

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
**«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**
(НИУ «БЕЛГУ»)

ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ
КАФЕДРА МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ

**ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
РЫНКА АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК**
(на примере ООО «Белгородская Транспортная Компания»)

Магистерская диссертация

обучающегося по направлению подготовки 38.04.01 Экономика
очной формы обучения, группы 06001515
Кравченко Надежды Владимировны

Научный руководитель:
д.п.н., проф. Камышанченко Е.Н.

Рецензенты:
Первый заместитель генерального
директора ООО «Белгородская
Транспортная Компания»
М.В. Фанайлов

Профессор кафедры учета, анализа
и аудита НИУ «БелГУ», доктор
экономических наук Л.А. Зимакова

Белгород 2017

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	3
Глава 1. Теоретико-концептуальные основы функционирования транспортно-логистической инфраструктуры	7
1.1. Организационно-экономические и правовые особенности рынка транспортно-логистических услуг	7
1.2. Модели и элементы транспортно-логистической инфраструктуры.....	17
1.3. Состояние и особенности развития современной транспортно-логистической инфраструктуры рынка автомобильных перевозок	28
Глава 2. Особенности функционирования и оценка эффективности отечественного рынка транспортно-логистических услуг	38
2.1. Организационно-экономическая и финансовая характеристика ООО «Белгородская Транспортная Компания»	38
2.2. Экономическое обеспечение транспортно-логистической системы ООО «Белгородская Транспортная Компания»	51
2.3. Оценка и организация управления логистическими рисками ООО «Белгородская Транспортная Компания»	63
Глава 3. Разработка и обоснование направлений совершенствования транспортно-логистической инфраструктуры	73
3.1. Проблемы совершенствования транспортно-логистической инфраструктуры в условиях конъюнктурных колебаний.....	73
3.2. Внедрение транспортно-логистического сервиса и логистических технологий в транспортно-логистическую инфраструктуру рынка автомобильных перевозок.....	84
Заключение	92
Список используемых источников.....	95
Приложения	108

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Транспортные услуги играют большую роль в обеспечении эффективности и конкурентоспособности экономики страны. Транспорт является необходимым условием производства материальных благ. Это важная составляющая производственной и социальной инфраструктуры.

Сфера транспортных услуг имеет большие перспективы развития в России. Благодаря усилиям государства транспортные сети расширяются и совершенствуются. В условиях глобализации все больше усиливаются международные транспортные связи, так как при их осуществлении транспорт обеспечивает перемещение предмета транспортной операции между двумя и более странами. Международные грузовые перевозки составляют 65-90% общего грузооборота индустриальных стран. Степень возрастания роли транспортной отрасли в экономике страны и регионов с каждым годом растет. Это обусловило актуальность темы исследования.

В связи с этим особую научную актуальность имеет анализ тенденций развития рынка транспортно-логистических услуг за рубежом, в России и Белгородской области с целью изучения основных тенденций, проблем и стратегических направлений развития данного сектора.

Степень научной разработанности проблемы. Отдельные теоретические и практические вопросы развития рынка транспортно-логистических услуг являются объектом исследования российских и зарубежных ученых.

Зарубежные исследователи по вопросам логистики подчёркивают автономность, самостоятельный и системный характер этого научного направления. Теоретические аспекты классической логистики изложены в работах Д. Бауэрсокса, М. Линдерса, Д. Уотерса, К. Лайноса, М. Джиллингема, Дж. Р. Стока, Д. М. Ламберта, М.А. Окландера, В.И. Сергеева, Н.И. Чухрай и др. Всестороннему рассмотрению логистических и аграрных транспортно-логистических систем в

стране и зарубежье посвящены публикации И.Г. Смирнова и Т.В. Косаревой. Разнообразные исследования в области промышленной логистики отражены в трудах С.А. Белых, Н.К. Васильевой, В.И. Перебийноса и др.

В своих трудах рассматривали проблемы развития международного рынка транспортно-логистических услуг зарубежные ученые Алан О., Бернард Д., Вайтхарст С., Ларью Дж., Мату А., Родрик Д., Харт М., Хилдс М. и другие.

Среди российских исследователей необходимо отметить: Аверина И.М., Батанина В.В., Богомолова О.Т., Бурмистрова М.М., Забелина В.Г., Захарова А.Н., Лебедева А.В., Николаева Д.С., Покровскую В.В., Рыбалкина В.Е., Таранова П.В., Халевинскую Е.Д., Шишкова Ю.В.

Цель исследования состоит в изучении специфики и особенностей транспортно-логистической инфраструктуры рынка автомобильных перевозок, а также разработке комплекса практических рекомендаций по совершенствованию данной инфраструктуры.

Достижение данной цели предопределяет постановку следующих задач:

- изучить теоретико-концептуальные основы функционирования транспортно-логистической инфраструктуры, в частности, исследовать организационно-экономические особенности рынка транспортно-логистических услуг и структуру транспортно-логистической инфраструктуры;
- провести оценку состояния современной отечественной транспортно-логистической инфраструктуры рынка автомобильных перевозок;
- оценить механизм экономического обеспечения транспортно-логистической системы и разработать систему управления логистическими рисками ООО «Белгородская Транспортная Компания»;
- выявить основные проблемы и пути совершенствования транспортно-логистической инфраструктуры в условиях конъюнктурных колебаний.

Объектом настоящего исследования является ООО «Белгородская Транспортная Компания» как участник транспортно-логистической инфраструктуры рынка автомобильных перевозок.

Предметом исследования является организационно-экономические отношения, складывающиеся между участниками транспортно-логистической инфраструктуры рынка автомобильных перевозок.

Теоретико-методологической основой исследования послужили фундаментальные концепции и методы, представленные в трудах отечественных и зарубежных ученых по проблемам развития транспортно-логистической отрасли.

В процессе исследования были использованы общенаучные методы историко-логического, системного, статистического и сравнительного анализа, а также табличные и графические приемы визуализации статистических данных.

Информационную базу работы составят законодательные и нормативные акты Президента и Правительства РФ, Государственной Думы, субъектов Российской Федерации, а также органов местного самоуправления, использовались данные монографических исследований, научные статьи, публикации отечественных и зарубежных ученых в периодических изданиях и в информационных ресурсах сети Интернет.

Статистической базой послужат материалы сборников Федеральной службы государственной статистики РФ и ее территориальных органов, данные международной статистики, периодических информационных бюллетеней, рабочих документов международных организаций, а также публикации влиятельных научных обществ и их журналов; аналитические статьи и обзоры Международного Валютного Фонда, ОЭСР, ЮНКТАД, группы Всемирного банка, Евразийского экономического сообщества, опубликованные как в ежемесячных справочниках, так и на официальном сайте <http://www.worldbank.org>; аналитические материалы Фонда «Бюро экономического анализа», БИКИ и Внешнеэкономического бюллетеня.

Теоретическая и практическая значимость полученных результатов исследования. Полученные результаты развивают научные представления об осо-

бенностях функционирования предприятий отечественного транспортно-логистического сектора.

Практическая значимость работы состоит в разработке комплекса практических рекомендаций по совершенствованию транспортно-логистических услуг компании «Белгородская Транспортная Компания».

Основные положения и результаты диссертационного исследования нашли свое отражение в публикациях, докладывались на международной научно-практической конференции.

Структура работы определена в соответствии с поставленными целями и задачами.

Во введении обосновывается актуальность темы исследования, охарактеризованы его цель, объект, предмет, задачи и методы исследования, определены хронологические рамки, теоретическая и практическая значимость.

В первой главе «Теоретико-концептуальные основы функционирования транспортно-логистической инфраструктуры» раскрываются организационно-экономические и правовые особенности рынка транспортно-логистических услуг; модели и элементы транспортно-логистической инфраструктуры, а также оценено состояние и особенности развития современной транспортно-логистической инфраструктуры рынка автомобильных перевозок.

Во второй главе «Особенности функционирования и оценка эффективности отечественного рынка транспортно-логистических услуг» проводится анализ экономической и финансовой составляющей логистической компании ООО «Белгородская Транспортная Компания».

В третьей главе «Разработка и обоснование направлений совершенствования транспортно-логистической инфраструктуры» выявляются основные проблемы, существующие на рынке транспортно-логистических услуг, а также рассмотрены возможные варианты стратегического развития данной отрасли.

В заключении приводятся основные выводы по результатам проведенного исследования.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

1.1. Организационно-экономические и правовые особенности рынка транспортно-логистических услуг

Развитие логистической инфраструктуры как стратегическое направление интеграции России в систему международных транспортных коридоров очень важно в современных условиях. Российская экономика характеризуется наличием серьезных внутренних барьеров, один из которых – слабое развитие транспортно-логистической инфраструктуры [3, С. 18].

Под транспортными услугами понимают один из видов деятельности транспорта, направленный на удовлетворение потребностей потребителей и характеризующийся наличием необходимого технологического, финансового, информационного, правового и ресурсного обеспечения [28, С. 41].

Мировая транспортная система полностью сформировалась в 20 веке. В нее вошли вся существующая инфраструктура путей сообщения, транспортные средства, транспортные предприятия и управление транспортом.

Принято выделять водный, наземный, воздушный и трубопроводный виды транспорта. Оценка потребностей клиентов хорошо отражена в результатах опроса крупных отправителей, проведенного Ф. Котлером. В таблице 1.1 представлена краткая сравнительная характеристика различных видов транспорта.

Таблица 1.1

Критериальная оценка видов транспорта

Вид транспорта	Скорость доставки	Надежность доставки	Доступность	Стоимость
Железнодорожный	3	3	2	3
Водный	4	4	4	1
Автомобильный	2	2	1	4
Трубопроводный	5	1	5	2
Воздушный	1	5	3	5

Источник: [28, С.56]

Соответственно, при выборе вида транспорта необходимо руководствоваться совокупностью факторов. Так, если отправителя интересует скорость, то основным выбором оказывается между воздушным и автомобильным транспортом. Если целью является минимизация издержек, то фирма-отправитель будет рассматривать водный и трубопроводный виды транспорта.

Структура отечественного рынка логистических услуг представлена четырьмя сегментами: перевозка грузов различными видами транспорта; складирование и дистрибуция; экспедиторские услуги; управленческая логистика (управление цепями поставок).

Формирование эффективного механизма транспортной логистики в нашей стране чрезвычайно важна, учитывая территориальные масштабы России (площадь страны 17,1 млн. км²). Транспортная система РФ – это «клубок» множества путей и дорог: железных дорог – 86 тыс. км; автомобильных дорог (с твердым покрытием) – 841 тыс. км; магистральные трубопроводы – 242 тыс. км; внутренние водные судоходные пути – 101 тыс. км; воздушные маршруты – 800 тыс. км [17, С. 108].

При таком огромном потенциале необходимо правильно, точно, оптимально и эффективно составлять планы перевозки и пути следования грузов.

В развитых странах на развитие логистической инфраструктуры выделяются огромные материальные средства, что и дает возможность их экономикам быть конкурентоспособным в позиционируемых сегментах рынка. В США на логистику приходится приблизительно около 10 % ВВП. При этом промышленность США затратила 554 млрд. долл. на грузовые перевозки; более 332 млрд. долл. на складирование и содержание запасов; около 40 млрд. долл. на административные, коммуникационные и управленческие виды деятельности, связанные с логистикой [19, С. 265]. В целом расходы составили 921 млрд. долл.

В России остро стоит проблема отставания развития инфраструктуры, особенно транспортного комплекса, от производственной сферы.

Проблемы высоких издержек товародвижения в сочетании с неудовлетворительным сервисом, характеризуемым задержками, низким качеством, слабой организацией и координацией, привели к необходимости комплексного внедрения логистических подходов в экономику [58, С. 77]. Известно, что в стоимости товара примерно 15-20% составляют наценки различного рода посредников на пути движения продукции от производителя до потребителя.

Применение логистики на макроуровне, по мнению экспертов, позволяет снизить уровень запасов на 30 – 50 % и сократить время движения продукции на 25 – 45 %. Так, в развитых странах создание логистических систем позволило снизить общие логистические издержки на 12 – 35%, в том числе снижение расходов на перевозку составило до 20% [44].

Транспортный бизнес отличается от других форм предпринимательской деятельности высоким уровнем финансирования, особенно на начальном этапе, когда необходимо закупить парк транспортных средств, и в тоже время низкой капиталоотдачей. Данный вид предпринимательской деятельности относят к наиболее рискованным с точки зрения получения прибыли, так существует большая вероятность банкротства на раннем этапе.

Опыт иностранных государств показывает, что наиболее успешные транспортные фирмы применяют концепцию интегрированной логистики, то есть объединяют деятельность руководящего состава, сотрудников компании и коммерческих партнеров в целостную логистическую цепь, включающую процессы закупки, производства, распределения, сбыта, а также сервисное обслуживание [35, С.40].

Государства, заинтересованные в расширении деятельности своих национальных транспортных предприятий в международных сообщениях, всегда стремились к международному сотрудничеству. Главной целью их действий являлась выработка унифицированных условий перевозок грузов и пассажиров, а также согласованных юридических норм, относящихся к режиму нахождения

перевозочных средств и обслуживающего их персонала в пределах юрисдикции договаривающихся сторон и по многим другим вопросам [48].

Приоритетным направлением развития многих государств является наращивание экспорта транспортных услуг. Активизация международного «транспортного сотрудничества» раскрыла сложности развития межгосударственных сообщений, а именно [53, С.52]:

1. Инфраструктурные – отсутствие обязательных элементов инфраструктуры необходимого качества, в частности, обустроенных дорог и пограничных пунктов пропуска;

2. Технические – недопустимое состояние транспортных средств, сервисной инфраструктуры и различия в технических требованиях к ним;

3. Регулятивные – различия в разрешительных системах и квотирования, лицензировании, страховании, контроле и условиях найма рабочей силы;

4. Трансграничные – препятствия при преодолении границ между странами Сообщества и с внешним миром, множественность предотгрузочных инспекций и видов контроля;

5. Фискальные – взимание государственных сборов и незаконных поборов на дорогах.

Основные направления в сфере создания общего рынка транспортных услуг [68, С.148]:

– обеспечение свободы транзита при осуществлении международных перевозок пассажиров и грузов;

– гармонизация условий перевозок пассажиров и грузов между странами;

– согласованный порядок и организация контроля над въездом (выездом) транспортных средств;

– принятие единых подходов по развитию конкуренции и предотвращению недобросовестной конкурентной практики;

– создание общей системы информационного обеспечения рынка транспортных услуг и транспортной статистической отчетности.

Независимо от особенностей действующей в стране экономической системы государственное регулирование транспортной деятельности остается объективной необходимостью. Среди основных предпосылок вмешательства государства в деятельность субъектов транспортного рынка можно выделить следующие [67; 79; 90].

1. Магистральный характер транспортной отрасли по отношению к другим отраслям инфраструктуры, социальной и производственной сфер. Балансирующее воздействие государства на развитие экономики в целом невозможно при отсутствии государственного контроля за процессами в транспортном комплексе, т. к. транспорт одновременно обслуживает и производственные отрасли, и сферы, опосредованно связанные с производством, и отрасли, обеспечивающие жизнедеятельность на территории региона. При этом функционирование всего инфраструктурного комплекса невозможно при сбоях в работе транспорта.

2. Социально-обусловленная необходимость поощрения конкуренции и контроля над деятельностью естественных монополий в транспортной отрасли (например, на железнодорожном транспорте) с целью ограничения стремлений монополиста к извлечению максимальной личной выгоды посредством неоправданного завышения тарифов, экономии на качестве обслуживания клиентов, отказа от невыгодных, но при этом социально значимых перевозок.

3. Контроль над развитием инфляционных процессов через регулирование транспортных тарифов (рост транспортных издержек неизбежно приводит к увеличению стоимости транспортируемой продукции и впоследствии к росту рыночных цен).

4. Высокая капиталоемкость, длительные сроки создания и отсроченная окупаемость объектов транспортной инфраструктуры, рисковый характер инвестиций – все это делает участие в развитии транспортного комплекса непривле-

кательным для частного предпринимательства. Поэтому государство должно взять на себя координацию и частично финансирование масштабных проектов в транспортном секторе, создавая максимально выгодные условия для государственно-частного партнерства.

5. Необходимость установления единых технических и экологически норм и стандартов, обеспечивающих охрану окружающей среды, безопасность движения, нормальные условия труда. Учитывая, что разработка и внедрение таких стандартов требуют времени и целевого финансирования, а их соблюдение связано с дополнительными издержками, государство должно не только устанавливать, но и контролировать выполнение указанных требований.

Среди общемировых тенденций государственного регулирования транспортной системы наиболее четко прослеживаются следующие [38, С. 55].

1. Децентрализация государственного управления с передачей территориям широкого круга полномочий в области регулирования развития транспортного сектора. При этом неизбежно встают проблемы создания региональных административных структур, уровневого распределения сфер ответственности, отработки механизмов реализации государственной транспортной политики в регионах и т. д.

2. Государственная поддержка и финансирование функционирования и развития транспортной системы, особенно при реализации капиталоемких социально-значимых проектов.

3. Переход от поддержки отдельных транспортных отраслей к комплексному планированию развития транспорта.

4. Поддержка собственных транспортных отраслей и через них национального предпринимательства в родственных и поддерживающих отраслях (воздушный транспорт, самолетостроение).

Анализируя используемые за рубежом методы регулирования транспортной деятельности, А.П. Златин предлагает несколько измененную классификацию методов государственного регулирования применительно к транспортному

сектору [26, С. 41]. По его мнению, прямые методы, посредством которых устанавливаются общие условия деятельности предприятий транспорта, целесообразно подразделить на организационные (лицензирование, установление обязательных норм по вопросам экологической безопасности и безопасности движения) и распорядительные (принятие нормативных актов по вопросам транспортной политики и комплекс мер по управлению государственной собственностью в транспортном секторе), а косвенные методы – на экономические (предоставление налоговых льгот, предоставление долгосрочных низкопроцентных государственных займов и государственных гарантий по кредитам, прямое и скрытое субсидирование транспорта, контроль за ценообразованием на транспорте) и социальные (привлечение руководителей крупных транспортных фирм к работе в государственных комитетах и комиссиях по разработке государственной транспортной политики) [30, С. 220].

Зарубежный опыт регулирования транспортного комплекса позволяет сделать вывод о том, что в развитых странах сформирован и активно используется дифференцированный по отраслям хозяйства инструментарий государственного регулирования.

Приоритеты государственной транспортной политики РФ определены в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г., в соответствии с которой государство обеспечивает достижение стратегических целей по следующим основным аспектам регулирования и управления [81]: управление транспортной системой; совершенствование финансирования и инвестиционной деятельности; повышение эффективности использования государственного имущества; регулирование рынка транспортных услуг; развитие транспортной инфраструктуры; международная деятельность; совершенствование транспортной техники, транспортных технологий и развитие транспортного машиностроения; гармонизация развития транспортной системы и повышение ее безопасности.

В Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. предусмотрен широкий арсенал средств повышения эффективности государственного регулирования в сфере транспорта: ведение статистической базы, мониторинг ситуации в отрасли, формирование транспортного баланса, проектное управление развитием инфраструктуры, внедрение интеллектуальных транспортных систем и систем управления транспортными потоками [66, С. 684]. В то же время в настоящий момент, по мнению специалистов, применение перечисленных инструментов ограничено отсутствием институтов, способных претворить программу в жизнь.

Развитие государственно-частного партнерства является, согласно Транспортной стратегии, приоритетной задачей, однако предоставление налоговых льгот инвесторам в инфраструктурные объекты до сих пор остается на стадии обсуждения.

Лицензирование является инструментом, позволяющим сбалансировать количество операторов в различных секторах транспортного рынка и обеспечивающим допуск на рынок транспортных услуг только подготовленных перевозчиков [3, С. 18]. Но в российской практике имеет место недостаточная проработанность технических нормативов, соблюдение которых обуславливает принятие решения о выдаче лицензии. Это приводит к тому, что показатели безопасности транспортного процесса, в первую очередь дорожного движения, не соответствуют мировому уровню. Доля транспорта в загрязнении окружающей среды достигает 33 %, что превышает аналогичный показатель развитых стран мира более чем в 1,7 раза [17, С. 110].

Кроме того, отсутствует региональная дифференциация стоимости лицензии на осуществление транспортной деятельности, в результате чего в трех субъектах федерации с наивысшим уровнем доходов на душу населения (г. Москва, г. Санкт-Петербург, Московская область) наблюдается переизбыток транспортных операторов.

Дополнительные сложности возникают из-за нерешенной проблемы разграничения полномочий между федеральными, региональными и местными органами управления.

На федеральном уровне принимаются нормативные документы, регулирующие деятельность отдельных видов транспорта, устанавливаются требования по обеспечению безопасности и экологичности транспортного процесса, принимаются решения по развитию транспортной сети, осуществляется регулирование международных и региональных перевозок, осуществляется перераспределение транспортного имущества между федеральными, региональными и муниципальными органами власти [35, С. 78]. Однако, несмотря на то, что уровень развития транспортной системы, соотношение спроса и предложения на транспортные услуги, загруженность транспортной инфраструктуры, экологическая ситуация неравноценны в различных регионах РФ, действующее федеральное законодательство не предусматривает возможность применения в регионах дифференцированных социальных, экологических и иных нормативов, связанных с транспортной деятельностью.

Процесс совершенствования нормативно-правовой базы в области транспорта основывается на теоретических положениях, регламентирующих международные перевозки [79, С. 54].

К основным международным конвенциям, регулирующим международные перевозки, относятся [22, С. 56]:

– Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция 1929 г.), которая применяется в регулярных воздушных сообщениях.

– Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция 1944 г.). Чикагская конвенция учредила Международную организацию гражданской авиации (ИКАО).

– Конвенция о возмещении вреда, причиненного иностранным воздушным судам третьими лицами на поверхности (Римская конвенция 1952 г.). Ре-

гулирует вопросы ответственности за вред, причиненный воздушным судном или предметами, упавшими с него, определяет пределы такой ответственности в зависимости от максимального взлетного веса воздушного судна.

– Конвенция о правонарушениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна (Токийская конвенция 1963 г.).

– Конвенция о международном признании прав на воздушные судна во исполнение решения суда (19 июня 1948 г.).

Порядок взаимоотношений между грузоотправителем, перевозчиком и грузополучателем при осуществлении международных автомобильных перевозок грузов регулируется Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г., известная также как Женевская Конвенция. Положениями данной Конвенции руководствуются европейские страны при заключении двусторонних соглашений о международных автомобильных перевозках.

Важным документом, регулирующим перевозки грузов автомобильным транспортом, является Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП – международное соглашение, принятое в 1975 г. под эгидой Европейской экономической комиссии ООН. Целью Конвенции является создание системы транспортировки грузов, упрощающей процедуры оформления грузов при пересечении им границ. Данная Конвенция была ратифицирована 68 странами. Она позволяет 40 000 автотранспортных компаний и национальным ассоциациям-членам Международного союза автомобильного транспорта легче осуществлять международные автотранспортные перевозки благодаря согласованным и безопасным процедурам МДП. Следует отметить, что в публикации исследования Торговой палаты США, изданной в мае 2008 г., был сделан вывод о том, что Конвенция МДП является наиболее эффективным средством осуществления Рамочных стандартов безопасности ВТО [64, С. 271].

Таким образом, совершенствование механизма государственного регулирования транспортной деятельности в России соответствует общемировым тен-

денциям, однако полномасштабное использование апробированного за рубежом инструментария государственного регулирования транспортного сектора ограничивается недостаточным развитием институтов государственного управления на уровне регионов, несовершенством законодательной базы, необходимой для оптимизации работы транспортного комплекса и рынка транспортных услуг, а также существенным разрывом между планируемыми результатами развития отрасли и реально достижимыми в текущих политических и экономических условиях показателями.

1.2. Модели и элементы транспортно-логистической инфраструктуры

Процесс товародвижения состоит из многочисленных операций материального и информационного характера. Состав логистической инфраструктуры характеризуется следующими составляющими [58, С. 78]:

- 1) транспортная сеть в разрезе отдельных видов транспорта: автомобильного – дороги; железнодорожного – пути и станции; водного – географическая и навигационная доступность, порты, пристани, причалы; воздушного – аэропорты, аэродромы, линии сообщения; трубопроводного – магистрали;
- 2) транспортный парк по видам и собственникам;
- 3) сеть АЗС, стоянок, сервиса;
- 4) транспортно-грузовые узлы – логистические центры, терминалы, склады общего пользования (СОП), распределительные центры, склады временного хранения (СВХ), таможенные склады и службы;
- 5) информационные каналы и системы, региональный информационно-аналитический центр (РИАЦ);
- 6) система унификации грузовых единиц (ГЕ) и способов манипуляции с грузами – тара, упаковка, идентификация и кодирование грузов;
- 7) система финансового обеспечения логистических процессов;
- 8) нормативно-правовая система обеспечения логистической деятельности;

9) участники логистических процессов, субъекты, операторы, провайдеры, посредники.

В международной практике принята классификация участников рынка, в основе которой лежит принцип комплексности оказываемых компаниями услуг, степень интеграции деятельности клиента и транспортно-логистической компании (рис. 1.1).



Рис. 1.1. Классификация участников рынка транспортно-логистических услуг
 Источник: [54, С. 28]

Сегодня для характеристики системы расширяющегося логистического взаимодействия участников доставки грузов разработана модель, представленная на рисунке 1.2.



Рис. 1.2. Модель расширяющегося логистического взаимодействия
 Источник: [3, с.18]

В таблице 1.2 представлены участники транспортного процесса, обеспечивающие процесс товародвижения в США.

Таблица 1.2

Основные участники транспортного рынка США и их функции

Участники	Функции
Обычные компании-перевозчики	Перевозят продукцию между двумя пунктами для любого заказчика по единому тарифу. Как правило, это выполнение разовых заказов на обычных транспортных средствах
Компании, осуществляющие смешанные перевозки	С увеличением масштабов смешанных перевозок многие компании стали предлагать более широкий ассортимент услуг и управление разными типами транспорта. Они часто занимаются всеми аспектами перевозки между двумя установленными пунктами
Перевозчики, работающие по контракту	Предлагают транспортные услуги на более-менее продолжительный срок. Эти компании берут на себя выполнение большей части задач (или даже все задачи) по перевозке в течение всего периода, согласованного сторонами. Существует множество вариантов соглашений, но, как правило, соглашения такого рода предусматривают выделение конкретных мощностей исключительно для удовлетворения запросов заказчика
Терминалы	Продукцию приходится перегружать с одного транспортного средства на другое или передавать от одного перевозчика другому. Терминалы занимаются не только межтранспортным перемещением продукции, но и разгрузкой прибывающих транспортных средств, сортировкой товаров, разбивают оптовые партии для доставки товаров местным заказчикам, объединяют грузы для последующего перемещения, загружают транспорт, отслеживают все перемещения грузов и предоставляют любые другие услуги, связанные с перевозкой
Грузовые экспедиторы	Собирают относительно небольшие грузы и объединяют их в более крупные партии, перевозимые между одними и теми же пунктами. Кроме того, грузовые экспедиторы занимаются всеми административными вопросами, возникающими в ходе перевозки продукции: составлением документов, таможенной очисткой, страхованием
Брокеры	Действуют как посредники между заказчиками и перевозчиками. Брокеры изучают товар, который необходимо перевезти, отыскивают лучшие маршруты и перевозчиков и договариваются с ними об условиях транспортировки. Есть брокеры, оказывающие помощь только на отдельных участках пути (например, таможенные брокеры, которые готовят документы, необходимые для таможенной очистки, сопровождают груз через таможню и перемещают его через международные границы)
Агенты	Хорошо разбираясь в местной специфике, выступают как посредники между перевозчиками и местными заказчиками, сообщают необходимую информацию, помогают заключать соглашения и т.д.

Источник: [70, С. 125]

В настоящее время в России довольно активно идет процесс специализации участников транспортного рынка. Разделение транспортной деятельности на перевозочную и транспортно-экспедиторскую было обусловлено переходом

к рыночной модели экономики. Одной из российских особенностей является достаточно устойчивая ориентация транспортно-экспедиторских фирм на определенный вид транспорта. Тем не менее, появляется все больше организаций, обеспечивающих обслуживание грузовладельцев, отправляющих грузы в смешанном сообщении.

В таблице 1.3 перечислены основные участники российской системы доставки (перевозчики, экспедиторы, склады и т.д.).

Таблица 1.3

Основные участники отечественного транспортного рынка и их функции

Участники	Функции
Перевозчики	<p>Услуги по транспортировке грузов могут включать:</p> <ul style="list-style-type: none"> - доставку грузов со складов грузоотправителей на перевалочные склады магистрального транспорта (на железнодорожных станциях в морских и речных портах, на таможенные склады); - перемещение грузопотока между складами магистрального транспорта; - доставку прибывающих в регион грузов с перевалочных складов магистрального транспорта (с железнодорожных станций, из морских и речных портов, с автотранспортных терминалов), с таможенных складов на склады грузополучателей; - перевозку груза по принципу «от двери до двери»
Операторы железнодорожного подвижного состава	Предоставление собственного (арендованного) подвижного состава для перевозки грузов с оказанием услуг транспортно-экспедиторского или агентского характера
Склады	<p>Значение складов, как в торговом, так и в технологическом аспекте, в последнее время значительно возрастает. Это объясняется тем, что затраты на складирование становятся все более значимыми в общей цепочке образования стоимости товаров. К услугам по хранению грузов относятся:</p> <ul style="list-style-type: none"> - складирование грузов на собственных или арендуемых экспедиторским предприятием складах; - погрузочно-разгрузочные работы на этих складах; - комплектация транспортных партии и другие работы по переработке грузов на складах
<p>Экспедиторы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - курьеры; - агенты (брокеры); - операторы смешанной перевозки грузов 	<p>Экспедитор выступает как физическое или юридическое лицо, которое по поручению других физических или юридических лиц осуществляет посредническую деятельность при транспортировании грузов как внутри страны, так и за ее пределами либо по поручению вышеуказанных лиц осуществляет транспортирование от своего имени и выполняет все необходимые вспомогательные операции. Транспортно-экспедиторское обслуживание является составной частью единого процесса движения груза от производителя к потребителю.</p> <p>Экспедиторы принимают участие в перевозках при заключении договоров купли-продажи и определяют условия поставки, содействуют выполнению процедур таможенного оформления грузов, осуществлению расчетов за доставку грузов, оформляют перевозочные документы и являются для перевозчика физическим лицом при получении груза</p>

Участники	Функции
Организатор транспортного процесса	Основная функция организатора транспортного процесса – экспедитора, оператора международной перевозки или оператора транспортно-логистической фирмы – заключается в проектировании процесса доставки и координации работы всех участников системы. Это освобождает грузоотправителей и грузополучателей от необходимости решать проблемы, связанные с доставкой

Источник: [84, С. 45]

Сопоставление основных участников транспортного рынка и их функций, представленных в табл. 1.2 и 1.3, позволяет говорить, что тенденции в области развития транспортных рынков примерно одинаковы.

Одним из основных вопросов, возникающих на начальном этапе организации товародвижения, является вопрос выбора: перемещать продукцию собственным транспортом или привлекать для этих целей стороннего перевозчика.

Д. Уотерс [84] предлагает осуществлять этот выбор с учетом факторов, представленных на рисунке 1.3.



Рис. 1.3. Основные факторы, влияющие на выбор формы собственности транспорта
Источник: [84, С. 87]

Стандартный вариант – комбинация собственных транспортных средств и услуг, предоставляемых перевозчиками (третьей стороной). Если организация

может обеспечить осуществление ключевых видов деятельности, используя собственный транспорт, то затраты уменьшатся. Что касается остальных транспортных запросов, их удовлетворяют внешние перевозчики, которых привлекают в пиковые периоды или при резком и неожиданном росте спроса.

Рост объемов международных перевозок, которые должны соответствовать мировым стандартам и предполагать использование новейших технологий, усилил заинтересованность российских производителей в развитии экспедиторских услуг.

Наличие и расширение логистических функций в экспедиционной деятельности является неким индикатором образования и развития логистических систем и фактором обеспечения их устойчивости и надежности [35, 56].

Классификация транспортно-логистической деятельности представлена на рисунке 1.4.



Рис. 1.4. Классификация транспортно-логистической деятельности

Источник: [56, С.37]

Данная классификация охватывает основные виды транспортно-логистических услуг, однако перечень может быть детализирован в зависимости от следующих особенностей: специфика перевозимых грузов; характери-

стики типа используемого для доставки вида транспорта и подвижного состава; специфика формирования парка судов, автомобилей, поездов, самолетов, обеспечивающих транспортное обслуживание повышенного качества, и расписание их движения.

Выделяют также следующую классификацию транспортно-логистических субъектов системы товародвижения, обеспечивающих в настоящее время основные модели продвижения грузопотоков (рис. 1.5).



Рис. 1.5. Классификация транспортно-логистических посредников

Источник: [57, С. 64]

Зарубежные специалисты сходятся в мнении, что применение услуг логистических посредников становится эффективным способом экономии финансовых и материальных ресурсов в процессе товародвижения [88, С. 128].

Тенденции в области развития транспортных рынков в России, США и Европе примерно одинаковы.

В целом, перевозочный процесс можно представить в виде определенной системы. «Перевозочные операции» неоднородны и разные по продолжительности.

На рисунках 1.6 и 1.7 показаны схемы (механизм) процесса реализации транспортно-логистических услуг.

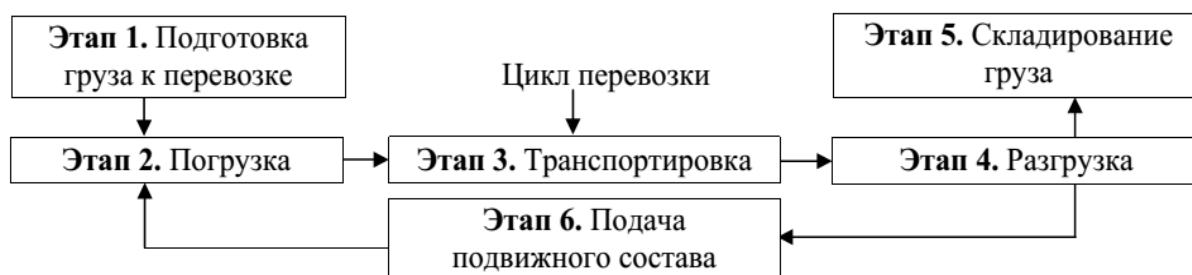


Рис. 1.6. Технологическая схема процесса перевозки грузов одним видом транспорта

Источник: [57, С. 34]

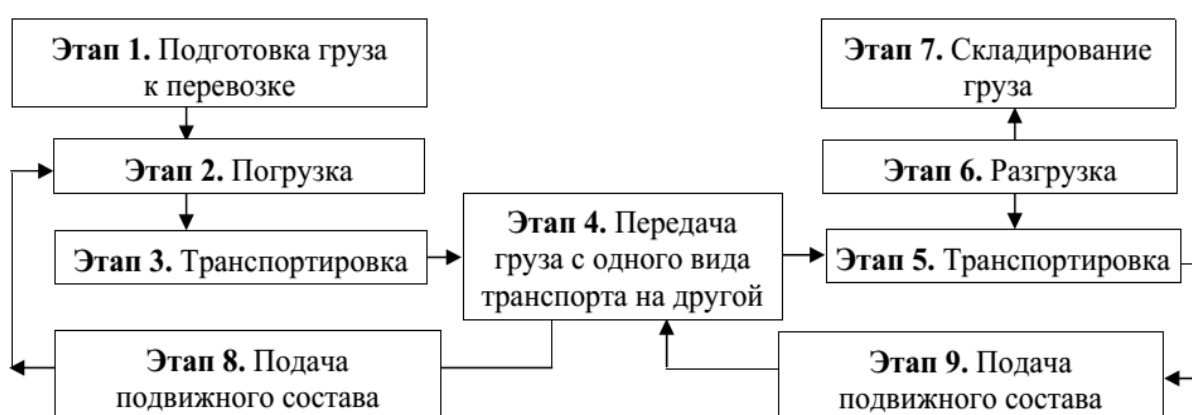


Рис. 1.7. Технологические схемы процесса перевозки грузов различными видами транспорта

Источник: [57, С. 36]

Как видно из рисунков 1.6. и 1.7 процесса перевозки грузов носить циклический характер.

Выделяют два подхода к организации транспортного процесса: традиционный; логистический с участием оператора мультимодальной перевозки (табл. 1.4).

Таблица 1.4

Результаты сравнительного анализа традиционного и логистического подхода

Традиционный подход (прямая и смешанная перевозка)	Логистический подход (мультимодальная перевозка)
Два и более вида транспорта	Два и более вида транспорта
Отсутствие единого оператора перевозки	Наличие единого оператора перевозки
Отсутствие сквозной ставки на перевозку	Единая сквозная ставка на транспортировку
Последовательная схема взаимодействия участников	Последовательно-центральная схема взаимодействия участников

Источник: [54, С. 30]

При традиционном подходе единая функция управления сквозным материальным потоком отсутствует. Согласованность звеньев в вопросах продвижения информации и финансов низка, т. к. некому координировать их действия. Традиционный подход к смешанной перевозке представлен на рисунке 1.8.

