу груза на океанское судно;
- операции, связанные с передачей вагонов (грузов) с дороги на дорогу на пограничных станциях.

На железнодорожном транспорте операции в пунктах перехода вагонов с грузом с одной железной дороги на другую, а также в пунктах перегрузки груза с железнодорожного на другой вид транспорта детально регламентированы в Правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте.

Передача грузов и вагонов с одной железной дороги на другую на пограничных станциях производится на станции, принимающей груз. Сдающая сторона, в свою очередь, составляет на грузы передаточную ведомость, которая удостоверяет сдачу-приемку грузов с одной железной дороги на другую и служит документом учета движения внешнеторговых грузов за границу. Передаточная ведомость составляется в шести экземплярах (по три каждой стороне): один экземпляр – в таможенное учреждение своей стороны, второй остается в конторе передачи пограничной станции, а третий – в управлении своей железной дороги.

Наряду с передаточной ведомостью выписывается вагонная ведомость, которая служит для учета вагонов, находящихся за границей, и для расчета за пользование вагонами.

Операции, связанные с перегрузкой и проверкой грузов в пути следования, могут иметь место в случае, например, нарушения правил погрузки или производства маневров. Следствием этого может явиться повреждение ТС, транспортного оборудования или груза, что потребует перегрузки груза в другое ТС или транспортное оборудование.

Перегружают груз, только если дальнейшее следование ТС угрожает безопасности движения и может привести к утрате или порче груза, а исправить положение без разгрузки невозможно. При этом на месте, где производится перегрузка груза, обязательно проверяется наличие груза согласно документам.

В случае обнаружения порчи или повреждения груза составляется коммерческий акт, а при неисправности ТС или транспортного оборудования составляется также и технический акт.

Досылка груза может иметь место, например, в случае невозможности загрузить в одно ТС (из-за недостаточной грузоподъемности или грузовместимости) всю партию груза. Тогда часть груза будет отправляться отдельно по досылочной накладной к основной партии груза. Возникновение досылочной отправки оформляется коммерческим актом, в котором указывают обстоятельства, вызвавшие досылку груза.

Прибывшая в место назначения за основной партией груза досылка выдается грузополучателю на основании накладной на основную отгрузку и копии коммерческого акта о досылке.

4.3. Логистика приемки грузов

Транспортно-экспедиционное обслуживание прибытия грузов считается наиболее сложным по причине организационного и правового многообразия условий этого этапа доставки. Особенность экспедиции прибытия груза заключается в тесном переплетении функций агента и экспедитора при выгрузке товаров в пункте назначения.

При осуществлении транспортно-экспедиционного обслуживания прибытия грузов клиентами экспедиторских компаний обычно являются:

- покупатели груза в стране назначения;
- иностранные производители или продавцы;
- международные торговые посредники;
- международные концерны, осуществляющие производство в России;
- судоходные линии;
- международные экспедиторы.

Особенностью работы с российскими покупателями является то, что они, в соответствии с российским валютным законодательством, могут оплачивать перевозку только в рублях, тогда как экспедитор оплачивает услуги иностранных субподрядчиков, например судоходных линий, в валюте.

По договоренности с клиентом экспедитор просит судоходную линию выставить фрахтовый счет непосредственно получателю груза, который может осуществить платеж после предъявления коносамента в валюте через банк.

Хотя многие судоходные линии имеют свой собственный автомобильный транспорт или по крайней мере договоры с авто-

транспортными организациями, офисы в портах с квалифицированным персоналом для организации грузовых работ в порту, они используют услуги экспедиторов для выполнения транспортно-экспедиционного обслуживания, требующего определенной специализации: таможенной очистки, перегрузки груза из контейнеров в специально подготовленные железнодорожные вагоны и т. д.

Международные посреднические компании обычно покупают товары у производителей на условиях FCA пункт отправления или FOB порт отправления и продают российским покупателям на условиях CPT, CIP пункт (железнодорожная станция назначения), DDU пункт (железнодорожная станция назначения). Транспортно-экспедиционное обслуживание таких перевозок часто осуществляют международные экспедиторы, которые, в свою очередь, пользуются услугами экспедиторов, знающих местные условия в стране отправления и стране назначения, для выполнения таможенных формальностей и доставки груза до получателя.

Международные концерны, осуществляющие завоз сырья на фабрики в России, договариваются о ставке фрахта «порт–порт» напрямую с судоходными линиями, а к услугам экспедитора обращаются, как правило, для выполнения транспортно-экспедиционных операций в пункте назначения, к которым относятся внутрипортовое экспедирование, складирование, выполнение таможенных формальностей, доставка груза до получателя.

В общем случае транспортно-экспедиционное обслуживание прибытия грузов будет складываться из последовательного выполнения определенных транспортно-экспедиционных операций. Например, последовательность основных операций прибытия импортного груза в порт с последующей отправкой железнодорожным или автомобильным транспортом конечным грузополучателям может быть следующей.

1. Подписание транспортно-экспедиционной компанией договора с клиентом на оказание ему услуг по транспортно-экспедиционному обслуживанию грузов и их транспортированию.
2. Получение нотиса о подходе судна с грузами.
3. На основании информации о грузе запрос экспедитором у принципала инструкции по транспортно-экспедиционному обслуживанию его грузов.
4. Запрос экспедитором разрядки у клиента.

