

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования
«Дальневосточный федеральный университет»

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра мировой экономики

Ищенко Артур Александрович

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДОВ УПРАВЛЕНИЯ В ЛОГИСТИКЕ
МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ**

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

по образовательной программе подготовки

магистров

по направлению 38.04.01 «Экономика»

«Логистика и управление транспортными перевозками на рынках АТР»

г. Владивосток
2018

Автор работы АИ
(подпись)

« 13 » июня 2018 г.

Консультант (если имеется)

(подпись) (Ф.И.О)

« _____ » _____ 2018 г.

Руководитель ВКР

к.э.н., доцент
(должность, ученое звание)

С.А. Новикова
(подпись)

С.А. Новикова
(Ф.И.О)

« 14 » июня 2018 г.

Назначен рецензент

Зам. генерального
директора
«Спевак» Д.С.
(должность, ученое звание)
(Ф.И.О)

Защищена в ГЭК с оценкой _____

Секретарь ГЭК (для ВКР)

(подпись) (Ф.И.О)

« _____ » _____ 2018 г.

«Допустить к защите»

Заведующий кафедрой мировой экономики,
канд. экон. наук

А.А. Кравченко
(подпись)

А.А. Кравченко
(Ф.И.О)

« 14 » июня 2018 г.

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего
профессионального образования
«Дальневосточный федеральный университет»

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра мировой экономики

ЗАДАНИЕ

на выпускную квалификационную работу

студенту (ке) Ищенко Артуру Александровичу группы M1201ЛУТ
(Фамилия Имя Отчество)

на тему: Совершенствование методов управления в логистике
международной перевозки грузов

Вопросы, подлежащие разработке (исследованию):

- 1) изучить теоретические аспекты организации и управления международной логистикой перевозки грузов;
- 2) рассмотреть понятия и методологию процесса управления логистикой международной перевозки грузов;
- 3) изучить процесс формирования логистических решений в управлении транспортно-складским хозяйством;
- 4) провести анализ мировой практики организации и управления международной логистикой перевозки грузов;
- 5) выявить проблемы международной логистики перевозки грузов России;
- 6) разработать методический подход к организации и управлению смешанных перевозок грузов с использованием методов логистики в Российской Федерации;
- 7) оценить деятельность по перевозке грузов транспортно-логистической компании ООО «Эстив»;
- 8) разработать алгоритм рационального способа в транспортно-складской сети и маршруты перевозки международных грузов;
- 9) предложить направления по совершенствованию и оптимизации задач в управлении перевозки грузов ООО «Эстив»;
- 10) проанализировать и выявить проблемы интеграции транспортно-логистических систем России в международные системы;
- 11) оценить перспективы развития интеграции России в международные транспортно-логистические системы.

Основные источники информации и прочее, используемые для разработки темы:

Научные работы отечественных и зарубежных ученых и практиков (А. М. Гаджинский, Л. Э. Еремеева, В. А. Дергачев, А. В. Широкова, С. Тюрин, В. И. Сергеев, Б. А. Аникин, А. Балиев, А. В. Дмитриев, В. Dan, E. Guerci, H. Kharazi, Y. Tan, Y. Zhang и др.)

Информационной базой работы явились отчетные и плановые данные предприятия, а также оперативные данные, полученные в результате исследований, проведенных автором.

Срок представления работы « 21 » июня 2018 г.

Дата выдачи задания « 20 » октября 2016 г.

Руководитель ВКР К.Э.Н., доцент (подпись) С.А. Новикова
(должность, уч. звание)

Задание получил (подпись) А.А. Ищенко
(подпись)

Оглавление

Введение.....	4
1 Теоретические аспекты организации и управления международной логистики перевозки грузов.....	7
1.1 Понятия и методические подходы к процессу управления логистикой международной перевозки грузов.....	7
1.2 Методы решения транспортно-складских задач в международной перевозке грузов.....	21
1.3 Мировая практика организации и управления международной логистикой перевозки грузов.....	33
2 Разработка методического подхода к организации и управлению смешанных перевозок грузов с использованием методов логистики в Российской Федерации.....	47
2.1 Оценка деятельности по перевозке грузов транспортно-логистической компании ООО «Эстив».....	47
2.2 Разработка алгоритма рационального способа в транспортно-складской сети и маршрутов перевозки международных грузов.....	53
2.3 Предложения по совершенствованию и оптимизации задач в управлении перевозки грузов ООО «Эстив».....	58
3 Выявление проблем и оценка перспектив интеграции России в международные транспортно-логистические системы.....	78
3.1 Анализ и выявление проблем интеграции транспортно-логистических систем России в международные системы.....	78
3.2 Перспективы развития интеграции России в международные транспортно-логистические системы.....	89
Заключение.....	98
Список использованных источников.....	103

Введение

Транспорт является важнейшей составной частью логистической инфраструктуры. Его устойчивое и эффективное функционирование создает благоприятные условия для стабилизации, структурной перестройки и подъема экономики, увеличения условий и уровня жизни населения. В условиях экономической стабилизации страны происходит рост потребности в объеме и качестве предоставления транспортных услуг, а развитие логистики обеспечивает удовлетворение этих потребностей.

Технологический процесс доставки грузов состоит из последовательности операций по транспортировке: перемещение грузов от грузоотправителей до получения их потребителем, хранение грузов на промежуточных складах, упаковка, маркировка грузовых мест, сбор и разделение поставок и др. Для обеспечения доставки до потребителя необходимо выбрать метод перевозки, технологии доставки, маршрут. Перевозки грузов может выполняться собственным транспортом предприятия, заинтересованного в доставке товаров, или с привлечением логистических посредников, которые выполняют все или отдельные операции по транспортировке, поэтому одной из логистических процедур выбора метода перевозки и видов транспорта является выбор логистических посредников.

Актуальность магистерской диссертации обусловлена потенциальной возможностью повышения эффективности функционирования методов перевозки грузов с помощью планирования и управления. Многие разработки в России непосредственно включали в себя элементы логистической науки. Но эти разработки были недостаточно связаны между собой, не имели объединяющей основы, не осуществлялись в рамках целостной науки о совершенствовании методов перевозки грузов. В условиях перехода к рыночным отношениям единые системы нормативов материально-технической базы теряют своё прежнее значение: каждый субъект хозяйствования самостоятельно оценивает конкретную ситуацию и принимает решения. Как

свидетельствует мировой опыт, лидерство в конкурентной борьбе приобретает сегодня тот, кто компетентен в области логистики, владеет её методами. Это связано с тем, что логистика – согласованность действий при управлении материальными потоками, их рациональность, точный расчёт, способность отбросить из системы всё лишнее.

Объектом исследования является логистика международной перевозки грузов предприятия.

Предметом исследования являются методы и разработка алгоритма по оптимизации и совершенствованию управления логистикой перевозки грузов.

Цель диссертации состоит в совершенствовании методов в логистике международных перевозок грузов.

Для достижения цели работы поставлены следующие задачи:

- изучить теоретические аспекты организации и управления международной логистикой перевозки грузов;
- рассмотреть понятия и методологию процесса управления логистикой международной перевозки грузов;
- изучить процесс формирования логистических решений в управлении транспортно-складским хозяйством;
- провести анализ мировой практики организации и управления международной логистикой перевозки грузов;
- выявить проблемы международной логистики перевозки грузов России;
- разработать методический подход к организации и управлению смешанных перевозок грузов с использованием методов логистики в Российской Федерации;
- оценить деятельность по перевозке грузов транспортно-логистической компании ООО «Эстив»;
- разработать алгоритм рационального способа в транспортно-складской сети и маршруты перевозки международных грузов;

- предложить направления по совершенствованию и оптимизации задач в управлении перевозки грузов ООО «Эстив»;
- проанализировать и выявить проблемы интеграции транспортно-логистических систем России в международные системы;
- оценить перспективы развития интеграции России в международные транспортно-логистические системы.

Основными методами исследования являются: метод сравнения, экономико-математический анализ, методы статистического анализа.

Для написания диссертации были изучены работы российских и зарубежных авторов: А. М. Гаджинский, Л. Э. Еремеева, В. А. Дергачев, А. В. Широкова, С. Тюрин, В. И. Сергеев, Б. А. Аникин, А. Балиев, А. В. Дмитриев, В. Dan, E. Guerci, H. Kharazi, Y. Tan, Y. Zhang и др.

В качестве информационно-аналитической базы были также использованы финансовые и оперативные документы ООО «Эстив».

Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников. В первой главе представлены теоретические основы методов управления транспортно-логистическим предприятием и мировая практика организации и управления перевозками грузов. Во второй главе был проделан анализ деятельности ООО «Эстив», алгоритм перевозки, который оно использует, предложены и рассчитаны альтернативные варианты доставки, а также проделана работа по совершенствованию алгоритма перевозки из Гонконга в Екатеринбург. В третьей главе рассмотрены проблемы и перспективы интеграции России в международные транспортно-логистические системы.

Данная работа составляет 109 страниц, имеет 16 таблиц и 5 рисунков. Для ее написания использовалось 61 источник.

1 Теоретические аспекты организации и управления международной логистикой перевозки грузов

1.1 Понятия и методические подходы к процессу управления международной логистикой перевозки грузов

Современный этап развития логистики (2000-е годы) определяют два основных фактора: глобализация мировой экономики и глобальная научно-техническая революция, которые порождают новые потребности клиентов в логистических услугах и разнообразные формы их удовлетворения [2].

Глобализация бизнеса выражается в следующем:

– более совершенные коммуникации и перевозка сделали физические расстояния менее значимыми, благодаря этому предприятия могут работать на едином, охватывающем весь мир рынке;

– происходит сокращение торговых барьеров между странами и рост международной торговли и конкуренции;

– размещение предприятий происходит не по национальному принципу, а в странах и регионах с низкими затратами на производство (например, немецкие предприятия в Польше, американские – в Мексике, японские – в Китае) [5].

В настоящее время в мире в области науки и техники происходит так называемая глобальная революция, которая заключается в том, что технологические изменения происходят повсеместно, а не появляются где-то в одном месте, а затем постепенно распространяются – как это происходило ранее, в сельскохозяйственной и промышленной революциях [19].

Сущность международной логистики касается связей предприятий в рамках экономических систем разных стран. Они играют главную роль в интернационализации предприятий. Как уже отмечалось раньше, динамическое развитие процессов интернационализации в последние десятилетия свидетельствует о том, что международная логистика относится к самым

важным аспектам хозяйствования. Она становится определяющим фактором мирового экономического развития. При этом особое внимание уделяется методам управления международной логистикой. Развитие этих методов и внедрение их в больших транспортных корпорациях, при поддержке значительных инвестиций, и это кроме технического развития, политических и социально-экономических изменений являются стимулятором возникновения единого рынка – глобального рынка.

Управление логистикой в международном масштабе осуществляется в соответствии со схемой, представленной на рисунке 1.



Источник: [17]

Рисунок 1 – Схема управления международной логистикой перевозки грузов

Каждый из пяти этапов процесса управления осуществляется с учетом специфики заграничных рынков, на которых действует фирма, что обуславливает процесс выполнения отдельных этапов, их сферу и степень детализации. Разработка стратегических планов логистики на основе анализа окружающей среды, построение соответствующих организационных структур и операционная деятельность в логистических каналах, дополненная системой текущего контроля, должны служить основным логистическим целям,

например, снижению логистических издержек в международном масштабе и поддержанию на всех рынках определённого уровня логистического обслуживания [17].

В связи с этим, необходимо комплексно рассматривать различные подходы к управлению логистикой.

1 Системный подход. При изучении процессов в логистических системах возможно применение двух принципиально различных подходов. Один из них – локальный, он заключается в изучении структуры и функциональных особенностей автономных, отдельно взятых элементов системы. Другой - системный - представляет исследование способов организации элементов системы в единое целое и взаимного воздействия процессов функционирования системы, ее подсистем и элементов друг на друга [15].

Характерными сторонами системного подхода и соответственно системного анализа как метода исследования является стремление учесть всю сложность, присущую системе, в частности, тесную связь между обилием фактов, определяющих ее поведение, неполную определенность ее поведения, развитие системы, связанное с изменением свойств ее компонентов. Трудно переоценить значение системного подхода в исследовании больших и сложных логистических систем. Здесь системный подход позволяет не только осуществить разработку принципов, на основе которых можно разрабатывать логистические системы, но и осуществлять внедрение в практику оптимизации по глобальному, общему для всей системы критерию.

Невозможность полностью охватить все стороны и связи заставляет при осуществлении системного анализа, с одной стороны, стремиться к максимальной полноте описания, а с другой – осуществлять разумное упрощение объекта [13].

Определяя общую теорию систем как общую теорию управления, У. Р. Эшби отмечает: «Если система становится все больше и больше, то наступает момент, когда восприятие всей информации становится невозможным по причине ее чрезмерного объема...». В таких случаях

приходится, держа в памяти роль связей между частями целого, удовлетворяться на определенных этапах изучения частным знанием, позволяющим решать необходимые практические задачи. Следовательно, системный подход объединяет в себе в рациональных соотношениях методы анализа и синтеза систем [9].

В отличие от классического подхода, использующего метод индукции (от частного к общему), системный подход применяет метод дедукции (от общего к частному). Любая проблема (задача) с позиций системного подхода рассматривается как система, состоящая из нескольких подпроблем (подзадач).

Общий алгоритм управления состоит из следующих основных этапов:

- сбор и анализ исходных данных и на их основе – четкая формулировка задачи, рассматриваемой как система;

- декомпозиция задачи: разделение задачи на ряд подзадач, но при обязательном условии, чтобы решение первой задачи служило исходными данными к решению второй задачи, решение второй задачи – исходными данными для третьей задачи и т. д.;

- последовательное решение всех подзадач от первой до последней;

- синтез решений подзадач в решение общей задачи (на этом последнем этапе выявляются эмерджентные свойства задачи-системы) [22].

Методологическая функция принципа целостности состоит не в том, чтобы на каждом шагу стремиться к абсолютному охвату объекта изучения, а прежде всего в том, чтобы постоянно ориентироваться на подход к предмету исследования как к принципиально незамкнутому, допускающему расширение и выполнение за счет привлечения к анализу новых типов связей и новых свойств [14].

Системный анализ – методология исследования любых объектов посредством представления их в качестве систем, анализа и синтеза этих систем. Системный подход – комплексное изучение объекта исследования как единого целого с позиций системного анализа.

Системный подход тесно связан с процессом моделирования, т. е. без системного подхода нет моделирования, как без моделирования весьма трудно реализовать системный подход [17].

2 Моделирование. Моделирование есть процесс построения модели реального объекта. Модель – это упрощенное представление об объекте исследования в рамках поставленной задачи; с другой стороны модель – это результат процесса моделирования.

Модель – это одна из форм разрешения диалектического противоречия между теорией и практикой. Модель есть теория, обобщение, поскольку она абстрагируется от всех частных, от несущественного для решения конкретной задачи. Модель есть практика, поскольку она должна функционировать в реальных условиях (адекватность модели реальным условиям). Основой моделирования является не изоморфизм (подобие формы модели форме моделируемого объекта), а гомоморфизм (сходство модели с моделируемым объектом в рамках поставленной задачи) [15].

Для одного и того же объекта в зависимости от условий решаемой задачи и от требований практики может быть построен целый ряд моделей, осуществлена формализация различных функций этого объекта или внешних воздействий на объект. В этом в известной мере проявляется принцип декомпозиции, применение которого и дает возможность построить относительно простые модели.

Построение модели состоит из следующих основных этапов:

- сбор и анализ исходных данных с целью четкой формулировки задачи;
- определение всех факторов, влияющих в той или иной мере на объект исследования;
- выбор из общего числа факторов, наиболее влияющих на объект в рамках поставленной задачи, и отбрасывание маловлияющих факторов;
- определение степени влияния каждого из влияющих факторов и на этой основе построение модели;

– проверка модели на адекватность реальным условиям (проверка модели на работоспособность); в том случае, если модель «не работает», пересмотр факторов, влияющих на объект, и перестройка модели [7].

Из приведенных этапов построения модели легко видеть, что один из основных этапов – выбор влияющих факторов – это прерогатива системного анализа, то же самое – при построении модели – выявление эмерджентных свойств.

Модели классифицируются по различным критериям. Они могут характеризовать геометрические, физические, динамические, функциональные и другие свойства изучаемого объекта.

По признаку полноты подобия модели исследуемому объекту модели делятся на изоморфные и гомоморфные. Изоморфные модели включают все характеристики объекта-оригинала, способные, по существу, заменить его. Достоинство изоморфных моделей в том, что они позволяют выявить все свойства оригинала. Недостаток – слишком большая сложность, которая сводит на нет, не только достоинства, но и необходимость создания самой модели. Гомоморфные модели являются не полным, а частичным подобием исследуемого объекта в рамках поставленной задачи. При моделировании логистических систем абсолютное подобие не имеет места, следовательно, изоморфные модели не используются, а применяются только гомоморфные модели [10].

По признаку материальности модели подразделяются на материальные и абстрактные.

Материальные модели воспроизводят основные геометрические, физические, динамические и функциональные характеристики изучаемого явления или объекта. К этой категории, в частности, относятся уменьшенные макеты предприятий оптовой торговли, позволяющие решать вопросы оптимального размещения оборудования и организации грузовых потоков [10].

Абстрактные модели наиболее часто используются в логистике. Они подразделяются на символические и математические. Логистические системы

функционируют в условиях нестабильности и неопределенности внешней инфраструктуры. При управлении финансовыми, материальными и информационными потоками должно учитываться большое количество факторов, многие из которых носят случайный характер. В этом случае весьма удобно использовать имитационное моделирование, тем более что компьютеризация охватывает сегодня практически все отрасли производства и процессы управления. В сложившейся ситуации необходимы модели, которые можно вводить в компьютеры и которые в то же время позволяют объединять все составляющие логистической системы в единое целое [10].

Языковые модели – это словесные модели, в основе которых лежит набор слов (словарь), очищенных от неоднозначности. Здесь каждому слову может соответствовать лишь единственное понятие, в то время как в обычном словаре одному слову могут соответствовать несколько понятий.

Знаковые модели – это модели, закодированные знаками. Если ввести условные обозначения отдельных понятий, т. е. знаки, а также договориться об операциях между этими знаками, то можно дать символическое описание объекта [8].

Аналитическое моделирование – это математический прием исследования логистических систем, позволяющий получать достаточно точные решения в рамках принятых допущений. Аналитическое моделирование осуществляется в три этапа:

- 1) формулирование математических законов, связывающих объекты системы, запись их в виде некоторых функциональных отношений (алгебраических, дифференциальных и т. п.);
- 2) решение уравнений, получение теоретических результатов;
- 3) сопоставление полученных теоретических результатов с практической (проверка модели на адекватность).

К достоинствам аналитического моделирования относят масштабность обобщений и многократность использования [10].

Другим видом математического моделирования является имитационное моделирование. Оно включает в себя два основных процесса:

- а) конструирование модели реальной системы;
- б) постановка экспериментов на этой модели.

При этом могут преследоваться следующие цели:

- 1) понять поведение логистической системы;
- 2) выбрать стратегию, обеспечивающую наиболее эффективное функционирование логистической системы.

Как правило, имитационное моделирование осуществляется с помощью компьютеров.

Условия, при которых рекомендуется применять имитационное моделирование, являются:

– не существует законченной математической постановки данной задачи либо еще не разработаны аналитические методы решения сформулированной математической модели;

– аналитические модели имеются, но процедуры столь сложны и трудоемки, что имитационное моделирование дает более простой способ решения задачи;

– аналитические решения существуют, но их реализация невозможна вследствие недостаточной математической подготовки имеющегося персонала.

Таким образом, основным достоинством имитационного моделирования является то, что этим методом можно решать более сложные задачи, чем при использовании аналитического метода. Имитационные модели позволяют достаточно просто учитывать случайные воздействия и другие факторы, которые создают непреодолимые трудности при аналитическом исследовании [22].

Наряду с очевидными достоинствами имитационное моделирование имеет ряд недостатков, которые надо учитывать при использовании этого метода.

Использование этого метода обходится дорого. Причины:

- для построения модели и экспериментирования на ней необходим высококвалифицированный специалист-программист;
- необходимо большое количество машинного времени, поскольку метод основывается на статистических испытаниях и требует многочисленных прогонов программ;
- модели разрабатываются для конкретных условий и, как правило, не тиражируются [20].

Велика возможность ложной имитации. Процессы в логистических системах носят вероятностный характер и поддаются моделированию только при введении определенного рода допущений. Например, при разработке имитационной модели товароснабжения района средняя скорость автомобиля принимается равной 25 км/ч. Эта величина принята из допущения что дорожные условия хорошие. В действительности погода может испортиться, и в результате гололеда скорость на маршруте снизится до 15 км/ч, соответственно, реальный процесс пойдет иначе [22].

3 Кибернетический подход. По определению Н. Винера, кибернетика – наука об общих законах управления в природе, обществе, в живых организмах и машинах. В другом варианте определения кибернетика – наука об управлении, связи и переработке информации. Объектом изучения кибернетики являются динамические системы, предметом изучения – информационные процессы, связанные с управлением этими системами.

Кибернетическая система – это целенаправленная система, в отношении которой принято допущение об относительной независимости в информационном аспекте и абсолютной проницаемости в материально-энергетическом отношении. Логистическая система как целенаправленная динамическая система является управляемой и в этом смысле относится к категории кибернетических систем.

Кибернетический подход – это исследование системы на основе кибернетических принципов, в частности, с помощью выявления прямых и

обратных связей, рассмотрения элементов системы как некоторых «черных ящиков» [18].

Коренными понятиями в кибернетике являются: система, обратная связь, информация. Цель кибернетического подхода в логистике – применение принципов, методов и технических средств для достижения наиболее эффективных в том или ином смысле результатов логистического (оптимального) управления [18].

Системы, которые изучает кибернетика, – это множество элементов, соединенных между собой причинно-следственными зависимостями. Такое соединение между элементами носит название «связь». Поэтому кибернетику можно еще определить как науку о функционировании систем взаимосвязанных (сопряженных) действий. Производственно-коммерческая деятельность как раз и является системой такого типа. Применение кибернетики в логистике служит как методологическим (познавательным) целям, так и предпринимательской практике. Методологическая цель достигается тем, что кибернетика позволяет по-новому рассмотреть способы связей между элементами и способы функционирования логистических систем как целых производственно-коммерческих, воспроизводственных циклов, так и отдельных их звеньев, например, денежного обращения, обмена товаров через внешнюю торговлю и т. п. [6].

Открытие кибернетикой сходства и общности принципов, которым подчиняются системы взаимосвязанных действий, привело к весьма важным последствиям, как теоретическим, так и практическим. Теоретическое значение состоит прежде всего в том, что показано существование структурной аналогии процессов, протекающих в различных областях – в технике, биологии, экономике (предпринимательстве) и т. п. Экономическая кибернетика – это научное направление приложения идей кибернетики и ее методов к экономическим системам, к числу которых относятся логистические системы. Экономическая кибернетика развивается по трем взаимосвязанным направлениям:

1) теория экономических систем и моделей занимается методологией системного анализа экономики и ее моделированием;

2) теория экономической информации рассматривает экономику как информационную систему, она изучает потоки информации, циркулирующие в логистических системах;

3) теория управляющих систем в экономике конкретизирует и сводит воедино исследования остальных разделов экономической кибернетики, практическим выходом этой теории, в частности, являются автоматизированные системы управления (АСУ) [18].