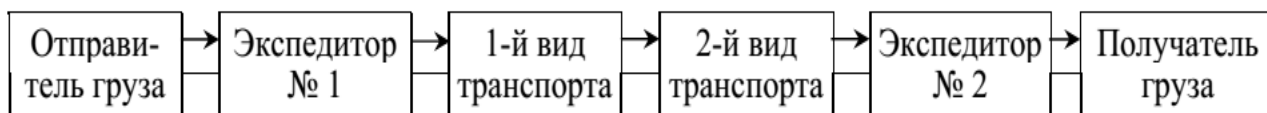


Рис. 1.8. Традиционный подход к смешанной транспортировке:
 – информационные и финансовые потоки; → материальный поток
 Источник: [57, С. 132]

При логистическом подходе к смешанной перевозке появляется новый участник транспортного процесса – единый оператор мультимодальной перевозки. Наличие такого оператора создает возможность планировать продвижение материального потока и добиваться заданных параметров на выходе (рис. 1.9).

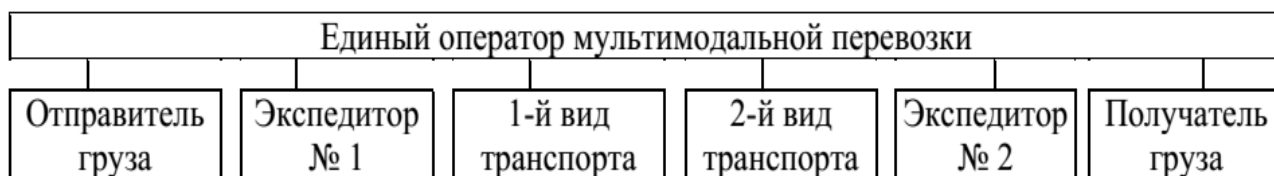


Рис. 1.9. Логистический подход к смешанной транспортировке
 Источник: [57, С. 133]

Оптимальная организация транспортного процесса возможна только на основе сбалансированного решения, на основе анализа и синтеза всех принципов и факторов, что требует использования определенных методов и моделей.

Отдельные концепции, показанные на рис. 1.10, применяются в управлении цепями поставок как специальные инструменты, например, сценарное планирование, или как логистические технологии, например, точно-в-срок.

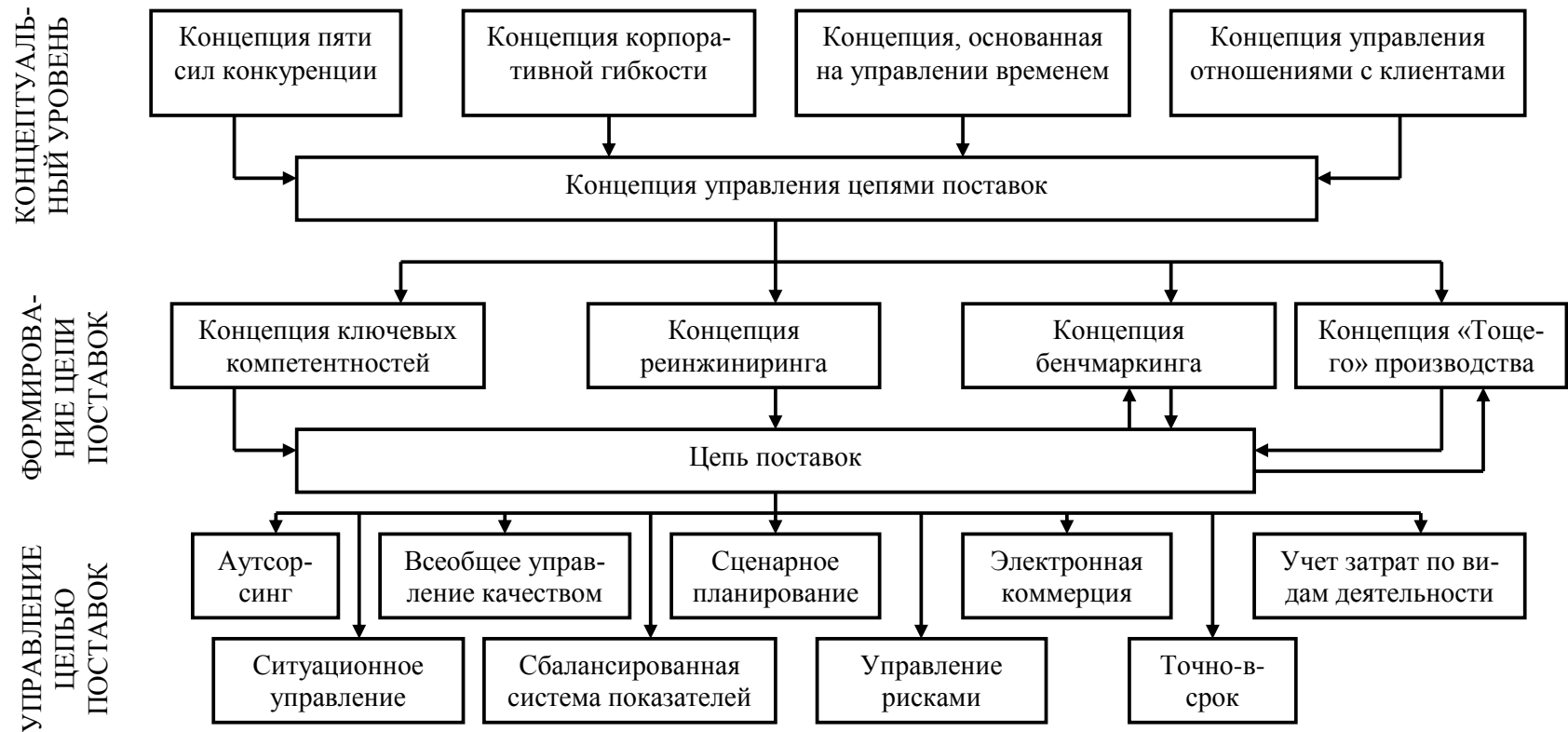


Рис. 1.10. Концепции менеджмента – составляющая научной базы методологии логистики и управления цепями поставок

Источник: [76]

Классификация моделей и методов логистики, представленная на рисунке

1.11.

III класс: с учетом ограничений (конкуренция)		
II класс: в условиях риска и неопределенности		
I класс: без ограничений со стороны внешней среды, в условиях определенности		
Виды	Группы	
	А	Б
1. Модели, охватывающие отдельные логистические операции и/или функции	1А. Без оптимизации	1Б. С использованием оптимизационных процедур
2. Модели, охватывающие две или более логистических операций и/или функций	2А. Однокритериальные задачи	2Б. Многокритериальные задачи
3. Модели логистических систем (каналов, сетей)	3А. Анализ систем; оценка эффективности	3Б. Синтез (проектирование)

а) Модели и методы, предназначенные для решения задач логистики в условиях определенности

II класс: в условиях риска и неопределенности			
Виды	Группы		
	А		Б
1. Модели, охватывающие отдельные логистические операции и/или функции	1А. Статическая оценка риска и неопределенности		1Б. Динамическая оценка риска и неопределенности
2. Модели, охватывающие две или более логистических операций и/или функций	2А. Оценка совокупности рисков		2Б. Оценка взаимосвязи рисков или нескольких случайных величин, характеризующих неопределенность
3. Модели логистических систем (каналов, сетей) и цепей поставок	3А. Принятие тактических решений		3Б. Принятие стратегических решений
	в условиях риска	в условиях неопределенности	в условиях риска
			в условиях неопределенности

б) Модели и методы, применяемые в условиях риска и неопределенности

Рис. 1.11. Классификация методов и моделей логистики

Источник: [32, С. 23]

В соответствии данной классификацией модели разделены на три класса: в первый класс (I) включены модели и методы, предназначенные для решения задач в условиях определенности, без ограничений со стороны внешней среды; во второй класс (II) – в условиях риска и неопределенности; в третий класс (III) – модели и методы решения логистических задач в условиях конкуренции.

В целом выбор вида транспортировки, выбор транспорта и логистических посредников производятся на основе системы критериев (минимальные затраты на транспортировку; заданное время транзита (доставки груза); максимальная надежность и безопасность; минимальные затраты (ущерб), связанные с запасами в пути; мощность и доступность вида транспорта; продуктивная дифференциация).

1.3. Состояние и особенности развития современной транспортно-логистической инфраструктуры рынка автомобильных перевозок

Россия входит в число стран с относительно низкими показателями развития рынка логистических услуг. В России объем рынка транспортно-логистических услуг составляет 15,3 % от ВВП (с учетом услуг по транспортированию нефти и газа по трубопроводам); если оценить объем рынка транспортно-логистических услуг без транспортировки нефти и газа, то его размер составит 3,1 % от уровня ВВП.

Доля логистического аутсорсинга в общем объеме услуг транспортно-логистического рынка – только 32,4 %, из чего следует, что основная часть услуг в сфере логистики (67,6 %) выполняется собственными силами компаний-товаропроизводителей – их транспортными и снабженческо-сбытовыми службами [44].

Основные характеристики рынка транспортно-логистической услуг России [53, С. 52]:

– основная часть услуг в сфере перевозок и хранения грузов, а тем более управления запасами и цепочками поставок, выполняется собственными служ-

бами предприятий-товаропроизводителей, дистрибьюторов или ритейлеров, ими производится свыше 60% от всего объема логистических операций;

- высока доля услуг по транспортировке нефти и газа, сырьевых товаров (свыше 65% оборота рынка транспортно-логистических услуг);

- в структуре рынка преобладают услуги перевозчиков (прежде всего автомобильным и железнодорожным транспортом), доля услуг 3PL-провайдеров не превышает 6% (аналогичный показатель для стран Евросоюза и Китая 20%);

- низкий уровень развития сегмента комплексных логистических услуг непосредственно связан со структурой спроса со стороны сырьевых компаний, которые, как правило, готовы передать на аутсорсинг лишь базовые услуги по транспортировке и переработке грузов, оставляя за собой управление цепочками поставок. Вместе с тем, как показывает опыт РЖД Логистика, комплексное транспортно-логистическое обслуживание компаний-экспортеров сырья способно существенно снизить их логистические издержки за счет организации оптимальных цепочек поставок продукции до границ Российской Федерации (до морских портов и сухопутных погранпереходов), а также оптимизации внутренней логистики предприятий.

Значимость для потребителя развитости рынка логистических услуг сложно переоценить, т.к. в ряде отраслей около 50% стоимости продукции приходится на логистические издержки.

Для современной России характерно раздробленное состояние компонентов логистической системы (существенные территориальные и структурные диспропорции в размещении и развитии логистической инфраструктуры, неразвитость / несоответствие структуры рынка логистических услуг современным потребностям, недостаточное использование логистических принципов управления в реализации транзитного потенциала), что служит мощным ограничением в реализации идеи создания общего рынка, единого экономического пространства, увеличения отдачи от транзита, другими словами, получения «большой» экономики с положительным эффектом от масштаба [40, С. 24].

Многие ключевые для России промышленные предприятия и сырьевые компании расположены в географически удаленных регионах, где рынок логистических услуг развит крайне слабо, что вынуждает бизнес-структуры развивать собственные логистические мощности (складское хозяйство, средства транспортирования и т. п.), это увеличивает издержки предприятий, снижает их прибыль. Удаленность регионов от центров экономической активности объективно обуславливает высокий уровень логистических издержек – 19 % от объема ВВП, тогда как, например, в других странах БРИК этот показатель заметно ниже: в Бразилии – 11 %, Индии – 13 % [85].

Затраты формируются, главным образом, за счет высоких транспортных тарифов и неэффективного управления запасами. Безусловно, высокие логистические затраты – это высокий внутренний барьер, сдерживающий динамику экономического развития.

Таблица 1.5

Характеристики транспортно-логистического рынка в ряде стран

Рынок	Размер транспортно-логистического рынка (в % от ВВП)	Доля логистического аутсорсинга в ВВП (%)	Доля логистического аутсорсинга в транспортно-логистическом рынке (%)	Доля логистических издержек в ВВП (%)
США	7,3	5,9	81,3	8,5
Европа	7,4	4,8	64,6	9,2
Китай	14,7	7,2	49,0	18,0
Россия	15,5	4,9	52,4	19,0
Мировая экономика	9,7	5,5	56,3	10,9

Источник: [91, С. 136]

Разница между российскими и мировыми показателями отчасти обусловлена протяженностью территории РФ, но в основном – низкой эффективностью ее транспортно-логистической системы. По оценке Всемирного банка, в 2014 году Россия занимает 90-е место из 160 по уровню развития логистической системы, соседствуя в этом рейтинге с Шри-Ланкой и Уругваем. Характерно, что другие страны, обладающие обширной территорией, расположились на значи-

тельно более высоких местах: США заняли 9-е место в рейтинге, Канада – 12-е, Австралия – 16-е, Китай – 28-е, Бразилия – 65-е.

Высокие логистические издержки обусловлены низким уровнем и качеством развития транспортно-логистической инфраструктуры. Как показывают недавние исследования, улучшение качества транспортно-логистической инфраструктуры на 10 % приводит к увеличению экспорта на 2 %, а импорта – на 3 % (соответственно, для экспортирующей и импортирующей экономики), поэтому активизация торговых потоков должна быть поддержана их инфраструктурным обеспечением [83, С. 141].

Отметим, что структура российской экономики – отраслевая, пространственная, институциональная – предопределяет, с одной стороны, уровень и качество развития транспортно-логистической инфраструктуры, а с другой – объемы и сегменты рынка транспортно-логистических услуг. По оценке РБК.daily, доля валовой выручки 3PL компаний на российском рынке транспортно-логистических услуг не превышает 8% по данным на 2015 год, что существенно ниже показателя по мировому рынку – 17% [87, С. 67].

Сегодня транспортный комплекс России состоит из 600 тысяч организаций и 10 млн. транспортных средств. Ежедневно по транспортным коммуникациям перевозится 59,7 млн. пассажиров и 28,6 млн. тонн грузов. В морских и речных портах перегружается около 2 млн. тонн грузов в сутки. Валовая добавленная стоимость, созданная на транспорте, за последние 10 лет увеличилась в 2,5 раза и составляет 7% валового внутреннего продукта страны. Экспорт транспортных услуг вырос в 5 раз и в 2011 году достиг более \$14 млрд. Это треть от экспорта всех видов услуг. Объем инвестиций в транспортный комплекс с 2000 года вырос практически в 2 раза и в 2011 году составил 1,2 трлн. руб., примерно 11% от общего объема инвестиций в экономику страны [40, С. 26]. Сектор транспортно-логистических услуг в России представлен большим количеством компаний среднего бизнеса, оказывающих традиционные услуги по перевозке и складской обработке грузопотоков, а сектор комплексных логи-

стических услуг (поле деятельности 3PL-провайдеров) на рынке представлен в основном ведущими международными компаниями.

Рост масштабов деятельности западных розничных сетей и транснациональных компаний, ориентированных на широкое привлечение услуг логистических провайдеров, не мог не отразиться на уровне конкуренции и на развитии транспортно-логистического рынка России в целом. Значительно активизировалась деятельность иностранных и отечественных компаний по реализации совместных проектов.

Общий стоимостной объем рынка транспортно-логистических услуг в России до 2015 года увеличится, по предварительным оценкам, более чем в 2 раза – с \$48,5 до \$115 млрд. По оценкам РБК, среднегодовые темпы роста составят 15%. Объем рынка логистических услуг с добавленной стоимостью составляет сегодня порядка \$8 млрд. За последние годы рынок логистических услуг вырос на 34% (с \$6 до 8 млрд.), а рынок грузоперевозок – на 18% (с \$34 до 40 млрд.).

Структура российского транспортно-логистического рынка за 2014 – 2015 г. представлена на рисунке 1.12.

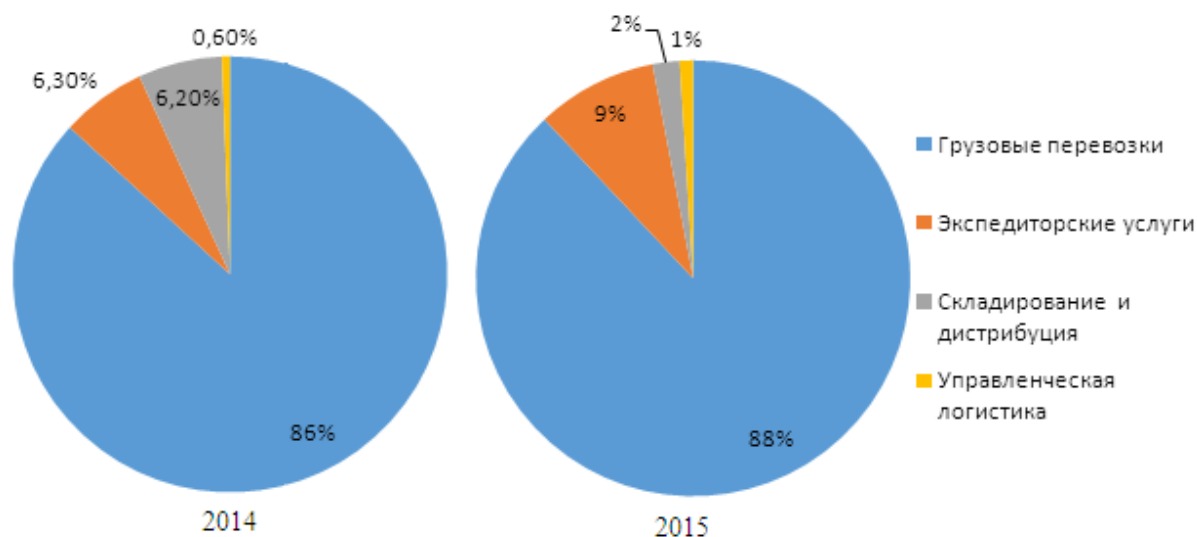


Рис. 1.12. Структура российского транспортно-логистического рынка в 2014-2015 гг.

Составлено по материалам [80]

По данным рисунка 1.12 видно, что в 2015 г. грузоперевозки (транспортно-логистические услуги) составляют 88 % от всего объема рынка российской логистики, в свою очередь на долю экспедиторских услуг приходится 9 %. Самая низкая доля рынка у складирования и дистрибуции – 2%, а также у управленческой логистики – всего 1%.

Отметим, что транспортно-логистический рынок на сегодняшний день испытывает сложности. Причинами данного негативного явления выступают падение объемов производства в большинстве секторов экономики, и, следовательно, снижение грузопотоков. Снижение объемов перевозок больше всего испытывает железнодорожный транспорт и автоперевозчики. В данных условиях все больше усиливается конкуренция между разными видами транспорта.