5. Контроль экспедитором выгрузки груза с судна и расположение его на терминале порта, отбор образцов для таможенного досмотра и получение необходимых сертификатов.

6. В случае доставки груза из порта конечным получателям конвенциональным способом – организация экспедитором разгрузки контейнеров.

7. В случае контейнерной доставки – предоставление экспедитором контейнеров для таможенного досмотра.

8. Оформление экспедитором железнодорожной разрядки-поручения или заявок на автомобильный транспорт.

9. Контроль экспедитором процесса отгрузки груза конечному получателю.

Таким образом, все операции по транспортно-экспедиционному обслуживанию прибытия грузов можно условно подразделить на две группы:

- планирование, организация и контроль исполнения доставки груза потребителю;
- оперативная работа в местах, где непосредственно осуществляются транспортно-экспедиционные операции (таможня, терминал, порт и т. д.).

К *первой* группе относятся операции, которые выполняются в офисе транспортно-экспедиционной компании:

- подписание договора на транспортно-экспедиционное обслуживание грузов клиента;
- получение нотиса о прибытии груза;
- получение разрядки грузовладельца;
- получение комплекта документов, необходимых для карантинной, ветеринарной и таможенной очистки груза;
- выписка разрядки порту;
- оформление заявки при необходимости проведения экспертизы торгово-промышленной палаты;
- оформление заявки на подачу под погрузку привлеченного автомобильного транспорта;
- оформление накладных на груз и возврат порожних контейнеров;
- оформление заявки на перегрузку груза;
- проверка и акцепт счетов торгово-промышленной палаты;
- проверка и акцепт счетов автоперевозчиков;
- проверка и акцепт счетов карантинной, ветеринарной или государственной хлебной инспекции;
- проверка и акцепт счетов порта;

- проверка и учет расходов, связанных с таможенным оформлением груза;
- оформление счетов клиенту за транспортно-экспедиционное обслуживание и перевозку груза;
- учет возврата порожних контейнеров;
- проверка счетов за задержку возврата порожних контейнеров.

Ко *второй* группе относятся операции, выполнение которых носит внешний (разъездной) характер:

- получение разрешения карантинной, ветеринарной и государственной хлебной инспекции;
- оформление таможенных документов, оплата таможенных платежей и прохождение таможенного оформления;
- передача оформленных документов на склад;
- организация отбора проб для таможенного досмотра;
- организация разгрузки контейнеров в присутствии эксперта торгово-промышленной палаты;
- пломбирование контейнеров железной дороги и крытых вагонов;
- контроль отгрузки груза по железной дороге через предпортовую станцию (оформление и визирование железнодорожных накладных, включение в план отгрузки порта, выяснение номеров вагонов или платформ и железнодорожных накладных);
- контроль отгрузки груза из порта автомобильным транспортом (прием заказанных автотранспортных средств, окончательное оформление накладных, работа с диспетчерской терминала и складом, оформление выпуска автотранспортных средств с грузом из порта).

Морской транспорт

Основанием для выполнения транспортно-экспедиционного обслуживания прибытия грузов на морском транспорте являются договоры фрахтования морского тоннажа, которые оформляются между морским портом в качестве юридического лица и грузо-владельцами (или экспедиторами).

В общем случае транспортно-экспедиционное обслуживание прибытия грузов на морском транспорте выполняется в следующей последовательности:

1. До захода судна в порт судовой агент в порту назначения, получив судовые и транспортные документы (коносаменты, гру-

зовой план, карантинные и санитарные свидетельства и т. д.) из пункта отправления, приступает к документальному оформлению прибывающего судна и подготовке приемосдаточных операций с грузом.

После ознакомления с транспортной документацией судовой агент должен подготовить документы, на основании которых судно получает разрешение на заход в порт, обеспечивается местом стоянки на причале (место разгрузки судна) и лоцманской и буксирной проводкой и швартовкой.

Параллельно с этим агент занимается подготовкой таможенных документов на прибывающие грузы. Заметим, что весь процесс экспедиции прибытия, в котором участвуют агенты, экспедиторы грузов и складские работники, совершается одновременно с процессом таможенного, фитосанитарного, карантинного и других видов документального оформления груза.

2. Одновременно с документальным оформлением прибывающего судна судовой агент связывается с потенциальным получателем груза (по адресу, который указан в коносаменте) для выяснения варианта получения груза (прямой или через склад), чтобы вместе со стивидором составить план разгрузки судна. После составления плана размещения груза по складам или плана выгрузки груза по прямому варианту агент должен ознакомить с этими планами грузополучателя (или его экспедитора).

3. После общения с грузополучателем (или его экспедитором) агент направляет ему письменное извещение о предполагаемом прибытии судна с грузом. Грузополучатель (или экспедитор), в свою очередь, должен представить порту разнарядку на отгрузку из порта грузов (в срок 24, 48 или 72 ч до прибытия судна), которая должна иметь визу (штамп) таможи с разрешением на выпуск груза из порта на территорию страны.

4. В соответствии с планом разгрузки судна выгрузка груза из судна производится стивидором под контролем тальмана, экспедитора и судового агента.