Все рекомендации, вытекающие из кибернетического рассмотрения научных факторов и природных явлений, носят методологический характер и отвечают на вопрос, не что и как происходит, а как, с каких позиций можно или нужно рассматривать изучаемые явления процессы, что и где в них надо искать общего. Именно поэтому теорию систем и кибернетику считают методологическими направлениями [6].

4 Исследование операций. Исследование операций – это методология применения математических количественных методов для обоснования решений во всех областях целенаправленной человеческой деятельности. Исследование операций – это математические методы, позволяющие установить закономерности и оценить эффективность процессов, протекающих в различных сферах, и получить рекомендации, которые должны учитываться при управлении этими процессами [9].

В общем случае объектом приложения методов теории исследования операций являются задачи организационно-управленческого характера. В логистике объектом исследования операций является оптимизация логистических систем, в том числе процессов принятия логистических решений.

Предметом исследования операций в общем случае является некоторое целенаправленное действие (операция) сложной системы, причем определение целей этого действия входит в компетенцию системного анализа. В логистике

предметом исследования операций являются задачи принятия наилучших решений в управляемой логистической системе на основе оценки эффективности ее функционирования. Исследование операций состоит в применении научных принципов, методов и средств к задачам, связанным с функционированием систем, с целью предоставить лицам, отвечающим за управление логистической системой, оптимальные варианты решения конкретных логистических задач [9].

Соотношение системного анализа и исследования операций аналогично соотношению стратегии и тактики.

Сущность операционного метода состоит в следующих основных операциях:

- определение и математическая формулировка цели логистической операции (показателя качества логистического процесса) и ограничений;
- построение математической модели операции;
- определение (в случае необходимости – на основе прогнозирования) входной информации;
- нахождение оптимального логистического решения (управляющего воздействия) с помощью методов математического программирования;
- проверка полученной модели и решения путем сравнения с оригиналом операции и при необходимости – корректировка модели и решения [5].

В процессе исследования операций учитывается, что функционирование любой части логистической системы оказывает влияние на функционирование других ее подсистем. Для оценки любого логистического решения (мероприятия) необходимо установить его влияние на все подсистемы с учетом всех существующих взаимосвязей. Таким образом, исследование операций требует при выработке решения оценить, как оно может сказаться на логистической системе в целом и на каждой ее подсистеме.

Исследование операций возможно применять только при наличии нескольких вариантов решения (альтернатив) [2].

5 Прогнозирование. Прогнозирование – процесс разработки прогнозов, а прогноз – это научно обоснованное суждение о возможных состояниях (в количественных оценках) объекта (логистической системы) в будущем и (или) альтернативных путях и сроках их осуществления.

Все научные прогнозы можно разделить на три группы.

1) Прогнозы, характеризующие тенденции и перспективы развития конкретного процесса от настоящего времени до определенной даты в будущем. Такие прогнозы отвечают на вопрос: в каком направлении идет развитие?

2) Прогнозы, характеризующие наиболее вероятное состояние объекта на какую-то определенную дату в будущем. Прогнозы этой группы отвечают на вопрос: что возможно?

3) Прогнозы, характеризующие желательное состояние объекта в будущем. Эти прогнозы отвечают на вопрос: что желательно в будущем?

Прогнозы всех трех групп являются актуальными в производственной и коммерческой деятельности и занимают важное место в логистике [14].

Технология прогнозов может строиться по различным критериям в зависимости от целей, задач, объектов и т. д. Основополагающим является проблемно-целевой критерий: для чего разрабатывается прогноз? Соответственно различают два вида прогнозов: поисковые (синонимы: исследовательские, трендовые) и нормативные (синонимы: программные, целевые).

Поисковый прогноз – это определение возможных состояний объекта в будущем. Имеется в виду условное продолжение в будущее тенденций развития изучаемого объекта (логистической системы) в прошлом и настоящем, абстрагируясь от возможных решений, способных радикально изменить тенденции (спад производства, инфляция и т. д.).

Нормативный прогноз – определение путей и сроков достижения возможных состояний объекта (логистической системы), принимаемых в качестве цели. Имеется в виду прогнозирование достижения желательных

состояний на основе заранее заданных норм, идеалов, стимулов, целей. Такой прогноз отвечает на вопрос: какими путями достичь желаемого [19]?

По периоду упреждения – промежутку времени, на который рассчитан прогноз, различают оперативные (текущие) – до одного года, среднесрочные – до пяти лет и долгосрочные – до 15 лет и более.

Общая методика прогнозирования предполагает решение следующих основных задач:

- выявление устойчивых тенденций прогнозируемых показателей, динамики этих показателей (на основе ретроспективного анализа);
- определение современного состояния объекта прогнозирования, современного уровня прогнозируемых показателей (например, эффективности, цены) и эффектообразующих факторов (например, ценообразующих факторов);
- вероятностное предсказание значений факторов и прогнозируемых показателей на период упреждения (на основе решения предыдущих задач) [50].

Основная сложность проблемы прогнозирования – это взаимосвязь смысловых и формальных моментов в процедуре прогнозирования. Например, при прогнозировании эффективности логистической системы необходимо сочетать ее внутреннее экономическое содержание с особенностями методики математического формализма, статистики, вычислительных методов. В прогнозировании используется сочетание методов моделирования, экспертных оценок, статистики, экстраполяции и др.

Экстраполяция базируется на следующих допущениях:

- развитие явления может быть с достаточным основанием охарактеризовано плавной (эволюторной) траекторией – трендом;
- общие условия, определяющие тенденцию развития в прошлом, не претерпят существенных изменений в будущем [17].

Точное совпадение фактических данных и прогностических оценок маловероятно, и чем больше период упреждения прогноза, тем больше расхождения между прогнозом и реальностью. По этой причине любой прогноз

эффективности логистической системы, особенно долгосрочный, является в известной мере условным.

Существуют различные методологические подходы к управлению логистикой, каждые из которых необходимо применять в различных аспектах деятельности компании, а порой и использовать их в совокупности. Подходы помогают грамотно проанализировать сложившуюся ситуацию или проблему, сформулировать и проделать алгоритм их решений, а также выявить стратегию развития и действий на будущее.

1.2 Процесс формирования логистических решений в управлении транспортно-логистическим хозяйством

Современный динамичный рынок требует от менеджеров оперативных, точных решений и действий в любой сфере деятельности, и особенно это касается управления транспортно-складским хозяйством, которое обеспечивает в настоящее время предприятиям конкурентные преимущества на рынке. В основе принятия решения в управлении транспортно-складским хозяйством, безусловно, лежит логистический подход. При этом одним из ключевых факторов формирования логистических решений в управлении транспортно-складским хозяйством является наличие точной информации, необходимой менеджеру для разработки и выбора оптимального решения, способствующего достижению запланированной цели – обеспечение перемещения конкретного ресурса (товара) клиенту в нужном количестве, определенного качества, в нужное место и время с оптимальными издержками для фирмы [12].

Логистическая транспортно-складская система представляет собой комплекс взаимосвязанных автоматизированных транспортных и складских устройств для погрузки, разгрузки, укладки, хранения, транспортировки, временного накопления предметов труда, инструментов и технологической оснастки.

Система управления транспортно-складской системой состоит из двух уровней:

1) Нижний уровень – выполняет функции непосредственного управления исполнительными механизмами автоматизированной транспортно-складской системой.

2) Верхний уровень – координирует работу исполнительных механизмов, поддерживает информационную модель функционирующей автоматизированной транспортно-складской системы и обеспечивает взаимодействие системы управления автоматизированной транспортно-складской системы с другими подсистемами гибкой производственно-логистической системы [21].

Координация работы исполнительных механизмов включает:

- синхронизацию алгоритма выполняемых действий;
- согласование работы параллельно функционирующих механизмов с целью недопущения сбоев и аварийных ситуаций;
- определение очередности обслуживания заявок с различных рабочих мест и организацию подачи к ним грузоносителей с деталями и технологической оснасткой в соответствии с программой производства [8].

Структура и функциональные возможности автоматизированной транспортно-складской системы, как правило, определяют конкретный вариант (или набор вариантов) организации производства в гибкой производственно-логистической системе. В процессе своего функционирования производственно-логистическая система получает с обслуживаемых объектов и одновременно самостоятельно формирует необходимый объем взаимодополняющей оперативной информации, обмен которой, как правило, ведется в режиме активного двухстороннего диалога.

Выбор логистического канала продвижения материальных потоков является важнейшим элементом процесса управления. В связи с тем, что логистика предполагает интерпретацию реализации данного процесса, необходимо соответствующим образом планировать и организовывать систему

продвижения материальных потоков от предприятий-производителей до получателей (потребителей или посредников иного уровня) [5].

Процесс организации продвижения материальных потоков включает следующие аспекты:

- определение системы перемещения грузов;
- выбор способов транспортировки продукции;
- выбор места хранения и переработки продукции;
- введение системы управления запасами;
- установление процедуры обработки заказов и др. [7].

При эффективной организации логистического процесса каждый из данных аспектов планируется и реализуется как неотъемлемая часть построенной, сбалансированной по всем параметрам и саморегулируемой общей системы. Все элементы этой системы взаимосвязаны, поэтому пренебрежение каким-либо из них может привести к серьезному нарушению функционирования потокопроводящей коммуникации и отрицательно повлиять на весь процесс управления логистикой.

Для определения взаимосвязи между логистическими решениями на разных уровнях менеджмента разработана методика оценки рациональности принятия оперативных решений согласно стратегии управления предприятием [15].

Первый уровень управления – стратегический, который определяет цель, форму и общие принципы функционирования организации. Также задачей стратегического планирования является установление способа позиционирования предприятия на рынке с учетом специфики деятельности и анализа конкурентного окружения. Таким образом, формируется стратегия конкурентных преимуществ. Выделяют три общих стратегии формирования конкурентных преимуществ:

- стратегия дифференциации – стремление предприятия к уникальности в каком-либо аспекте, который характеризуется большим количеством потребителей;

– стратегия лидерства по затратам – стратегия лидерства на рынке за счет снижения общих логистических затрат;

– стратегия фокусирования – концентрация на нуждах одного сегмента или конкурентной группы покупателей, без стремления охватить весь рынок. Такая стратегия может опираться как на дифференциацию, так и на лидерство по затратам, либо и на то и на другое, но только в рамках целевого сегмента [2].

При стратегии дифференциации систему логистики необходимо разрабатывать с учетом таких особенностей: при выборе поставщика для предприятия важна его высокая надежность, качество сырья, полуфабрикатов и возможность распоряжения большим ассортиментом продукции. Для увеличения скорости доставки товаров необходимо создавать локальные склады и запасы ассортиментного ряда, иметь высокую представительность на рынке, при транспортировке нужно оптимально сочетать перевозки частичных грузов для поставок клиентам и перевозки полностью укомплектованных грузов для поставок на склады, желательно также предложение срочных поставок [10].

Если предприятие имеет стратегию лидерства по затратам, то оно должно придерживаться принципа – минимальные логистические издержки при достойном уровне сервиса. Соответственно, при выборе поставщиков организация руководствуется главными критериями – уровнем цен, наличием скидок согласно закупаемому количеству продукции. Таким образом, выбор стратегии создания конкурентных преимуществ определяет особенности планирования и организации системы логистики на предприятии.

Одной из составляющих системы управления движением материальных потоков на предприятии является транспортная логистика. Первоочередность исследования данного структурного элемента обусловлена наибольшей долей издержек на транспортировку в общих логистических затратах. Принятие решений в транспортной логистике подразумевает разработку оптимального плана перевозок товаров согласно выбранному критерию [7].

В основу определения оптимального маршрута доставки грузов положены экономико-математические методы, но при использовании данных методов дается оценка только одного критерия – суммарных затрат на перевозку. Данная постановка задачи соответствует стратегии лидерства по затратам [3].

Концепция логистики предполагает максимальную интеграцию складских и транспортных процессов, что вызвано объективными причинами:

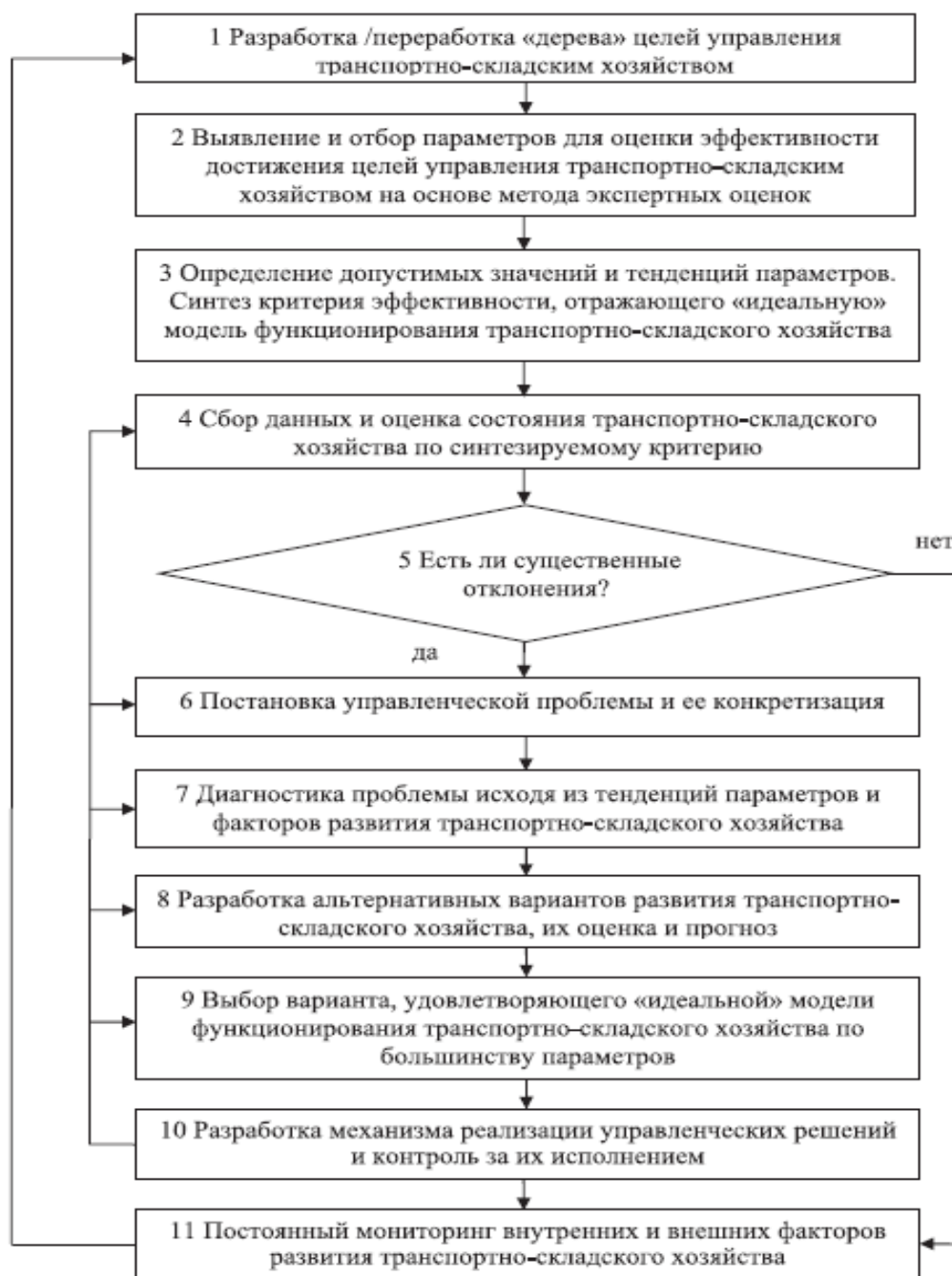
- несоответствием циклов производственного потребления;
- расосредоточенностью участников рыночных отношений;
- необходимостью сохранения качественных параметров товарной продукции и т. д. [10].

Необходимо определить, где в транспортной системе и какие системы хранения и переработки создавать для оптимизации логистических процессов.

Принятие своевременных и объективных решений осуществляется на основе критериев – качественных и количественных параметров, осуществляющих диагностику и оценку эффективности функционирования, а также выбор направления развития транспортно-складского хозяйства.

Опираясь на положения теории принятия решений, можно сделать следующий вывод, что необходимость в формировании логистических решений в управлении транспортно-складским хозяйством возникает в следующих случаях: а) если нужно сделать выбор наилучшего варианта функционирования логистической системы; б) если в деятельности логистической системы появляются отклонения (проблемы), мешающие достижению запланированных целей [13].

Общая процедура формирования логистических решений в управлении транспортно-складским хозяйством основана на алгоритме принятия управленческих решений и представлена на рисунке 2.



Источник: [13]

Рисунок 2 – Алгоритм формирования логистических решений в управлении транспортно-складским хозяйством

В дальнейшем следует разобрать содержание этапов алгоритма, представленного на рисунке 2.

Любой процесс управления, в том числе и управление транспортно-складским хозяйством, начинается с постановки целей. Не имеет значения, очевидна проблема или решение принимается для ее предотвращения, постановка целей управления транспортно-складским хозяйством и

планирование того, как они будут достигнуты, является наиболее важным этапом принятия решений.

Целей управления транспортно-складским хозяйством может быть множество. Эффективность достижения, в первую очередь, будет зависеть от правильной их постановки [18].

Очевидно, наиболее удобным и наглядным методом целеполагания будет метод «дерево целей», в основе которого лежит структуризация и ранжирование всех целей транспортно-складской деятельности по уровням. В каждом конкретном случае цели могут изменяться, конкретизироваться в различной степени.

Управление транспортно-складскими системами осуществляется на основе принципов логистики, соответственно главной его целью будет оптимизация посредством качественных и количественных преобразований со стороны субъекта управления, логистического потока в соответствии с параметрами [12].

Метод «дерева целей» позволит сформировать основные области диагностики транспортно-складского хозяйства, в каждой из которых можно определить так называемые КРІ (ключевые показатели эффективности), позволяющие отслеживать его продвижение к поставленным целям и развитие.

Для распознавания проблем в транспортно-складской системе необходимо обнаружение достаточного числа признаков (симптомов), их комбинации и определения степени их выраженности.

При планировании проведения диагностики транспортно-складского хозяйства нужно сначала определиться с набором диагностических характеристик (показателей) для оценки его состояния и установить их пределы (допустимые значения) [16].

Для оценки результативности управления транспортно-складским хозяйством на основе логистики в экономической литературе рассматриваются различные методики. Заслуживает внимание система ключевых показателей эффективности КРІ (Key performance indicators), имеющая ряд преимуществ.

Разработка количественно измеримых и надежных в оценке показателей КРІ способствует достижению поставленных стратегических целей предприятия, повышению эффективности его бизнес-процессов в целом и каждого подразделения и сотрудника. Такими характеристиками и будут ключевые показатели эффективности КРІ – совокупность качественных и количественных параметров транспортно-складской деятельности, по значениям которых судят о степени достижения целей и необходимости осуществления корректирующих действий [49].

Традиционно измерение эффективности деятельности предприятия сосредоточено в основном на изучении его количественных показателей, полученных из систем бухгалтерского и управленческого учета, что не дает полной картины состояния организации и не позволяет построить точный прогноз ее развития. В связи с этим возникает необходимость в более совершенных и эффективных способах оценки деятельности всего предприятия за счет измерения качественных составляющих, таких как потенциал персонала, гибкость логистического обслуживания, надежность выполнения бизнес-процессов, использование инноваций в управлении, отношения с потребителями и так далее [25].

Это относится и к управлению транспортно-складским хозяйством, где предлагается использовать не только количественные показатели для оценки эффективности, но и качественные, оценивающие удовлетворенность потребителей, гибкость и эффективность как внутренних административных и технологических процессов транспортно-складского хозяйства, так и внешних логистических операций и потенциал обслуживающего персонала. Эти показатели, в свою очередь, обеспечивают финансовый успех компании. При этом учитываются и те показатели, связь между которыми трудно формально описать. Качественные показатели по своей сути являются опережающими, поскольку они позволяют своевременно принимать решения о недопущении тех или иных ситуаций и адекватно оценивать процессы, происходящие в компании, а также обеспечивают долгосрочные управленческие воздействия.

При этом количественные показатели признаются в качестве результирующих критериев успеха, они измеряются краткосрочными показателями, что, как правило, приводит к краткосрочным управленческим воздействиям. Однако и среди количественных показателей существуют опережающие КРІ, например, коэффициент простоя транспортных средств в гараже, физический износ подвижного состава, динамика которых лежит в основе тактических и стратегических решений [22].

В мировой практике ключевые показатели эффективности КРІ выступают неизменным элементом не только оценки тех или иных технологических и бизнес-процессов, но и системы управления. В связи с этим к выстраиванию адекватной системы управления по КРІ предъявляются особые требования:

- каждый коэффициент должен быть четко определен, тогда измерить его сможет любой пользователь, в том числе и сотрудник, результаты которого оцениваются посредством данного индикатора;

- утвержденные показатели и нормативы должны формироваться в соответствии с целями и быть достижимыми, реальными, но в то же время являться стимулом;

- каждый из показателей должен быть в сфере ответственности тех людей, которые подвергаются оценке;

- показатели должны способствовать мотивации и росту эффективности персонала, а это напрямую связано с постановкой целей. Так, при выполнении транспортно-складским хозяйством плана по перевозкам, работники подразделения могут рассчитывать на дополнительную премию. При невыполнении плана, напротив, премия не выплачивается;

- показатели также должны быть сопоставимыми, то есть одни и те же показатели можно сравнить в двух подобных ситуациях или с подобным предприятием;

- динамика изменения коэффициента должна иметь возможность быть представленной наглядно (графически), чтобы на основании результатов можно было делать выводы и принимать решения;

– каждый показатель должен нести смысл и являться базой для анализа [18].

Особое внимание необходимо уделять внедрению новых индикаторов, вовлекая в процесс анализа экспертов. Их можно формировать на основе опроса руководителей, а также наиболее подготовленных специалистов предприятия. В экономической литературе выделяют различные виды КРІ. Однако лучше классифицировать их в соответствии с общепринятыми в логистике параметрами оптимизации – «количество», «качество», «затраты», «время» [2].

Итак, подбор параметров для оценки транспортно-складского хозяйства представляет собой достаточно трудоемкую задачу. Сложность здесь заключается в том, что на практике это может быть огромное количество показателей.

Конечно, состав выбранных показателей зависит от особенностей предприятия, стратегии, целей деятельности, но в любом случае КРІ должны быть целостными, сбалансированными, согласованными на достижение общих стратегических целей логистической системы, наиболее значимыми и независимыми. Безусловно, их количество должно быть ограничено, но они должны максимально возможно отражать истинное положение дел в транспортно-складском хозяйстве.

Далее для выбранных показателей эмпирическим или экспертным путем определяются допустимые значения, и синтезируется критерий эффективности транспортно-складского хозяйства [13].