Ключевой сегмент транспортно-логистического рынка – грузоперевозки – переживает экономический спад. Об этом свидетельствуют происходящие структурные сдвиги таблицы 1.6.

Таблица 1.6

Динамика грузоперевозок по видам транспорта за 2013-2015 гг., млн. тонн.

	2013	2014	2015	Отклон. (+/-) 2014 от 2013, %	Отклон. (+/-) 2015 от 2014, %
Транспорт - всего	8264	8006	7579	96,9	94,7
в том числе:					
железнодорожный	1381	1375	1329	99,6	96,7
автомобильный	5635	5417	5041	96,1	93,1
трубопроводный	1095	1078	1071	98,4	99,4
морской	17	16	19	94,1	118,8
внутренний водный	135	119	121	88,1	101,7
воздушный	1,2	1,3	1,2	108,3	92,3

Составлено по материалам [80]

Динамика грузоперевозок в 2015 году по сравнению с предыдущим годом выглядит следующим образом. Сильнее всего в реальном выражении просели автомобильные грузоперевозки (–7%), железнодорожный транспорт (–1,1%), внутренний водный (–0,8%). Небольшое оживление наблюдалось в секторе грузовых авиаперевозок, они приросли на 2,4%; статистика также фиксирует 15-

процентный прирост в секторе морских перевозок. Они же показали максимальный прирост грузооборота (24%), тогда как грузооборот железной дороги показал микроскопический прирост на 0,2%, а грузооборот автомобильного транспорта и вовсе сократился на 5,9%.

По объему грузоперевозок лидирующее место занимает автотранспорт – порядка 79% в общей структуре; второе место принадлежит железнодорожному транспорту – 19% (мы не берем в расчет промышленный железнодорожный транспорт и трубопроводный транспорт), менее 2% всех грузов было перевезено внутренним водным видом транспорта, 0,3% – морским, 0,02% – воздушным. Небольшая доля авиатранспорта в общей структуре грузоперевозок объясняется тем, что основу перевозок грузового авиатранспорта, как правило, составляют высокомаржинальные грузы, грузы для экспресс-доставки. Наблюдается также тенденция к перевозке грузов не специализированными грузовыми самолетами, а в грузовых отсеках пассажирских воздушных судов.

Наиболее значимыми факторами, оказавшими негативное воздействие на рынок транспортно-логистических услуг в РФ, стало изменение международных грузопотоков в результате влияния санкций и рецессии. Слабо положительная динамика коммерческого грузооборота в недалеком будущем окажется недостаточной для восстановления до уровня 2014 г.

Наиболее значительная доля коммерческих перевозок грузов за 2015 г. приходится на железнодорожный транспорт – 1410 млн. т. (промышленный ж/д – 507,4 млн. т., ж/д общего пользования – 902,6 млн. т.) и автомобильный – 1099 млн. т.. В период 2014-2015 г., допускается отметить, что наблюдается снижение количества перевозок по всем видам транспорта, за исключением морского, в котором наблюдается прирост на 106% (рис. 1.13).

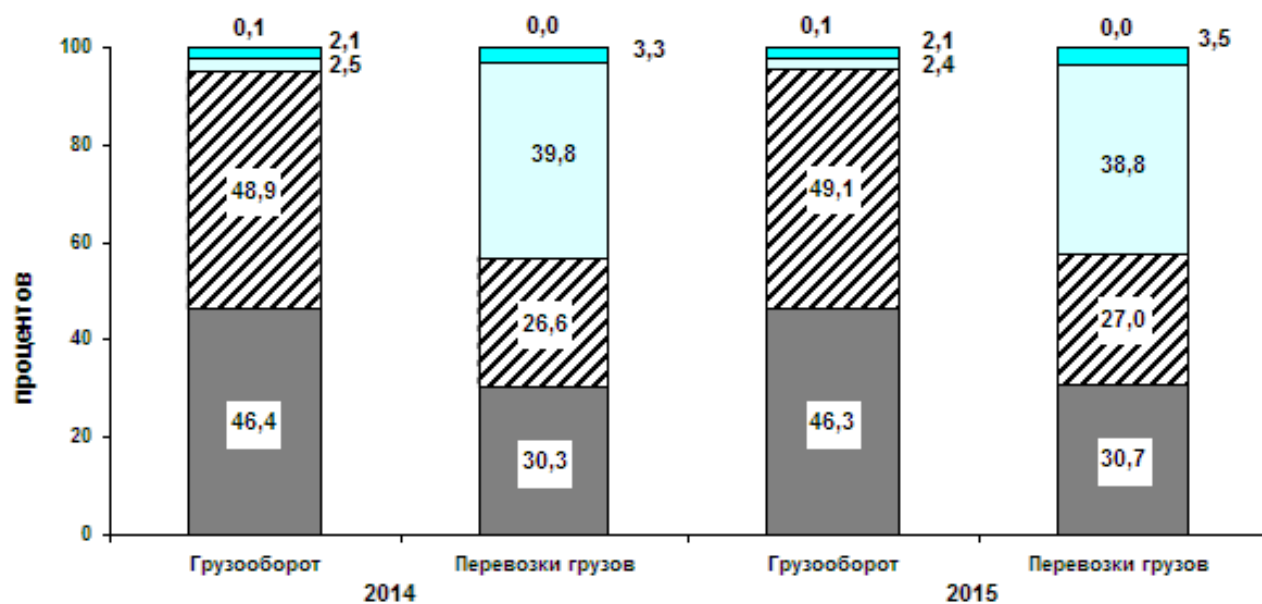


Рис. 1.13. Распределение коммерческих перевозок грузов и грузооборота по видам транспорта

Составлено по материалам [80]

В стоимостной структуре российского рынка транспортно-логистических услуг 80 % приходится на транспортировку нефти и газа по трубопроводам.

Оценка динамики грузооборота по видам транспорта за период с 2013 по 2015 гг. представлен в таблице 1.7.

Таблица 1.7

Динамика грузооборота по видам транспорта в 2013 – 2015 гг., млрд. ткм.

	2013	2014	2015	Отклон. (+/-) 2014 от 2013, %	Отклон. (+/-) 2015 от 2014, %
Транспорт - всего	5084	5080	5091	99,9	100,2
в том числе:					
железнодорожный	2196	2301	2306	104,8	100,2
автомобильный	250	247	233	98,8	94,3
трубопроводный	2513	2423	2444	96,4	100,9
морской	40	32	42	80,0	131,3
внутренний водный	80	72	64	90,0	88,9
воздушный	5,0	5,2	5,4	104,0	103,8

Составлено по материалам [80]

Исходя из приведенных данных, можно отметить общий рост грузооборота по всем видам транспорта, за исключением 2014 г. В 2013 г. общий грузо-

оборот транспорта составил 5084 млрд. ткм., а в 2014 г. немного меньше – 5080 млрд. ткм, данное снижение связано с ухудшением политических и экономических отношений России с Западом (ввод санкций в связи с событиями на Украине). Снижение, прежде всего, связано с тем, что Россия входит во многие международные транспортные коридоры и режим санкций сократил масштабы грузоперевозок. В целом же коридоры поставок, соответствующие маршрутам евроазиатских транспортных коридоров, проходящих по территории России, конкурентоспособны по сравнению с маршрутами, идущими в обход страны морским путем.

Такие структурные моменты, когда часть грузопотока переходит с одного вида транспорта на другой, явление нормальное. Однако транспортники комментируют эти сдвиги пристрастно и ревностно: «Мы ощущаем неравную конкуренцию со стороны автотранспортных компаний, которые имеют возможность демпинговать за перевозку по некоторым направлениям, при этом, не неся значительных расходов на содержание и ремонт автодорог, а также превышая нормативы по разрешенной максимальной массе брутто и нагрузке на ось автомобиля» – так на вопрос о конкуренции ответил представитель Свердловского территориального центра фирменного транспортного обслуживания ОАО РЖД.

Таким образом, рынок логистических услуг в России продолжает расти и развиваться. В России успешно функционируют международные и российские логистические операторы, что повышает уровень конкуренции на рынке и качество предоставления логистических услуг.

Основные возможности и ограничения рынка транспортно-логистических выявленные на основе SWOT – анализа представлены на рисунке 1.14.

В целом развитие российского рынка логистических услуг характеризовалось следующими основными моментами: рост инвестиций, в том числе государственные, в портовую и терминальную инфраструктуру, складское хозяй-

ство; процесс консолидации отрасли и формирования крупных транспортно-логистических холдингов, увеличение объемов операций и спектра услуг.

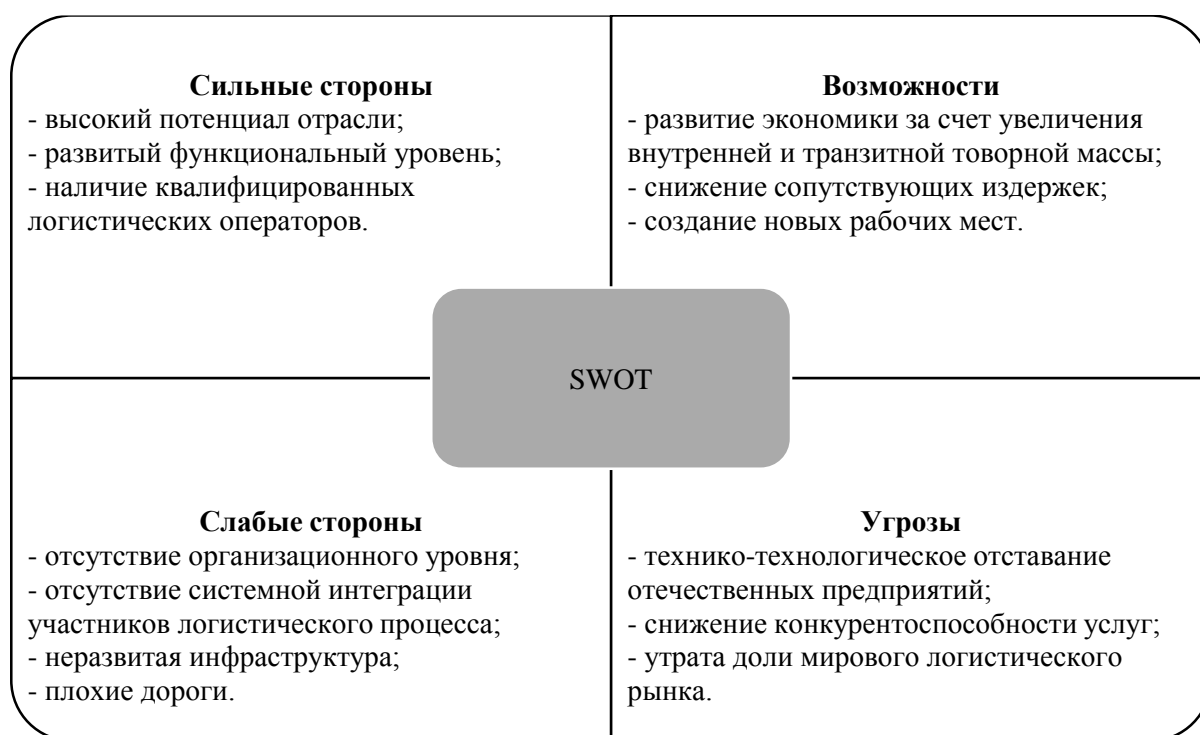


Рис. 1.14. SWOT – анализ рынка транспортно-логистических услуг

Составлено по материалам [75, 80, 81]

Уже сегодня на российском рынке логистических услуг действуют такие мощные международные 3PL-провайдеры, как Deutsche Bahn AG (Schenker Logistics), TNT N. V., Deutsche Post World Net (DHL, Exel), GEFICO, P&O Trans European, FM Logistic, Kuhne&Nagel, Frans Maas, A.P. Moller – Maersk Group, Panalpina World Transport, P&O Nedlloyd, De Sammensluttede Vognmænd (DSV), FIEGE Group, Rhenus Logistics и другие.

Рост спроса на логистические услуги в дальнейшем будет усугублять разрыв между ведущими логистическими операторами и отстающими в технологическом отношении узкофункциональными логистическими компаниями, так как весь спектр логистического сервиса может предлагать только компания, способная управлять грузопотоками в цепочке поставок, применяя современные информационные технологии.

ГЛАВА 2. ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО РЫНКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ

2.1. Организационно-экономическая и финансовая характеристика ООО «Белгородская Транспортная Компания»

Общество с ограниченной ответственностью «Белгородская Транспортная Компания», именуемая в дальнейшем «Общество», была создана 15.06.2012 и функционирует по настоящее время, действуя в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации и Федеральным законом российской Федерации «Об обществах с ограниченной ответственностью».

Полное фирменное наименование Общества в русской транскрипции: Общество с ограниченной ответственностью «Белгородская Транспортная Компания». Сокращенное фирменное наименование в русской транскрипции: ООО «БТК».

Общество является юридическим лицом и строит свою деятельность на основе устава и действующего законодательства Российской Федерации. Срок деятельности общества не ограничен.

Основной целью Общества является получение прибыли. Для получения прибыли Общество в праве осуществлять любые виды деятельности, не запрещенные законом, в том числе:

- транспортные услуги по перемещению пассажиров и доставка грузов с использованием различных видов и средств доставки;
- осуществление междугородных / международных автомобильных (автобусных) пассажирских перевозок;
- оказание услуг по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортной техники, сельскохозяйственной техники и иного оборудования;
- транспортно-экспедиционная и другая деятельность, связанная с осуществлением транспортного процесса;

- оказание услуг по охране грузов;
- оптовая торговля автотранспортными средствами, мотоциклами, автомобильными деталями, узлами и принадлежностями;
- розничная торговля автотранспортными средствами, мотоциклами, автомобильными деталями, узлами и принадлежностями;
- осуществление купли-продажи автотракторной техники, сельскохозяйственной техники и запасных частей к ним;
- осуществление купли-продажи горюче-смазочных материалов;
- разработка технико-экономических обоснований по строительству и реконструкции жилого и нежилого фонда, зданий и сооружений административно-хозяйственного и производственного назначения;
- проектирование, строительство и реконструкция жилого и нежилого фонда, зданий и сооружений административного и хозяйственного назначения;
- все виды специальных строительных, монтажных, отделочных работ;
- оказание практической помощи по маркетингу, инжинирингу и менеджменту;
- осуществление всех видов операций с недвижимостью (покупка, продажа, сдача в аренду);
- проведение научных, проектно-конструкторских работ;
- охрана окружающей природной среды;
- организация подготовки и повышения квалификации кадров;
- иные виды деятельности, не запрещенные законодательством РФ.

Уставный капитал Общества определяет минимальный размер имущества, гарантирующий интересы его кредиторов, составляет 4 030 000 (четыре миллиона тридцать тысяч) рублей. На момент государственной регистрации Общества Уставный капитал оплачен полностью.

Основное управление осуществляет генеральный директор Кравченко А.В. Он, первый заместитель ген. директора – директор по производству и главный бухгалтер составляют дирекцию компании. Также в организации есть

юридический отдел, отдел кадров бухгалтерия, отдел МТС, отдел по перевозке грузов, транспортный отдел.

Компания имеет линейную организационную структуру. Линейная структура – это система управления с единоначалием на всех уровнях.

Как правило, линейная структура используется мелкими и средними фирмами, осуществляющими несложное производство, при отсутствии широких кооперационных связей между предприятиями.

К преимуществам данной структуры можно отнести: единство и четкость распорядительства; согласованность действий исполнителей; четкая система взаимных связей между руководителем и подчиненным; быстрота реакции в ответ на прямые указания; получение исполнителями увязанных между собой распоряжений и заданий, обеспеченных ресурсами; личная ответственность руководителя за конечные результаты деятельности своего подразделения.

К недостаткам данной структуры можно отнести: высокие требования к руководителю, который должен иметь обширные разносторонние знания и опыт по всем функциям управления и сферам деятельности, осуществляемым подчиненными, что ограничивает возможности руководителя по эффективному управлению; тенденция к волоките при решении вопросов, касающихся нескольких подразделений; отсутствие звеньев по планированию и подготовке управленческих решений.

Поскольку основной штаб характеризуется небольшим размером списочного состава, то такая структура полностью подходит и соответствует деятельности фирмы.

Организационная структура ООО «БТК» представлена на рисунке 2.1.

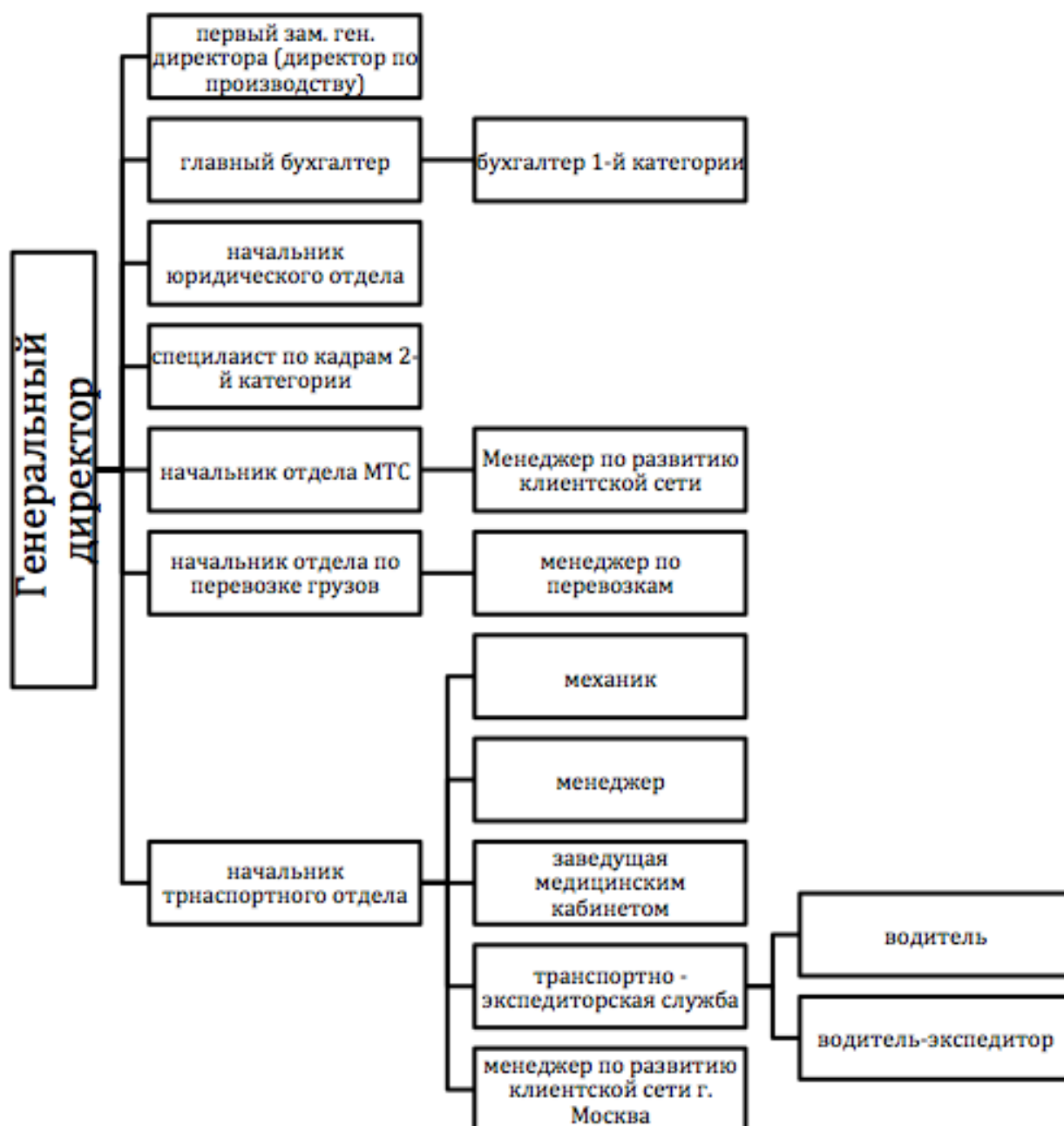


Рис. 2.1. Организационная структура ООО «БТК»

Составлено по материалам предприятия: [приложение 3-5]

Таким образом, все основные решения принимает главный директор. Дальнейшие действия координируются среди работников второго звена. Они обеспечивают четкость исполнения всех поставок, контроль и отслеживание машин в пути. Заполнение транспортных накладных и т. д.