5. Прием груза портом. Порт обязуется принимать грузы по коносаментам согласно наружному осмотру с тальманским счетом количества грузовых мест, с проверкой маркировки и массы прибывшего груза (особенно таких грузов, как зерно, мясо, фрукты и т. д.). В случае прибытия груза в порт в смешанном состоянии, т. е. с непоконосаментной погрузкой в порту отправления, которая произошла по невниманию администрации судна или из-за некачественной погрузки стивидором, расходы по рассортировке несет судовладелец. Если непоконосаментная погрузка

груза произошла по вине грузоотправителя или связана с общей ситуацией в иностранном порту, грузоотправитель берет на себя расходы по рассортировке груза. Аналогично регулируются вопросы, связанные с необходимостью перегрузки груза, исправлением и ремонтом тары и упаковки. Если груз был отправлен в недостаточно прочной таре, ответственность несет грузоотправитель. Если тара была повреждена в процессе грузовых работ, выполненных портом, все расходы несет порт.

6. Хранение груза на складе порта.

7. После выгрузки всего груза с судна судовой агент совместно с администрацией судна и при участии таможенных органов составляет генеральный акт о выгрузке и приеме грузов, который передается грузополучателю или его экспедитору не позднее чем через 72 ч после выгрузки. Факт выгрузки груза и оформления таможенных формальностей подтверждается разрешением таможен на выход судна из порта (клиренсом) и предъявляется в следующем порту захода.

8. Сдача груза портом получателю (экспедитору) и отправка груза по назначению.

Приведенная последовательность действий отражает общие моменты транспортно-экспедиционного обслуживания прибытия грузов в порт.

Более детально целесообразно описать основные этапы внутрипортового экспедирования с последующей отправкой груза получателю автомобильным транспортом.

1. Получение разрешения от судоходной линии на получение груза у терминала (обычно выдается после оплаты фрахта, сдачи оригинала коносамента, подписания гарантийных писем о возврате порожних контейнеров и оплате демереджа).

2. Оформление отгрузочной инструкции оператору терминала (разрядки) на основании инструкции клиента.

3. Выполнение таможенных формальностей (выпуск груза в свободное обращение, оформление документа контроля доставки (ДКД) товаров, который заполняется на любую партию товаров).

4. Получение разрешений на выпуск груза в различных инспекциях (ветеринарной, карантинной, государственной хлебной инспекции и др.).

5. Оплата автомобильной перевозки.

6. Получение разрешения терминала на вывоз груза, необходимым условием которого является разрешение таможенного поста (перед этим обычно требуется оплата выполненных погрузо-разгрузочных работ).

7. Подача ТС на терминал для вывоза груза.

Основные этапы внутрипортового экспедирования с последующей отправкой груза получателю железнодорожным транспортом под таможенным контролем можно представить следующей последовательностью действий.

1. Экспедитор на основании инструкции клиента оформляет разрядку, которая представляет собой инструкцию оператору терминала на отгрузку груза.

2. Экспедитор сдает оригинал коносамента судходной линии взамен на ордер (документ, который выдает судходная линия оператору терминала, чтобы последний выдал груз экспедитору) и копию коносамента со штампом «Груз таможенный», удостоверяющий, что груз прибыл в порт и находится под таможенным контролем. На коносаменте также имеются пометки, каким инспекциям следует предъявить груз.

3. Экспедитор предъявляет копию коносамента в орган Госсанэпиднадзора России вместе с гигиеническим сертификатом и получает штамп на коносаменте «Пропуск груза разрешен».

4. На основании комплекта документов, представленных получателем, экспедитор заполняет ДКД.

5. Документ контроля доставки вместе с необходимым комплектом документов предоставляется в таможеню, где после проверки инспектором ему присваивается номер, а на разрядку ставится штамп «Погрузка разрешена». При необходимости указывают контейнеры, которые необходимо предъявить к досмотру.

6. Досмотр производится досмотровой группой на территории порта в присутствии представителя экспедитора. Если груз в контейнере должен быть перегружен в вагоны или другие контейнеры, досмотр можно совместить с перегрузкой. По результатам осмотра составляется акт таможенного досмотра.

7. Если груз растительного или животного происхождения, на досмотр приглашаются инспекторы ветеринарной инспекции, карантинной инспекции или государственной хлебной инспекции для досмотра груза и отбора проб.

8. Разрядка со штампом «Погрузка разрешена» передается оператору терминала, который принимает ее для исполнения при условии оплаты погрузо-разгрузочных работ и наличия разрешения агента на вывоз груза с терминала.

9. Если отгрузка осуществляется по железной дороге, оператор терминала оформляет железнодорожные накладные на основании информации, содержащейся в разрядке.

10. Экспедитор оплачивает железнодорожную перевозку через экспедитора железной дороги или переводом денег авансовым платежом на счет железной дороги.

11. Товарная контора железнодорожной станции визирует железнодорожные накладные. Визирование осуществляется при наличии телеграмм об оплате железнодорожного тарифа и готовности станции принять вагоны (контейнеры).

12. Экспедитор организует подачу порожних железнодорожных вагонов, контейнеров и платформ на терминал следующими способами:

- из ремонтного депо – на основании договора, заявки;
- с сортировочной станции – на основании договора, заявки;
- с железнодорожной станции – на основании заявки терминала.

Также можно использовать ПС, освободившийся из-под выгрузки экспортных грузов на терминале, или использовать порожние контейнеры железной дороги (железнодорожного перевозчика), которые железная дорога хранит на терминале.