В управлении транспортно-складским хозяйством критерий можно рассматривать как эталон – «идеальную» модель функционирования транспортно-складского хозяйства, отклонение от которой можно расценивать как проблему. Необходимо определить: при каких значениях показатели свидетельствуют о выходе за пределы нормы [21].

После определения состава показателей для диагностики транспортно-складского хозяйства переходят к сбору данных, необходимых для их расчета.

На основе этих данных вычисляются значения текущих КРІ. Далее фактические значения параметров транспортно-складского хозяйства соотносятся с установленным критерием. Если при этом нет отклонений или они являются допустимыми, транспортно-складское хозяйство продолжает функционировать в прежнем режиме, однако необходимо осуществлять постоянный мониторинг внутренних и внешних факторов развития транспортно-складского хозяйства для корректировки целей управления. Если отклонения не допустимы, это свидетельствует о наличии проблем, которые требуют диагностики (оценки тенденций параметров и факторов развития транспортно-складского хозяйства, выявления причин возникшей ситуации на основе сбора и анализа необходимой информации) [51].

Следует отметить, что таким образом возможно оценить только состояние транспортно-складского хозяйства на данный момент времени. Если есть необходимость провести оценку динамики показателей за период 3–5 лет, то для этого можно использовать либо индексный, либо рейтинговый методы [6].

При наличии недопустимых отклонений фактических или количественных данных от критерия констатируется возникновение проблемы или формулируется задача, требующая решения. Можно выделить три возможных варианта действий при обнаружении проблемы:

- необходимо срочно действовать (если значения отклонений очень высокие);
- никаких действий предпринимать не надо, пока не будут выяснены причины возникновения проблемы (при средних значениях отклонений);
- принятие решений, сдерживающих развитие проблемы, но не ликвидирующих причины её появления (при низких значениях отклонений) [13].

Диагностика транспортно-складского хозяйства завершается разработкой вариантов управленческих решений по развитию транспортно-складского хозяйства, их оценкой, прогнозом и выбором варианта, удовлетворяющего

«идеальной» модели функционирования транспортно-складского хозяйства по большинству параметров.

Рассмотренный выше процесс является циклическим ввиду изменчивости внутренних и внешних факторов развития транспортно-складского хозяйства и необходимости в связи с этим диагностических параметров и их пределов [19].

Для каждого рассмотренного этапа разрабатывается определенный инструментарий – количественные и качественные методы, подробно рассмотренные в таблице 1.

Таблица 1 – Методы, реализуемые на этапах формирования логистических решений в процессе управления транспортно-складским хозяйством

Название этапа	Методы
Постановка целей управления транспортно-складским хозяйством	Метод «дерево целей», методы опроса
Разработка и отбор наиболее значимых параметров для диагностики состояния транспортно-складского хозяйства	Методы экспертных оценок: методы ранжирования, метод динамической оценки
Определение допустимых значений и тенденций выбранных параметров и синтез критерия эффективности	Эвристические методы, нормативный метод, экономико-математическое моделирование
Сбор данных о состоянии транспортно-складского хозяйства	Наблюдение, методы опроса, анализ экономической отчетности
Оценка состояния и динамики транспортно-складского хозяйства	Метод сравнения, индексный метод, рейтинговый метод
Констатация возникновения проблемы (постановка задачи)	Интуиция и опыт
Конкретизация проблемы, её описание (уточнение характеристик задачи)	Методы моделирования
Выявление и анализ причин возникновения проблемы	Аналитические (индукции и дедукции), логические методы и графические методы («дерево проблем», «дерево причин», диаграмма Ишикавы, карта мнений, проблемное поле), интуиция и опыт
Выработка управленческих решений по развитию транспортно-складского хозяйства	Интуиция и опыт, экспертные методы активизации мозговой деятельности
Разработка механизма реализации управленческих решений и контроль за их исполнением	Матрица распределения ответственности, сетевое моделирование, методы контроля по результатам, по срокам выполнения; анализ

Источник: [25]

Итак, принятие логистических решений в соответствии с представленным выше алгоритмом будет способствовать принятию эффективных

управленческих решений по развитию транспортно-складской системы, росту выгод, снижению рисков и стабильности ее деятельности.

1.3 Мировая практика организации и управления международной логистикой перевозки грузов

Компании, занимающиеся международным бизнесом, вопросам повышения эффективности логистических систем придают особое, стратегическое значение, прекрасно понимая, что правильное решение именно этих вопросов позволит им получить конкурентное преимущество в жесткой конкурентной борьбе в современных условиях мирового финансово-экономического кризиса.

Очень сильное влияние на современную логистику оказывают процессы глобализации и интернационализации. И, в свою очередь, именно развитие и совершенствование логистики делает возможным расширение процессов глобализации [11].

Крупнейшими мировыми странами-экспортерами сегодня являются Китай, США, Германия, Япония и Нидерланды. В составе лидеров по импорту находятся США, Китай, Германия, Япония и Франция [29].

Одной из важнейших тенденций современной международной логистики является неуклонный рост объемов перевозок грузов в контейнерах. С 70-х гг. XX в. началось использование контейнеров – одного из самых прогрессивных способов доставки грузов в международном сообщении, который позволяет достичь большой степени сохранности грузов, существенно сокращает расходы на перевозку и хранение, повышает скорость доставки. В настоящее время в мире около 60%, так называемых, контейнеропригодных, грузов перевозится в контейнерах, и ежегодно наблюдается рост этого показателя [27].

Глобализация мировой экономики приводит к значительному усилению конкуренции. В прошлом компании сравнивали себя с компаниями, действующими в одном городе, а теперь их конкурентами стали компании,

располагающиеся не только в одной стране, но и повсюду в мире, даже на других континентах. Теперь компания, выходящая на международный рынок, должна по всем показателям соответствовать общемировому уровню.

С каждым годом возрастают требования к качественным показателям международной логистики. Лет десять тому назад основным фактором, определявшим выбор логистической компании, был – предоставление более низких цен на услуги, по сравнению с конкурентами, теперь же клиенты логистических компаний все чаще отдают предпочтение компаниям, предоставляющим более качественные услуги, придавая цене второстепенное значение. Все чаще приоритет отдается таким показателям логистической деятельности, как скорость и своевременность доставки, надежность, гибкость, комплексность и индивидуализация предоставляемых услуг. Высокий уровень конкуренции на международном рынке логистических услуг заставляет международные логистические компании постоянно искать пути повышения своей конкурентоспособности [22].

Только крупные международные логистические компании, имеющие представительства во многих странах, обладающие широкой сетью посредников, обеспеченные прогрессивными техническими и технологическими средствами, а также различные объединения логистических компаний, способны эффективно функционировать в современных условиях.

Сегодня одной из характерных тенденций является рост числа крупных логистических компаний за счет концентрации собственности, в том числе, так называемых «слияний и поглощений» [20].

Например, на морском транспорте более 80% объема перевозимых грузов приходится на 20 крупнейших морских компаний, таких как Maersk Sealand, P&O Nedlloyd, Evergreen, CMA CGM, укрупнению которых предшествовали процессы слияний и поглощений. Такая же тенденция характерна и для воздушного транспорта, где большая часть грузо- и пассажиропотока приходится на несколько десятков крупнейших авиакомпаний. Среди них

можно назвать: FedEx, Lufthansa, Korean AirLines, UPS, Singapore Airlines, Air France, JAL, Cathay Pacific, British Airways [17].

Еще более важной тенденцией в международной логистике является объединение транспортных компаний в альянсы. Альянсы авиакомпаний контролируют почти 80% авиарынка. В альянсе Star Alliance во главе с германской Lufthansa состоят 14 компаний, в альянсе Oneworld сотрудничают 9 компаний, российская компания Аэрофлот состоит в альянсе SkyTeam во главе с французской Air France.

На морском транспорте также образованы альянсы морских перевозчиков (Grand Alliance, YCC, New World, UASC) с целью привлечения грузов и организации работы с портовыми терминалами и сухопутными операторами.

В конце 90-х гг. XX в. в США, Европе и Японии появилась и начала бурно развиваться концепция управления цепями поставок или SCM (Supply Chain Management) [48].

Эта концепция развивает концепцию интегрированной логистики, рассматривающую все процессы и всех участников цепи поставок в совокупности. Усиление сотрудничества организаций, входящих в цепь поставок, становится одной из главных тенденций современного бизнеса.

Самые первые компании, внедрившие технологии SCM в сфере торговли, Wal-Mart и Procter&Gamble, а в сфере производства – Cisco, Toyota, Semiconductor. Применение концепции позволило этим компаниям существенно увеличить ежегодные доходы [7].

Заметной тенденцией современной международной логистики является возрастание роли логистических посредников, принимающих на себя ответственность за выполнение большинства операций, связанных с организацией и управлением международной логистической цепью поставок компании.

В зависимости от степени вовлеченности такие логистические операторы называются 2PL (Second Party Logistics), 3PL (Third Party Logistics) и 4 PL (Fourth Party Logistics).

2PL – это транспортные экспедиторы, посредники, организующие перевозку грузов и выполняющие различные операции, связанные с перевозкой. Без экспедиторов не обходится практически ни одна международная доставка грузов. В мире насчитываются сотни тысяч экспедиторских компаний, обычно специализирующихся по отдельным видам транспорта и по конкретным видам грузов. В настоящее время экспедиторами оформляется 75-80% отправок грузов, а в США экспедиторы контролируют даже более 90% грузовой массы.

3PL – это логистические провайдеры более высокого, 3-го уровня, часто их называют логистическими операторами, берут на себя ответственность за доставку товара «от двери до двери», оказывают комплексное логистическое обслуживание. 3PL провайдеры объединяют основные виды операционной логистической деятельности – перевозку, экспедирование, складирование, грузопереработку, таможенное оформление, страхование и другие.

Крупнейшими международными 3PL-провайдерами являются: DHL+Exel, UPS, TNT, Kuhne&Nagel, Tablogix, Schenker, Panalpina, FM-logistic и другие [11].

Постепенно в мире растет число логистических провайдеров четвертого уровня, называемых «архитекторами цепей поставок». 4PL-«интегратор, объединяющий ресурсы, свойства и технологии собственной организации и других организаций, чтобы проектировать полные решения для цепей поставок, реализовать эти решения и управлять ими». 4PL-провайдеры могут не обладать ресурсами и мощностями, но имеют мощные IT-характеристики, необходимые для решения вопросов, относящихся к проектированию, созданию и управлению цепями поставок [11].

Одной из характерных черт современности является бурное развитие информационных технологий. Эволюция логистики теснейшим образом связана с внедрением информационных технологий. Эффективность функционирования логистической системы любого предприятия определяется

главным образом информационной системой, существующей на этом предприятии, а также на предприятиях по всей цепи поставок.

Среди информационных концепций и технологий, оказывающих наибольшее влияние на логистику в международном бизнесе, можно назвать электронный документооборот (Electronic Data Interchange-EDI), заменяющий обычные бумажные документы, электронный перевод денежных средств (Electronic Funds Transfer-EFT), кодирование товаров и упаковок товаров (штриховое и радиочастотное), спутниковое слежение за транспортными средствами (GPS/ГЛОНАСС) [23].

Электронный обмен данными впервые был внедрен супермаркетами, связавшими свои системы контроля состояния запасов с системами поставщиков. При помощи кассовых терминалов электронные данные автоматически передаются поставщикам, что позволяет оптимизировать систему пополнения запасов, сократить расходы, повысить качество обслуживания покупателей [23].

Сегодня электронный обмен данными применяется практически во всех логистических сферах деятельности. При помощи этой технологии данные корпоративных компьютерных систем переводятся на понятный всем стандарт и передаются по телекоммуникационным каналам. Наиболее часто в системе EDI используется стандарт UN/EDIFACT (Electronic Data Interchange For Administration, Commerce and Transport – электронный обмен данными в управлении, торговле и на транспорте). Он позволяет описать отдельные компоненты товарно-транспортных документов в виде набора электронных символов. По мнению ученых, экономический эффект от внедрения такой информационной технологии может составить до 30%. Преимуществами использования EDI являются: упрощенная схема документооборота, предварительное оформление документов, быстрая передача данных, сокращение затрат на оформление документов, возможность информационного сопровождения груза до места назначения [4].

Огромное значение для повышения эффективности логистики имеет штриховое и электронное кодирование товаров (RFID – Radio Frequency Identification). Внедрение этой системы позволяет осуществлять однозначную идентификацию грузовых единиц (паллетов, контейнеров и др.) на протяжении всей цепи поставки, оперативный и достоверный ввод и получение информации о продукте, грузовой единице, упаковке и т. п., мониторинг и контроль над продвижением продукции, автоматизированную электронную обработку документов; автоматизированный учет наличия, движения и расходования товаров, снижение затрат, упрощение и ускорение процедуры сбора, обработки и выполнения заказов потребителей и процедуры управления запасами.

Большое распространение в мировой логистике получили различные системы слежения, связи и диспетчеризации транспорта на базе спутниковых систем навигации и связи (GPS/ГЛОНАСС) [16].

Одной из удачных концепций в реализации интернет-технологий представляется создание информационно-логистических центров (ИЛЦ), которые служат базовыми элементами в обслуживании международных транспортных коридоров.

Важной современной мировой тенденцией в развитии логистики является возрастание доли прямых поставок от производителя до потребителя, минуя посредников и промежуточного хранения. Такие транснациональные компании по экспресс-доставке, как FedEx, UPS, DHL, берутся осуществлять доставки небольших партий грузов в любое место мира за кратчайшие сроки [28].

Система «производства на склад» (Make-to-Stock), при которой производитель сначала производит продукцию, а потом пытается ее реализовать, заменяется на систему «производства по заказу» (Make-to-Order), когда производитель начинает производство только после того, как получит конкретный заказ. Внедрение системы Make-to-Order требует серьезных изменений и усовершенствований существующего на предприятии логистического менеджмента, использования новейших информационных

технологий и установления более тесных партнерских отношений с поставщиками и потребителями.

Сегодня в мире существуют несколько прогрессивных моделей взаимодействия бизнеса и таможни. Из них наиболее разработанных, апробированных и внедренных моделей взаимодействия бизнеса и таможни, можно выделить три. Это Сингапурская, Шведская и Американская модели взаимодействия, работающие по принципу «Единого окна». По оценкам зарубежных экспертов, внедрение этих моделей способствовало росту на 20% ВВП экономик этих государств.

Согласно Сингапурской модели, всё взаимодействие участников ВЭД происходит через уполномоченный государственный орган, и в дальнейшем информация направляется в таможенные органы, ветеринарную и санитарную службы, налоговую и банковскую системы государства. Электронное декларирование работает там на все 100%.

В Швеции участники ВЭД взаимодействуют через таможенную службу государства. В Швеции также организована система «Единого окна». Все сведения от участников ВЭД консолидируются через таможенный орган, а затем по необходимости направляются в другие государственные органы, такие как службы ветеринарного и фитосанитарного контроля, налоговую и банковскую системы. В Швеции решен вопрос по отправке грузовой таможенной декларации грузоперевозчиком при помощи SMS-сообщения [18].

В Соединенных Штатах Америки взаимодействие бизнеса и таможни принципиально похоже на две предыдущие модели, то есть организовано по системе Единого окна, но со своей спецификой.

В США практически 100% электронное декларирование, при полном электронном описании товара. Давно решен вопрос на законодательном уровне об одинаковой ответственности по бумажным и электронным декларациям. Но бумажные декларации всё же принимаются таможней США, хотя это сегодня больше архаизм. Примерно 60% товаров в США оформляются на государственной границе США. И примерно 40% внешнеторговых грузов

очищается внутри страны, по желанию получателей грузов, то есть участников ВЭД. Оформление происходит через таможенных брокеров имеющих соответствующую лицензию [47].

В последние годы в странах резко повысились экологические требования к упаковке продукции, которые постепенно также становятся обязательными. Их цель – предотвратить загрязнение окружающей среды использованной тарой и веществами, выделяемыми при ее ликвидации, особенно путем сжигания. Отдельные страны ЕС, такие как Дания, Германия и Нидерланды, уже приняли ряд жестких экологических норм в отношении упаковки. Основными целями этих норм являются утилизация использованной упаковки по массе и входящих в ее состав сырьевых материалов, а также обеспечение возврата конечными потребителями торговцам тары (включая упаковку импортных товаров) для ее повторного использования [22].

Согласно анализу мировой практики организации и управления международной логистикой перевозки грузов можно выделить следующие основные концепции, представленные на рисунке 3.



Источник: [7]

Рисунок 3 – Основные концепции организации и управления международной логистикой перевозки грузов

Аналитическая концепция – это классический подход к логистике, как теоретической науке, занимающейся проблемами управления материальными потоками в производстве и обращении. В исследованиях используются методы теории управления запасами, исследования операций, экономической

кибернетики, математической статистики. Теория имеет узкую практическую направленность и применяется для создания внутрипроизводственных ЛС.

Технологическая (информационная) концепция (60-е гг. XX в.) тесно связана с бурным развитием информационных технологий. В рамках данной концепции сформулирована общая проблема управления МП логистического объекта и дано решение с помощью информационно-компьютерного обеспечения. Главное внимание уделяется административным функциям предприятия – планирование, закупке, производству, а также автоматизации логистических задач. Однако оптимизация всего процесса управления МП не ставилась в качестве общей цели, а решались отдельные задачи, например, определения оптимальной партии поставки (заказа) [7].

Маркетинговая концепция появилась в 80-х гг. 20 столетия в экономически развитых странах как синтез маркетинга и логистики. Синтезированная ЛС должна была реализовывать стратегическую цель фирмы – стратегию конкуренции на рынке сбыта, что требует одновременного решения маркетинговых и логистических задач. На практике маркетинговый подход использован в системе управления ЛЦ, которая решает задачи управления запасами внутри производства, прогнозирования потребностей в материальных ресурсах, спроса на готовую продукцию и потребности в транспортных средствах, определение оптимального количества звеньев в ЛЦ и др.

На основе указанных выше направлений и развития маркетингового подхода появилась четвертая концепция – интегральная. Она учитывала фактор времени, поскольку гибкость и динамичность фирмы необходимы для повышения конкурентоспособности. Данная концепция отражает новое понимание бизнеса, где отдельные фирмы, организации и системы увязываются в единый интегральный процесс управления материальным потоком для наиболее полного и качественного удовлетворения покупателей в соответствии с их специфическими потребностями и целями бизнеса от поставщика до конечного потребителя. Основой интегрального направления является система

«Всеобщее управление качеством», система «Точно в срок», интегрированная информационная система, обслуживающая логистический канал. ЛС предстает как единое целое, как интегрированная система» [7].

Несмотря на то, что Россия является одним из самых крупных экспортеров и импортеров в мире, по логистическому обеспечению внешнеэкономической деятельности наша страна находится в рейтинге среди самых отсталых стран мира.

Всемирный экономический форум в 2014 г. опубликовал исследование вовлеченности различных стран в мировую торговлю.

Россия заняла в рейтинге 105 место из 132, между Гайаной и Ливией. За последние два года наша страна поднялась в этом рейтинге на 7 позиций со 112 места. Лидерами рейтинга являются Сингапур, Гонконг и Нидерланды [30].

В России контейнерные перевозки играют существенно меньшее значение, чем в других странах. Доля перевозок в контейнерах в общем объеме перевозок грузов колеблется от 3 до 10%, по мнению разных экспертов, причем основная часть из них приходится на внешнеторговые грузы.

Российские логистические компании неплохо владеют 2PL-технологиями, но уровень 3PL доступен лишь немногим из них. Прежде всего, им не хватает инвестиционного потенциала для аренды или переоснащения складов, строительства распределительных центров, приобретения транспортных средств, содержания представительств и агентов в других странах и т. п. Кроме того, большинство российских логистических компаний не обладают необходимыми компетенциями для управления международными комплексными проектами в силу того, что они слишком молоды по сравнению с иностранными компаниями, которые имеют опыт международного экспедирования в течение многих десятилетий [7].

Транспортно-экспедиторский рынок России динамично развивается, объемы его ежегодно увеличиваются. По оценкам иностранных экспертов доля крупных иностранных экспедиторов в российском обороте увеличилась вдвое за последние 7 лет и достигла 35-40%.

Этап таможенного оформления – один из ключевых в организации эффективной логистической цепи при осуществлении внешней торговли.

В настоящее время в Таможенном Союзе процесс прохождения таможенного оформления является сложной и неэффективной процедурой, которая может занять несколько суток, в отличие от, например, Сингапура, где таможенное оформление производится за несколько часов.

Для ускорения данного процесса в рамках Таможенного Союза активно внедряется система электронного декларирования, институт предварительного информирования, технология «единого окна», а также процедура удаленного выпуска товаров и современные технические средства таможенного контроля. Однако пока не все участники внешнеэкономической деятельности используют данные современные технологии таможенного оформления и находят их легкими в применении [4].

В настоящее время активно реализуется Концепция таможенного оформления и контроля в местах, приближенных к Государственной границе РФ. В рамках Концепции должно проводиться совершенствование таможенного администрирования за счет внедрения в практику таможенного оформления новых технологий.

Страны-участницы Таможенного Союза – Россия, Белоруссия, Казахстан, Армения и Киргизия – принимают попытки активного совершенствования процесса таможенной обработки внешнеторговых грузов с момента создания Таможенного Союза 6 октября 2007 г. и по сегодняшний день [30].

Использование логистического подхода к управлению экспортно-импортными товарными потоками при таможенном оформлении позволяет оптимально организовать систему взаимодействия всех участников внешнеэкономической деятельности и достигнуть максимально возможного совокупного полезного эффекта.

Значение единого пункта ввода информации или «единого окна» для представления участниками торговых операций сведений государственным органам во исполнение формальностей, касающихся экспортно-импортных

операций, существенно возрастает в условиях повышения требований к безопасности [15].

В практическом смысле режим «единого окна» предоставляет собой «единый канал», либо физический, либо электронный, для представления и обработки всех данных и документов, необходимых для получения разрешения на отгрузку и для таможенной очистки товаров, поступающих в международную торговлю. Этим «каналом» управляет один орган, который информирует соответствующие учреждения и/или руководит комплексными механизмами контроля [9].

При создании логистических систем компаний в международном масштабе возникают серьезные проблемы, которые могут быть решены только на государственном уровне:

- регулирование и упрощение таможенных и технических процедур при пересечении материальными потоками государственных границ;
- необходимость унификации требований, правил, тарифов, стандартов к технологиям и техническим средствам разных государств;
- создание международной транспортной инфраструктуры, включающей пути сообщения, транзитные склады, терминалы, распределительные центры;
- акцентирование внимания на качественные показатели доставки грузов в международном сообщении, следовательно, повышенные требования к перевозчикам, складским операторам, логистическим посредникам;
- совершенствование системы охраны окружающей среды во многих государствах и в связи с этим повышение экологических требований к транспортным средствам, упаковке товаров, ликвидации отходов, безопасности транспортных операций и т. п. [24].

Основными препятствиями в распространении контейнеризации в России являются:

- отсталость транспортной инфраструктуры – необходимы серьезные инвестиции в развитие и модернизацию существующих портов, терминалов,

железнодорожных станций и строительство новых объектов транспортной инфраструктуры;

– структура российских экспорта и импорта – в Россию ввозится в основном готовая контейнеропригодная продукция, а вывозятся – топливо и сырье, для перевозки которых не могут использоваться контейнеры, поэтому, чтобы избежать порожних пробегов контейнеров, грузовладельцы стараются реже их использовать;

– недостатки организационно-экономического характера. Такие, например, как слишком высокие и негибкие тарифы естественных транспортных монополий, отсутствие регулирования вагонопотоков, простои на таможнях и др. [21].