Отметим, что компания ООО «БТК» уже несколько лет является надежным партнером на рынке транспортных услуг. Они осуществляют грузопере-

возки по всей территории России. Основной гарантии безопасности, стабильности и своевременности доставок грузов, является осуществление перевозок исключительно собственным автотранспортом.

Согласно уставу ООО «Белгородская транспортная компания» самостоятельно планирует свою производственно-хозяйственную деятельность. Главная цель финансовой деятельности предприятия сводится к одной стратегической задаче – наращиванию собственного капитала и обеспечению устойчивого положения на рынке. Для этого оно должно постоянно поддерживать платежеспособность и рентабельность, а также оптимальную структуру актива и пассива баланса.

Чтобы разобраться, является ли фирма окупаемой нужно провести финансово-экономический анализ деятельности. Динамика абсолютное и относительное показателей финансово-хозяйственной деятельности ООО «БТК» представлена в таблице 2.1.

Таблица 2.1

Основные показатели финансово-хозяйственной деятельности
ООО «БТК» за 2014-2016 гг.

№	Наименование показателей	Годы			Отклонение (+;-)			
		2014 г.	2015 г.	2016 г.	Абсолютное		Относительное (%)	
					2015г. к 2014г.	2016г. к 2015г.	2015г. к 2014г.	2016г. к 2015г.
1	Выручка от реализации товаров, работ, услуг (В), тыс. руб.	103053	105806	114838	2753	9032	3	9
2	Себестоимость проданных товаров, работ, услуг (С), тыс. руб.	115245	112435	118412	-2810	5977	-2	5
3	Валовая прибыль (ВП), тыс. руб.	(12192)	(6629)	(3574)	5563	3055	-46	-46
4	Дебиторская задолженность (ДЗ), тыс. руб.	14912,5	12621,5	13383	-2291	761,5	-15	6
5	Кредиторская задолженность (КЗ), тыс. руб.	13542	6127	5872	-7415	-255	-55	-4
6	Чистая прибыль (ЧП), тыс. руб.	-9207	-4479	-1972	4728	2507	-51	-46

Окончание табл. 2.1

№	Наименование показателей	Годы			Отклонение (+;-)			
		2014 г.	2015 г.	2016 г.	Абсолютное (+,-)		Относительное (%)	
					2015г. к 2014г.	2016г. к 2015г.	2015г. к 2014г.	2016г. к 2015г.
7	Среднегодовая стоимость основных фондов (СО), тыс. руб.	157454	128110	126925	-29344	-1185	-19	-1
8	Среднесписочная численность рабочих (ССЧ), чел.	43	46	50	3	4	7	9
9	Производительность труда (В/ССЧ), тыс.р уб.	2396,6	2300,1	2296,8	-96,5	-3,4	-4	-0,2
10	Фондоотдача основных фондов (В/СО), тыс. руб.	0,7	0,8	0,9	0,1714	0,07887	26	10

Рассчитано по материалам отчетности предприятия: [приложение 3-5]

Анализируя данные ООО «БТК» представленные в табл. 2.1 можно отметить, что выручка от продажи услуг за исследуемые годы имеет тенденцию к увеличению. Увеличение в 2015 году по сравнению с 2014 годом составил 103% или 2753 тыс. руб. В отчетном 2016 году произошло увеличение данного показателя на 9 % по сравнению с предыдущим годом, и соответственно составила 114838 тыс. руб.

Сокращение себестоимости в 2015 году в сравнении с 2014 годом составляет 2 % или -2810 тыс. руб. В отчетном году происходит увеличение себестоимости на 5 % или 5977 тыс. руб. по сравнению с предыдущим годом.

Валовая прибыль ООО «БТК» за весь рассматриваемый период имеет отрицательное значение, поскольку себестоимость продукции ежегодно превышает показатель выручки от реализации. Однако можно отметить ежегодное сокращение убытка компании. В 2015 году данный показатель составил -6629 тыс. руб., что на 5563 тыс. руб. (или 46%) меньше соответствующего показателя 2014 года, а в 2016 году убыток сократился тоже на 46% или на 3055 тыс. руб.

Среднегодовая сумма дебиторской задолженности ООО «БТК» в 2015 году по сравнению с 2014 годом сократилась на 2291 тыс. руб. и составила 85 %

от уровня 2014 года. Однако в 2016 году наблюдался рост данного показателя на 761,5 тыс. руб. или 6 %.

Среднегодовая сумма кредиторской задолженности в 2015 году по сравнению с 2014 годом сократилась на 55% или 7415 тыс. руб., в 2016 году по сравнению с 2015 годом сократилась всего лишь на 255 тыс. руб. или 4 % при отсутствии просроченной кредиторской задолженности.

Показатель чистой прибыли ООО «БТК» имеет отрицательное значение, но следует отметить, что размер убытка ежегодно сокращается. В 2015 году по сравнению с 2014 годом его размер сократился на 51% или 4728 тыс. руб., в 2016 году по сравнению с 2015 годом он сократился на 2507 тыс. руб. и составил 44 % от уровня 2015 года.

Среднегодовая стоимость основных фондов также имеет отрицательную тенденцию. Среднегодовая стоимость основных фондов в 2015 года составила 81% от стоимости 2014 года, а в 2016 году уменьшилась на 1% и составила 126925 тыс. руб.

Среднесписочная численность работников в данной организации в 2014 году составила 43 чел., а в 2015 увеличилась на 3 чел., а в 2016 году составила всего лишь 50 чел. списочного состава.

Динамика изменения производительности труда имеет отрицательную тенденцию. Производительность труда в 2015 году по сравнению с 2014 годом сократилась на 4%, а в 2016 году по сравнению с 2015 годом спад составил 0,2 %.

На фоне отрицательных финансовых результатов можно отметить положительную тенденцию изменения фондоотдачи: в 2015 году рост по сравнению с 2014 годом составил 26%, а в отчетном году по сравнению с прошлым периодом – всего лишь 10%.

Отметим, что эффективность деятельности предприятий характеризуют не только показатели прибыльности, но и рентабельности.

Рентабельность комплексно отражает не только степень эффективности применения материальных, трудовых и финансовых ресурсов, но и использование природных богатств. Коэффициент рентабельности рассчитывается как отношение прибыли к активам, ресурсам или потокам, ее формирующим. Может выражаться как в прибыли на единицу вложенных средств, так и в прибыли, которую несет в себе каждая полученная денежная единица.

Поскольку абсолютный финансовый результат ООО «БТК» характеризуется отрицательным значением, то не представляется возможным оценить рентабельность предприятия.

В целях оценки финансового состояния ООО «БТК» по отчетности организации определим ряд абсолютных и относительных величин. Абсолютные показатели рассчитаны на основе бухгалтерского баланса ООО «БТК» (приложение 3), представлены в таблице 2.2.

Таблица 2.2

Показатели финансового состояния ООО «БТК» за 2014-2016 гг.

№ п/п	Показатели	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Абсолютное отклонение (+/-)	
					2015 г. от 2014 г.	2016 г. от 2015 г.
1	Собственный капитал, тыс. руб. (Ск)	162680	106355	99093	-56325	-7262
2	Долгосрочные обязательства тыс. руб. (ДО)	983,5	722,5	602	-261	-120,5
3	Краткосрочные обязательства, тыс. руб. (КО)	9334,5	7469,5	6637,5	-1865	-832
4	Внеоборотные активы, тыс. руб. (ВнА)	120654	94082	80670,5	-26572	-13411,5
5	Оборотные активы, тыс. руб. (ОА)	52344	20465	25662	-31879	5197
6	Валюта баланса, тыс. руб. (ВБ)	172998	114547	106332,5	-58451	-8214,5

Рассчитано по материалам отчетности предприятия: [приложение 3-5]

Анализируя данные таблицы 2.2 можно отметить, что собственный капитал предприятия характеризуется отрицательной тенденцией. В 2014 году он составил 162680 тыс. руб., в 2014 – 106355 тыс. руб., а в 2016 году его значение сократилось до 99093 тыс. руб.

Долгосрочные обязательства ООО «БТК» имеют незначительную величину и их размер из года в год сокращается, что является положительным моментом. В 2014 году они составили 983,5 тыс. руб. В 2015 размер их сокращения составил 261 тыс. руб., а в 2016 году они сократились до тыс. руб.

Сокращение краткосрочных обязательств ООО «БТК» в 2015 году в сравнении с 2014 годом составляет -18654 тыс. руб., а в 2016 году – 832 тыс. руб.

Сумма внеоборотных активов в 2015 году по сравнению с 2014 годом сократилась на 26572 тыс. руб. и составила 94082 тыс. руб. А в 2016 году по сравнению с 2015 годом внеоборотные активы уменьшились на 13411,5 тыс. руб. и составили 80670,5 тыс. руб.

Сумма оборотных активов в 2015 году по сравнению с 2014 годом сократились на 31879 тыс. руб., а в 2016 годом по сравнению с 2015 годом выросли на 5197тыс. руб., составив 25662 тыс. руб.

Валюта баланса ООО «БТК» в 2015 году сократилась по сравнению с 2014 годом на 58451 тыс. руб., а в 2016 году - на 8214,5 тыс. руб., составив при этом 106332,5 тыс. руб.

На основе рассчитанных показателей, характеризующих финансовое состояние предприятия ООО «БТК» проведем оценку финансовой устойчивости и рассчитаем:

- коэффициент финансовой независимости (автономии);
- коэффициент финансовой устойчивости;
- коэффициент финансирования;
- коэффициент соотношения заемного и собственного капитала;
- коэффициент маневренности;
- коэффициент привлечения долгосрочных займов (табл. 2.3).

Таблица 2.3

Показатели оценки финансовой устойчивости ООО «БТК» за 2014-2016 гг.

Наименование показателей	Нормативное значение	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Относительное Отклонение (+/-), %	
					2015г. от 2014г.	2016г. от 2015г.
Коэффициент финансовой независимости (автономии) (Ск/ВБ)	>0,5	0,94	0,93	0,93	-1,3	0,4
Коэффициент финансовой устойчивости (Ск+ДО)/ВБ	≥0,6	0,95	0,93	0,94	-1,2	0,3
Коэффициент финансирования (КО/ВБ)	≥0,7	0,05	0,07	0,06	20,9	-4,3
Коэффициент соотношения заемного и собственного капитала (КО/Ск)	<1,0	0,06	0,07	0,07	22,4	-4,6
Коэффициент маневренности (ОА/Ск)	≥0,2-0,5	0,32	0,19	0,26	-40,2	34,6
Коэффициент привлечения долгосрочных займов (ДО/Ск)	...	0,006	0,007	0,006	12,4	-10,6

Рассчитано по материалам отчетности предприятия: [приложение 3-5]

Из таблицы 2.3 видно, что значения показателя финансовой независимости (автономии) ООО «БТК» за весь рассматриваемый период соответствует норме, однако он проявляет неустойчивую динамику.

Значение показателя финансовой устойчивости ООО «БТК» за исследуемый период также характеризуется незначительными колебаниями, но, несмотря на это соответствует нормативному значению данного показателя.

Величина коэффициента финансирования в рассматриваемый период не соответствует нормативному значению и также проявляет неустойчивую динамику.

Коэффициента соотношения заемного и собственного капитала в ООО «БТК» изменяется в пределах нормы и характеризуется незначительной долей заемных средств в собственном капитале, что на независимость предприятия

от величины заемного капитала. Значение коэффициента соотношения заемного и собственного капитала в 2016 году определено на уровне 0,07.

Значение коэффициента маневренности положительно характеризуют финансовое состояние. При отсутствии жестко установленных ограничений по этому коэффициенту иногда рекомендуется использовать его значение в размере 0,5, как оптимальное. За весь рассматриваемый период значение данного показателя соответствует нормативному.

Коэффициент привлечения насит практически стационарный характер, не зависит от времени и показывает долю долгосрочных займов и кредитов, обеспечивающих развитие организации. В 2016 году он составил 0,006.

Анализ финансовой устойчивости предприятия также заключается в исследовании уровней и динамики разнообразных коэффициентов оборачиваемости.

Количественный анализ коэффициентов оборачиваемости проводится с целью оценки эффективности использования любого вида имущества и собственного капитала. Нормативных значений здесь быть не может, но при прочих равных условиях сокращение операционного цикла всегда является положительным моментом. Чем больше оборотов, тем чаще деньги поступают на расчетный счет.

При расчете показателей оборачиваемости стоит учитывать то что, на длительность нахождения средств в обороте оказывают влияние различные внешние и внутренние факторы.

К внешним факторам относятся: отраслевая принадлежность; сфера деятельности организации; масштаб деятельности организации; влияние инфляционных процессов; характер хозяйственных связей с партнерами.

К внутренним факторам относятся: эффективность стратегии управления активами; ценовая политика организации; методика оценки товарно-материальных ценностей и запасов.

Отметим что, ускорение оборачиваемости оборотных средств уменьшает потребность в них: меньше требуется запасов, что ведет к снижению уровня затрат на их хранение и способствует, в конечном счете, повышению рентабельности и улучшению финансового состояния организации.

В свою очередь, замедление оборачиваемости приводит к увеличению оборотных средств и дополнительным затратам, а значит, к ухудшению финансового состояния организации.

Таблица 2.4

Формулы расчета основных показателей оборачиваемости

Показатель	Форму расчета
Коэффициент оборачиваемости активов	Коэффициент оборачиваемости активов = Выручка / Средняя сумма активов в периоде
Коэффициент оборачиваемости текущих активов (оборотная оборачиваемость оборотных активов)	Коэффициент оборачиваемости оборотных активов = Выручка / Среднегодовая стоимость оборотных активов
Коэффициент оборачиваемости внеоборотных активов	Коэффициент оборачиваемости внеоборотных активов = Выручка / Среднегодовая стоимость внеоборотных активов
Коэффициент оборачиваемости собственного капитала	Коэффициент оборачиваемости собственного капитала = Выручка / Средняя величина собственного капитала
Коэффициент оборачиваемости заемного капитала	Коэффициент оборачиваемости заемного капитала = Выручка от продажи / Средняя величина заемного капитала
Коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности	Коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности = Выручка / Среднегодовая величина дебиторской задолженности
Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности	Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности = Выручка / Среднегодовая величина кредиторской задолженности
Оборачиваемость денежных средств	Коэффициент оборачиваемости денежных средств = Выручка / Средняя сумма денежных средств

Источник: Анализ хозяйственной деятельности предприятия: Учебник / Г.В. Савицкая - 4-е изд., испр. и доп. - Минск: ООО «Новое знание», 2000

Результаты анализа и оценки коэффициентов оборачиваемости ООО «БТК» (табл. 2.5).

Таблица 2.5

Показатели оценки коэффициентов оборачиваемости
ООО «БТК» за 2013-2015 гг.

Наименование показателей	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Относительное отклонение (+/-), %	
				2015г. от 2014г.	2016г. от 2015г.
Коэффициент оборачиваемости активов	0,60	0,92	1,08	55,1	16,9
Коэффициент оборачиваемости текущих активов (оборотная способность оборотных активов)	1,97	5,17	4,48	162,6	-13,4
Продолжительность одного оборота оборотных средств	182,86	69,63	80,45	-61,9	15,5
Коэффициент оборачиваемости внеоборотных активов	0,85	1,12	1,42	31,7	26,6
Коэффициент оборачиваемости собственного капитала	0,63	0,99	1,16	57,0	16,5
Коэффициент оборачиваемости заемного капитала	9,99	12,92	15,86	29,3	22,8
Коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности	6,91	8,38	8,58	21,3	2,4
Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности	7,61	17,27	19,56	126,9	13,2
Оборачиваемость денежных средств	3,90	38,64	20,72	891,3	-46,4

Рассчитано по материалам отчетности предприятия: [приложение 3-5]

Из данных таблицы 2.5 видно, что по трем показателям оборачиваемости ООО «БТК», наблюдается неустойчивая тенденция развития. Так в 2015 году по сравнению с 2014 годом был отмечен рост показателей оборачиваемости текущих и денежных средств, однако в 2016 году по сравнению с 2015 годом наблюдалось сокращение их величины. В то же время показатели оборачиваемости активов, собственного капитала, внеоборотных активов, заемных средств, дебиторской задолженности и кредиторской задолженности характеризуется ежегодным ростом. Самый существенный рост наблюдался в 2015 году по сравнению с 2014 годом коэффициента оборачиваемости текущих активов – почти в три раз.