13. При отгрузке контейнера по железной дороге оператор терминала осуществляет загрузку вагонов (контейнеров) под таможенным контролем, погрузку контейнеров на платформы и оформляет тальманские документы загрузки груза.

14. В железнодорожные накладные вносится информация о количестве груза в вагоне, номер вагона или номер контейнера и платформы.

15. После погрузки груза и оформления железнодорожных накладных таможенный инспектор проверяет наличие ветеринарных, фитосанитарных разрешений и разрешений государственной хлебной инспекции, соответствие наименования груза указанному в ДКД, акту таможенного досмотра; сверяет количество груза, указанное в ДКД, и количество, указанное в тальманских документах загрузки, и ставит на товарно-транспортном документе штамп «Транзит разрешен», что является разрешением на отправку груза из порта.

16. После вывоза груза из порта экспедитор отправляет грузополучателю извещение о номерах вагонов (контейнеров), следующих в его адрес, с ожидаемой датой прибытия.

Транспортно-экспедиционное обслуживание прибытия грузов на внутреннем водном транспорте технологически не отличается от транспортно-экспедиционного обслуживания прибытия грузов

на морском транспорте, однако уделяется большое внимание определению массы прибывшего груза.

Данное обстоятельство связано с тем, что в большинстве случаев внутренним водным транспортом доставляются в больших объемах минерально-строительные грузы, топливные, сырьевые массовые грузы с погрузкой транспортерами из береговых запасов, подаваемых в баржи и самоходные суда.

В ходе рейса такие грузы, выделяя влагу и высыхая на солнце, теряют свою первоначальную массу, и в расчет принимается масса сдачи на весах в пункте назначения.

Железнодорожный транспорт

Транспортно-экспедиционное обслуживание прибытия грузов на железнодорожном транспорте представляет собой комплекс операций, обусловленных выгрузкой груза на железнодорожной станции и сдачей груза грузополучателю. Особое внимание в этом комплексе операций уделено обеспечению предварительной информации о подходе железнодорожных поездов и грузов к грузовой станции. Такая информация носит обязательный характер и направлена в первую очередь на то, чтобы грузовая станция могла своевременно подготовиться к приему поездов и грузов: составить план расформирования поездов, определить очередность подачи вагонов под разгрузку, подготовить необходимые для выгрузки механизмы и т. д.

Кроме того, информационное бюро железной дороги берет на себя ответственность за уведомление грузополучателя о прибытии в его адрес груза, с тем, чтобы грузополучатель имел возможность своевременно принять груз. Такое уведомление должно быть послано не позднее чем в 12 ч дня, следующего за днем прибытия грузов, а его порядок и способ устанавливаются по соглашению сторон.

В случае, если железнодорожная станция не уведомит грузополучателя о прибытии груза, он освобождается от платы за пользование вагонами и контейнерами и платы за хранение грузов до получения уведомления об их прибытии.

Груженные вагоны и документы на станции принимают по натурному листу с тщательной проверкой вагонов, целостности пломб и состояния груза, который прибыл на открытом подвижном составе.

После осмотра и расформирования состава груженные вагоны подаются под выгрузку. Одновременно с выгрузкой оператор грузовой станции проверяет перевозочные документы и простав-

ляет на них дату и время прибытия поезда на станцию, а также номер поезда.

Выгрузка груза выполняется средствами железной дороги и грузополучателей (экспедитора) непосредственно на склад или на другой вид транспорта.

Получатель, в адрес которого прибыл груз, обязан принять и вывезти со станции груз в сроки хранения грузов, установленные Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Проверка массы груза, количества мест и их состояния производится железной дорогой без заключения отдельного договора в следующих случаях:

- прибытие груза в неисправном вагоне, а также в вагоне с поврежденным запорно-пломбировочным устройством или с пломбой попутных железнодорожных станций;
- прибытие груза с коммерческим актом, составленным на попутной станции;
- прибытие груза с признаками недостачи, повреждения или порчи при перевозке груза в открытом подвижном составе;
- прибытие скоропортящегося груза с нарушением срока его доставки или с нарушением температурного режима при перевозке груза в рефрижераторном вагоне;
- прибытие груза, погрузка которого осуществлялась перевозчиком;
- выдача груза, выгрузка которого осуществлялась перевозчиком в местах общего пользования, например на грузовом дворе железнодорожной станции назначения.

В случае, если на железнодорожной станции назначения при проверке состояния груза, его массы и количества мест обнаружены недостача, порча или повреждение груза, экспедитор должен потребовать от перевозчика пригласить экспертов для проведения экспертизы. Расходы, связанные с проведением экспертизы, оплачиваются стороной, заказавшей экспертизу, с последующим отнесением расходов на сторону, виновную в недостаче, порче или повреждении груза.

После уплаты грузополучателем (экспедитором) причитающихся платежей и сборов он получает груз в свое распоряжение.

В общем случае транспортно-экспедиционное обслуживание прибытия грузов на железнодорожном транспорте включает в себя следующие группы операций.