Российские экспедиторы проигрывают в конкурентной борьбе с ними, потому что они слишком молоды, не имеют достаточного опыта международной деятельности, к тому же уровень капитализации их компаний существенно ниже, поэтому им требуется серьезная государственная поддержка, которая в настоящее время не оказывается [11].

Крайне острая проблема, связанная с большими сроками проведения таможенных и контрольных операций при пересечении границы Таможенного союза и при выпуске товаров, стоит перед Федеральной таможенной службой России и таможенными службами стран-участниц Таможенного Союза. Руководство таможенной службы поставило планы по сокращению сроков таможенных операций к 2020 г. в шесть раз [27].

Эффективным механизмом, обеспечивающим удовлетворение интересов государства и участников внешней торговли при проведении таможенного контроля, в настоящее время выступает распространенная практически во всем мире система управления рисками в таможенном контроле. Эта система должна стать одной из основных составляющих в работе по приведению процедур таможенного контроля в Таможенном союзе в соответствие с критериями качества таможенного администрирования, предусмотренными стандартами Всемирной торговой организации [12].

В целом же, можно прийти к выводу, что с усилением интеграционных процессов в рамках единого экономического пространства и увеличением объемов внешнеторговых товарных потоков востребованность технологий таможенной обработки грузов будет увеличиваться как со стороны участников внешнеэкономической деятельности, так и со стороны таможенных органов. Основа успешной оптимизации таможенной обработки внешнеторговых грузов в Таможенном Союзе в тесном сотрудничестве между государственным и частным секторами экономики России, Казахстана, Белоруссии, Армении и Киргизии.

2 Разработка алгоритма выбора рациональных способов транспортно-складской сети и маршрутов перевозки международных грузов

2.1 Оценка деятельности по перевозке грузов транспортно-логистической компанией ООО «Эстив»

ООО «Эстив» начало свою работу 31 декабря 2003 г. и было представлено как отдел транспортного экспедирования ООО «ТЦ ВМТП». Позже трансформировался в ООО «Эстив» – молодую и перспективную транспортно-логистическую компанию, опирающуюся на опыт и навыки, накопленные сотрудниками за время существования транспортного отдела в рамках работы в «ТЦ ВМТП», и уже в полной мере использующую все возможности самостоятельной структуры.

ООО «Эстив» находится по адресу: 690065, г. Владивосток, ул. Стрельникова, д. 9. Организации присвоен ИНН 2540100243, КПП 254001001, ОГРН 1032502279446, ОКПО 71527627. Генеральный директор компании – Волков Александр Николаевич.

В 2006 г. компанию «Эстив» Владивостокский морской порт признает лучшей экспедиторской компанией года. В 2008 г. благодаря проделанной работе, навыкам и ежедневному труду, компания становится полноправным членом FIATA, АРЭ и ТПП. В 2010 г. система менеджмента качества ООО «Эстив» признана соответствующей стандартам ИСО 9001:2008. В 2012 г. предприятие становится номинантом конкурса «Торговая марка года» и получает серебряный приз в номинации «Региональный бренд».

Миссия ООО «Эстив» заключается в предоставлении клиентам качественного сервиса перемещения любых грузов в любом направлении, любым удобным для клиента способом доставки грузов, с помощью любого вида транспорта, с максимально возможной скоростью и минимальными

затратами на неограниченное расстояние с высокой степенью надежности и сохранности.

Цели компании ООО «Эстив»:

- работа по мировым стандартам и стремление стать лучшей компанией на Дальнем Востоке;
- постоянная работа над расширением связей и партнерских отношений с иностранными компаниями;
- внедрение новых услуг на транспортном рынке, в перспективе интеграция системы с on-line сервисами организаций, участвующих в перевозке и оформлении грузов, внедрение электронного документооборота, создание системы мониторинга за движением грузов через личный кабинет клиента в режиме реального времени.

Компания ООО «Эстив» занимается организацией перевозки груза от начального производителя до конечного потребителя, а также выступает в роли агента.

ООО «Эстив» осуществляет перевозки различными видами транспорта. Каким транспортом перевезти груз зависит от выбора маршрута и линии перевозки, а также от предпочтения клиента, времени и цены, которые выгодны как для клиента, так и для компании. Все условия перевозки и обязанности сторон прописаны в договоре транспортного экспедирования.

Компания занимается перевозкой грузов различными направлениями, из любых стран и в любые страны, с которыми у Российской Федерации есть торговые отношения. От направления зависит, каким транспортом перевезти груз, какие потребуются таможенные процедуры и использование склада.

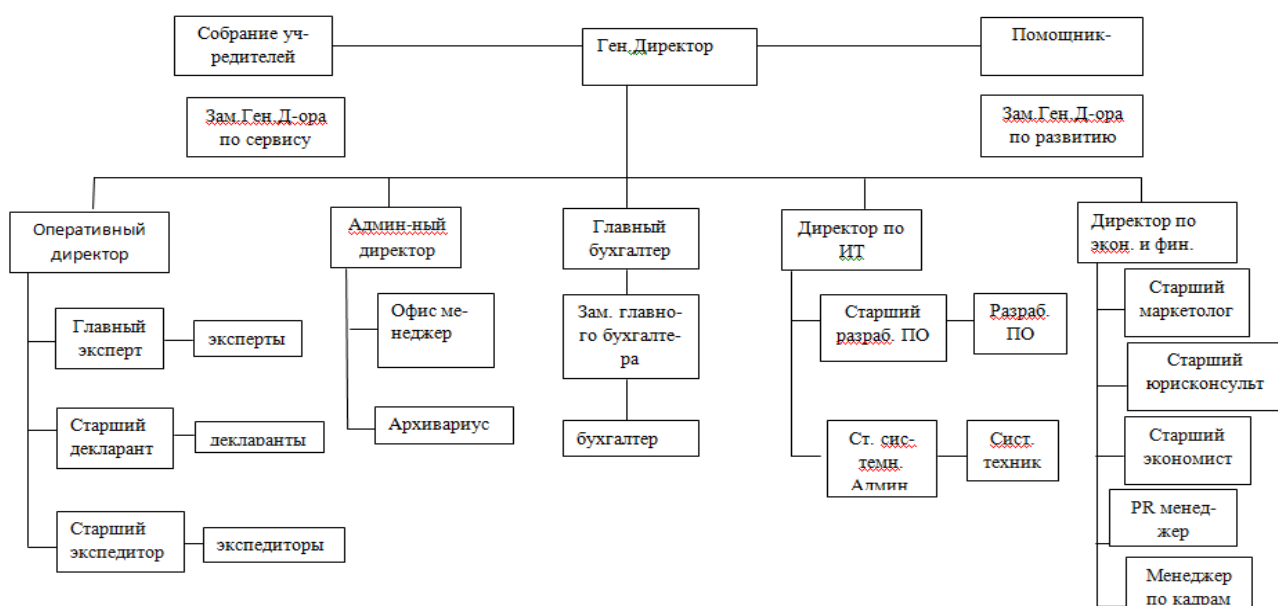
Клиентами (грузополучателями) может являться любое физическое или юридическое лицо, которые делают заказ у компании на перевозку любого груза, в том числе опасного. ООО «Эстив» особо ценит постоянных клиентов, в основном юридических лиц. Клиентами могут быть как российские заказчики, так и иностранные, которые осуществляют экспорт из России или транзит через страну.

Наиболее востребованные услуги по международным перевозкам:

- консультации по ВЭД;
- импорт в РФ и зарубежные страны;
- экспорт из РФ и зарубежных стран;
- транзит через РФ и территории других стран;
- оформление разрешительной документации;
- таможенное оформление;
- перевозка негабаритных грузов, спецтехники;
- контейнерные перевозки грузов;
- перевозки сборных грузов;
- перевозка опасных грузов;
- перевозка наливных и навалочных грузов;
- юридическое сопровождение сделок.

Организационная структура управления ООО «Эстив» является линейно-функциональной.

Организационная структура управления ООО «Эстив» представлена на рисунке 4.



Источник: [данные компании ООО «Эстив»]

Рисунок 4 – Организационная структура управления ООО «Эстив»

Должностные обязанности персонала. В обязанности генерального директора входят: оперативное управление компанией, осуществление текущей финансовой и хозяйственной деятельности по управлению предприятием, заключение всех видов договоров, представление предприятия во всех государственных и иных организациях, в том числе и во внешнеэкономической деятельности. Обязанностями ведущих специалистов, обеспечивающих основную деятельность компании, менеджеров по перевозкам, являются: организация грузоперевозок, работа с клиентами и поставщиками услуг, выполнение всего документооборота.

Более 30 квалифицированных специалистов компании готовы предоставить полный комплекс услуг по транспортировке любых грузов из России:

- подготовка экспортных документов;
- перевозка груза;
- оформление необходимых юридических документов;
- сертификация товаров;
- решение таможенных вопросов;
- страхование;
- отчет о местоположении груза;
- доставка получателю до двери.

В международных перевозках в основном используется комбинация нескольких видов транспорта: морского, речного, железнодорожного, автомобильного и авиатранспорта (мультимодальные перевозки). Это требует точной организации и строгого контроля процесса.

Компания «Эстив» обеспечивает сервис по перевозке грузов по всему миру. «Эстив» сегодня - один из ведущих транспортных операторов на Дальнем Востоке. Компания является членом таких независимых профессиональных ассоциаций, как Международная Ассоциация экспедиторов (FIATA), Ассоциация Российских Экспедиторов (АРЭ), Торговая промышленная палата (ТПП).

Основные экономические показатели ООО «Эстив» за 2015 – 2017 гг. представлены в таблице 2.

Таблица 2 – Основные экономические показатели ООО «Эстив» за 2015 – 2017 гг.

Показатель	Период		
	2015 г.	2016 г.	2017 г.
1 Выручка, тыс. р.	164 848	167 999	148 429
2 Себестоимость продаж, тыс. р.	114 698	113 850	104 260
3 Валовая прибыль, тыс. р.	50 150	54 149	42 169
4 Коммерческие расходы, тыс. р.	1 901	1 850	1 228
5 Управленческие расходы, тыс. р.	36 905	33 240	36 529
6 Численность персонала, чел.	29	30	30
7 Среднегодовая заработная плата одного работающего, тыс. р.	239,33	239,33	239,33

Источник: [34]

По данным таблицы 2 можно сделать следующие выводы:

1) За рассмотренный период выручка от оказания услуг предприятия упала на 11,17 % с величины 164 848 тыс. р. в 2015 г. до 146 429 тыс. р. в 2017 г. Себестоимость предприятия уменьшилась на 9,1%, с 114 698 тыс. р. в 2015 г. до 104 260 тыс. р. в 2017 г. Снижение выручки обусловлен увеличением дебиторской задолженности. В современных кризисных условиях и введенных санкций, компания выполняет заказы в долг. Такие заказы ООО «Эстив» выполняет только доверенным заказчикам (в основном это крупные компании), и с которыми сложились долгосрочные отношения.

2) Прибыль предприятия снизилась на 15,91% с 50 150 тыс. р. в 2015 г. до 42 169 тыс. р. в 2017 г.

3) Коммерческие и управленческие расходы сократились с величины 38806 тыс. р. в 2015 г. до 37 757 с 2017 г.

4) За рассмотренный период численность персонала предприятия увеличилась на 1 и составила 30 чел. Среднегодовая заработная плата одного работающего осталась стабильной и составляет 239,33 тыс. р.

Наблюдается тенденция подъема показателей выручки и прибыли предприятия в 2016 г. по сравнению с 2015 г., с дальнейшим спадом

показателей дохода в 2017 г. Это говорит о влиянии кризиса на деятельность компании, но при этом она стремится всеми способами избежать убытков.

Количества заказов в год по экспедиторской и подрядческой деятельности компании за 2015 – 2017 гг. представлены в виде таблице 3.

Таблица 3 – Количество заказов в год по экспедиторской и подрядческой деятельности компании за 2015 – 2017 гг.

Наименование груза	2015 г.		2016г		2017 г.	
	Подряд	Экспеди-рование	Подряд	Экспеди-рование	Подряд	Экспеди-рование
Техника	478	875	557	897	598	954
Автомобили	0	51	0	74	0	92
Контейнеры	85	283	105	346	124	334
Генеральные грузы	28	9	42	11	38	7
LCL	57	196	62	279	43	287
Навалочные грузы	16	3	21	4	22	5
Итого	664	1417	787	1611	825	1679

Источник: [34]

По итогам таблицы видно, что заказы растут каждый год, за период с 2015 по 2017 гг. количество заказов экспедирования увеличилось на 262 и составило в 2017 г. 1679 заказов. Наибольшие изменения претерпели товарные группы «LCL» (+91 заказ) и «Техника» (+79 заказов). Компания стремится обслуживать как можно больше заказов (даже мало маржинальных), чтобы не потерять свой имидж среди заказчиков и компаний, с которыми ООО «Эстив» сотрудничает в процессе своей деятельности.

С подрядческой (агентской) деятельностью в компании складывается все также оптимистично, за анализируемый период заказы увеличились на 161, с 664 заказов в 2015 г. до 825 заказов в 2017 г.

Доля перевезенных грузов по направлениям за 2015 – 2017 гг. представлено в таблице 4.

Таблица 4 – Доля перевезенных грузов по направлениям за 2015 – 2017 гг.

В процентах

Направления	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Импорт	77,0	76,0	72,0
Экспорт	2,0	2,2	2,3
Каботаж	6,5	7,8	8,0
Транзит	14,5	14,0	17,7

Источник: [34]

По итогам таблицы 4 видно, что основную долю перевозок в 2017 г. составляет импорт (72%). Второе место по перевозкам занимает транзит (17,7%). Экспорт и каботаж составляют незначительные доли (2,3% и 8% соответственно). За период 2015 – 2017 гг. доля перевозок возросла почти по всем направлениям, кроме импорта (-5%). Спад доли импорта обусловлен снижением рубля на мировом финансовом рынке.

В целом можно сделать вывод, что компания ООО «Эстив» имеет стабильное развитие по заказам (за анализируемый период заказы увеличились на 262). При этом выручка и прибыль компании сократились из-за экономического кризиса в России и введенных санкций, а также увеличения дебиторской задолженности. Компания стремится на увеличение прибыли и заказов не за счет увеличения штата сотрудников, а за счет роста их производительности.

2.2 Разработка алгоритма рационального способа в транспортно-складской сети и маршрутов перевозки международных грузов

Перевозки из Китая в Россию продолжают расти, что обусловлено тем, что китайская продукция отличается более низкими ценами. В целях удержания заказчиков необходимо вести эффективную ценовую политику. Этого можно добиться наиболее рациональной организацией доставки товаров. Для этого стоит рассмотреть алгоритм перевозки груза и предложить пути его совершенствования, в частности контейнера, из Гонконга в Екатеринбург, который использует компания ООО «Эстив». Эти перевозки являются наиболее

актуальными, так как большая часть заказов приходится именно на направление в сторону европейской части России, в города с миллионными населением.

Так как экспедитор находится в России, то организовать и тем более получить значительные скидки за перевозку груза в стране экспортере ТЭК будет намного затруднительней, чем в своей. Таким образом, учитывая условия можно сделать вывод, что условия поставки FOB (free on board) - «свободно на борту...» является наиболее подходящим для рассматриваемых вариантов.

ООО «Эстив» поступил заказ на перевозку 200 телевизоров компании «Xiaomi» стоимостью 500 долл. США каждый. Перевозку целесообразно осуществить в обычном сорока футовом контейнере, что обеспечит достаточное место для сохранности товара.

При поступлении заказа на перевозку в таком направлении, ООО «Эстив» использует уже отработанный алгоритм перевозки через порт Владивосток.

Организация поставки груза обычно начинается с того, что менеджер компании связывается с агентом в Гонконге (ECU Worldwide), который занимается транспортно-экспедиционной деятельностью с 1987 г. по всей территории Китая и Кореи.

Далее агент ECU Worldwide занимается организацией отправки груза из Гонконга, связываясь с морским перевозчиком и грузоотправителем. Перевозка морским транспортом осуществляется группой FESCO на контейнеровозе «Владивосток». FESCO – это компания из числа крупнейших перевозчиков в России, которая имеет активы в разных сферах (портовой, железнодорожной и логистического интеграционного бизнеса). FESCO на данный момент лидер контейнерных перевозок на Дальнем Востоке России, осуществляя внешнеторговые перевозки из/в страны АТР.

Агентом FESCO в порту Владивосток является ЗАО Морская агентская компания «Трансфер» – одна из ведущих агентских компаний Дальнего Востока. Была основана 9 января 1996 г. С момента своего основания ЗАО

«Трансфес» является генеральным агентом ОАО «ДВМП» в портах Российской Федерации.

В порту перевалки контейнера с судна выгружают на Владивостокский Контейнерный Терминал. На таможене груз во Владивостоке оформляют по ВТТ (внутренний таможенный транзит). Данный груз имеет код ЕТСНГ 402160 / ГНГ 85281200 (ЕТСНГ - единая тарифно-статистическая номенклатура грузов (так же называется «код 10-01»), ГНГ - гармонизированная номенклатура грузов (Первые четыре знака кода совпадают с ТНВЭД), контейнера крепятся на железнодорожную платформу ОАО «РЖД») и следуют до Екатеринбурга до станции Екатеринбург-Товарная. Екатеринбургский агент по заявке организует автовывоз контейнеров до склада грузополучателя.

Целесообразно посчитать время перевозки контейнера по данному алгоритму. Расчет времени будет происходить по следующим этапам перевозки:

- 1) Оформление документов в порту отправления, составляет 3 сут.
- 2) Погрузка контейнеров на судно – 1 сут.
- 3) Переход морем Гонконг - Владивосток, определяется по формуле (1):

$$t_{мор} = \frac{S_{мор}}{V_{эсп} * 24} = \frac{1533}{8 * 24} = 8 \text{ сут}, \quad (1)$$

где $S_{мор}$ – расстояние морской перевозки груза, миль;

$V_{эсп}$ – эксплуатационная скорость судна, узлы.

- 4) Выгрузка в порту Владивосток составляет 1 сут.
- 5) Оформление внутреннего таможенного транзита (ВТТ) составляет в среднем 3 сут.
- 6) Оформление ж/д документации во Владивостоке равно 2,5 сут.
- 7) Погрузка контейнеров на железнодорожные платформы – 1 сут.
- 8) Переход по ж/д Владивосток-Екатеринбург. Расстояние между Владивостоком и Екатеринбургом составляет 7082 км. Среднесуточная

скорость ж/д перевозки, установленная по Тарифному руководству 10.01, составляет 500 км/сут.

Исходя из этих величин, рассчитываем время перевозки контейнеров по железной дороге по формуле (2):

$$t_{\text{ж/д}} = \frac{R_{\text{ж/д}}}{V_{\text{ср.сут}}} = \frac{7082}{500} = 14 \text{ сут} \quad (2)$$

где $R_{\text{ж/д}}$ – расстояние по ж/д, км;

$V_{\text{ср.сут}}$ – среднесуточная скорость ж/д перевозки, км/сут.

9) Выгрузка на ж/д станции Екатеринбург-Товарная составляет 1 сут.

10) Автовывоз контейнеров до склада грузополучателя в Екатеринбурге. Включает погрузку контейнеров на автотранспорт, автопереход (40 км от станции до склада грузополучателя), а также выгрузку на склад. Общее время автодоставки составляет 1 сут. Следует учесть, что услуги автотранспорта предоставляются минимум на 4 ч (0,25 сут).

Таким образом, общее время доставки грузов в контейнерах из Гонконга в Екатеринбург через порт Владивосток составляет 35,5 сут.

Рассчитав время, которое потребуется на доставку груза, нужно произвести расчёт сквозной тарифной ставки (стоимость доставки 1 единицы груза (контейнера) «от двери до двери»).

Уровень ставки зависит от ряда факторов, которые должен учитывать экспедитор в своей практике расчета. К ним относятся:

- 1 Характер груза и способ его транспортировки;
- 2 Наличие груза к перевозке и требование его немедленной отправки;
- 3 Направление перевозки;
- 4 Расстояние смешанной перевозки;
- 5 Состав участников перевозки;
- 6 Загруженность транспортной сети и предприятий транспортной инфраструктуры;

7 Прочие факторы: политические и экономические особенности стран, по которым пролегает маршрут, обычаи портов, требования к экологии, природные условия на маршруте и т. п.

Расчет сквозной тарифной ставки выполнен согласно формуле (3):

$$\sum_{i=1}^n F_{СКВ} = f_1 + f_2 + f_3 + \dots + f_n, \quad (3)$$

где $f_1 + f_2 + f_3 + \dots + f_n$ - поэлементные ставки, составляющие сквозную ставку, сут.

Поэлементные ставки отражают реальные величины, выраженные через долл. США (USA), принятые исходя из существующей практики (на дату расчета – май 2018 г.) перевозки контейнеров из Гонконга в Екатеринбург.

Расчет сквозного тарифа перевозки из Гонконга в Екатеринбург через порт Владивосток компанией ООО «Эстив» представлен в таблице 5.

Таблица 5 – Расчет сквозного тарифа перевозки из Гонконга в Екатеринбург через порт Владивосток компанией ООО «Эстив»

В долл. США	
Наименование услуги	Ставка
Морской фрахт FESCO Гонконг - Владивосток	1100
Плата за терминальную обработку во Владивостоке	110
Комиссия агента в Китае ECU Worldwide	80
Плата за выпуск коносамента	60
Плата за банковский перевод денежных средств (за партию)	105
Плата за таможенный досмотр во Владивостоке	377
Плата за оформление ВТТ во Владивостоке	130
Плата за оформление ж/д документов	195,41
Плата за железнодорожную доставку Владивосток-Екатеринбург	1861,21
Плата за возврат порожнего контейнера по Екатеринбургу (drop off)	240
Плата за станционные расходы, автодоставка до склада в Екатеринбурге, комиссия агента в Екатеринбурге	605,35
Комиссия ООО «Эстив»	440
Итого	5303,97

Источник: [34-36, 42]

По таблице 5 видно, что стоимость сквозного тарифа перевозки из Гонконга в Екатеринбург через порт Владивосток в целом равен 5303,97 долл.

США. Основную долю тарифа заняли плата за железнодорожную доставку из Владивостока в Екатеринбург (1861,21 долл. США) и морской фрахт FESCO из Гонконга во Владивосток (1100 долл. США), а также плата за стационарные расходы, автодоставка до склада грузополучателя в Екатеринбурге, комиссия агента в Екатеринбурге (605,35 долл. США).

Для снижения сквозного тарифа перевозки следует предложить сменить линию перевозки по следующим направлениям:

- 1) Гонконг-Екатеринбург через порт Санкт-Петербург;
- 2) Гонконг-Екатеринбург через порт Новороссийск;
- 3) Гонконг-Екатеринбург через переход Маньчжурия-Забайкальск.