Оценим экономический эффект в результате изменяя оборачиваемости, который выражается в относительном высвобождении средств из оборота, а также в увеличении суммы прибыли. Сумма высвобожденных средств из оборота в связи с ускорением (-Э) или дополнительно привлеченных средств в

оборот (+Э) при замедлении оборачиваемости определяется умножением од-
нодневного оборота по реализации на изменение продолжительности оборота:

$\text{Э} = (\text{Выручка фактическая} / \text{Дни в периоде}) * \Delta \text{ прод. одного оборота}$	
$\text{Э}_{2015} = 105806 / 360 * (69,63 - 182,86) = -33278,9;$	$\text{Э}_{2016} = 114838 / 360 * (80,45 - 69,63) = 3451,5.$

Таким образом, в 2015 году в результате ускорения оборачиваемости собственных оборотных средств было высвобождено 33278,9 тыс. руб., а в 2016 году за счет увеличения продолжительности одного оборота на 10,82 было вовлечено в оборот 3451,5 тыс. руб.

2.2. Экономическое обеспечение транспортно-логистической системы ООО «Белгородская Транспортная Компания»

Компания ООО «БТК», являясь уже несколько лет надежным партнером на рынке транспортных услуг, совершает междугородние грузоперевозки по территории РФ вплоть до Сургута, Нового Уренгоя и Мурманска на севере и Екатеринбурга, Уфы, Новосибирска и Перми на востоке. Основой гарантии безопасности, стабильности и своевременности доставок грузов является осуществление перевозок исключительно собственным автотранспортом.

Основными партнерами фирмы являются три компании:

1. «Магистраль» (Роснефть) – группа компаний – лидер российской нефтяной отрасли. Располагает крупнейшей в стране сетью АЗС, которая предлагает клиентам только самое качественное топливо, достойный сервис в любом регионе России.

2. ООО «Альтэнерго» – российская компания, специализирующая на реализации инновационных проектов в сфере альтернативной энергетики (апробация, внедрение и популяризация новейших технологий).

3. Корпорация KIA Motors – производитель качественных автомобилей мирового уровня для тех, кто молод душой. Постоянное стремление к инновациям, чтобы производить автомобили, максимально отвечающие требованиям

современных покупателей, удивить мир и предоставлять интересные и вдохновляющие события, которые выходят за рамки ожиданий.

У организации небольшое количество региональных конкурентов. В таблице 2.6 приведен сравнительный анализ ассортимента оказываемых услуг компании «БТК» с одним из его конкурентов – ООО «ТЭКБ».

Таблица 2.6

Анализ ассортимента оказываемых услуг

Параметры для сравнения	Вес	ООО «БТК»		ООО «ТЭКБ»	
		балл	Взвешенный рейтинг	балл	Взвешенный рейтинг
Ассортимент оказываемых услуг	0.2	9	1,8	8	1,6
Скорость выполнения складских операций	0.2	7	1,4	8	1,6
Уровень цен	0.2	9	1,8	7	1,4
Известность организации	0.2	8	1,6	9	1,8
Уровень подготовки организации.	0.2	7	1,4	8	1,6
Итого:	1	40	8	40	8

Источник: [67]

Из таблицы можно сделать вывод, что компания ООО «БТК» имеет ряд преимуществ перед своим непосредственным конкурентом, но так же есть ряд факторов, по которым компания уступает по некоторым позициям.

В транспортно-логистической системе ООО «БТК» можно выделить следующие элементы:

1) отдел по перевозке грузов, в котором работают менеджеры по перевозкам, Их задачами является мониторинг рынка с целью нахождения потенциальных заказчиков по перевозке грузов;

2) транспортный отдел, в котором работают механики, медик и водители-экспедиторы. Механик выпускает автомобили в рейс. Следит за их техническим состоянием и ремонтом. Медик проверяет состояние здоровья водителей

перед рейсом. Водители-экспедиторы непосредственно осуществляют управление автомобилями и перевозку грузов.

3) юрист и бухгалтерия занимаются сопровождение процедуры перевозок. Следят за составлением договоров, дебиторской задолженностью, исковой и претензионной работой и т.д.

Таблица 2.7

Основные показатели транспортно-логистической системы
ООО «БТК» за 2014-2016 гг.

Наименование показателя	Год			Абсолютное отклонение (+/-)		Относительное отклонение (+/-), %	
	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2015г. от 2014г.	2016г. от 2015г.	2015г. от 2014г.	2016г. от 2015г.
Количество большегрузных автомобилей (DAF FX-105), шт.	25	25	25	-	-	-	-
Количество водителей-экспедиторов, чел.	30	30	31	0	1	0,0	3,3
Количество рейсов одного автомобиля в месяц, шт.	4,8	5,0	5,2	0,2	0,2	4,2	4,0
Пробег одного автомобиля в месяц, км	14 200	15 000	15 400	800	400	5,6	2,7
Объем перевозимого груза одним автомобилем за один рейс, тн.	19,0	19,2	19,2	0,2	0	1,1	0,0
Объем перевезенного груза одним автомобилем в месяц, тн.	91,2	96,0	99,8	4,8	3,8	5,3	4,0

Рассчитано по материалам отчетности предприятия: [приложение 3-5]

На основе данных представленных в таблице 2.7 можно отметить, что по всем показателям оценки результативности транспортно-логистической системы ООО «БТК» за рассматриваемый период наблюдается устойчивые тенденции роста, что свидетельствует об эффективности ее функционирования.

Одним из основных преимуществ ООО «БТК» является предложение своих услуг по более низким ценам, поскольку компания достаточно молода и стремится закрепиться на рынке за счет более выгодных условий, тем самым повысить свою конкурентоспособность.

Отметим, что конкурентоспособность предприятия предполагает рациональное использование имеющихся ресурсов, поэтому целесообразно провести анализ использования рабочей силы, основных фондов и оборотных средств, а также материальных ресурсов в целом посредством оценки платежеспособности предприятия.

ООО «БТК» на сегодняшний момент состоит из 51 человека, 29 из которых являются водителями.

Отметим, что анализировать структуру персонала в ООО «БТК» можно по разным направлениям, характеризуя возрастной, половой состав, уровень образования и квалификации работников, а по подразделениям и занимаемым должностям.

Характеристика полового состава списочной численности ООО «БТК» представлена в таблице 2.8.

Таблица 2.8

Половой состав персонала ООО «БТК» за 2014-2016 гг.

Показатели	2014г		2015г		2016г		Абсолютное отклонение, чел.		Темп роста, %	
	чел.	%	чел.	%	чел.	%	2015 г./ 2014 г.	2016 г./ 2015 г.	2015 г./ 2014 г.	2016 г./ 2015 г.
Всего	43	100	46	100	50	100	3	4	106%	108%
в том числе:										
мужчины	30	69,8	35	76,1	40	80	5	5	116%	114%
женщины	13	30,2	11	23,9	10	20	-2	-1	84%	90%

Рассчитано по материалам отчетности предприятия: [приложение 3-5]

Численность работников ООО «БТК» за рассматриваемый период ежегодно возрастает, при чем тенденция носит устойчивый характер. Анализ численности персонала по полу показывает, что за рассматриваемый период в списочном составе предприятия преобладает доля мужчин, что объясняется спецификой деятельности ООО «БТК».

Возрастная характеристика работников ООО «БТК» представлена в таблице 2.9.

Таблица 2.9

Возрастной состав персонала ООО «БТК» за 2014-2016 гг.

Показатели	2014г		2015г		2016г		Абсолютное отклонение, чел.		Темп роста, %	
	чел.	%	чел.	%	чел.	%	2015 г./ 2014 г.	2016 г./ 2015 г.	2015 г./ 2014 г.	2016 г./ 2015 г.
Всего	43	100	46	100	50	100	3	4	106%	108%
в том числе:										
от 25 до 35 лет	13	30,2	15	32,6	15	30,0	2	-	115%	100%
от 35 до 45 лет	23	53,5	26	56,5	30	60,0	3	4	113%	115%
от 45 лет до пенсионного возраста	7	16,3	5	10,9	5	10,0	-2	-	71%	100%

Рассчитано по материалам отчетности предприятия: [приложение 3-5]

В общей численности работников преобладает возрастная категория от 35 до 45 лет. Необходимо отметить, что среди работников отсутствуют возрастные категории до 25 лет и лица старше пенсионного возраста. Все это говорит о достаточном уровне профессионализма персонала ООО «БТК». Это факт подтверждает и уровень образования работников (табл. 2.10).

Таблица 2.10

Структура персонала ООО «БТК» по уровню образования за 2014-2016 гг., чел

Показатели	2014г		2015г		2016г		Абсолютное отклонение, чел.		Темп роста, %	
	чел.	%	чел.	%	чел.	%	2015 г./ 2014 г.	2016 г./ 2015 г.	2015 г./ 2014 г.	2016 г./ 2015 г.
Всего	43	100	46	100	50	100	3	4	106%	108%
в том числе:										
неполное среднее	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
общее среднее	26	60,5	28	60,9	30	60	2	2	107,7	107,1
среднее специальное	15	34,9	15	32,6	15	30	0	0	100,0	100,0
высшее образование	2	4,7	3	6,5	5	10	1	2	150,0	166,7

Рассчитано по материалам отчетности предприятия: [приложение 3-5]

Из таблицы 2.10 видно, что среди персонала предприятия отсутствуют лица с неполным средним образованием, в общей численности работников

наибольшая доля приходится на общее среднее образование. В 2016 году численность работников со средним образованием составила 60% от списочного состава. При чем число работников данной категории из года в год увеличивается. Число работников со среднее специальным образованием из года в год не изменяется, а число работников с высшим образованием из года в год также возрастает. Данная тенденция объясняется тем, что предприятие развивается, а также повышением уровня образования части работников (табл. 2.11).

Таблица 2.11

Структура персонала ООО «БТК» по уровню квалификации
за 2014-2016 гг., чел

Показатели	Величина показателя, чел.			Абсолютное отклонение, чел.		Темп роста, %	
	2014г	2015г	2016г	2015 г./ 2014 г.	2016 г./ 2015 г.	2015 г./ 2014 г.	2016 г./ 2015 г.
Всего	43	46	50	3	4	106%	108%
в том числе:							
Руководители высшего звена	2	3	3	1	-	150%	100%
Руководители среднего звена	3	2	4	-1	2	66%	200%
Специалисты	6	9	11	3	2	150%	122%
Служащие	32	32	32	-	-	100%	100%

Рассчитано по материалам отчетности предприятия: [приложение 3-5]

Развитие и расширение предприятия подтверждается также увеличением численности работников ООО «БТК» по должностям.

Проанализируем использование материально-технической базы, которая выступает для предприятия в роли основных фондов,

Собственный автопарк Белгородской Транспортной Компании насчитывает более 20 единиц техники марок DAF 105. Это рефрижераторы и тенты с полной растентовкой грузоподъемностью 20 тонн и вместимостью до 90 м³. Все автомобили в хорошем состоянии, их возраст не превышает пяти лет.

Все машины оборудованы GPS-навигацией, что позволяет отследить местонахождение автопоезда в любую минуту 24 часа в сутки.

Также есть услуга проката автомобилей. Белгородская Транспортная Компания предлагает прокат автомобилей и на сегодняшний день обладает самым большим прокатным автопарком в городе.

В распоряжении БТК – новые автомобили разных классов как отечественного, так и импортного производства от экономичной Lada Kalina до премиального Lexus RX450H.

Перейдем к анализу состава, структуры и динамики основных фондов предприятия по их видам (табл. 2.12).

Таблица 2.12

Структура основных средств ООО «БТК» по первоначальной стоимости за 2014 – 2016 гг., тыс. руб.

Основные средства (без учета доходных вложений в материальные ценности)	Годы					
	2014 г.		2015 г.		2016 г.	
	руб.	% к итогу	руб.	% к итогу	руб.	% к итогу
Основные средства, всего	140297	100	128109,5	100	126924,5	100
в том числе:						
Машины, оборудование и транспортные средства	134381,5	95,78	128098,5	99,99	126913,5	99,99
Производственный и хозяйственный инвентарь	5915,5	4,22	11	0,01	11	0,01

Рассчитано по материалам отчетности предприятия: [приложение 3-5]

Как видно из таблицы 2.12 основные средства предприятия из года в год незначительно сокращаются. Машины, оборудование и транспортные средства в структуре основных средств предприятия занимают наибольший удельный вес, а в 2015 и 2016 гг. почти 100%. Производственный и хозяйственный инвентарь претерпел значительные изменения в 2014 году, а в 2015 и 2016 гг. их размер не изменялся. В результате за рассматриваемый период наблюдаются структурные сдвиги, и перераспределение удельных долей между составляющими.

В целях оценки эффективности использования основных средств ООО «БТК» анализ их состояния (табл. 2.13).

Таблица 2.13

Состояние основных средств ООО «БТК», 2014-2016 гг.

Наименование показателей	Годы			Отклонение			
				абсолютное (+,-)		относительное (%)	
	2014 г. на конец года	2015 г. на конец года	2016 г. на конец года	2015г. к 2014г.	2015г. к 2014г.	2016г. к 2015г.	2016г. к 2015г.
Основные средства (балансовая стоимость)	128852	127367	126482	-1485	-885	-1,2	-0,7
Амортизация основных средств	30333	42266	55647	11933	13381	39,3	31,7
Основные средства (остаточная стоимость)	98519	85101	70835	-13418	-14266	-13,6	-16,8
Коэффициент износа, %	23,5	33,2	44,0	9,6	10,8	-	-
Коэффициент годности, %	76,5	66,8	56,0	-9,6	-10,8	-	-

Рассчитано по материалам отчетности предприятия: [приложение 3-5]

Данные таблицы 2.12 говорят о том, что состояние основных фондов ежегодно ухудшается: возрастает износ и сжимается их годность (остаточная стоимость). Коэффициент годности на конец 2016 года составил 56%. На предприятии необходима весомое обновление основных средств.

Анализ платежеспособности ООО «БТК» позволит в целом оценить экономическое обеспечение транспортно-логистической системы компании. Главная цель анализа платежеспособности – своевременно выявлять и устранять недостатки в финансовой деятельности и находить резервы улучшения финансовых возможностей предприятия.

Под платежеспособностью предприятия подразумевают его способность в срок и в полном объеме удовлетворять платежные требования в соответствии с хозяйственными договорами, возвращать кредиты, производить оплату труда персонала, вносить платежи в бюджет. Возможность регулярно и своевременно погашать долговые обязательства определяются в конечном итоге наличием у предприятия денежных средств, что зависит от того, в какой степени партнеры выполняют свои обязательства перед предприятием.

Отметим, что предприятие может быть платежеспособным и в том случае, когда свободных денежных средств у него недостаточно или они вовсе от-

сутствуют, но предприятие способно быстро реализовать свои активы и расплатиться с кредиторами.

Поскольку одни виды активов обращаются в деньги быстрее, другие – медленнее, необходимо группировать активы предприятия по степени их ликвидности, т.е. по возможности обращения в денежные средства.

Ликвидность активов – это величина обратная количеству времени, которое необходимо для превращения активов в деньги. В зависимости от степени ликвидности, т.е. скорости превращения в денежные средства, активы предприятия разделяются на следующие группы:

А1. Наиболее ликвидные активы – к ним относятся все статьи денежных средств организации и краткосрочные финансовые вложения (ценные бумаги).

А2. Быстрореализуемые активы – дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты.

А3. Медленно реализуемые активы – статьи раздела II актива баланса, включающие запасы, налог на добавленную стоимость, дебиторскую задолженность, платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты и прочие оборотные активы.

А4. Труднореализуемые активы – статьи раздела I актива баланса – внеоборотные активы.

Пассивы баланса по степени срочности их погашения можно подразделить:

П1. Наиболее срочные обязательства – к ним относится кредиторская задолженность.

П2. Краткосрочные пассивы – это краткосрочные заемные средства, задолженность участникам по выплате доходов, прочие краткосрочные пассивы.

П3. Долгосрочные пассивы – это статьи баланса, относящиеся к разделам IV и V, т.е. долгосрочные кредиты и заемные средства, а также доходы будущих периодов, фонды потребления, резервы предстоящих расходов и платежей.

П4. Постоянные или устойчивые пассивы – это статьи раздела III баланса «Капитал и резервы».

Ликвидность баланса – это степень покрытия обязательств предприятия такими активами, срок превращения которых в денежные средства соответствует сроку погашения обязательств. Ликвидность баланса достигается установлением равенства между обязательствами предприятия и его активами. Баланс считается ликвидным при условии следующих соотношений групп активов и обязательств: $A1 \geq П1$; $A2 \geq П2$; $A3 \geq П3$; $A4 \leq П4$.

Если выполняются первые три неравенства в данной системе, то это влечет выполнение и четвертого неравенства, поэтому важно сопоставить итоги первых трех групп по активу и пассиву. Выполнение четвертого неравенства свидетельствует о соблюдении одного из условий финансовой устойчивости – наличии у организации оборотных средств.

На основе данных таблицы 2.14 рассмотрим ликвидность бухгалтерского баланса ООО «БТК».

Таблица 2.14

Абсолютные показатели, характеризующие ликвидность баланса
на начало и на конец 2016 года

АКТИВ	На начало года	На конец года	ПАССИВ	На начало года	На конец года	Платежный излишек или недостаток, (+,-)	
						На начало года	На конец года
Наиболее ликвидные активы (A1)	1419	9668	Наиболее срочные обязательства	6334	5410	-4915	4258
Быстро реализуемые активы (A2)	13335	13431	Краткосрочные пассивы (П2)	1531	0	11804	13431
Медленно реализуемые активы (A3)	6078	7393	Долгосрочные пассивы (П3)	656	548	5422	6845
Труднореализуемые активы (A4)	87768	73573	Постоянные пассивы (П4)	100079	98107	-12311	-24534
Баланс	108600	104065	Баланс	108600	104065	x	x

Рассчитано по материалам отчетности предприятия: [приложение 3-5]

По данным показателям таблицы можно составить неравенства приведенных групп по активу и пассиву и сделать соответствующие выводы (табл. 2.15).

Таблица 2.15

Анализ ликвидности баланса на начало и на конец 2016 г.

Соотношения, требуемые для признания ликвидности баланса	На начало года	На конец года
$A1 > П1$	$A1 < П1$	$A1 > П1$
$A2 > П2$	$A2 > П2$	$A2 > П2$
$A3 > П3$	$A3 > П3$	$A3 > П3$
$A4 < П4$	$A4 < П4$	$A4 < П4$

Рассчитано по материалам отчетности предприятия: [приложение 3-5]

По данным представленной таблицы можно сказать, что на предприятии на начало 2016 года не хватает денежных средств на погашение наиболее срочных обязательств (кредиторской задолженности), и наиболее срочные обязательства не покрываются наиболее ликвидными активами ООО «БТК», а на конец 2016 года выполняются все соотношения для признания ликвидности баланса.

Показатели ликвидности применяются для оценки способности фирмы выполнять свои краткосрочные обязательства. Постоянное снижение коэффициента означает возрастающий риск неплатежеспособности.