1. Информационные услуги, подразумевающие уведомления и извещения:
 - грузополучателя о подходе груза (вагона) к станции назначения;
 - грузоотправителя о выдаче груза грузополучателю;
 - грузоотправителя (грузополучателя) об обнаружении коммерческих неисправностей при прибытии груза на станцию назначения;
 - грузоотправителя (грузополучателя) о выполнении в процессе перевозки графика (срока) доставки груза.
2. Услуги, связанные с оформлением документов:
 - раскредитование перевозочных документов (оформление выдачи груза по перевозочным документам с выдачей грузополучателю накладной под расписку в дорожной ведомости);
 - оформление претензии по перевозке к железной дороге.
3. Услуги, связанные с получением груза на станции назначения:
 - передача грузоотправителю раскредитованной накладной;
 - получение у приемосдатчика железной дороги груза на местах общего пользования станции назначения;
 - прием груженых и сдача порожних вагонов железной дороге при выгрузке на местах необщего пользования;
 - съём запорно-пломбировочных устройств, установленных на вагоны.
4. Услуги, связанные с подачей и уборкой вагонов:
 - подача вагонов на подъездной путь грузополучателя;
 - уборка вагонов с подъездного пути грузополучателя;
 - расстановка вагонов по грузовым фронтам;
 - подборка вагонов для подачи на грузовые фронты.
5. Услуги, связанные с выполнением разгрузочных и складских работ:
 - выгрузка груза из вагонов на станции назначения;
 - выгрузка груза из вагонов (автомобилей) на складе грузополучателя;
 - определение массы прибывшего груза;
 - хранение груза на складе экспедитора;
 - ремонт транспортной тары и упаковки.
6. Услуги, связанные со страхованием груза:
 - подготовка и заключение договора страхования;

- оплата страховых взносов;
 - оформление документов при наступлении страхового случая;
 - получение страхового возмещения.
7. Платежно-финансовые услуги:
- оформление и оплата провозных платежей, сборов и штрафов;
 - проведение расчетных операций за перевозку груза, за производство погрузочно-разгрузочных, складских и иных работ, выполняемых при прибытии груза на станцию назначения;
 - расчет суммы претензии, проведение расчетных операций, связанных с претензиями;
 - выполнение платежей, связанных с таможенными формальностями при прибытии груза.
8. Услуги по таможенному оформлению прибывшего груза:
- декларирование груза;
 - оформление грузовой таможенной декларации и сопутствующих документов на прибывший груз.

Автомобильный транспорт

На автомобильном транспорте экспедиция прибытия и экспедиция отправления почти полностью объединяются в единый процесс. Грузополучатели передают заявки на получение необходимых товаров грузоотправителям (сбытовым организациям), которые на основании этих заявок составляют сводные заявки на перевозку груза. Сводные заявки подписываются отправителями грузов и представителями автотранспортной организации и выполняют функцию договора.

Однако в большинстве случаев автомобильные перевозчики организуют свою работу по принципу предоставления подвижного состава «по предъявлению» груза, т. е. обеспечивают перевозку непосредственно по получении заявки. При работе по принципу разовых заявок договор перевозки устанавливается накладной.

Путевой лист исполняет роль документа на право получения водителем груза в пункте отправления.

Товарно-транспортная накладная, в которой водитель (экспедитор) расписывается в получении груза от грузоотправителя, а получатель – в получении груза от автоперевозчика, составляется в трех экземплярах: первый экземпляр передается грузоотправителю, второй сопровождает груз, а третий остается у заказ-

чика. Грузоотправитель или перевозчик имеет право требовать составления такого количества накладных, которое соответствует количеству используемых автомобильных транспортных средств или партий груза.

Развоз мелкопартионных грузов со склада экспедитора оформляется приемосдаточным актом, составленным на основании соответствующих накладных на каждую партию груза или на основании экспедиторской расписки по согласованию между экспедитором и клиентом.

Если экспедитор осуществляет хранение груза на своем или арендуемом складе, он после размещения груза выдает владельцу груза складскую расписку или другой заменяющий ее документ о принятии груза на склад, которые являются основанием для выдачи груза без проверки полномочий предъявителя расписки (документа).

Если выдается именная складская расписка, экспедитор обязан выдать груз лицу, поименованному в расписке, с предъявлением соответствующего документа.

В общем случае транспортно-экспедиционное обслуживание прибытия грузов на автомобильном транспорте включает в себя выполнение операций, связанных с приемом груза и проведением расчетов.

К операциям, связанным с приемом груза, относятся следующие:

- проверка сохранности прибывающих грузов по массе и количеству в соответствии с Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом;
- составление коммерческих актов в случаях повреждения, порчи или недостачи груза.

Организация сдачи грузов грузополучателю должна быть идентична технологии приема грузов от грузоотправителя, а сами условия приема-сдачи должны быть отражены в договоре транспортной экспедиции.

Грузы в закрытых кузовах-фургонах или специальных тентовых кузовах при перевозках в междугородном и особенно в международном сообщении рекомендуется принимать и сдавать под пломбой грузоотправителя.

При других условиях перевозок грузы могут сдаваться по количеству тарных или штучных мест, путем перевешивания на автомобильных и складских весах и другими способами.

Если в договоре транспортной экспедиции определены условия сдачи грузов по качеству, то при наличии разногласий между экспедитором и получателем в пункте сдачи грузов необходимо присутствие инспектора по качеству. Обязательным в данном случае является оформление акта приема груза по качеству (это касается в основном сдачи скоропортящихся грузов: томатов, бахчевых и другой плодоовощной продукции, мясопродуктов и т. п.).