В результате вычислений необходимо найти решение для снижения затрат на саму перевозку, платы за возврат порожнего контейнера (drop-off) и другие затраты. Также необходимо снизить время перевозки, что увеличит производительность менеджеров и увеличит прибыль компании.

2.3 Предложения по совершенствованию и оптимизации задач в управлении перевозки грузов ООО «Эстив»

На основании проведенного анализа алгоритма, который использует компания ООО «Эстив», было предложено несколько путей его совершенствования. Для этого необходимо осуществить расчет времени и сквозного тарифа по предложенным направлениям.

1) Гонконг-Екатеринбург через порт Санкт-Петербург с перевалкой в порту Гамбург.

ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» – крупнейшая группа стивидорных компаний в Большом порту Санкт-Петербурга и на северо-западе России. Стратегией развития холдинга предусмотрена консолидация транспортных активов, в том числе связанных с морскими, речными, железнодорожными перевозками, а также стивидорным бизнесом. ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» предоставляет полный комплекс

стивидорных услуг круглогодично 24 ч в сут. К обработке принимаются все виды грузов. Обслуживаются суда водоизмещением до 60 тыс. т и осадкой до 11 м. Конструкторское бюро и служба технологов Морского порта Санкт-Петербург обладают многолетним опытом по разработке технологических карт и изготовлению специальных приспособлений для обработки нестандартных грузов. В работе используется развитая инфраструктура порта, включающая железнодорожные и подкрановые пути, автомобильные дороги, инженерные сети, ремонтные базы, топливозаправочные станции, очистные сооружения. В распоряжении группы компаний «Морской порт Санкт-Петербург» – 32 причала общей длиной до 6 км, 73 порталных крана грузоподъемностью до 40 т, плавкран грузоподъемностью 300 т, более 300 различных специализированных перегружателей.

По данному расчетному варианту доставка груза в контейнере имеет схожий вид с предыдущим вариантом: ООО «Эстив» делает заявку агенту в Гонконге – ECU Worldwide организовывает отправку грузов из Китая - связывается с грузоотправителем и морским перевозчиком. Выбор перевозчика следует осуществить по фрахту и плате за возврат порожнего контейнера по Екатеринбургу (drop off).

Выбор оптимального морского перевозчика из Гонконга в Санкт-Петербург представлен в таблице 6.

Таблица 6 – Выбор оптимального морского перевозчика из Гонконга в Санкт-Петербург

			В долл. США
Перевозчик	Фрахт	Drop off по Екатеринбургу	Итого
FESCO	1350	240	1590
APL	1210	100	1310
MAERSK Line	1280	200	1580

Источник: [35, 37, 38]

По таблице 6 видно, что наиболее выгодным перевозчиком из Гонконга в Санкт-Петербург будет считаться перевозчик APL (1310 долл. США). На

данной линии у компании самый выгодный фрахт до Санкт-Петербурга (1210 долл. США) и самый низкий drop off (возврат порожнего контейнера – 100 долл. США) по Екатеринбург. APL (American President Lines) – компания, основанная в 1848 г., имеет одну из ведущих позиций на рынке мировых морских перевозчиков. Примечательной особенностью компании «APL» является то, что она стала первой организацией, которая успешно обеспечивает морские перевозки больших контейнеров 40-футового эквивалента на коротких маршрутах.

Для дальнейшего передвижения контейнера по территории РФ следует выбрать наиболее дешевый вид транспорта. Стоимость перевозки автомобильным транспортом из Санкт-Петербурга в Екатеринбург группой компаний «Деловые линии» будет составлять 2027,7 долл. США. Перевозка железнодорожным транспортом будет выгоднее и будет составлять 1156,43 долл. США. Из этого можно сделать вывод, что, конечно же, выгоднее будет вести контейнер ж/д транспортом. Автомобильный транспорт будет выгоднее на более коротких дистанциях.

В Санкт-Петербурге агент ТЭК ЗАО «Транскон» по заявке оформляет груз по ВТТ (внутренний таможенный транзит) и организывает автовывоз контейнеров до Екатеринбурга до склада грузополучателя.

Расчет времени по данному варианту представлен следующим образом:

- 1 Документооборот в Гонконге – 3 сут.
- 2 Погрузочные работы контейнера на судно перевозчика в порту Гонконга – 1 сут.
- 3 Морской переход между Гонконгом и Гамбургом рассчитывается по формуле (1):

$$t_{мор} = \frac{S_{мор}}{V_{эксн} * 24} = \frac{10148}{16 * 24} = 26 \text{ сут}$$

Расстояние между Гонконгом и Гамбургом 10148 миль. Эксплуатационная скорость перехода судна составляет 16 узлов.

4 Далее происходит перевалка в порту Германии Гамбурге, вследствие чего контейнер выгружают с контейнеровоза на терминал, затем он ожидает подхода другого судна и загрузки на него для дальнейшего движения в Санкт-Петербург. Общее время этого процесса ожидания – 4 сут.

5 Время перехода при расстоянии между Гамбургом и Санкт-Петербургом равном 881 мили и эксплуатационной скорости контейнеровоза 8 узлов рассчитывается также по формуле (1):

$$t_{мор} = \frac{S_{мор}}{V_{эксн} * 24} = \frac{881}{8 * 24} = 4,5 \text{ сут}$$

6 Производство выгрузки в порту Санкт-Петербурга – 1 сут.

7 Таможенное оформление по ВВТ равно 3 сут. Внутренний таможенный транзит, в соответствии со статей 79 Таможенного кодекса Российской Федерации, предназначается для перемещения иностранных грузов на территорию России из зоны прибытия до назначенного места декларирования в таможне (до таможенного поста). При этом необходимо выполнить обязательную процедуру:

- уплатить импортные пошлины и налоги;
- уплатить таможенные сборы за таможенное оформление;
- предоставить необходимые лицензии.

8 Железнодорожное расстояние между Санкт-Петербургом и Екатеринбург 2084 км. Время, затраченное на передвижение, рассчитывается по формуле (2):

$$t_{ж/д} = \frac{R_{ж/д}}{V_{ср.сут.}} = \frac{2084}{500} = 5 \text{ сут}$$

9 Вывоз груза с ж/д станции Екатеринбург-Товарная до склада грузополучателя автомобильным транспортом составляет 1 сут.

В итоге, общее время перевозки из Гонконга в Екатеринбург через порт Санкт-Петербург будет составлять 48,5 сут.

Рассчитав время, которое потребуется на доставку груза, нужно произвести расчёт сквозной тарифной ставки (стоимость доставки 1 единицы груза (контейнера) «от двери до двери»).

Так как используется другой морской перевозчик, будет налагаться штраф детеншн. С FESCO у ООО «Эстив» сложились долгосрочные отношения, имеются льготы на детеншн. Детеншн – определенный перевозчиков (владельцем контейнера) штраф за использование контейнера сверх нормы, которая начинается с момента вывоза контейнера с термина порта до возврата порожнего контейнера в месте, которое оговорено с перевозчиком (собственником контейнера).

Время использования контейнера с момента вывоза его с порта составляет 6 сут. В компании APL 1-2 сут являются бесплатными. С 3 сут и далее штраф будет 20 долл. США в сутки. Следовательно, детеншн будет составлять 80 долл. США.

Расчет сквозного тарифа перевозки из Гонконга в Екатеринбург через порт Санкт-Петербург компанией ООО «Эстив» представлен в таблице 7.

Таблица 7 – Расчет сквозного тарифа перевозки из Гонконга в Екатеринбург через порт Санкт-Петербург компанией ООО «Эстив»

Наименование услуги	В долл. США Ставка
Морской фрахт APL Гонконг – Санкт-Петербург	1210
Плата за терминальную обработку в Санкт-Петербурге	253,5
Комиссия агента в Китае ECU Worldwide	80
Плата за выпуск коносамента	60
Плата за банковский перевод денежных средств (за партию)	105
Плата за таможенный досмотр в Санкт-Петербурге	245
Плата за оформление ВТТ в Санкт-Петербурге	140
Плата за оформление ж/д документов	195,41
Плата за железнодорожную доставку Санкт-Петербург-Екатеринбург	1156,43
Плата за возврат порожнего контейнера по Екатеринбург (drop off)	100

Окончание таблицы 7

Наименование услуги	Ставка
Плата за станционные расходы, автодоставка до склада в Екатеринбурге, комиссия агента в Екатеринбурге	526,48
Детеншн (кол-во суток*ставку)	80
Комиссия ООО «Эстив»	440
Итого	4591,82

Источник: [34, 36, 38, 41]

По таблице 7 видно, что общая тарифная ставка снизилась по сравнению с алгоритмом перевозки, который использует компания ООО «Эстив» (5303,97 долл. США), на 712 долл. США. Морской фрахт поднялся не на много и составил 1210 долл. США (с 1100 долл. США). Также основную часть сквозного тарифа составили плата за железнодорожную доставку Санкт-Петербург-Екатеринбург (1156,43 долл. США) и плата за станционные расходы, автодоставку до склада и комиссия агента в Екатеринбурге.

2) Гонконг-Екатеринбург через порт Новороссийск с перевалкой в порту Стамбуле.

ОАО «Новороссийский морской торговый порт» (ОАО «НМТП») оказывает широкий спектр стивидорных и портовых услуг и является крупнейшим в России портовым оператором.

ОАО «НМТП» представляет собой ключевой канал поставок российских импортных и экспортных грузов. Новороссийский Порт расположен в северо-восточной части Черного моря, является крупнейшим морским портом России и занимает пятое место среди крупнейших портов Европы. Новороссийск находится на пересечении международных транспортных коридоров, связывающих Россию со Средиземноморьем, Ближним Востоком, Африкой, Южной и Юго-Восточной Азией, Северной и Южной Америкой.

По данному варианту доставка грузов в контейнерах выглядит следующим образом: ООО «Эстив» делает заявку агенту в Гонконге - ECU Worldwide. Тот в свою очередь организывает отправку грузов из Китая - связывается с грузоотправителем и морским перевозчиком. Выбор перевозчика

следует осуществить по фрахту и плате за возврат порожнего контейнера по Екатеринбургу (drop off).

Выбор оптимального морского перевозчика из Гонконга в Новороссийск представлен в таблице 8.

Таблица 8 – Выбор оптимального морского перевозчика из Гонконга в Новороссийск

В долл. США

Перевозчик	Фрахт	Drop off в Екатеринбурге	Итого
FESCO	1280	240	1520
APL	1200	100	1300
MAERSK Line	1060	200	1260

Источник: [35, 37, 38]

По таблице 8 видно, что наиболее выгодным перевозчиком из Гонконга в Санкт-Петербург будет считаться перевозчик MAERSK Line (1260 долл. США). На данной линии у компании самый выгодный фрахт до Новороссийска (1060 долл. США) и довольно таки низкий drop off (возврат порожнего контейнера – 200 долл. США) по Екатеринбургу.

На долю датской компании Maersk приходится около 20% всех контейнерных перевозок из Азии в Европу и 15% этих перевозок из Европы в Азию. Все строящиеся для компании суда предназначены специально для китайского рынка, доля которого в контейнерных перевозках компании Maersk составляет более 75%.

Для дальнейшего передвижения контейнера по территории РФ следует выбрать наиболее дешевый вид транспорта. Стоимость перевозки автомобильным транспортом из Новороссийска в Екатеринбург группой компаний «Деловые линии» будет составлять 2434,61 долл. США. А перевозка ж/д транспортом составит 1063,43 долл. США. Следовательно стоит выбрать доставку по железной дороге.

В Новороссийске агент ТЭК «СЭТСервис» («СпецЭнергоТрансСервис») по заявке оформляет груз по ВТТ и организовывает погрузку контейнеров до Екатеринбурга, а там автовывоз до склада грузополучателя.

Алгоритм перевозки и расчета времени из Гонконга в Екатеринбург через порт Новороссийск имеет схожую технологию с вариантом доставки через Санкт-Петербург, но отличается тарифной ставкой и общим временем доставки.

Расчет времени по данному варианту представлен следующим образом:

- 1 Документооборот в Гонконге – 3 сут.
- 2 Погрузочные работы контейнера на судно перевозчика в порту Гонконга – 1 сут.
- 3 Морской переход между Гонконгом и Стамбулом рассчитывается по формуле (1):

$$t_{\text{мор}} = \frac{S_{\text{мор}}}{V_{\text{экс}} * 24} = \frac{7360}{14 * 24} = 22 \text{ сут}$$

Расстояние между Гонконгом и Стамбулом равно 7360 миль. Эксплуатационная скорость перехода судна составляет 14 узлов.

4 Далее происходит перевалка в порту Стамбул, вследствие чего контейнер выгружают с контейнеровоза на терминал, затем он ожидает подхода другого судна и загрузки на него для дальнейшего движения в Новороссийск. Общее время этого процесса ожидания в Стамбуле – 4 сут.

5 Время перехода при расстоянии между Стамбулом и Новороссийском равном 450 миль и эксплуатационной скорости контейнеровоза 7 узлов рассчитывается также по формуле (1):

$$t_{\text{мор}} = \frac{S_{\text{мор}}}{V_{\text{экс}} * 24} = \frac{450}{7 * 24} = 3 \text{ сут}$$

- 6 Производство выгрузки в порту Новороссийск – 1 сут.
- 7 Таможенное оформление по ВВТ равно около 3 сут.
- 8 Железнодорожное расстояние между Новороссийском и Екатеринбургом 2841 км. Время, затраченное на передвижение, рассчитывается по формуле (2):

$$t_{ж/д} = \frac{R_{ж/д}}{V_{ср.сут.}} = \frac{2841}{500} = 6 \text{ сут}$$

9 Вывоз груза с ж/д станции Екатеринбург-Товарная до склада грузополучателя автомобильным транспортом составляет 1 сут.

В итоге, общее время перевозки с Гонконга до Екатеринбурга через порт Новороссийск будет составлять 44 сут.

Время использования контейнера с момента вывоза его с порта составляет 7 сут. В компании Maersk 1-3 сут являются бесплатными. С 4 сут и далее штраф будет 15 долл. США в сут. Следовательно, detention будет составлять 60 долл. США.

Расчет сквозного тарифа перевозки из Гонконга в Екатеринбург через порт Новороссийск компанией ООО «Эстив» представлен в таблице 9.

Таблица 9 – Расчет сквозного тарифа перевозки из Гонконга в Екатеринбург через порт Новороссийск компанией ООО «Эстив»

В долл. США	
Наименование услуги	Ставка
Морской фрахт MAERSK Line Гонконг – Новороссийск	1060
Плата за терминальную обработку в Новороссийске	410
Комиссия агента в Китае ECU Worldwide	80
Плата за выпуск коносамента	60
Плата за банковский перевод денежных средств (за партию)	105
Плата за таможенный досмотр в Новороссийске	210
Плата за оформление ВВТ в Новороссийске	110
Плата за оформление ж/д документов	195,41
Плата за железнодорожную доставку Новороссийск-Екатеринбург	1063,43
Плата за возврат порожнего контейнера по Екатеринбургу (drop off)	200
Плата за станционные расходы, автодоставка до склада в Екатеринбурге, комиссия агента в Екатеринбурге	472,29

Окончание таблицы 9

Наименование услуги	Ставка
Детенши (кол-во суток*ставку)	60
Комиссия ООО «Эстив»	440
Итого	4466,13

Источник: [34, 36, 37, 40]

По таблице 9 видно, что сквозной тариф снизился по сравнению с базовым алгоритмом ООО «Эстив» (5303,97 долл. США) на 837,84 долл. США. Основную долю тарифа также составили морской фрахт MAERSK Line на переходе Гонконг – Новороссийск (1060 долл. США), плата за железнодорожную доставку Новороссийск-Екатеринбург (1063,43 долл. США), а также плата за станционные расходы, автодоставку до склада в Екатеринбурге, комиссию агента в Екатеринбурге (472,29 долл. США). Следует отметить, что в порту Новороссийск самый высокий тариф за терминальную обработку (410 долл. США) среди всех рассмотренных портов назначения в России.

3) Гонконг-Екатеринбург через переход Маньчжурия-Забайкальск.

В этом варианте рассматривается способ доставки контейнеров из Гонконга в Екатеринбург только наземным видом транспорта (железнодорожным транспортом и автотранспортом по Екатеринбургу). ECU Worldwide, агент в Китае, организует железнодорожную доставку грузов в контейнере от Гонконга до границы с Россией – Маньчжурии. В «Таможенно-Брокерском Центре» («ТБЦ») проходит оформление груза по ВТТ (Внутренний таможенный транзит).

«ТБЦ» имеет статус общероссийского таможенного брокера, подтверждаемый Свидетельством о включении в Реестр таможенных брокеров (представителей) № 004157/0456/00, и является действительным членом Национальной Ассоциации Таможенных Брокеров (НАТБ). ООО «Таможенно-Брокерский Центр» избрано единым общероссийским таможенным брокером для организации и проведения работ по оформлению таможенных деклараций при внутреннем таможенном транзите и международном таможенном транзите

на железнодорожных пограничных переходах и на входных припортовых станциях для обеспечения нужд ОАО «РЖД».

При пересечении Китайско-русской границы необходимо перегрузить контейнер на другие железнодорожные платформы. Контейнер, не открываясь, переставляется с одной платформы на другую с помощью грузоподъемного крана, что позволяет избежать поломки или утери груза. Это связано с разницей в ширине колеи этих стран.

После пересечения границы груз движется от Забайкальска до Екатеринбурга по железной дороге ОАО «РЖД» до станции Екатеринбург-Товарная. Екатеринбургский агент по заявке организует автовывоз контейнеров с железнодорожной станции до склада грузополучателя.

Расчет времени по данному варианту представлен следующим образом:

- 1 Документооборот в Гонконге – 3 сут.
- 2 Погрузочные работы на железнодорожные платформы в КНР – 1 сут.
- 3 Время движения по железной дороге в Китае решается по формуле (2):

$$t_{ж/д} = \frac{R_{ж/д}}{V_{ср.сут.}} = \frac{4639}{500} = 9 \text{ сут}$$

Расстояние между Гонконгом и Маньчжурией 4639 км. Среднесуточная скорость ж/д перевозки составляет 500 км/сут.

Как показывает опыт компании, реальное время перевозки по ж/д транспорту в Китае выше расчетного и составляет 12 сут. Это связано с большой плотностью грузопотоков в стране и плотностью населения.

4 Таможенное оформление контейнера по ВВТ при переезде границы между Китаем и Россией в «ТБЦ» – 3 сут.

5 Для дальнейшего движения контейнера по железной дороге России нужно перегрузить его на российские платформы – 4 сут.

6 Время передвижения по железной дороге России из Забайкальска в Екатеринбург (при расстоянии между ними – 4866 км) рассчитывается также по формуле (2):

$$t_{ж/д} = \frac{R_{ж/д}}{V_{ср.сут.}} = \frac{4866}{500} = 10 \text{ сут}$$

7 Производство выгрузки на станции Екатеринбург-Товарная – 1 сут.

8 Вывоз автомобильным транспортом контейнера до склада грузополучателя в Екатеринбурге – 1 сут, который включает перегруз контейнера с платформы на автомобильный транспорт, доставка до склада, выгрузку.

В итоге, общее время доставки груза Гонконг-Екатеринбург через переход Маньчжурия-Забайкальск составит 35 сут.

Расчет сквозного тарифа перевозки из Гонконга в Екатеринбург через переход Маньчжурия-Забайкальск компанией ООО «Эстив» представлен в таблице 10.

Таблица 10 – Расчет сквозного тарифа перевозки из Гонконга в Екатеринбург через переход Маньчжурия-Забайкальск компанией ООО «Эстив»

В долл. США

Наименование услуги	Ставка
Железнодорожный тариф Гонконг - Екатеринбург через переход Маньчжурия-Забайкальск	4602
Плата за перегруз на границе с платформы на платформу	140
Плата за оформление ВТТ в ТБЦ	120
Комиссия агента в Китае ECU Worldwide	80
Плата за банковский перевод денежных средств (за партию)	75
Плата за станционные расходы, автодоставка до склада в Екатеринбурге, комиссия агента в Екатеринбурге	451,37
Комиссия ООО «Эстив»	440
Итого	5908,37

Источник: [34, 36]

По расчетам таблицы 10 видно, что сквозной тариф, по сравнению с базовым вариантом алгоритма ООО «Эстив» (5303,97 долл. США), вырос на

604,4 долл. США. Это обусловлено высокой стоимостью железнодорожного тарифа Китая и России, что в сумме составляет 4602 долл. США.

Общее время перевозки груза Гонконг-Екатеринбург по всем вариантам представлено в таблице 11, также на рисунке 5 представлено общее время перевозки груза Гонконг-Екатеринбург по вариантам.

Таблица 11 – Общее время перевозки груза Гонконг-Екатеринбург по всем вариантам

Варианты перевозки	В сутках
	Общее время перевозки
1 Гонконг-Екатеринбург через порт Владивосток	35,5
2 Гонконг-Екатеринбург через порт Санкт-Петербург	48,5
3 Гонконг-Екатеринбург через порт Новороссийск	44
4 Гонконг-Екатеринбург через переход Маньчжурия-Забайкальск	35

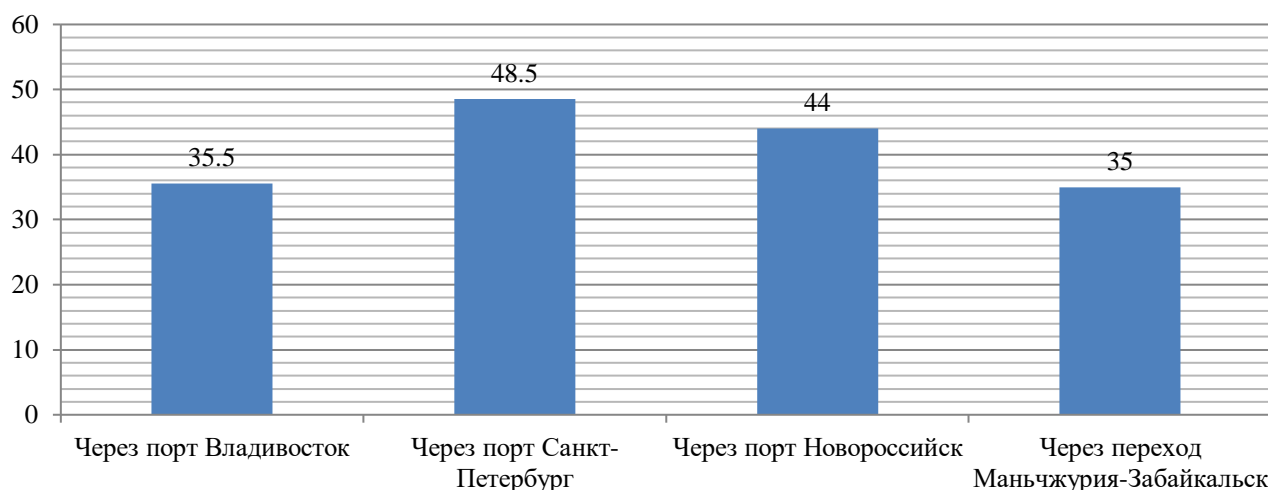


Рисунок 5 – Общее время перевозки груза Гонконг-Екатеринбург по вариантам, сут

По таблице 11 и рисунку 5 видно, что наименьшее время перевозки имеет алгоритм перехода через Маньчжурию-Забайкальск железнодорожным транспортом (35 сут). На втором месте находится алгоритм, который использует компания ООО «Эстив» в своих перевозках через порт Владивосток и составляет 35,5 сут. На третьем и четвертом местах находятся переход через порт Новороссийск (44 сут) и переход через порт Санкт-Петербург (48,5 сут) соответственно.