Целесообразно рассчитывать следующие показатели ликвидности: коэффициент абсолютной ликвидности, коэффициент «критической оценки», коэффициент текущей ликвидности.

Согласно приказу Министерства экономики от 1 октября 1997 г. № 118 «Методические рекомендации по реформе предприятий (организации)» значения этого показателя должны быть от 1 до 2, значение более 2 нежелательно. Высокий уровень коэффициента текущей ликвидности может быть связан с замедлением оборачиваемости средств, вложенных в запасы, с неоправданным ростом дебиторской задолженности.

Таблица 2.16

Показатели ликвидности и платежеспособности ООО «БТК» за 2014-2016 гг.

Показатели	Нормативное значение	Годы			Абсолютное отклонение (+; -)	
		2014	2015	2016	2015 г./ 2014 г.	2016 г./ 2015 г.
1	2	3	4	5	6	7
Коэффициент абсолютной ликвидности	>0,2	0,6	0,2	1,78	-0,4	1,58
Коэффициент промежуточной (быстрой) ликвидности	0,7–1,0	2,7	2,3	4,27	-0,4	1,97
Коэффициент текущей ликвидности	≥ 2	2,84	2,64	5,63	-0,2	2,99

Рассчитано по материалам отчетности предприятия: [приложение 3-5]

Коэффициент абсолютной ликвидности находится в пределах нормы, но, превышая величину 0,5 указывает на неоправданные задержки в использовании высоколиквидных активов.

На основе приведенного анализа внутренней среды компании ООО «БТК» можно сделать вывод о том, что она обладает многочисленными сильными сторонами по сравнению со своими конкурентами. По многим позициям можно поставить нейтральную оценку, так же компания преимущественно имеет сильные стороны. При этом возможности организации новых видов деятельности предприятия находятся на стадии развития, таковыми являются:

- Транспортные услуги по перемещению пассажиров и доставке грузов с использованием различных видов и средств доставки на международном уровне.
- Открытие сети филиалов в других субъектах Российской Федерации, а так же за ее пределами.
- Сотрудничество с отечественными и зарубежными партнерами по основным видам деятельности.

2.3. Оценка и организация управления логистическими рисками ООО «Белгородская Транспортная Компания»

Процесс перевозки грузов можно представить в виде совокупности операций, образующих определенные этапы этого процесса. С каждым днем общее количество операций в логистической деятельности возрастает в несколько раз, и, как следствие, увеличивается затраты и количество различных логистических рисков.

В настоящее время затраты на логистику и управление цепями поставок в мире составляют 14% от ВВП, то есть около 10-12 трлн. долларов в год. Эти цифры сопоставимы с расходами на вооружение, здравоохранение и другие важнейшие области человеческой деятельности.

Поиск реальных путей и разработка реальных механизмов снижения логистических издержек и сокращение логистических рисков является важнейшей проблемой, решение которой повысит эффективность и конкурентоспособность предприятий данной сферы.

Логистический подход к организации перевозок заключающееся в том, что основной составляющей частью перевозок должно стать проектирование оптимального (рационального) перевозочного процесса, позволяющее минимизировать ситуацию неопределенности и риска [17, С 109].

Под неопределенностью следует понимать сумму тех обстоятельств, которые можно предвидеть заранее, но невозможно определить, насколько они повлияют на итоговые показатели логистической деятельности. Поэтому необходимо в процессе транспортно-логистической деятельности учитывать множество рисков, формирование которых из-за специфики деятельности отрасли может носить непредсказуемый характер.

С точки зрения логистического подхода, риск – это возникновение неблагоприятного положения или вероятность наступления неудачного исхода в результате логистической деятельности, влекущего за собой возникновение ущерба. Анализ логистических рисков является неотъемлемой частью анализа

логистических процессов. Оценка риска связана с выявлением его размера и частоты наступления [2, С. 178].

Логистика является одним из эффективных способов управления рисками, так как рационализация потоковых процессов в цепи поставок позволяет нейтрализовать различные группы рисков, компенсировать их влияние или сократить до минимума отрицательные последствия [56, С. 67]. Следует иметь в виду, что поиск наилучших организационных и технически возможных решений, обеспечивающих максимальную эффективность перевозки грузов от места их производства до места потребления, связан с выбором метода и модели механизма реализации транспортно-логистических услуг [77, С. 26]:

- I класс: без ограничений со стороны внешней среды, в условиях определенности;
- II класс: в условиях риска и неопределенности;
- III класс: с учетом ограничений (конкуренция).

Риски, которые возникают в логистических системах, могут быть самыми разнообразными. Это риски, которые происходят в процессе материальных, финансовых и информационных потоков, а также риски, возникающие в логистической системе в ходе управления.

Система логистических рисков для конкретного объекта формируется под влиянием своей системы факторов риска. Факторы внешней и внутренней логистической среды оказывают влияние на формирование риска в транспортно-логистической деятельности. Для транспортно-логистической системы характерны следующие группы рисков (табл. 2.17).

Таблица 2.17

Типовые риски транспортно-логистической системы

Транспортная логистика	Складская логистика
а) коммерческий риск, включающий: срыв поставок, утрату продукции, увеличение транспортных издержек, нарушении сроков поставки, невыполнении финансовых обязательств, неполучение запланированной доли прибыли;	а) превышение объема хранения, т.е. нарушение производственного ритма; б) утрата или хищение имущества; в) повреждение или уничтожение товара в результате поломки систем жизнеобеспечения: водопровода, электропроводки,

Транспортная логистика	Складская логистика
б) риск ущерба в результате изменения погодных условий и стихийных бедствий; в) технические риски связаны с эксплуатацией технических средств; г) криминальные риски, утраты груза в результате хищения, включая пропажу груза и угон транспортного средства вместе с грузом; д) экологический риск, причинения вреда в результате нарушения природоохранного законодательства; е) риск наступления гражданской ответственности, возникшей в связи с ущербом, нанесенным юридическим или физическим лицам в процессе логистической деятельности.	канализационных систем и т.д. г) повреждение или утрата в процессе хранения и обработки в результате неосторожности или ошибки работников склада; д) риск повреждения или уничтожения в результате пожара, стихийных бедствий.

Источник: [12, С. 75]

Важной составляющей процесса исследования логистических рисков является исследование причин, факторов и условий возникновения и проявления ситуаций неопределенности. Логистические риски должны быть классифицированы относительно потоков, посредством которых реализуются связи в логистической системе. При этом состав таких рисков и их структура зависит от уровня самой системы: микро-, мезо- или макро (рис. 2.2).



Рис.2.2. Факторы проявления логистических рисков

Составлено по материалам: [12, 20, 28, 77]

В отношении факторов риска следует иметь в виду, что, во-первых, не во всех случаях они могут быть выявлены полностью, во-вторых – не все могут быть эффективно нейтрализованы посредством реализации соответствующих управленческих решений. Это означает, что однозначная определенность риск-ситуации невозможна в принципе, а оценка уровня риска всегда будет приближительной. Именно с этих позиций должны быть расширены и скорректированы этапные задачи управления логистическими рисками.

Процесс управления логистическими рисками представляет собой поэтапную деятельность, включающую диагностику логистических предприятий, реализацию процесса стратегического управления риск-ситуациями, разработку механизма минимизации и ликвидации рисков, бюджетирование системы управления рисками (табл. 2.18).

Таблица 2.18

Этапы риск-менеджмента

Диагностика логистических предприятий	Стратегическое управление риск-ситуациями	Формирование механизма снижения и ликвидации рисков	Бюджетирование системы управления риском
<ul style="list-style-type: none"> - картографирование рисков (определение опасных и узких мест предприятий в разных аспектах: технологическом, географическом, финансовом, социальном и др.); - ранжирование рисков, определение приоритетов; - выделение критических рисков 	<ul style="list-style-type: none"> - макроэкономическая адаптация (налоговая политика, учет тенденция развития национальной и мировой экономики и др.); - микроэкономическая стратегия (повышение надежности и качества взаимодействия подразделений предприятий, повышение устойчивости управления и др.) 	<ul style="list-style-type: none"> - реструктуризация предприятий (диверсификация, вертикальная или горизонтальная интеграция и др.); - анализ и пересмотр партнерских отношений; - создание компенсационных экономических и социальных систем, минимизирующих риски 	<ul style="list-style-type: none"> - прогнозирование экономических выгод от функционирования системы управления рисками; - прогнозирование затрат на функционирование системы управления рисками; - создание системы резервов

Составлено по материалам: [76]

Отметим, что алгоритм управления логистическими рисками должен включать: качественный анализ, выявление и идентификация рисков; количественный анализ, оценка и измерение рисков; управление рисками и принятие управленческого решения в условиях риск-ситуации; минимизация и оптимизация рисков; мониторинг и контроль за риск-ситуацией. При этом отметим тот

факт, что риском управлять в полном смысле этого слова нельзя, можно лишь оказывать воздействие на факторы определенной риск-ситуации.

Процесс управления логистическими рисками рассматривается как необходимый ресурс повышения устойчивости транспортно-логистических процессов в условиях нарастающей неопределенности.

В целом механизм управления логистическими рисками можно представить через реализацию таких блоков как:

- мониторинг и диагностика условий транспортно-логистической деятельности;
- контроль и оценка транспортно-логистической деятельности;
- оценка эффективности результатов управления транспортно-логистической деятельностью.

Обязательным блоком управления логистическими рисками является мониторинг и диагностика условий транспортно-логистической деятельности (исследование информации, характеризующей текущее воздействие на логистическую деятельность, идентификация логистических рисков). Большое значение в анализе логистических рисков играет диагностика, которая необходима для определения влияния различных факторов на конечный результат.

Во втором блоке исследуются предварительные результаты этих воздействий, и оценивается результативность транспортно-логистической деятельности. В результате данной работы отслеживаются нежелательные события и риск-ситуации, а также разрабатываются стратегии их преодоления.

Третий блок позволит оценить эффективность проводимых мероприятий и при необходимости своевременно провести их корректировку.

Поэтапная формализация механизма управления логистическими рисками представлена на рисунке 2.3.

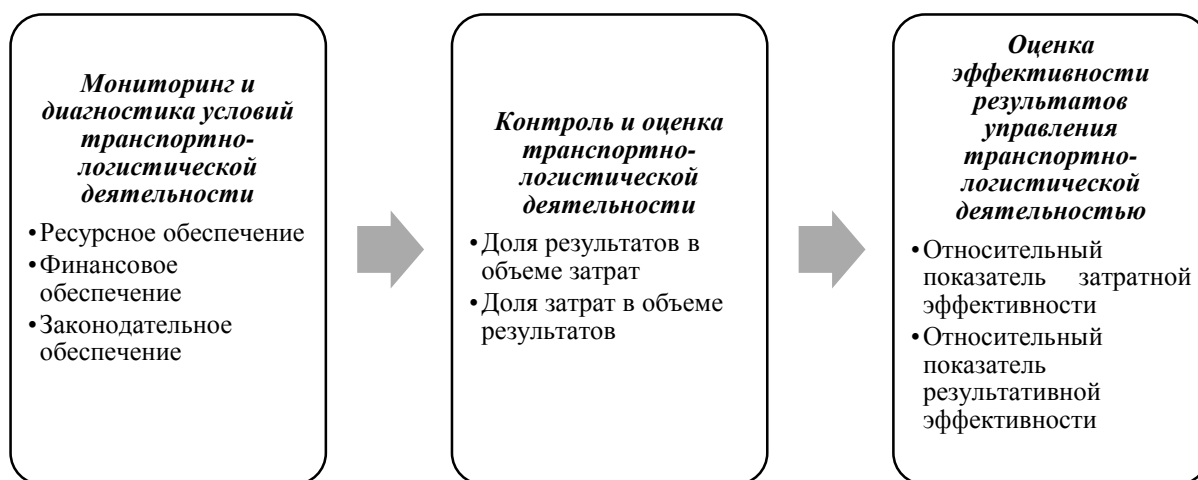


Рис. 2.3. Поэтапная формализация механизма управления логистическими рисками

Составлено по материалам: [12, 20, 28, 77]

Актуальной проблемой логистического планирования является отсутствие доступных методик управления рисками в логистических системах малого и среднего бизнеса.

Отметим, что логистическое управление всегда начинается с установления текущих, средне- и долгосрочных целей фирмы. Эти цели надо согласовать, определить их место в общих целях в рамках стратегии фирмы [15]. В общем виде работа фирмы по управлению рисками включает следующие этапы:

I этап. Основой современного логистического управления является ориентация на клиента. В качестве клиентов могут выступать структурные подразделения фирмы, а также конечный потребитель за пределами фирмы, в том числе за пределами страны. В современных условиях риски начинаются именно с выбора надежного клиента – потребителя выпускаемой продукции.

II этап. Анализ и оценка рисков: выявление источников (причин) риска, определение зон повышенного риска, ранжирование рисков по степени нанесения ими возможного ущерба для фирмы; определение системы мер и времени для минимизации последствий риска.

III этап. Разработка стратегии и тактики управления рисками: определение степени ранга риска, расчет его негативного влияния на результаты хозяй-

ственной деятельности фирмы, экономические, финансовые, социальные и экологические последствия риска.

На основе анализа и оценки рисков принимаются решения (выбираются варианты) по уклонению, уменьшению, оптимизации, принятию ожидаемых последствий.

IV этап. Разработка и определение временных пределов осуществления конкретных мероприятий по управлению рисками (текущими и на перспективу). Основные меры: технологические, организационные, управленческого порядка, кадровое и информационно обеспечение [20, С. 15].

Примеры рисков и их последствий в логистической системе предприятия представлены в таблице 2.19.

Таблица 2.19

Риски транспортно-логистической системы предприятия

Риск	Место риска в потоке	Влияние на процесс	Результат в системе
Блокада транспорта на маршруте (дорожная пробка)	Материально-техническое снабжение	Задержка доставки компонента	Простой технологического оборудования
	Сбыт продукции	Задержка выполнения контрактных обязательств	Задержка выполнения контрактных обязательств
Порча сырья на складе	Материально-техническое снабжение	Отсутствие ресурсного обеспечения технологического процесса	Задержка выполнения контрактных обязательств
Авария во время транспортировки груза	Материально-техническое снабжение	Отсутствие ресурсного обеспечения технологического процесса	Простой технического оборудования / порча полуфабрикатов
Отказ покупателя от приемки товара	Сбыт годовой продукции	Неэффективное использование транспорта	Контракт не исполнен

Составлено по материалам: [12, 20, 28, 77]

Для определения «напряженности поля» риска необходимо установить пороговые значения, при достижении (переходе) которых напряженность системы будет повышаться по принципу: «малый риск – большой риск – критический риск» или «0–30 % – 30–60 % – 60–100 %» (табл. 2.20).

Таблица 2.20

«Напряженность поля» рисков

Риск	Балл риска	Напряженность до: (%)			Решение руководителя	Мероприятия
		0-30 Малый риск	30-60 Большой риск	60-100 Критичный риск		
Блокада транспорта на маршруте (дорожная пробка)	20	•			Рисковать	- разработка альтернативных маршрутов; - изменение суточного периода реализации процесса (день-ночь).
Порча сырья на складе	30		•		Не рисковать	- ревизия склада; - проведение ремонтных работ.
Авария во время транспортировки груза	100			•	Не рисковать	- остановка процессов; - уведомление уполномоченных госорганов; - ревизия трубопроводной системы; - проведение ремонтных работ трубопроводной системы.
Отказ покупателя от приемки товара	20	•			Рисковать	- поиск альтернативного потребителя, расширение рынка сбыта; - закрепление штрафных санкций за отказ от приемки товара в договоре.

Составлено по материалам: [76]

Различная степень «напряженности поля» рисков (см. табл. 2.20) позволяет принимать решения в конкретных условиях и обстановке и разрабатывать мероприятия по угнетению, локализации и исключению рисков из логистической системы.

Проводя систематизацию рисков на транспортно-логистическом предприятии, можно формализовать модель транспортно-логистического процесса следующим образом (рис. 2.4).

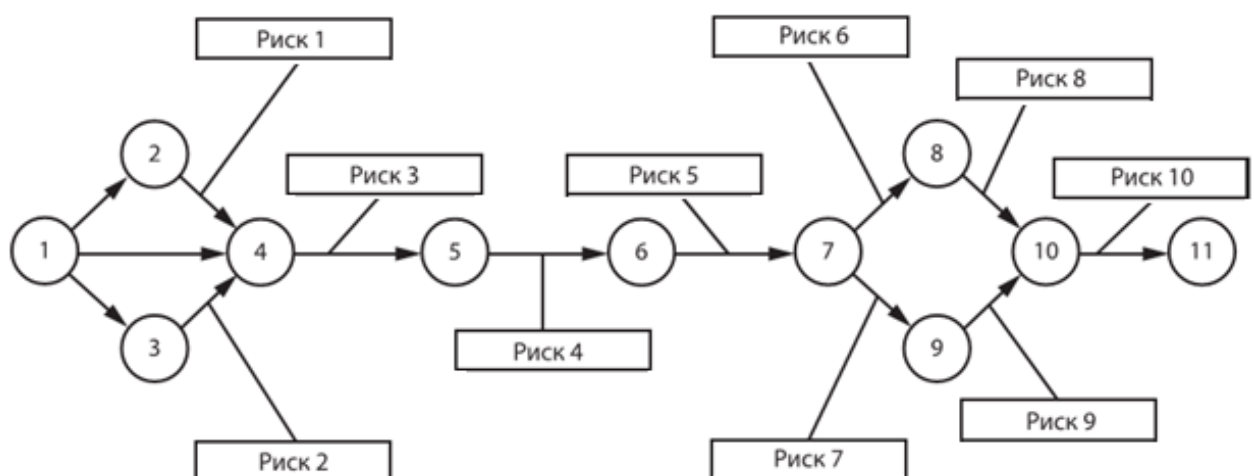


Рис. 2.4. Сетевая модель транспортно-логистического процесса
Составлено по материалам [77]

Оценка параметров и потерь логистической системы от возникающих риск-ситуаций проводится на основе таблицы 2.21.