В технологиях приема и сдачи грузов рекомендуется апробировать и применять штриховые кодовые системы со считыванием параметров груза с помощью соответствующего автоматизированного устройства и занесением данных в компьютер терминала.

Операции, связанные с проведением расчетов, включают в себя:

- раскредитацию перевозочных документов и их регистрацию;
- оплату за счет клиента провозных плат и сборов по грузам, прибывшим в адрес клиента.

При выполнении перевозок грузов большая часть платы, взимаемой с грузоотправителя по условиям договора транспортной экспедиции, должна быть выплачена перевозчику. Форма и порядок расчетов при этом устанавливаются в договоре экспедиции и договоре перевозки.

Экспедитору рекомендуется не задерживать платежи перевозчику и при возможности использовать различные формы предварительных оплат. В то же время технология расчетов экспедитора с перевозчиком должна быть скоординирована с системой контроля выполнения перевозки со стороны перевозчика, который должен быть заинтересован в своевременном получении провозной платы.

В отдельных случаях экспедитор может оказывать перевозчику соответствующие услуги (предоставление данных об использовании транспортных средств, принятие на себя отдельных контрольных и учетных функций, консультационные услуги и др.), что должно учитываться при организации расчетов экспедитора с перевозчиком.

Воздушный транспорт

Транспортно-экспедиционное обслуживание прибытия грузов на воздушном транспорте включает в себя следующую последовательность операций.

1. Получение сообщения о посадке воздушного судна и выдача задания на его разгрузку. После получения сообщения на-

чальник смены дает задание бригаде грузчиков на разгрузку воздушного судна с указанием его типа, места стоянки, количества груза и при необходимости отмечает особый характер груза для проведения погрузо-разгрузочных работ.

2. Выгрузка груза из воздушного судна и доставка груза на склад в аэропорту назначения. Агент перевозчика сверяет авиагрузовые накладные с записями в грузовом манифесте и совместно с грузчиком производит внешний осмотр груза в воздушном судне. В случае обнаружения недостачи груза составляется акт о неисправности в трех экземплярах с указанием характера неисправности.

Если неисправности (недостача груза) не обнаружены, грузчики приступают к разгрузке воздушного судна, сверяя количество мест с записями в грузовом манифесте. По окончании разгрузки грузчик расписывается в манифесте, удостоверяя тем самым, что он принял груз в исправном состоянии.

3. Сдача груза на склад и оформление перевозочной документации. Приемосдатчик склада принимает грузы, выполняя следующие проверки:

- состояние упаковки;
- наличие пломб;
- соответствие маркировки и фактического количества мест груза данным в грузовом манифесте и авиагрузовой накладной.

В случае необходимости приемосдатчик производит перевешивание груза.

При недостатке груза или других неисправностях, которые были выявлены во время доставки груза от воздушного судна до склада аэропорта, составляется Акт о неисправностях в установленном порядке.

После приема груза от грузчика приемосдатчик должен:

- отметить в авиагрузовой накладной место складирования груза и дату приема груза;
- расписаться в грузовом манифесте за каждую позицию;
- указать грузчику соответствующую зону хранения, куда водитель погрузчика доставляет принятый груз для последующего размещения.

4. Регистрация прибывших грузов. Приемосдатчик передает коммерческому агенту по выдаче груза перевозочную документацию (авиагрузовая накладная, грузовой манифест) для регистрации и уведомления грузополучателей.

5. Уведомление получателей о прибытии грузов в их адрес. Коммерческий агент по выдаче груза информирует грузополучателей о прибытии грузов в их адрес с сообщением подробной информации о грузе (количество мест, масса, размеры, условия оплаты перевозки и хранения, таможенные формальности). Уведомление выдается в течение 12 ч с момента посадки воздушного судна, а на грузы, которые требуют особых условий хранения и обращения (скоропортящиеся, живые, опасные, растительные и др.), в течение 2 ч после посадки судна.

6. Выдача груза получателю (экспедитору). Операции, связанные с выдачей груза получателю (экспедитору) со склада аэропорта, включают в себя следующие:

- обращение экспедитора к коммерческому агенту по выдаче груза.

Экспедитор предъявляет коммерческому агенту по выдаче груза паспорт, извещение и доверенность на получение груза. В свою очередь, агент после проверки документов, разрешающих получить груз, выдает экспедитору авиагрузовую накладную и направляет его на склад для осмотра груза;

- обращение экспедитора к приемосдатчику склада за получением груза.

Приемосдатчик склада перечисляет в авиагрузовой накладной услуги, которые были предоставлены за время нахождения груза в аэропорту назначения (погрузка, хранение, использование погрузо-разгрузочных машин и т. д.), и направляет экспедитора в кассу для расчетов. Одновременно с этим экспедитор получает пропуск на въезд на склад аэропорта транспортных средств, которыми будет осуществляться дальнейшая доставка груза до места назначения;

- получение груза экспедитором.

После проведенных расчетов за предоставленные аэропортом услуги и окончательного оформления документов на получение груза приемосдатчик выдает грузы, сверяя маркировку каждого грузового места с записями в авиагрузовой накладной. После выдачи грузов экспедитор расписывается в авиагрузовой накладной за их получение, а приемосдатчик делает отметку в пропуске «Вывоз разрешен» с указанием даты и времени;

- вывоз груза с территории склада аэропорта.