Для дальнейшего выбора наиболее оптимального алгоритма доставки груза из Гонконга в Екатеринбург необходимо сравнить сквозные тарифные ставки (стоимости доставки) по всем вариантам. Расчет производился на основании реальных данных, использованы реальные тарифы транспортных компаний, агентов, стивидорных компаний и отчислений согласно российскому законодательству.

Расчет сквозной тарифной ставки доставки контейнера из Гонконга в Екатеринбург по всем вариантам представлен в таблице 12.

Таблица 12 – Расчет сквозной тарифной ставки доставки контейнера из Гонконга в Екатеринбург по всем вариантам

		В долл. США
№ п/п	Варианты перевозки	Стоимость доставки
1	Гонконг-Екатеринбург через порт Владивосток	5303,97
2	Гонконг-Екатеринбург через порт Санкт-Петербург	4591,82
3	Гонконг-Екатеринбург через порт Новороссийск	4466,13
4	Гонконг-Екатеринбург через переход Маньчжурия-Забайкальск	5908,37

Сделав анализ таблицы 12, можно сделать вывод, что самым дешевым алгоритмом перевозки груза, 40-ка футового контейнера, из Гонконга в Екатеринбург будет являться вариант доставки через порт Новороссийск (4466,13 долл. США). Морской транспорт является самым дешевым видом перевозки и дешевле, чем доставка железнодорожным транспортом. ОАО «РЖД» держит высокие ставки, являясь монополистом, когда как морской фрахт в последнее время снизился из-за увеличения конкуренции между морскими перевозчиками. Доставка через Санкт-Петербург сильно не отличается от самого дешевого варианта (на 125,69 долл. США). Это обусловлено более низким фрахтом и платой за железнодорожный переход в порту Новороссийска, но стивидорные услуги в нем самые дорогие среди рассмотренных портов назначения (плата за терминальную обработку – 410 долл. США), при 253,5 долл. США в Санкт-Петербурге и 110 долл. США во Владивостоке.

На третьем месте по эффективности цены доставки груза является алгоритм перевозки Гонконг-Екатеринбург через порт Владивосток и составляет 5303,97 долл. США. Следует отметить, что данный вариант сейчас используется в компании ООО «Эстив», и во многих случаях он является менее эффективным, чем предложенные алгоритмы доставки груза.

Наиболее дорогим и затратным алгоритмом доставки груза является вариант по суше железнодорожным транспортом через пограничный переход Маньчжурия-Забайкальск – 5908,37 долл. США, что на 1442,84 больше, чем самый дешевый вариант через порт Новороссийска. Данная разница обусловлена высокой стоимостью железнодорожной перевозки, как в Китае, так и в России.

Интерес клиента к рассмотренным алгоритмам можно рассмотреть по сопоставлению стоимости и срока доставки груза.

Сопоставление стоимости и срока доставки груза по вариантам представлено в таблице 13, а также градация вариантов доставки в зависимости от соотношения стоимости и срока представлена в таблице 14.

Таблица 13 – Сопоставление стоимости и срока доставки груза по вариантам

Варианты доставки	Значение времени и стоимости доставки							
	Минимал. (1)		Среднее (2)		Среднее (3)		Максимал. (4)	
	t дост	F дост	t дост	F дост	t дост	F дост	t дост	F дост
Вариант через порт Владивосток			+			*		
Вариант через порт Санкт-Петербург				*			+	
Вариант через порт Новороссийск		*			+			
Вариант через переход Маньчжурия-Забайкальск	+							*

Таблица 14 – Градация вариантов доставки в зависимости от соотношения стоимости и срока

Вариант доставки	Градация
Гонконг-Екатеринбург через порт Владивосток	t сред (2) – F сред (3)
Гонконг-Екатеринбург через порт Санкт-Петербург	t макс – F сред (2)

Окончание таблицы 14

Вариант доставки	Градация
Гонконг-Екатеринбург через Новороссийск	t сред (3) – F мин
Гонконг-Екатеринбург через переход Маньчжурия-Забайкальск	t мин – F макс

В данной градации, рассмотренной в таблицах 13 и 14, видно, что среднее расположение имеет вариант перевозки через порт Владивосток. Вариант через Новороссийск выглядит наиболее оптимальным, так как имеет самую низкую стоимость перевозки и среднее время перевозки.

Целесообразно использовать алгоритм перевозки через Новороссийск, но он является не самым быстрым вариантом (44 сут). Если клиент заинтересован в более быстрой доставке и готов заплатить за это больше, то доставку лучше организовать через переход Маньчжурия-Забайкальск (35 сут) или по уже отлаженному маршруту через порт Владивосток (35,5 сут).

В данной работе была рассмотрена доставка 200 телевизоров, стоимость которых очень высокая. В данном случае именно заказчикам решать, готовы ли они заплатить больше за более быструю доставку груза или подождать на 9 дней дольше и сэкономить на доставке почти 1,5 тыс. долл. США (1442,22 долл. США). Компании ООО «Эстив» целесообразно предлагать заказчикам доставку самым дешевым вариантом, чтобы удерживать эффективную ценовую политику на рынке транспортно-экспедиционных услуг не только на Дальневосточном регионе, но и в России и мире.

Необходимо произвести расчет эффективности алгоритмов перевозки с экономической точки зрения.

За базовый вариант перевозки возьмем алгоритм, используемый в компании ООО «Эстив» – Гонконг-Екатеринбург через порт Владивосток (35,5 сут).

За расчетный вариант следует взять самый дешевый алгоритм перевозки – Гонконг-Екатеринбург через порт Новороссийск (44 сут).

1 Следует произвести прогноз количества перевозок грузов по алгоритмам, которые будут совершены за год, равный 365 сут, по формуле (4):

$$N_{\text{год}} = \frac{365}{t_i}, \quad (4)$$

где $N_{\text{год}}$ – количество доставок в год;

t_i – время доставки грузов в контейнере по вариантам.

Количество доставок в год по базовому и расчетному вариантам по формуле (4) будут равны:

$$N_{\text{гол БАЗ}} = \frac{365}{35,5} = 10 \text{ отправок/год},$$

$$N_{\text{год РАСЧ}} = \frac{365}{44} = 8 \text{ отправок/год}$$

2 Расчет разницы в количестве доставок между базовым и расчетным вариантом в год по формуле (5):

$$\Delta N_{\text{год}} = N_{\text{год БАЗ}} - N_{\text{год РАСЧ}}, \quad (5)$$

$$\Delta N_{\text{год}} = 10 - 8 = 2 \text{ отправки/год}$$

Как видно из расчетов, число доставок грузов по маршруту Гонконг-Екатеринбург через порт Владивосток будет больше на 2 отправки по сравнению с доставкой через порт Новороссийск.

3 Расчет дохода (экономической эффективности) от доставок контейнера по алгоритмам в год, для участников транспортного процесса, в том числе и ООО «Эстив», по формуле (6):

$$Д = \sum N * F_{\text{дост}}, \quad (6)$$

где $Д$ – доход от доставки контейнера за год;

N – количество отправок в год;

$F_{\text{дост}}$ – стоимость доставки.

$$D_{\text{БАЗ}} = 10 * 5303,97 = 53039,7 \text{ долл. США/год},$$

$$D_{\text{РАСЧ}} = 8 * 4466,13 = 35729,04 \text{ долл. США/год}$$

4 Определение экономической эффективности путем разницы между доходами в год по вариантам доставки по формуле (7):

$$\Delta D = D_{\text{РАСЧ}} - D_{\text{БАЗ}}, \quad (7)$$

$$\Delta D = 35729,04 - 53039,7 = -17310,66 \text{ долл. США/год}$$

Из расчетов видно, что экономическая эффективность базового варианта доставки через порт Владивосток больше расчетного варианта на 17310,66 долл. США. Это обусловлено небольшим временем доставки (35,5 сут) и большой стоимостью доставки (5303,97 долл. США) базового варианта по сравнению с расчетным (44 сут и 4466,13 долл. США соответственно).

Экономическая эффективность выражается в приросте доходов по сравнению с базовым и расчетным вариантами.

Расчет экономической эффективности для всех алгоритмов доставки грузов за год представлен в таблице 15.

Таблица 15 – Расчет экономической эффективности для всех алгоритмов доставки грузов за год

Варианты доставки	Количество отправок в год	Доход в год, долл. США	Экономическая эффективность
	N, год	Д	ΔД
Гонконг-Екатеринбург через порт Владивосток	10	53039,7	0
Гонконг-Екатеринбург через порт Санкт-Петербург	7	32142,74	-20896,96
Гонконг-Екатеринбург через порт Новороссийск	8	35729,04	-17310,66
Гонконг-Екатеринбург через переход Маньчжурия-Забайкальск	10	59083,7	6044

Из расчета таблицы 15 видно, что наибольшую экономическую эффективность и иметь положительный эффект по сравнению с другими

вариантами будет алгоритм перевозки грузов в контейнере из Гонконга в Екатеринбург через железнодорожный переход Маньчжурия-Забайкальск. Данный вариант имеет и самое низкое время перевозки (35 сут), но при этом это самый дорогой вариант доставки грузов (5908,37 долл. США). ООО «Эстив» (и другим участникам транспортного процесса) для получения максимальной выгоды от доставки груза целесообразно предлагать клиентам данный алгоритм перевозки (на 6044 долл. США в год больше базового через порт Владивосток). Данный вариант позволит привлечь дополнительные денежные средства в Россию (государственным органам, транспортным компаниям и другим участникам процесса доставки груза).

Данная работа позволит увеличить вариативность предложений клиенту по перевозке груза. То есть клиенту будет предложено, либо это будет доставка за короткий срок через переход Маньчжурия-Забайкальск или через порт Владивосток, но с высокой тарифной ставкой, либо доставка более длительным вариантом через порт Новороссийск, но это будет стоить намного дешевле. Вариативность позволит находить подход к любому клиенту и тем самым повысить клиентскую базу и количество заказов в компании.

Выбор, который сделает клиент, будет зависеть от множества факторов: от его платежеспособности, от характера и вида груза, является ли он скоропортящимся, какую ценность имеет груз, насколько быстро его надо доставить для предотвращения простоя товарных точек и др. Зачастую клиенты готовы платить больше, чтобы свести время доставки к минимуму, это позволит им быстрее ввести товар в оборот на рынках сбыта, что приведет к приросту прибыли грузополучателя.

ООО «Эстив» это стабильно развивающаяся компания, которая стремится укрепить свои конкурентные позиции на рынке экспедиционных услуг. За период 2015 – 2017 гг. у компании снизились выручка и прибыль, но это нормально в современных условиях кризиса, при этом наблюдается рост заказов. Используемый алгоритм перевозок в компании из Гонконга в Екатеринбург через порт Владивосток является не самым оптимальным.

В целом можно сделать вывод, что выбор алгоритма перевозки и предложение его клиенту зависит от менеджера компании. Вариативность алгоритмов доставки позволит укрепить компанию на рынке транспортно-экспедиционных услуг, сделает ее наиболее конкурентно способной и позволит найти подход к любому клиенту. Компания показывает себя на рынке как стабильно развивающаяся, способная составить конкуренцию многим транспортно-экспедиционным компаниям. Данные предложения в работе помогут создать компании более объемную клиентскую базу, увеличат количество перевозок по направлениям и тем самым повысят доход и прибыль компании, а также позволят увеличить поступление денежных средств в государственные органы, транспортные компании и другие компании, участвующие в транспортном процессе, что повысит положение компании среди конкурентов.

3 Выявление проблем и оценка перспектив интеграции России в международные транспортно-логистические системы

3.1 Анализ и выявление проблем интеграции транспортно-логистических систем России в международные системы

В условиях современной глобализации жизнеспособность развития государства во многом зависит от количества конкурентных преимуществ, которыми обладает национальная экономика, отсутствие или низкий уровень конкурентных преимуществ будет способствовать закреплению периферийной модели экономики. Поэтому так актуален в наши дни вопрос жизнестойкости и конкурентоспособности государства. Способность различных отраслей экономики интегрироваться в мировое сообщество является одним из таких конкурентных преимуществ [12].

В силу естественных географических факторов российский транспорт является одной из системообразующих отраслей экономики, обеспечивающих территориальную целостность государства и единство экономического пространства страны. Интеграция России в международное транспортное пространство требует активного развития международного сотрудничества в области транспорта и транспортной экспедиции, которое является инструментом реализации национальных интересов Российской Федерации, обеспечивая ее устойчивую и последовательную интеграцию в мировую хозяйственную систему. При этом не следует забывать о других предназначениях транспортно-логистических систем [14].

В ближайшие годы международное сотрудничество в области транспорта должно способствовать продвижению российских товаров и услуг на мировые рынки и содействовать упрощению процедур пересечения границ. Что в свою очередь должно способствовать росту престижа Российской Федерации в международных организациях, в том числе и расширению ее влияния на принимаемые в этих организациях решения [13].

В числе основных задач интеграции в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны необходимо выделить следующие:

- повышение конкурентоспособности российских поставщиков транспортных услуг на мировых рынках и рост экспорта транспортных услуг;
- участие в международных проектах и программах, направленных на развитие межрегиональных, в том числе евро-азиатских транспортных связей, развитие международных транспортных коридоров и увеличение масштабов транзитных перевозок;
- расширение участия России в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта;
- защиту российских интересов в рамках участия в деятельности международных организаций;
- расширение двустороннего сотрудничества в области транспорта между Россией и иностранными государствами [24].

В рамках региональной транспортной интеграции необходимо создание механизмов постоянно действующих консультаций для согласования внешнеэкономической политики в области транспорта, унификации принципов формирования тарифной политики и условий обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами воздушных судов и владельцев транспортных средств перед третьими лицами [28].

В условиях современных политических и экономических реалий весьма насущной становится необходимость проведения единой политики в таких областях, как: обеспечение снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду, транспортная безопасность и безопасность перевозок. В этой связи особо выделим насущную необходимость в создании эффективного механизма борьбы с международным наркотрафиком, не для кого не секрет, что международные наркокартели давно и активно используют в своих интересах систему международного транзита грузов [14].

Обеспечение бесперебойного транзита грузов и пассажиров через территорию государства является мощным интеграционным инструментом. Транзитный потенциал Российской Федерации огромен, однако, по мнению экспертов ЮНКТАД, используется менее чем на 26%, то есть на четверть. Для реализации транзитного потенциала Российской Федерации в первую очередь необходимы: совершенствование нормативно-правовой базы, активная государственная поддержка транзитных проектов России на международной арене, формирование выгодных для России международных альянсов, дальнейшее развитие транспортно-таможенных технологий и информационных систем [30].

Следует понимать, что товар и товарная услуга являются объектами купли-продажи или объектами поставки. Тонкость состоит в том, что в условиях рыночных отношений эта деятельность выполняется структурами предпринимательского типа. Поэтому интеграционная деятельность в этих двух сферах (возможно, и в похожих остальных) проявляется через предпринимательскую деятельность предприятия одной страны на соответствующем рынке другой страны, если это разрешено правилами данной страны, поскольку каждая страна тщательно оберегает свой рынок и это понятно. Таким образом, транспортные услуги, как объект купли-продажи и поставки с полным основанием могут стать сферой международного разделения труда, в том числе на основе интернационализации и интеграции. При этом чтобы интегрироваться в какой-либо сфере деятельности необходимо, по крайней мере, иметь четкое представление с какими функциями и с каким продуктом можно рассчитывать на успех, а также о том, что из себя в организационно-структурном отношении должен представлять соответствующий субъект, способный от своего имени выступать гарантом выполнения своих обязательств [25].

И вот здесь становится понятной одна из главных проблем интеграции. Государство не может выступать в качестве субъекта интеграции. Долгое время экономика нашей страны развивалась как государственное плановое хозяйство

на принципах административно-командной системы управления. В соответствии с этим наш опыт в области предпринимательской деятельности к настоящему времени оказался крайне незначительным. Это первое обстоятельство [28].

Вторым обстоятельством является выбор сферы интеграции. Интеграция не может проводиться на пустом месте. В ее основе должна лежать высокая конкурентоспособность собственной деятельности и инвестиционная привлекательность. Другими словами, эффективность будущей интеграции (а, возможно, и глобализации) должна закладываться за счет максимального использования возможностей собственного потенциала и резервов компаний, способных вести интеграционную политику, на условиях изложенных выше [22].

В условиях интеграции России в международное транспортное пространство большое значение будет иметь расширение экспорта российских транспортных услуг. Развитие экспорта транспортных услуг является столь же важной составляющей национального продукта России, как и экспорт товаров. Транспортная стратегия России предполагает, что к 2030 г. экспорт транспортных услуг в стоимостном выражении должен возрасти в 6,8 раза (до 80 млрд долл. США) по сравнению с 2007 г. [18].

Россия не в полной мере реализует свои потенциальные возможности в развитии транспортного сектора. В результате на протяжении длительного времени страна занимает низкие позиции на мировом отраслевом рынке. Так, доля России в мировом экспорте за последние 15 лет увеличилась с 1,0% до 2,2% в 2014 г. и снизилась до 1,9% к 2015 г. [14].

В международной торговле товарами и услугами транспортным системам принадлежит особая роль. Интеграционный принцип экономического взаимодействия государств и регионов основан не только на постулатах взаимовыгодности и взаимодополняемости, но и на принципах максимального использования географического расположения и возможности прокладки коммуникационных торговых путей. Поэтому проблема интеграции России в

мировое экономическое пространство – это во многом проблема создания эффективных транспортных систем. Для нашей страны связующая роль транспорта определяется тем, что Россия является и европейским, и азиатским государством, то есть находится посередине между двумя глобальными центрами международной торговли.

Обладая значительным ресурсным потенциалом и проводя политику расширения торгового сотрудничества с другими странами, Россия является крупнейшим участником мирового грузо- и товарооборота. Высокие объемы грузопотоков через территорию России обусловлены главным образом ее расположением на пересечении кратчайших торговых путей между Европой, Центральной Азией и Азиатско-Тихоокеанским регионом, которые представляют собой основные международные транспортные маршруты [16].

На современном этапе транспортная инфраструктура в России недостаточно развита, прежде всего, в восточных регионах. По густоте железных и автомобильных дорог Россия значительно уступает не только развитым странам, но и СНГ [3].

Густота железных и автомобильных дорог отдельных стран мира представлена в таблице 16.

Таблица 16 – Густота железных и автомобильных дорог отдельных стран мира
В км на 1 тыс. кв. км

Страны	Железные дороги	Автомобильные дороги
Германия	117,6	1805,2
Великобритания	67,5	1743,1
Украина	35,9	281,1
США	23,5	675,48
Узбекистан	9,3	193,3
Туркмения	7,2	120,04
Китай	9,5	441,4
Казахстан	5,6	35,6
Россия	5,1	57,5
Таджикистан	4,1	194,7
Киргизия	2,1	92,52

Источник: [36]

Отставание России по развитию автомобильных дорог объясняется рядом причин: большая площадь территории страны, значительные расходы на содержание транспортной сети на душу населения по сравнению с развитыми странами в связи с относительно небольшой плотностью населения, низкая покупательская способность граждан, сравнительно небольшой парк автомобилей [50].

Низкие позиции России в мировой транспортной системе обусловлены слабым развитием транспортной инфраструктуры, что подтверждают данные Всемирного экономического форума. По состоянию на 2016 г. Россия заняла 74 место среди 138 стран мира по качеству инфраструктуры, позиции на протяжении последних пяти лет постоянно меняются [33].

Железнодорожный транспорт имеет важное значение для России, обеспечивая значительную часть всего грузооборота страны, выполняя важные государственные, экономические и социальные функции. В долгосрочной перспективе железнодорожные перевозки будут и дальше оставаться экономически эффективным видом транспорта при перевозке массовых грузов, доставляемых как на средние, так и дальние расстояния. Отечественный железнодорожный транспорт потенциально может обеспечивать прирост перевозок экспортных, импортных и транзитных грузов [32].

ОАО «РЖД» в рамках международного сотрудничества поддерживает отношения с такими странами как Германия, Франция, Испания, Финляндия, Словакия, Китай, Монголия и осуществляет совместные проекты по строительству и реконструкции железнодорожных линий в Сербии, КНДР, Ливии и Иране. Необходимо отметить трансконтинентальные транспортные потоки, осуществляемые через международные транспортные коридоры (МТК) «Восток-Запад», «Север-Юг», проходящие через Россию. Преимуществами МТК являются снижение транзитного времени до минимального и значительно меньшая стоимость перевозки по сравнению с морским транспортом [28].

Однако, несмотря на то, что стратегическое развитие компании направлено на повышение глобальной конкурентоспособности российских

железных дорог и их интеграцию в Евроазиатскую транспортную систему, все еще существует ряд проблем, из-за которых ОАО «РЖД» можно считать слабо конкурентоспособным на международном рынке транспортных услуг [27].

Большая часть основных фондов железнодорожного транспорта устарела. Так, к примеру, только износ локомотивного парка (вагоны служащие больше 20-30 лет в зависимости от типа) составляет 81%. Износ тягового подвижного состава снижает среднюю скорость перемещения грузов, что приводит к переизбытку вагонов в перевозках. В среднем порожние вагоны ожидают исправного локомотива в течение 80 ч. Вследствие этого происходит сбой в графиках движения отдельных направлений [25].

Основными партнерами ОАО «РЖД» по поставке техники являются российские компании «Трансмашхолдинг» и «Уралвагонзавод». Так, «Трансмашхолдинг» за год выпускал 1000 пассажирских вагонов, а необходимо 25000. «Уралвагонзавод», в свою очередь, выпускает 26000 грузовых вагонов, но потребность составляет 1000000. Однако суть проблемы не в том, что машиностроители не могут удовлетворить потребности ОАО «РЖД», а в том, что компания не в состоянии купить необходимое количество техники. Это связано с сокращением инвестиционных программ, а в частности проекта по обновлению подвижного состава ОАО «РЖД» из-за заморозки тарифов в рамках мер по удержанию роста инфляции [31].

Более того, остро стоит проблема дефицита пропускной способности железных дорог, в результате которой невозможно справиться с объемами перевозок и перераспределением грузопотоков. Проблема «узких мест» является основной, так как 8000 км или 31% протяженности основных направлений являются этими самыми проблемными местами. Так, например, существуют серьезные ограничения пропускной способности Транссибирского направления (Кузбасс) из-за снижения скорости, вызванных недостаточной эффективностью инженерных сооружений: тоннелей, мостов и т. д.

Схожие проблемы наблюдаются по направлениям Кузбасс (Северо-Запад, Азово-Черноморский транспортный узел), МТК «Север-Юг», Байкало-

Амурская магистраль (БАМ). Можно сделать вывод о том, что нагрузка на железнодорожную транспортную систему в России очень высока. Если просчитать количество тонн груза на км пути, то получается, что на каждый км пути в России приходится 22,2 тыс. т груза, в США – 11,1 тыс. т, в Германии – 3,2 тыс. т груза. Выше, чем в России нагрузка только в Китае – 40 тыс. т груза, но при этом инвестиции составляют 10-15 млрд долл. США в год [48].