Вопросы для самоконтроля:

1. Какие операции включает в себя транспортно-экспедиционное обслуживание при отправке грузов?
2. Какие транспортно-экспедиционные операции предшествуют погрузке груза на транспортное средство?
3. Какие транспортно-экспедиционные операции выполняют в пути следования грузов?
4. Какие операции включает в себя транспортно-экспедиционное обслуживание при прибытии грузов?
5. Поясните основные различия в транспортно-экспедиционном обслуживании различных видов грузов.

Библиографический список

1. Абалонин С.М. Конкурентоспособность транспортных услуг: Учеб. пособие. – М.: Академкнига, 2004. – 172 с.
2. Андреев А. Об особенностях национального рынка транспортных услуг // Логистика. – 2001. – № 3. – С. 19-20.
3. Бауэрсокс Д.Дж., Клосс Д.Дж. Логистика. Интегрированная цепь поставок. – М.: Изд-во ЗАО «ОЛИМП-БИЗНЕС», 2001. – 640 с.
4. Бенсон Д., Уайтхед Дж. Транспорт и доставка грузов: Пер. с англ. – М.: Транспорт, 1990. – 279 с.
5. Гончарук О.В. Экономическая эффективность транспортно-технологических систем / АН СССР, Дальневост. отд-ние; Ин-т экон. и междунар. проблем освоения океана. – М.: Наука, 1991. – 124 с.
6. Грузовой автотранспорт как важнейший элемент транспортной системы страны // РИСК. – 2006. – № 2. – С. 71-73.
7. Единая транспортная система: Учебник для вузов / В.Г. Галабурда, В.А. Персианов, А.А. Тимошин и др.; под ред. В.Г. Галабурды. – М.: Транспорт, 2001. – 303 с.
8. Интегрированная логистика накопительно-распределительных комплексов (склады, транспортные узлы, терминалы): Учебник / Под общ. ред. Л.Б. Миротина. – М.: Экзамен, 2003. – 448 с.
9. Кизим А.А., Батыков И.В., Беоусов А.В. Социально-экономический аспект развития региональной транспортно-логистической системы. – Краснодар: Кубанский гос. ун-т, 2004. – 397 с.
10. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов / Под общ. и науч. ред. В.В. Сергеева. – М.: ИНФРА-М, 2004. – 976 с.
11. Курганов В.М. Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок: Учеб.-практ. пособие. – М.: Книжный мир, 2005. – 432 с.
12. Курганов В.М. Логистические транспортные потоки: Учеб.-практ. пособие. – М.: Дашков, 2003. – 250 с.
13. Логистика: управление в грузовых транспортно-логистических системах: Учеб. пособие. – М.: Юристъ, 2002. – 414 с.
14. Логистические транспортно-грузовые системы: Учебник для студ. высш. учеб. заведений / В.И. Апатцев, С.Б. Левин, В.М. Николашин и др.; под ред. В.М. Николашина. – М.: Издательский центр «Академия», 2003. – 304 с.

15. Лукинский В.С., Бережной В.И. и др. Логистика автомобильного транспорта: Учеб. пособие. – М.: Финансы и статистика, 2004. – 367 с.
16. Лукинский В.С., Лукинский В.В., Пластуняк И.А., Плетнева Л.Г. Транспортировка в логистике: Учеб. пособие. – СПб.: Изд-во СПбГИЭУ, 2005. – 139 с.
17. Лукинский В.С., Плетнева Н.Г., Пластуняк И.А. Моделирование производственных процессов на транспорте: Учеб. пособие. – СПб.: Изд-во СПбГИЭУ, 2003. – 109 с.
18. Модели и методы теории логистики: Учебник / Под ред. В.С. Лукинского. – СПб.: Питер, 2007. – 448 с.
19. Миротин Л.Б. Транспортная логистика: Учебник. – М.: Экзамен, 2005. – 512 с.
20. Неруш Ю.М. Логистика. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2004. – 495 с.
21. Николайчук В.Е. Транспортно-складская логистика: Учеб. пособие. – М.: Дашков, 2006. – 452 с.
22. Основы логистики: Учебник для вузов / Под общ. ред. Щербакова В.В. – СПб.: Питер, 2009. – 432 с.
23. Перевозка экспортно-импортных грузов. Организация логистических систем. – СПб.: Питер, 2004. – 506 с.
24. Платонов С. Оценка эффективности инвестиционных проектов развития мультимодальных транспортно-логистических центров // Инвестиции в России. – 2005. – № 4. – С. 19-26.
25. Сток Дж.Р., Ламберт Д.М. Стратегическое управление логистикой: Пер. с 4-го англ. изд. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 797 с.
26. Транспортировка в логистике: Учеб. пособие / В.С. Лукинский, В.В. Лукинский, И.А. Пластуняк, Н. Г. Плетнева. – СПб.: Изд-во СПбГИЭУ, 2005. – 139 с.
27. Шалденкова Т.Ю. Транспортная система ЕС: современные тенденции развития // Вестник Санкт-Петербургского университета. Сер. 5. Экономика. – 2003. – Вып. 3. – С. 131-135.
28. Шапиро Дж. Моделирование цепи поставок / Пер. с англ. под ред. В.С. Лукинского. – СПб.: Питер, 2006. – 720 с.
29. Экономико-математическое моделирование развития транспортных систем / А.А. Бакаев, В.И. Гриценко, Л.И. Бажан и др.; АН Украины, Ин-т кибернетики им. В.М.Глушкова. – Киев: Наукова думка, 1991. – 151 с.
30. Воробьева И.Б. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: Учеб. пособие. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2005. – 68 с.