Для решения данных проблем необходимы значительные капиталовложения. И именно в их нехватке заключается третья институциональная проблема железных дорог России [30].

Четвертой проблемой, которая препятствует ОАО «Российские железные дороги» в полной мере интегрироваться в международный рынок, это разные стандарты железных дорог. В России, как и в странах СНГ, Балтии, а также в отчасти в Словакии, Польше и Германии используется пространство колеи в 1520 мм. Железные дороги, использующие колею в 1520 мм, занимают одно из ведущих мест в мире по объему и дальности железнодорожного сообщения. Страны, связанные пространством 1520, участвуют в Международном железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520», целями которого являются объединение интересов всех сторон логистической инфраструктуры для её развития в общих интересах [28].

Стоит отметить, что несмотря на проблемы правовой стороны «Стратегического пространства 1520», которые безусловно мешают формированию единого логистического пространства (отсутствие единых стандартов технического регулирования железнодорожного транспорта, а также необходимость адаптации стандартов под нормы Европейского союза) был подписан протокол, содержащий многостороннее согласие железнодорожных администраций стран СНГ и Балтии, о применении существующих в России норм технической эксплуатации железнодорожного транспорта [33].

Однако в других Европейских странах и КНР стандартом является, так называемая, «узкая» колея 1435 мм, которая наиболее распространена в мире. Два разных стандарта делают сквозное движение через границы стран крайне

затруднительным. Чтобы пересечь границу, необходимо закупать дорогостоящие вагоны со специальным уклоном и изменяющейся шириной колеи, менять колесные пары, либо обеспечивать перегрузку на пограничных станциях [33].

Еще одним важным препятствием к международной транспортной интеграции является проблемы в организации трансконтинентальных потоков через международные транспортные коридоры [4].

Главенствующую роль в МТК «Восток-Запад» выполняет ОАО «РЖД», так как на нее приходится более 80% объема международных перевозок. В основе МТК «Восток-Запад» лежит Транссибирская магистраль. Преимуществом использования является высокая скорость поездов, низкое транзитное время и упрощенный порядок таможенного оформления грузов. Проблемой является недостаточное взаимодействие всех сторон, участвующих в перевозке грузов, так как в отсутствие государственного регулирования данная обязанность возложена на Координационный совет по транссибирским перевозкам [4].

Следует также отметить, что все описанные выше проблемы влияют на эффективность Транссибирской магистрали, так как необходимы инвестиции на ремонт и обновление железнодорожного фонда Транссиба.

В сфере грузовых перевозок железнодорожный транспорт конкурирует с автомобильным и речным транспортом, перевозок нефтеналивных грузов – с трубопроводным и морским транспортом, пассажирских перевозок на дальние расстояния – с авиационным транспортом, на короткие расстояния – с автомобильным и речным транспортом [3].

Однако развитие железнодорожного транспорта сдерживается рядом проблем:

- низкие темпы обновления основных производственных фондов отрасли;
- ограниченные резервы роста спроса на железнодорожные перевозки;
- недостаточная эффективность тарифной политики в регулируемом государством естественно-монопольном секторе деятельности;

– низкие темпы внедрения скоростного движения на железных дорогах страны;

– относительно низкая интенсивность использования российских участков международных транспортных коридоров [7].

Морские порты по качественным и техническим характеристикам, такими как глубина подходных каналов, способы перегрузки и хранения, техническое состояние причалов и оборудования, уровень автоматизации и компьютеризации, существенно уступают развитым странам.

Порты Дальнего Востока России обрабатывают около 20% российских внешнеторговых грузов, проходящих через порты РФ, при этом около 80% всех морских перевозок Дальневосточного бассейна осуществляются через порты Восточный, Находка и Владивосток. Их совокупные мощности по грузообороту составляют около 50 млн т, а по обороту контейнеров – около 350 тыс. ДФЭ. В 2017 г. эти показатели составляли около 5% грузооборота порта Нинбо-Чжоушань (обработал 1 млрд т грузов) и менее 1% оборота контейнеров одного из крупнейших китайских портов – Шанхая, который в 2017 г. обработал 40 млн контейнеров [33].

Совокупность этих факторов привела к тому, что сегодня объем перевозок транзитных грузов между Европой и странами АТР через российскую территорию крайне невелик. Ежегодно между странами ЕС и АТР перемещается около 40 млн контейнеров (более 1 млрд т грузов на общую сумму более \$1 трлн), а около 95% этого потока перевозится иностранным морским флотом через зарубежные порты, минуя территорию России. В 2016 г. объем железнодорожного транзита из КНР в РФ и страны Европы (через территорию Казахстана Алашанькоу – Достык и через КПП Забайкальск – Маньчжоули и КПП Наушки) составил около 175 тыс. контейнеров – объем евразийского транзита через российскую территорию составил всего 0,2% существующего объема товарооборота между странами Европы и Азии, то есть используется не более 1% транзитного потенциала Транссиба. Китайская сторона неоднократно заявляла, что готова повысить объем транзитного

грузооборота через территорию Казахстана и России до 500 тыс. контейнеров в год и увеличить долю континентальной транспортировки грузов в общем объеме транзита из КНР в Европу до 2-3% в 2020 г. [31].

Авиационный транспорт также имеет ряд проблем:

- низкие темпы обновления авиапарка;
- рост цен на авиатопливо – рост издержек компании;
- нехватка пилотов высокой квалификации;
- сокращение перевозок вследствие введения санкционных ограничений и угроз со стороны террористических группировок;
- позиция монополиста «Аэрофлота» на российском рынке не позволяет равноправно конкурировать с другими авиакомпаниями;
- низкая транспортная мобильность большинства жителей России и другие [33].

Основным фактором, сдерживающим развитие транспортного комплекса России и его интеграции в мировую транспортную систему, длительное время можно назвать недостаточное финансирование, что способствовало быстрому износу оборудования и подвижного состава.

Следствием хронического недофинансирования отрасли является относительно низкие показатели безопасности и экономической эффективности работы транспорта [28].

Важной проблемой является техническое и технологическое отставание транспортной системы России по сравнению с развитыми странами. Неудовлетворительное состояние отечественной инновационной и высокотехнологической составляющей транспортной отрасли объясняется такими факторами, как недостаточный уровень инвестирования, низкий уровень тарифов на социально значимые пассажирские перевозки, которые подлежат государственному регулированию, несовершенство механизмов лизинга [30].

Среди причин низкой конкурентоспособности России на мировом рынке транспортных услуг также выделяют слабость отечественной

логистики. Основными препятствиями развития российского рынка транспортно-логистических услуг являются высокий уровень логистических издержек, высокая конкуренция со стороны иностранных компаний, высокий уровень затрат на начало деятельности или переход в другой сегмент [14].

В целом можно сделать вывод, что Российская Федерация не в полной мере реализует свои потенциальные возможности в развитии транспортного сектора. Низкие позиции России в мировой транспортной системе обусловлены слабым развитием транспортной инфраструктуры. Другими факторами, сдерживающими развитие транспортного комплекса Российской Федерации и его интеграции в мировую транспортную систему, являются: территориальные и структурные диспропорции в развитии транспортной инфраструктуры, недостаточное финансирование отрасли, несовершенство механизмов лизинга, техническое и технологическое отставание транспортной системы, недостаточная подвижность и мобильность основных факторов производства, низкие темпы развития отечественного рынка транспортно-логистических услуг.

3.2 Перспективы развития интеграции России в международные транспортно-логистические системы

Если реально оценивать собственные возможности интеграции России в международную транспортную систему, то речь может идти только о контейнерных перевозках в сфере железнодорожного транспорта. Однако на рубеже последних двух столетий эта проблема в нашей стране находилась на таком низком уровне организации, что ни о каких формах интеграции не могло быть и речи. И хотя разговор об интеграции контейнерных перевозок велся достаточно давно, но в его основе не было того системного подхода, который мог бы вывести на продуктивный уровень [9].

Практически все страны АТР, имеющие выход к морю, рассматривают морской транспорт как базовую отрасль экономики, поскольку морские

перевозки по сравнению с другими видами транспорта характеризуются самыми низкими транспортными издержками. Особенно интенсивно развиваются морской флот и портовая инфраструктура большинства стран СВА и ЮВА, что обусловлено их островным или полуостровным положением и обладанием весьма протяженными морскими побережьями. С 1980-х гг. в КНР значительный объем инвестиций был направлен на расширение инфраструктуры морских портов и создание современного торгового флота. Как результат, в 2017 г. на долю китайского торгового флота приходилось около 40% мирового объема транспортировки навалочных грузов. По количеству морских портов на 1 тыс. км морской границы Китай превосходит дальневосточные рубежи России в 13 раз, а совокупный объем грузооборота морских портов КНР опережает общий объем грузооборота дальневосточных портов РФ почти в 70 раз. Хотя в ближайшие несколько лет на мировом рынке контейнерных перевозок появятся дополнительные транспортные средства, прежде всего в виде новых сверхкрупных контейнеровозов, спрос на рынке по-прежнему будет увеличиваться быстрее, чем предложение [44].

Все наши интеграционные факторы сводились к тому, что:

- мы имеем достаточно развитую железнодорожную сеть;
- имеем систему станций, открытых для операций с контейнерами;
- станции достаточно неплохо оборудованы средствами переработки контейнеров;
- мы имеем свою тарифную контейнерную политику, как для внутренних перевозок, так и для перевозок внутри СНГ и Балтии;
- ОАО «РЖД» располагает значительным парком контейнеров и фитинговых платформ для их перевозки;
- мы имеем обширную систему перевалки контейнеров с железнодорожного транспорта на речной и морской транспорт;
- по нашей территории проходят актуальнейшие железнодорожные коридоры, соединяющие Восток и Запад [48].

Неоспоримым преимуществом использования для международных перевозок грузов Транссибирского маршрута является рекордно низкое транзитное время на маршруте. Ускоренные контейнерные поезда следуют со скоростью 1200 км в сут, что более чем в 3 раза превышает установленные международные нормативы. Действует упрощенный порядок таможенного оформления грузов на границах, что сокращает простои на границах с 3-5 сут до нескольких часов. Срок хранения контейнеров в дальневосточных портах не более суток, транзитное время перевозок сокращено до минимально возможно технологического времени. До Бреста контейнеры идут не более 12,5 сут, до Берлина – 14,5 сут, до финской границы – не более 11,5 сут, до венгерской границы – 13,5 сут. Для сравнения: использование морского пути для доставки контейнеров из портов стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) до Берлина дает среднее время перевозки около 30 сут [33].

Одной из стратегических целей ОАО «РЖД», согласно «Стратегии развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года», является «создание транспортных логистических центров за рубежом с продлением железнодорожных линий колеи шириной 1520 мм на территорию государств Европы и Корейский полуостров». Грузопотоки Транскорейской магистрали формировались бы из объемов взаимной торговли между Россией, КНДР и Южной Кореей и транзитных грузов в сообщении «Республика Корея – страны Европы» и обратно. К перевозкам по Транскорейской магистрали могла быть привлечена также часть контейнерных грузов из Японии, перерабатываемых в порту Пусан [24].

Обсуждается строительство «широкой» железной дороги по европейскому маршруту (Вена – Братислава – Кошице – Киев – Москва – Комсомольск-на-Амуре – Ныш – Южно-Сахалинск – мыс Крильон – Вакканай (Япония); Роттердам – Москва – Казань – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Хабаровск – Владивосток – Пусан (Республика Корея). Время доставки грузов по этому маршруту из Азии сократится до 15 дней, вместо 30 дней морским транспортом [4].

На железнодорожном транспорте за последнее время наблюдается рост объемов перевозок, в тоже время существуют риски роста потерь от эксплуатации производственных активов (подвижного состава, контейнеров). По оценкам перспектив развития российской экономики и с учетом развития других видов транспорта предполагается, что погрузка на железнодорожном транспорте к 2030 г. возрастет в 1,6 раза и достигнет 2150 млн т (Институт проблем естественных монополий, 2016) [12].

В частности, в феврале 2017 г. погрузка по сети РЖД выросла на 0,9% в сравнении с тем же периодом прошлого года. Наилучшие за последние несколько лет темпы роста показала железнодорожная погрузка на экспорт (+12,5%). В адрес российских портов отправлено на 14,4% больше, чем в феврале прошлого года. Грузооборот за 2 месяца 2017 г. увеличился на 6,7% и составил 392,6 млн тарифных т-км [48].

Наиболее динамично развивающимся сегментом в структуре грузооборота являются контейнерные перевозки, которые занимают 7% от общего грузооборота. До 2030 г. контейнерные перевозки будут расти темпами, опережающими рост рынка, со скоростью около 6-8% ежегодно, и к 2030 г. доля данного вида перевозок составит 4-5% от общих объемов перевозок [33].

Оказание транспортно-экспедиционной услуги иностранным экспедитором в стране экспортере или импортере товара является импортом транспортно-экспедиционной услуги. В отношении железнодорожного транспорта России можно сказать, что все внешнеторговые грузы перевозятся отечественным перевозчиком. Вместе с тем, транспортно-экспедиционное обслуживание, в значительной мере, осуществляется иностранными фирмами [28].

Другим источником экспорта транспортных услуг являются транзитные перевозки. В России основная их доля осуществляется железнодорожным транспортом. Опыт показывает, что технологичность и высокое качество экспорта транспортных и транспортно-экспедиторских услуг обеспечивается при перевозках грузов в контейнерах. Стандарт качества и, в частности,

сохранность груза достигается: бесперегрузочной технологией, которую обеспечивает контейнер, скоростью доставки – за счет организации курсирования ускоренных контейнерных поездов на экспортно-импортных и транзитных направлениях, достаточно низкой (по сравнению с зарубежными странами) стоимостью перевозок, а также наличием консолидированного представителя перевозчика, способного организовать комплексную транспортную услугу. Транспортная инфраструктура является местом самостоятельного оказания соответствующих услуг, в том числе, и экспортного характера [26].

Из сказанного видно, что полигоном деятельности должна стать не только сеть железных дорог России, но и полигон государств СНГ и Балтии, а также Западной Европы, прежде всего, зона компетенции СМГС (Соглашения международного грузового сообщения стран ОСЖД – Организации содружества железных дорог), а также зоны компетенции КОТИФ (Конвенции государств-участников ЦИМ). Но и это еще не все. Контейнерные перевозки способны охватить огромную территорию, и в этом нет ничего удивительного, поскольку сами контейнеры обладают свойством «вездеходности». А сама вездеходность обеспечивается политическими и экономическими союзами России, к которым относятся: таможенный союз Белоруссии, Казахстана и России, территория стран ШОС и стран БРИКС. А это, в свою очередь, достигается развитием, так называемых железнодорожно-водных старых и новых транспортных коридоров. К «старым» коридорам следует отнести железнодорожные системы Европейских коридоров согласно соглашению СЛКП и систему железнодорожных коридоров в сообщении Европа-Азия-Европа (ОСЖД), а также ту развиваемую систему коридоров, получивших название «Новый Шёлковый Путь» [4].

И если на первом этапе цель интеграции была ограничена сетью железных дорог России и государствами СНГ и Балтии в прежнем понимании – бывшего СССР, то затем эта цель включила необходимость развития идеи в рамках специфики единого таможенного пространства (прежде всего, в

отношении транзита грузов в контейнерах по единому тарифному плану). Учет специфики образования БРИКС говорит о том, что концепция экспорта транспортных услуг должна быть продолжена. Она должна быть дополнена не только технологическими понятиями, но адаптирована к условиям Инкотермс. И в этом состоит перспектива России [9].

Сейчас политика России, направленная на повышение конкурентоспособности российских перевозчиков и рост экспорта транспортных услуг должна основываться на принципе не дискриминации и может осуществляться, например, по следующим направлениям:

- установление и поддержка в рамках торговой и транспортной политики государства благоприятных условий для российских экспортеров транспортных услуг;

- содействие реализации интересов российских перевозчиков на мировом рынке транспортных услуг;

- создание условий для приобретения российскими перевозчиками современной транспортной техники, обеспечивающей не только конкурентоспособность на международных рынках, но и принципиальную доступность этих рынков для российских операторов;

- совершенствование системы государственного контроля в сегментах рынка международных перевозок, в которых действует двусторонняя разрешительная система [51].

Следует отметить, что крайне необходима выработка механизмов оперативного принятия ответных мер в случаях, когда российские перевозчики подвергаются дискриминации за рубежом. В этой связи принципиальное значение приобретает активное участие России в работе таких международных организаций, как Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН, Экономическая и социальная Комиссия ООН для Азии и Тихого Океана, Международная организация гражданской авиации, Международная морская организация, Международный транспортный форум - орган Организации экономического сотрудничества и развития, Организация

сотрудничества железных дорог, Межправительственный совет дорожников государств СНГ [55].

В работе международных неправительственных организаций принимают участие российские транспортные компании и профессиональные ассоциации, поэтому такие площадки служат для реализации стратегии расширения доступа российских перевозчиков и транспортных экспедиторов на мировые рынки и роста экспортного потенциала. С этой точки зрения наиболее значимыми для интересов России будут являться Международная ассоциация воздушного транспорта, Международный совет аэропортов, Международный союз автомобильного транспорта, Международный союз железных дорог, Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) и ряд других международных неправительственных организаций [37].

В условиях глобализации без включения транспортного комплекса России в международную транспортную систему, ей грозит ослабление внешнеэкономических связей, экономическое отставание и политическая изоляция. В этой связи интернационализация транспортной инфраструктуры относится к приоритетным задачам государства и бизнеса, она должна обеспечить благоприятные условия для интеграции России в международное производственное, информационное, транспортное и торговое сообщество [27].

Ключевую роль в практическом сближении транспортных систем России и ЕС могут играть предпринимательские круги обеих сторон. Посредством сотрудничества и взаимных инвестиций они уже формируют плотную ткань взаимодействия [24].

Развитие сотрудничества России и ЕС в сфере транспорта должно быть ориентировано на повышение скорости, экономичности, безопасности перевозок и снижение их вредного воздействия на окружающую среду. С этой целью ему следует придать комплексный характер, опираться на интегрированные, мультимодальные решения и наиболее совершенные технологические инновации [14].

Дальнейшее взаимодействие следует развивать в рамках четкой и продуманной стратегии построения общего транспортного пространства на основе поэтапного, секторального подхода. В ней должны быть определены приоритетные сферы, в которых реализация национальных интересов России и ЕС в наибольшей степени зависит от их сотрудничества (например, в вопросах развития морского транспорта). Необходимо, чтобы она опиралась на уже существующие инициативы и инструменты, такие как «Партнерство для модернизации», Транспортный диалог, инициатива трансъевропейских транспортных сетей, Партнерство «Северного измерения» по транспорту и логистике. Важно, чтобы она была дополнена шагами по гармонизации правоприменительной практики и развитием адекватных институтов сотрудничества. Она также должна включать таможенные аспекты и строиться с учетом обязательств партнеров в рамках других международных структур (в частности, ЕЭП) [18].

Воспользовавшись нашей затянувшейся выжидательной позицией по вопросу развития дальневосточной транспортной инфраструктуры, Китай и другие морские державы АТР уже практически выдавили Россию из рынка евразийского грузового транзита. В стратегическом плане китайский фактор доминирования на рынке морского евразийского транзита может иметь негативные последствия для планов превращения транспортной системы РФ в значимое звено транзитных перевозок по маршруту Европа – АТР. При отсутствии конкурентоспособной транспортной сети стремление России внедриться в глобальную транзитную инфраструктурную интеграцию сводится к минимуму. Ожидать того, что страны АТР одновременно захотят воспользоваться российским маршрутом для перевозки своих товаров в Европу, а китайские морские перевозчики и страны Центральной и Южной Азии «добровольно отдадут» весомую часть своего транзитного грузопотока России, крайне нереалистично [21].

На фоне создания нескольких альтернативных маршрутов транзитных перевозок в направлении Азия – Европа необходимо снизить уровень упования

на географические, транспортные и иные преимущества, которые способны автоматически гарантировать ей место среди стран, обеспечивающих наполняемость своих транспортных сетей евро-азиатским транзитным потоком грузов. В силу дезинтеграционных процессов последних десятилетий Россия растеряла большинство из этих преимуществ либо они утратили свое определяющее значение. Стремительное превращение КНР в ключевое звено евро-азиатских перевозок должно побудить российское руководство активизировать развитие российско-китайской инфраструктурной интеграции, которая в первую очередь связана с реализацией регионального транспортного сотрудничества Дальнего Востока РФ и провинций северо-востока Китая. Отсутствие прямого выхода к морским портам побуждает промышленно развитые провинции СВК к использованию железнодорожной транспортной сети и морских портов ДФО РФ для вывоза своей экспортной продукции. В дальнейшем с опорой на российские порты Зарубино (в рамках международного транспортного коридора «Приморье-2») и Сабетта часть транзитного грузопотока может транспортироваться по маршруту МШП-XXI в. и по российскому Северному морскому пути [50].

Заинтересованность китайской стороны в сотрудничестве с Россией подтверждается желанием провинциальных властей СВК инвестировать значительные средства в развитие транспортного комплекса ДФО РФ (строительство ВСЖД Хуньчунь – Владивосток, модернизация пограничных КПШ и морского порта Зарубино). Если Россия с помощью Китая сумеет обеспечить повышение пропускной способности восточного полигона Транссиба, дальневосточных портов и Северного морского пути, то у нее появится наиболее реальный шанс обеспечить превращение ДФО РФ в значимое звено транзитных перевозок из СВК в страны АТР и Европы. Наличие такого ключевого азиатского партнера, как КНР, в этом стратегически важном проекте может оказаться самым ценным преимуществом [51].

Заключение

В настоящее время российская экономика функционирует по законам рынка. Каждое предприятие в таких условиях ведет абсолютно самостоятельную политику и только на нем лежит ответственность за результаты его деятельности. Эффективное и рациональное управление логистикой существенно влияет на успех коммерческой деятельности предприятия.

В ходе проведенного исследования были сделаны следующие выводы.

Существуют различные методологические подходы к управлению логистикой, каждые из которых необходимо применять в различных аспектах деятельности компании, а порой и использовать их в совокупности. Подходы помогают грамотно проанализировать сложившуюся ситуацию или проблему, сформулировать и проделать алгоритм их решений, а также выявить стратегию развития и действий на будущее.

Правильные решения транспортно-складских задач очень важны для успешного функционирования предприятия. В основе принятия решения в управлении транспортно-складским хозяйством, безусловно, лежит логистический подход. При этом одним из ключевых факторов формирования логистических решений в управлении транспортно-складским хозяйством является наличие точной информации, необходимой менеджеру для разработки и выбора оптимального решения, способствующего достижению запланированной цели – обеспечение перемещения конкретного ресурса (товара) клиенту в нужном количестве, определенного качества, в нужное место и время с оптимальными издержками для фирмы.

В мировой практике существует множество различных методологий организации и управления логистикой, которые постоянно совершенствуются. За весь период развития человечества и связей между ним логистика развивалась. В последние годы она сильно эволюционировала за счёт прогресса

IT-технологий, что увеличило качество и быстроту операция внутри компаний и обслуживания клиентов.