31. Гагарский Э. Об операторах смешанных перевозок // Логистика. – 2001. – № 1. – С. 8-9.
32. Долгов А.П., Григорьев А.В. Транспортные аспекты макрологистической системы национальной экономики: Препринт. – СПб.: Новый век, 2002. – 32 с.
33. Дунаев О. Развитие контейнерных перевозок на рынке транспортно-логистических услуг // Логинфо. – 2004. – № 10. – С. 12-16.
34. Ильина Е.Н. Менеджмент транспортных услуг: индустрия авиаперевозок. – М.: Совет. спорт, 2005. – 173 с.
35. Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки: Учебник для вузов. – СПб.: Выбор, 1997. – 255 с.
36. Логистика автомобильного транспорта: Учеб. пособие / В.С. Лукинский, В.И. Бережной, Е.В. Бережная и др. – М.: Финансы и статистика, 2004. – 368 с.
37. Миротин Л.Б., Некрасов А.Г. Логистика интегрированных цепочек поставок: Учебник. – М.: Экзамен, 2003. – 256 с.
38. Нагловский С.Н. Экономика и надежность логистических контейнерных систем. – Ростов-на-Дону: Изд-во РГЭА, 1996. – 139 с.
39. Перевозка экспортно-импортных грузов. Организация логистических систем / Под ред. А.В. Кириченко. – СПб.: Питер, 2004. – 505 с.
40. Перевозчикам необходимы перемены // Логинфо. – 2002. – № 2. – С. 6-9.
41. Петрова Е.В, Ганченко О.И., Кевеш Л.А. Статистика транспорта: Учебник для вузов / Под ред. М.Р. Ефимовой. – М.: Финансы и статистика, 2001. – 351 с.
42. Плоткин Б.К. Введение в коммерцию и коммерческую логистику: Учеб. пособие. – СПб.: Изд-во СПбУЭФ, 1996. – 171 с.
43. Плоткин Б.К., Щербаков В.В. Коммерческая логистика. Задачи и упражнения: Учеб. пособие. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2003. – 73 с.
44. Плужников К.И., Чунтомова Ю.А. Транспортные условия внешнеторговых контрактов: Учеб. пособие для вузов. – М.: РосКонсульт, 2002. – 287 с.
45. Российский статистический ежегодник. 2007: Стат. сб. / Росстат. – М., 2008. – 819 с.

46. Сафронов Э.А. Транспортные системы городов и регионов: Учеб. пособие. – М.: Изд-во Ассоц. строит. вузов, 2005. – 270 с.
47. Сервис на транспорте: Учеб. пособие для вузов / В.М. Николашин, Н.А. Зудилин, А.С. Синицина и др.; под ред. В.М. Николашина. – М.: Академия, 2004. – 271 с.
48. Смехов А.А. Маркетинговые модели транспортного рынка. – М.: Транспорт, 1998. – 120 с.
49. Сханова С.Э., Попова О.В., Горев А.Э. Транспортно-экспедиционное обслуживание: Учеб. пособие. – М.: Academia, 2005. – 430 с.
50. Транспортировка в логистике: Учеб. пособие / В.С. Лукинский, В.В. Лукинский, И.А. Пластуняк, Н. Г. Плетнева. – СПб.: СПбГИЭУ, 2005. – 139 с.
51. Транспортная логистика: Учебник для транспортных грузов / Под общ. ред. Л.Б. Миротина. – М.: Экзамен, 2002. – 512 с.
52. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: Учеб. пособие / Под ред. Г.Я. Резго. – М.: Финансы и статистика, 2005. – 128 с.
53. Транспортно-складская логистика: глобализация и интеграция / Учеб. пособие. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2001. – 150 с.
54. Транспортный рынок России: Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России» (2002–2010 гг.) // Логинфо. – 2003. – № 3. – С. 14-18.
55. Уваров С.А., Королева Е.А. Транспортно-складская логистика: глобализация и интеграция: Учеб. пособие. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2001. – 150 с.
56. Уотерс Д. Логистика. Управление цепью поставок: Пер. с англ. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. – 503 с.
57. Филина В.Н. Транспортная система России на фоне тенденций мирового развития // Проблемы прогнозирования. – 2002. – № 2. – С. 58-73.
58. Щербаков В.В. Хозяйственные связи в процессе материально-технического обеспечения: Учеб. пособие. – СПб.: Изд-во СПбУЭФ, 1991. – 116 с.
59. Экономика и организация внешнеторговых перевозок: Учебник / Под ред. К.В. Холопова. – М.: Юристъ, 2000. – 684 с.

Учебное издание

Дмитриев Александр Викторович
Афанасьев Михаил Владимирович

**ЛОГИСТИКА
ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИХ УСЛУГ**

Учебное пособие

Редактор *Е.Д. Груверман*

Подписано в печать 19.11.10. Формат 60x84 1/16.
Усл. печ. л. 6,5. Тираж 80 экз. Заказ 558. РТП изд-ва СПбГУЭФ.
Издательство СПбГУЭФ. 191023, Санкт-Петербург, Садовая ул., д. 21.