При создании логистических систем компаний в международном масштабе Российской федерацией возникают серьезные проблемы, которые могут быть решены только на государственном уровне, среди которых:

- регулирование и упрощение таможенных и технических процедур при пересечении материальными потоками государственных границ;
- необходимость унификации требований, правил, тарифов, стандартов к технологиям и техническим средствам разных государств;
- создание международной транспортной инфраструктуры, включающей пути сообщения, транзитные склады, терминалы, распределительные центры;
- акцентирование внимания на качественные показатели доставки грузов в международном сообщении, следовательно, повышенные требования к перевозчикам, складским операторам, логистическим посредникам;
- совершенствование системы охраны окружающей среды во многих государствах и в связи с этим повышение экологических требований к транспортным средствам, упаковке товаров, ликвидации отходов, безопасности транспортных операций и т. п.

В практической части было проведено исследование транспортно-экспедиционной компании ООО «Эстив». В ходе проведенного исследования можно сделать следующие выводы.

Компания ООО «Эстив» имеет стабильное развитие по заказам (за анализируемый период заказы увеличились на 262). При этом выручка и прибыль компании сократились из-за экономического кризиса в России и введенных санкций, а также увеличения дебиторской задолженности. Компания стремится на увеличение прибыли и заказов не за счет увеличения штата сотрудников, а за счет роста их производительности.

Также в работе был произведен анализ существующего алгоритма перевозки в ООО «Эстив» из Гонконга в Екатеринбург через порт Владивосток и предложены направления его совершенствования. Для снижения сквозного

тарифа и времени перевозки было предложено сменить линию перевозки по следующим направлениям:

- 1) Гонконг-Екатеринбург через порт Санкт-Петербург;
- 2) Гонконг-Екатеринбург через порт Новороссийск;
- 3) Гонконг-Екатеринбург через переход Маньчжурия-Забайкальск.

Произведя расчеты было выявлено, что самым дешевым алгоритмом перевозки груза, 40-ка футового контейнера, из Гонконга в Екатеринбург будет являться вариант доставки через порт Новороссийск (4466,13 долл. США). Морской транспорт является самым дешевым видом перевозки и дешевле, чем доставка железнодорожным транспортом. ОАО «РЖД» держит высокие ставки, являясь монополистом, когда как морской фрахт в последнее время снизился из-за увеличения конкуренции между морскими перевозчиками. Доставка через Санкт-Петербург сильно не отличается от самого дешевого варианта (на 125,69 долл. США). Это обусловлено более низким фрахтом и платой за железнодорожный переход в порту Новороссийска, но стивидорные услуги в нем самые дорогие среди рассмотренных портов назначения (плата за терминальную обработку – 410 долл. США), при 253,5 долл. США в Санкт-Петербурге и 110 долл. США во Владивостоке.

На третьем месте по эффективности цены доставки груза является алгоритм перевозки Гонконг-Екатеринбург через порт Владивосток и составляет 5303,97 долл. США. Следует отметить, что данный вариант сейчас используется в компании ООО «Эстив», и во многих случаях он является менее эффективным, чем предложенные алгоритмы доставки груза.

Наиболее дорогим и затратным алгоритмом доставки груза является вариант по суше железнодорожным транспортом через пограничный переход Маньчжурия-Забайкальск – 5908,37 долл. США, что на 1442,84 больше, чем самый дешевый вариант через порт Новороссийска. Данная разница обусловлена высокой стоимостью железнодорожной перевозки, как в Китае, так и в России.

Наименьшее время перевозки имеет алгоритм доставки через переход Маньчжурию-Забайкальск железнодорожным транспортом (35 сут). На втором месте находится алгоритм, который использует компания ООО «Эстив» в своих перевозках через порт Владивосток и составляет 35,5 сут. На третьем и четвертом местах находятся переход через порт Новороссийск (44 сут) и переход через порт Санкт-Петербург (48,5 сут) соответственно.

Также был произведен расчет экономической эффективности алгоритмов и сделаны выводы, что наибольшую экономическую эффективность и иметь положительный эффект по сравнению с другими вариантами будет алгоритм перевозки грузов в контейнере из Гонконга в Екатеринбург через железнодорожный переход Маньчжурия-Забайкальск. Данный вариант имеет и самое низкое время перевозки (35 сут), но при этом это самый дорогой вариант доставки грузов (5908,37 долл. США). ООО «Эстив» (и другим участникам транспортного процесса) для получения максимальной выгоды от доставки груза целесообразно предлагать клиентам данный алгоритм перевозки (на 6044 долл. США в год больше базового через порт Владивосток). Данный вариант позволит привлечь дополнительные денежные средства в Россию (государственным органам, транспортным компаниям и другим участникам процесса доставки груза).

С точки зрения заинтересованности клиента, целесообразно использовать алгоритм перевозки через Новороссийск, но он является не самым быстрым вариантом (44 сут). Если клиент заинтересован в более быстрой доставке и готов заплатить за это больше, то доставку лучше организовать через переход Маньчжурия-Забайкальск (35 сут) или по уже отлаженному маршруту через порт Владивосток (35,5 сут). Следует еще раз отметить, что это два самых дорогих варианта доставки 40-ка футового контейнера из Гонконга в Екатеринбург.

Выбор алгоритма перевозки и предложение его клиенту зависит от менеджера компании. В целом, вариативность доставки позволит укрепить компанию на рынке транспортно-экспедиционных услуг, сделает его наиболее

конкурентно способной и позволит найти подход к любому клиенту. Компания показывает себя на рынке как стабильно развивающаяся, способная расти дальше. Данные предложения в работе помогут создать компании более объемную клиентскую базу, увеличат количество перевозок по направлениям и тем самым увеличат доход и прибыль компании.

Анализ интеграции России в международную транспортную систему позволил выявить, что если реально оценивать собственные возможности интеграции, то речь может идти только о контейнерных перевозках в сфере железнодорожного транспорта. Однако для этого следует решить множество проблем в законодательном и инвестиционном плане, снизить ставки перевозок и увеличить скорость передвижения поездов, а главное наладить экономические и политические связи с другими странами и заинтересовать их использовать путь из Азии в Европу через Российскую Федерацию.

Список использованных источников

- 1 Гражданский кодекс Российской Федерации от 30.11.1994 N 51-ФЗ : федер. закон : [действующая редакция от 13.07.2015] / Российская Федерация, 2015.
- 2 Абдукаримов, И. Т. Эффективность и финансовые результаты хозяйственной деятельности предприятия : критерии и показатели их характеризующие, методика оценки и анализа / И. Т. Абдукаримов, Н. В. Тен // Социально-экономические явления и процессы, 2015. - № 5-6 (27-28). – С. 11.
- 3 Авен, О. И. Оптимизация транспортных потоков : учебник / О. И. Авен, С. Е. Ловецкий, Г. Е. Моисеенко. – М. : Наука, 2014. – С. 245.
- 4 Алклычев, А. М. Трансазиатские транспортные коридоры и развитие транспортной системы России / А. М. Алклычев, А. М. Зоидов, З. К. Зоидов, А. А. Медков // Региональные проблемы преобразования экономики. – 2010. – №3. – С. 47–54.
- 5 Ахметов, Р. Реформа застряла на перегоне / Р. Ахметов // Журнал Международный экспедитор . – 2012. – №2. – С. 40–42
- 6 Балалаев, А. С. Методология формирования транспортных составляющих логистических систем экономических субъектов рынка / А. С. Балалаев, Р. Г. Леонтьев // Научно-техническая информация. Сер. 2. Информационные процессы и системы, 2015. – С. 19.
- 7 Белова, Е. А. Тенденции развития мирового рынка транспортно-логистических услуг / Е.А. Белова, Ю.А. Килькеева, А.А. Треногина // Ученые заметки ТОГУ. – 2014. – №4. – С.1165–1172.
- 8 Белый, О. В. Северный морской путь: проблемы и перспективы / О. В. Белый, Д. А. Скороходов, А. Л. Стариченков // Транспорт Российской Федерации. – 2011. - №1(32). – С. 8–12.
- 9 Богатырев, А. М. Управление экспортными грузопотоками на основе принципов логистики / М. М. Богатырев, Е. В. Голубева, В. Н. Зубков //

Вестник Ростовского государственного университета путей сообщения, 2014. – №2. – С. 61.

10 Быркова, Е. Ю. Рынок международных контейнерных перевозок : основные игроки и тенденции развития [Электронный ресурс] / Е. Ю. Быркова. – Электрон. дан. – Режим доступа : http://xn--b1ae2adf4f.xnplai/_analytics/_research/6274-rinok-konteinerov.html.

11 Валинский, А. Транспортные коридоры идут в обход России [Электронный ресурс] / А. Валинский. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.pnr.ru/newspaper/detail/48998>.

12 Вискова, Д. Ю. Методологические аспекты формирования управленческих решений в логистике / Д. Ю Вискова // XIV Международная научно-практическая конференция «Логистика : современные тенденции развития», г. Санкт-Петербург, 2015. – С. 105–107.

13 Вискова, Д. Ю. Управление транспортно-складским хозяйством: учебное пособие для студентов, обучающихся по программам высшего образования по направлению подготовки 38.03.02 Менеджмент / Д. Ю. Вискова, Е. И. Куценко, Е. А. Лавренко; М-во образования и науки Рос. Федерации, Федер. гос. бюджет. образоват. учреждение высш. образования «Оренбург. гос. ун-т», Ин-т менеджмента, каф. менеджмента. – Оренбург: ОГУ. – 2016. – С. 264.

14 Воинов, Н. Рынок логистики в России чрезвычайно подвижен / Н. Воинов // Логистика. – 2014. – №10. – С. 22–26.

15 Гаджинский, А. М. Логистика : учебник для высших и средних специальных учебных заведений / А. М. Гаджинский. – М. : Издательско-книготорговый центр «Маркетинг». – 2014. – С. 408.

16 Гордон, М. П. Логистика товародвижения / М. П. Гордон. – М. : Центр экономики и маркетинга. – 2014. – С. 168.

17 Дергачев, В. А. Международные экономические отношения: учебник. / В. А. Дергачев. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2005. – С. 368.

18 Доклад о торговле и развитии, 2015 год (на русском языке) [Электронный ресурс]. – Электрон. данные – Режим доступа : http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdr2015_ru.pdf.

19 Дрю, Д. Теория транспортных потоков и управление ими : учебник / Д. Дрю. – М. : Транспорт, 2015. – С. 424.

20 Жохова, С. Второй раз в одну реку // Журнал Международный экспедитор. – 2012. – №2. – С. 48–49

21 Елисеев, С. Ю. Построение и оптимизация функционирования международных транспортно-логистических систем / С. Ю. Елисеев. – М. : ВИНТИ, 2014. – С. 165.

22 Еремеева, Л. Э. Транспортная логистика : учеб. пособие / Л. Э. Еремеева. – М. : СЛИ, 2013. – С. 260.

23 Иванов, Д. А. Управление цепями поставок / Д. А. Иванов – СПб. : Изд-во Политехн. ун-та, 2012. – С. 660.

24 Иловайский, Н. Д. Маркетинг в перевозках грузов : Учебн. пособие / Н. Д. Иловайский, В. А. Король. – М. : Транспорт, 2014. – С. 248.

25 Калмыкова, Д. Ю. Методические аспекты диагностики цепей поставок / Д. Ю. Калмыкова // Вестник Оренбургского государственного университета. – 2014. – № 4 (165). – С. 173–179.

26 Кириченко, А. В. Перевозка экспортно-импортных грузов. Организация логистических систем: учебник / А. В. Кириченко. – СПб. : Питер, 2014. – С. 506.

27 Кисин, С. Дверь в коридор [Электронный ресурс] / С. Кисин. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.rg.ru/2012/03/28/reg-ufo/port.html>.

28 Кристофер, М. Логистика и управление цепочками поставок : учебник / М. Кристофер. – СПб. : Питер, 2014. – С. 316.

29 Мерешко, Н. Контейнеры с оптимизмом [Электронный ресурс] / Н. Мерешко. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://expert.ru/expert/2014/21/kontejneryi-s-optimizmom>.

30 Миротин, Л. Б. Управление грузовыми потоками в транспортно-логистических системах: Учебн. пособие / Л. Б. Миротин, В. А. Гудков, В. В. Зырянов. – М. : Изд-во Горячая линия – Телеком, 2015. – С. 203–295.

31 Миротин, Л. Б. Транспортная логистика: учебник для транспортных вузов / Л. Б. Миротина. – М. : Издательство «Экзамен», 2015. – С. 512.

32 Моисеева, Н. К. Экономические основы логистики : учебник / Н. К. Моисеева. – Москва: ИНФРА – М, 2012. – С. 528.

33 Официальный сайт Министерства транспорта РФ. «Транспорт России» Информационно-статистический бюллетень [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : www.mintrans.ru.

34 Официальный сайт ООО «Эстив» [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <https://estiw.ru>.

35 Официальный сайт группы компаний «FESCO» [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.fesco.ru>.

36 Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5128.

37 Официальный сайт Maersk Line [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <https://maersk.ru>.

38 Официальный сайт APL [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.apl.com/wps/portal/apl>.

39 Официальный сайт группы компаний «Деловые линии» [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <https://www.dellin.ru>.

40 Официальный сайт ОАО «НМТП» [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.nmtp.info>.

41 Официальный сайт ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.seaport.spb.ru>.

42 Официальный сайт ОАО «ВМПТ» [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.vmtp.ru>.

43 Полякова, И. Логистика: системный подход [Электронный ресурс] / И. Полякова. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.transportrussia.ru/logistika/sistemnyy-podhod.html>.

44 Пономарев, И. Логистика : резервы повышения эффективности экономики [Электронный ресурс] / И. Пономарев. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.tpp-inform.ru/regions/4501.html>.

45 Прокофьева, Т. А. Логистика транспортно-распределительных систем: региональный аспект / Т. А. Прокофьева, О. М. Лопатин.: – М. : РосКонсульт, 2014. – С. 400.

46 Сергеев, В. И. Логистика. Интеграция и оптимизация логистических бизнес-процессов в цепях поставок : учебник для МВА / В. И. Сергеев. – М. : Эксмо, 2014. – С. 940.

47 Сергеев, В. И. Логистика в бизнесе : учебник / В. И. Сергеев. – М. : ИНФРА-М, 2013. – С. 410.

48 Смирнов, Э. А. Разработка управленческих решений : учебник для вузов / Э. А. Смирнов. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2013. – С. 271.

49 Соколин, В. П. Введение в логистическое управление материально - техническим снабжением: Учебн. пособие / В. П. Соколин, А. В. Чернов. – М. : ВЗИИТ, 2014. – С. 27.

50 Старкова, Н. О. Тенденции развития логистических услуг на современном мировом рынке / Н. О. Старкова, С. М. Саввиди, М. В. Сафонова // Научный журнал КубГАУ. – 2013. - №85. – С. 1–11.

51 Сыромолотова, Г. И. Исследование контейнерного рынка на основе контент-анализа / Г. И. Сыромолотова // Вестник белгородского университета кооперации, экономики и права, 2015. № 3- 55. – С. 410–415.

52 Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. Январь-декабрь 2016 г. [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID= 20033& sphrase_id=107567.

53 Уотерс, Д. Логистика. Управление цепью поставок: пер. с англ / Д. Уотерс. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2014. – С. 503.

54 Фатхутдинов, Р. А. Разработка управленческого решения : учеб. для вузов / Р. А. Фатхутдинов. – М. : Бизнес-школа: Интел-Синтез, 2014. – С. 240.

55 Федосеев, В. В. Экономико-математические методы и модели: учеб. пособие для вузов / В. В. Федосеев, А. Н. Гармаш, Д. М. Дайитбегов. – М. : Экономика, 2014. – С. 391.

56 Цветов, Ю. М. Транспорт: системный подход (вопросы теории к практике) / Ю. М. Цветов. – М. : Знание, 2015. – С. 110.

57 Dan, B. Price and service competition in the supply chain with both pure play Internet and strong bricks-and-mortar retailers / B. Dan, C. Liu, X.M. Zhang, H.Y. Zhang // Journal of Applied Research and Technology – 2014. – Vol. 23., № 1. – P. 236–250.

58 Guerci, E. A hybrid approach to select the best sourcing policy using stochastic programming / E. Guerci, A. Kirman, S. Moulet // Journal of Manufacturing Systems – 2014. – Vol. 23., № 2. – P. 360–411.

59 Kharazi, H. Mathematical modeling of the role of vertical cost information sharing in optimizing supply chain performance / H. Kharazi, G. Jandaghi // European Journal of Economics, Finance and Administrative Sciences – 2013. – Vol. 54., № 2. – P. 355–389.

60 Tan, Y. The Agency Model for Digital Goods / Y. Tan, J. E. Carrillo, H.K. Cheng // Decision Sciences – 2015. – Vol. 18., № 2. – P. 94–99.

61 Zhang, Y. The optimal policy of manufacturer in warehouse confirming contract / Y. Zhang, X. Tang // International Conference of Logistics Engineering and Management – 2015. – Vol. 11., № 1. – P. 499–547.

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра мировой экономики

ОТЗЫВ РУКОВОДИТЕЛЯ

на выпускную квалификационную работу студента Ищенко Артура Александровича
по образовательной программе подготовки магистров по направлению 38.04.01
«Экономика», «Логистика и управление транспортными перевозками на рынках АТР»

Руководитель ВКР к.э.н., доцент, С.А. Новикова

на тему: СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДОВ УПРАВЛЕНИЯ В ЛОГИСТИКЕ
МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Дата защиты ВКР «02» июля 2018 г.

Оригинальность текста ВКР составляет 92 %.

Соответствие содержания теме, заданию: Содержание работы раскрывает тему ВКР и соответствует заданию.

Актуальность темы: Устойчивое и эффективное функционирование транспортной системы страны, совершенствование методов доставки грузов будет способствовать интеграции России в международные транспортно-логистические системы. Необходимость повышения эффективности функционирования методов перевозки грузов с помощью планирования и управления, давно назревшая задача в менеджменте логистики. В связи с этим, актуальность выпускной работы не вызывает сомнений.

Научное, практическое значение дипломной работы: В рамках темы дипломной работы магистрантом были изучены теоретические аспекты организации и управления международной логистикой перевозки грузов; раскрыты методология процесса управления логистикой международной перевозки грузов и процесс формирования логистических решений в управлении транспортно-складским хозяйством. По результатам проникновения в данные насущные вопросы логистики в России, разработан методический подход к организации и управлению смешанных перевозок грузов с использованием методов логистики. Анализ и оценка деятельности транспортно-логистической компании ООО «Эстив», позволили магистранту разработать алгоритм рационального способа и маршрута перевозки международных грузов. Предложенный способ

доставки грузов, несомненно, имеет практическую значимость, а сформулированные магистрантом предложения руководству компании позволят расширить каналы трансфера грузов и увеличить прибыль.

Оригинальность идей: формулировка идей для раскрытия темы работы и достижения цели были направлены на поиск научной новизны; выявленные проблемы транспортно-логистических систем России позволили магистранту оценить перспективы развития интеграции России в международные транспортно-логистические системы.

Степень самостоятельности выполнения работы: Высокая.

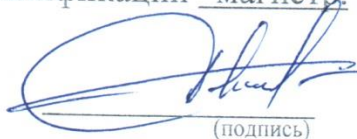
Ответственность и работоспособность выпускника: В процессе написания дипломной работы магистрант показал высокую степень ответственности и работоспособности; работа над исследованием была постоянной и динамичной.

Умение анализировать, обобщать, делать выводы, последовательно и грамотно излагать материал: магистрант Ищенко А.А. способен к аналитическому мышлению, умеет грамотно анализировать, обобщать информацию и излагать материал, формулировать выводы; умеет пользоваться системами моделей процессов экономической деятельности, применять программные компьютерные технологии, что характеризует его как сформировавшегося специалиста, владеющим теоретическими и практическими компетенциями.

Недостатки дипломной работы: Существенных недостатков не выявлено; в качестве рекомендаций – в следующих научных исследованиях продолжить разработку эффективных методов и инструментов в транспортно-складской сети; рациональных и прибыльных маршрутов перевозки международных грузов для российских бизнес-структур, осуществляющих логистическую деятельность.

Заключение: Выпускная квалификационная работа Ищенко А.А. соответствует квалификационным требованиям и может быть допущена к защите. Заслуживает оценки отлично и присвоения квалификации магистр.

Руководитель ВКР к.э.н., доцент



С.А. Новикова

(подпись)

« 21 » мая 2018 г.

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования
«Дальневосточный федеральный университет»

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра мировой экономики

РЕЦЕНЗИЯ

на выпускную квалификационную работу студента (ки) Ищенко Артура

Александровича

(фамилия, имя, отчество)

специальность (направление) 38.04.01 Экономика «Логистика и управление транспортными перевозками на рынках АТР»

группа М1201ЛУТ

на тему Совершенствование методов управления в логистике международной перевозки грузов

Руководитель ВКР к.э.н., доцент С.А. Новикова

(ученая степень, ученое звание, и. о. фамилия)

Дата защиты ВКР «02» июля 2018 г.

1 Актуальность ВКР, ее научное, практическое значение и соответствие заданию

В современных рыночных условиях существует высокая конкуренция между транспортно-экспедиционными компаниями. Для удержания и повышения позиций на рынке данных услуг необходимо эффективно осуществлять свою деятельность, привлекать клиентов пользоваться услугами компании. Для этого нужно предлагать заказчикам выгодные для них условия. Данная работа позволит увеличить вариативность предложений, а также позволит найти подход к каждому обратившемуся клиенту, повысит конкурентоспособность компании.

2 Достоинства работы: умение работать с литературой, последовательно и грамотно излагать материал, оригинальность идей, раскрытие темы, достижение поставленных целей и задач

Умение системно представлять структуру и методические подходы к процессу управления транспортно-логистическим предприятием, в достаточной мере изложена мировая практика управления в логистике международной перевозки грузов. Теоретическая и практическая части были изложены грамотно и последовательно, что позволило получить полное представление о проделанной работе.

Тема раскрыта на достаточном уровне. Цель и задачи работы раскрыты.

В целом работа выполнена на хорошем теоретическом уровне и имеет практическое значение. Показаны хорошие знания по экономике и логистике.

3 Недостатки и замечания (как по содержанию, так и по оформлению)

Во 2 главе не раскрыты все возможные направления и алгоритмы перевозок, которые могли бы позволить снизить сквозную ставку и время доставки груза. Также не произведен анализ всех возможных морских перевозчиков.

4 Целесообразность внедрения, использования в учебном процессе, публикации и т. п.

Работа имеет практическое значение и целесообразно внедрить ее результаты в деятельность компании, что позволит привлечь больше заказчиков и укрепить компанию на рынке транспортно-экспедиционных услуг.

5 Общий вывод: (о присвоении дипломнику соответствующей квалификации и оценка: отлично, хорошо, удовлетворительно).

Заслуживает оценки отлично и присвоения квалификации магистр

Оценка Отлично

Рецензент

Заместитель Генерального Директора
(должность по основному месту работы, ученая степень, ученое звание)

(подпись)

Д.С.Спевак
(и.о.ф.)

«15» июня 2018 г.