Таблица 2.21

Параметры операций и риски транспортно-логистического процесса

Операция работа	Вид операции	Причина возможного иска
① → ②	Орган управления отдает приказ складу готовой продукции на погрузку товара на транспорт	Отсутствует – в данной модели определено, что распоряжения были переданы. Органом управления и приняты субъектами логистической системы в нормативное время
① → ③	Орган управления отдает приказ. Транспортному отделу на погрузку товара со склада и транспортирование товара в адрес Покупателя	
② → ④	Склад готовой продукции формирует товарную партию и готовит ее к погрузке	Задержка подготовки товарной партии: 1) автопогрузчик занят/сломан; 2) нет поддонов
③ → ④	Автомашина Транспортного отдела прибывает на склад готовой продукции для погрузки товарной партии (груза)	Задержка прибытия автомашины - 1) транспорт неисправен; 2) транспорт без топлива.
④ → ⑤	Автопогрузчик склада готовой продукции загружает товарную партию на автомашину Транспортного отдела	Задержка погрузки - 1) простой 2-4; 2) простой 3-4
⑤ → ⑥	Автомашина Транспортного отдела транспортирует груз в адрес Покупателя	Задержка прибытия в адрес покупателя: 1) дорожный затор; 2) авария на пути.
⑥ → ⑦	Автомашина Транспортного отдела встает в очередь для разгрузки товара (груза) на складе Покупателя	Задержка постановки в очередь - отсутствие ориентации водителя на месте.
⑦ → ⑧	Водитель автомашины Транспортного отдела уведомляет Покупателя о готовности сдать товарную партию на склад Покупателя	Задержка постановки в очередь: 1) отсутствие ориентации водителя на месте; 2) очередность.
⑦ → ⑨	Водитель автомашины Транспортного отдела уведомляет склад Покупателя о готовности сдать товарную партию на склад Покупателя	Задержка постановки в очередь: 1) отсутствие ориентации водителя на месте; 2) очередность.
⑧ → ⑩	Покупатель дает распоряжение складу Покупателя принять и оформить передачу товара с водителем Транспортного отдела	Задержка распоряжения о приеме товара: 1) несогласованность действий; 2) отсутствие завскладом.
⑨ → ⑩	Автопогрузчик склада Покупателя разгружает товарную партию. Склад покупателя оформляет передачу товара с водителем Транспортного отдела	Задержка разгрузки товарной партии - 1) автопогрузчик занят/сломан; 2) очередность.
⑩ → ⑪	Автомашина Транспортного отдела возвращается на место базирования	Задержка прибытия на место базирования: 1) дорожный затор; 2) авария в пути

Составлено по материалам: [77, С. 26]

Таким образом, в современных условиях рынка с учетом растущей напряженности транспортных потоков возрастает необходимость разработки, внедрения и использования современных систем управления рисками. Однако не все руководители обладают знаниями в области математического моделирования логистических процессов, позволяющих, в частности, успешно проводить профилактику рисков.

ГЛАВА 3. РАЗРАБОТКА И ОБОСНОВАНИЕ НАПРАВЛЕНИЙ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО - ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

3.1. Проблемы совершенствования транспортно-логистической инфраструктуры в условиях конъюнктурных колебаний

Совершенствование логистической системы, в частности, транспортной инфраструктуры выступает важным условием как для развития торговли, так и всей экономики в целом. Дефицит внешнего и внутреннего инвестирования является главной проблемой транспортно-логистической инфраструктуры. Наибольшие инвестиционные потоки преимущественно поступают в Центральный (Москва) и Северо-Западный (Санкт-Петербург) федеральные округа [21, С. 383].

Инвестирование в автодороги можно охарактеризовать как неравномерное; самым труднодоступным регионом остается восточная часть страны.

Существуют проблемы, не имеющие территориальной привязки: низкая пропускная способность федеральных трасс. Ситуация меняется в лучшую сторону, но темп роста грузопотока больше - строительство дублеров и расширение дорог оказывают лишь временную помощь. Все чаще ставится вопрос ограниченного развития инфраструктуры вокруг дорог общественного пользования. Спрос в услугах доставки железной дороги у производителей ежегодно увеличивается. Многие организации при необходимости перевозки груза на расстояние 700-1000 км делают выбор в пользу железных дорог.

Российский рынок услуг представлен большим числом дистрибьюторов, что отличает его от ряда других стран. При этом их интеграция и предложение комплексных услуг в сфере транспорта могли бы стать своеобразным импульсом для развития рынка логистики.

На сегодняшний день этого не случилось, доля национальных 3PL-операторов невелика. Одной из основных проблем остается изношенность подвижного состава организаций-перевозчиков.

В российских условиях транспорт быстро приходит в негодность - это зависит от многих факторов, без учета человеческого главной причиной является низкое качество дорог. Есть территории без асфальтового покрытия, тогда перевозка груза осуществляется по грунту или по замерзшим рекам, что сильно снижает скорость осуществления заказа и способствует увеличению амортизации машин. Стоит отметить, что не все транспортные организации в состоянии выполнять рейсы в эти отдаленные точки.

Для обнаружения неисправностей на ранних стадиях, контроля за состоянием автопарка используют специальные программы и средства. Преимущество на стороне больших компаний, имеющих в наличии собственные станции технического обслуживания и квалифицированный персонал.

Для экономии времени и денег любые вопросы технического характера решаются своими силами за короткое время. Наиболее прогрессивные операторы на транспортные средства устанавливают датчики расхода топлива, средства слежения, которые позволяют установить местоположение подвижного состава и определить выполнение графика, отклонение экспедитора от запланированного курса и пр.

Все полученные данные анализируют специалисты из службы логистики, на их основе составляются новые оптимальные маршруты, минимизирующие сроки доставки и логистические издержки. Для соблюдения безопасности дорожного движения и норм охраны труда внедряют системы отслеживания скорости, отклонения от полосы. Затем в онлайн режиме информацию также подвергают анализу в целях предупреждения аварийных ситуаций. [85]

В данный момент недостатка в специалистах, в особенности в мегаполисах, нет. Но это временное явление, поскольку средний возраст механиков, водителей, грузчиков и других работников технической профессий повышается, а количество молодых кадров минимально. И производителям, и участникам логистического рынка необходимо повышать привлекательность стартовых позиций и привлекать на работу молодежь. Текучесть кадров следует решать ком-

плексно: одной зарплатой сотрудника не удержать, для персонала нужны перспективы развития внутри фирмы, рост в профессиональном плане. Если в будущем ожидается нехватка молодых специалистов, то сейчас остро ощущается дефицит квалифицированного персонала. Представители многих организаций отмечают, что уровень подготовки выпускников ниже ожидаемого. Учебные заведения наряду с компаниями должны вернуть престиж техническим специальностям, в другом случае экономику настигнет кадровый кризис. Сегодня мегаполисы выходят с инициативами ограничения или запрета въезда в черту города транспорта высокой тоннажности.

Предложение с экологической точки зрения и управления движением правильное, но игрокам рынка приходится перестраивать логистику. Задачи по транспортировке сохраняются, поэтому проблема решается с помощью большого числа машин малой грузоподъемности.

Во многих законодательных документах реалии жизни не учитываются. Например, работодатель обязан предоставить работнику отпуск, однако рядом с транспортными развязками не создана соответствующая инфраструктура - отсутствуют места для стоянки автомобилей, предприятия общепита.

Иногда водители паркуются в темное время суток прямо на обочине, не имея возможности на полноценный отдых. Приведем другой пример правильной, но не детализированной инициативы: налог за проезд крупнотоннажного транспорта по федеральным трассам. В общих чертах концепция налога схожа с европейским примером, но ее реализация до сих пор не продумана - не регламентированы правила для грузоотправителей и грузоперевозчиков.

Среднемировые внутренние и внешние издержки на логистику и транспорт составляют около 10% от ВВП, в РФ данный показатель составляет 20%. В случае сокращения затрат на логистику и перевозки до среднемирового уровня, это приведет к высвобождению более чем \$160 млрд. ежегодно, в то время как в нашей стране ежегодная сумма инвестиций в инфраструктуру равна \$45 млрд. [83, с. 142]

В целом, Россия находится на пути стандартизации работы отрасли, перенимает лучший мировой опыт. Перед российской транспортно-логистической инфраструктурой стоят большие задачи.

Сначала в стране следует сформировать единое транспортное пространство: преодоление пути из одной точки в другую должен быть осуществимым несмотря на удаленность мест друг от друга.

Стандарты сервиса транспортным организациям необходимо привести к одной системе и за счет высокой конкуренции выйти на новый уровень. Эта задача связана и с повышением качества образования в колледжах и университетах, где готовят будущих специалистов.

В долгосрочной перспективе Россия должна стать неотъемлемой частью международного транспортного коридора и понизить затраты на транспорт и логистику.

По оценке экспертов, на сегодняшний день, только около 5% российских компаний имеют в настоящее время четко проработанную логистическую стратегию. Именно этим и объясняется то, что в США и Западной Европе доля логистических издержек в цене товара составляет всего около 13%, в то время как в России – до 30%. Разница в этих показателях – это и есть та цена, которую платит российский бизнес за отсутствие развитой стратегии в области логистики [6, с. 9-11].

Для решения этих вопросов необходимы новые инструменты многоцелевой оптимизационной модели логистического управления транспортно-логистическими комплексами, реализация которых позволяет в значительной мере снизить транспортно-логистические расходы в процессе движения грузопотока.

Следует при этом отметить, что к неблагоприятным факторам сдерживающих развитие транспортно-логистических систем относится сегодня наличие целого ряда рисков, управление которыми связано с логистическим менеджментом.

В 2012 г. Всемирный банк проанализировал логистические инфраструктуры 155 стран мира и составил рейтинг, где Российская Федерация находится на 95 месте между Гвинеей-Бисау и Ливаном. Возглавляют список такие страны, как Сингапур, Гонконг и Финляндия. Россия не только не улучшила свою позицию, но и опустилась на несколько позиций вниз. Этот рейтинг важен для анализа отрасли, он составляется по опросам представителей логистического бизнеса практическую значимость.

Оценивается логистическая инфраструктура той или иной страны по следующим показателям: состояние транспортной инфраструктуры; предоставляемые логистические услуги и их качество; таможенная процедура; качество обеспечения информацией; своевременность доставки и возможные сложности в организации перевозки.

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года базируется на том, что в России появились существенные ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы. [81]

При этом заявлено, что сегодняшние объемные, экономические и качественные характеристики транспорта, особенно его инфраструктуры, не позволяют в полной мере и эффективно решать задачи растущей экономики. Все это требует от российского транспорта существенной перестройки.

При переходе к интенсивному, инновационному социально ориентированному типу развития страна стремится стать одним из лидеров глобальной экономики и требует принятия адекватных стратегических решений по развитию транспортного комплекса на долгосрочную перспективу.

Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции в глобальную экономическую систему. Выгодное географиче-

ское положение страны позволяет России получать значительные доходы от экспорта транспортных услуг, в т.ч. от осуществления транзитных перевозок зарубежных стран по своим коммуникациям.

Совершенствование транспортной инфраструктуры необходимо рассматривать сквозь призму требования принятых и реализуемых сегодня государственных программ.

Развитие транспортной инфраструктуры – важное направление социально-экономического прогресса, повышения эффективности материального производства. От деятельности этой сферы зависят темпы и уровень развития общества. При этом успешное решение многих проблем определяется эффективностью эксплуатации автомобильного транспорта.

Современный логистический рынок России с каждым днем все стремительней развивается, но существует ряд проблем, с которыми сталкиваются отечественные и зарубежные компании.

Анализ состояния логистики в нашей стране свидетельствует о наличии существенных проблем и барьеров. Это, в частности:

- недостаток инвестиций (в том числе иностранных) в логистическую инфраструктуру;
- моральный и физический износ транспортной, складской, информационной инфраструктур;
- отсутствие сформированного рынка 3PL-провайдеров;
- недостаточный уровень квалификации персонала компаний в области логистики и управления цепями поставок;
- несовершенство законодательной и нормативной базы в области логистики;
- отсутствие достоверной и унифицированной статистической отчетности по логистике;
- острый дефицит дипломированных логистов. [80]

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

В наибольшей степени от кризиса пострадала складская логистика, которая связана с тем, что в докризисные годы был большой интерес к строительству больших и дорогостоящих логистических центров. Но, в кризисные годы возникла потребность в менее дорогостоящих складских услугах, а их на рынке оказалось минимальное количество. Как следствие, снижение загрузки складских комплексов привело к снижению стоимости аренды данных услуг и к остановке строительства новых логистических центров.

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

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

Игроки отечественного логистического рынка сталкиваются с проблемами слабо развитой инфраструктуры, недостатком складских и транспортных мощностей и невысокой надежностью цепей поставок. К этому можно добавить огромные географические масштабы рынка и быстрорастущий спрос на различные виды транспортно-логистических услуг. Для решения обозначенных проблем необходима целенаправленная государственная политика в области развития логистики.

Развитие логистики в России целесообразно обозначить в формате отдельного национального проекта. Ведь все совершенствования и серьезные изменения в отрасли могут способствовать тому, что транспортно-логистическая

отрасль станет одной из ведущих в отечественной экономике, а значит, соответствующей высоким мировым стандартам.

Темпы, масштабы и направления логистизации экономики, включая ее транспортный комплекс, во многом зависят от рациональности форм организации потоковых процессов.

Весьма эффективным подходом к развитию организационного обеспечения системы логистического управления бизнес-процессами является развитие кластеров, представляющих собой форму устойчивого взаимодействия совокупности независимых географически сконцентрированных субъектов товарного рынка, выполняющих логистические функции в целях обеспечения полного цикла основных и сопутствующих потоков, сквозной оптимизации ресурсных возможностей участников кластера. [82, с.148]

Структура логистического кластера формируется организациями, объединенными едиными материальными, информационными и финансовыми потоками.

Можно сказать, что логистический кластер консолидирует субъекты рынка, формирующие, преобразующие и потребляющие материальные потоки: товаропроизводителей, потребителей и посредников; транспортные и экспедиторские компании, складские комплексы, терминалы и распределительные центры; Органы государственного (федерального, регионального) управления; организации, оказывающие сопряженные услуги.

Развитие транспортно-логистических кластеров способствует эффективному решению целого ряда задач оптимизации товародвижения, включая такие как: обеспечение рационального построения транспортно-экспедиторских и терминально-складских комплексов; рационализацию процессов грузоперевозок с участием нескольких видов транспорта; формирование системы оперативного взаимодействия, планирования, координации и диспетчерского регулирования в транспортных узлах и обеспечение оптимального сервисного обслуживания товаропотоков; развитие логистической информационной системы,

обеспечивающей эффективный обмен информацией между участниками кластера.

Транспортно-логистический кластер позволяет: развивать базовые терминально-логистические структурные элементы на основе формирования грузоперерабатывающих терминалов, терминально-складских комплексов многоцелевого назначения, предоставляющих всю совокупность складских таможенных и сопровождающих услуг; повышать конкурентоспособность транспортных коридоров; сокращать долю транспортных затрат в валовом внутреннем продукте; обеспечивать кооперацию и интеграцию малых и средних логистических организаций – транспортных, экспедиторских, складских и др. в общую логистическую систему; адаптировать внутренние структуры и внешние бизнес-связи к условиям неопределенности среды.

Отдельно хочется остановиться на проблеме географически несбалансированного распределения логистических центров по территории нашей страны. Существующие логистические центры в основном сконцентрированы в Москве и Санкт-Петербурге, т.е. в городах с наименьшими инвестиционными рисками, что приводит к диспропорциям и неравномерности распределения логистической инфраструктуры. Отсутствие участия государства в формировании сети региональных транспортно-логистических центров, а также недостаточная проработка теоретической базы этого вопроса, стали причиной того, что в настоящее время Россия имеет неэффективную и несоответствующую реальному спросу на логистические услуги систему товародвижения. [85]

Логистические центры (территориальное объединение независимых компаний и органов, занимающихся грузовыми перевозками и сопутствующими услугами) уже давно и успешно функционируют в странах Европы и в США. Так, в Голландии деятельность транспортно-логистических комплексов приносит 40% дохода транспортного комплекса, во Франции – 31%, в Германии – 25%.

Мировой опыт свидетельствует, что экономическую целесообразность размещения логистических центров определяет близость к развязкам национальных сухопутных трасс, судоходным путям, международным транспортным коридорам, а также к центрам производств, которые выпуская продукцию на экспорт, обеспечивают загруженность транспортной инфраструктуры.

Для европейской транспортно-логистической системы характерны следующие особенности:

- интеграция региональных логистических структур в национальную транспортную систему;
- высокий уровень сотрудничества между логистическими центрами, железными дорогами, перевозчиками, органами власти;
- взаимодействие различных видов транспорта на основе согласованной работы существующих транспортных узлов, вместо создания новых;
- государственная поддержка на этапе проектирования и развития логистических центров. [85]

Зарубежный опыт, прежде всего стран Евросоюза, показывает, что в сфере управления и развитии логистики возможно три модели:

- «авторитарная», которая подразумевает прямое вмешательство государства в транспортную отрасль (Финляндия);
- модель государственно-частного партнерства, когда государство создает благоприятные условия для развития логистики. Например, поддержка в строительстве логистических центров, как на этапе планирования, так и на этапе реализации (Германия, Венгрия, Австрия);
- бизнес-модель – развитие логистики, строительство логистических центров происходит за счет частных компаний (Великобритания).

В настоящее время для России пока характерна последняя модель, когда формирование транспортно-логистической системы осуществляется частными инвесторами. В связи с высоким инвестиционным риском компании при строи-

тельстве логистического центра руководствуются доходностью, востребованностью и, как следствие, быстротой окупаемости проекта.

Подавляющее большинство складских комплексов находится в Московской области и Санкт-Петербурге. Месторасположение во многом определяет тип логистического объекта и специализацию оказываемых услуг склада. Так, в портовых городах логистическая инфраструктура представлена, в основном, грузовыми терминалами, основной деятельностью которых является погрузо-разгрузочные работы, оказание таможенных услуг и ответственное хранение груза; а в регионах – складами временного хранения транспортно-экспедиторских компаний.

Формирование логистических парков в округах находится на начальном этапе развития и является стратегическим направлением деятельности ряда крупных девелоперов складской недвижимости, таких как «Евразия логистик» и группа компаний «Авалон», которые с 2007г создали логистические комплексы в Екатеринбурге, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Казани.

Инвестиционная привлекательность субъекта РФ при выборе мест расположения логистического центра определяется его конкурентоспособностью. Уровень привлекательности можно оценить, применив интегральную оценку показателей конкурентоспособности исследуемого региона, сопоставляя её с интегральной оценкой региона-эталона. В качестве эталонного субъекта наиболее целесообразно использовать регион, обладающий наилучшими характеристиками. [80]

Строительство логистических центров – это затратный и длительный процесс, поэтому при выборе месторасположения логопарка необходимо учитывать не только текущую ситуацию в регионе, но и динамику его развития. Так Москва, которая является лидером по инвестиционной привлекательности, в последние годы демонстрирует невысокие темпы роста основных показателей по сравнению с регионами, что связано с постепенным насыщением рынка этого региона

Таким образом, создание логистических комплексов частными организациями без поддержки государства привело к тому, что на данный момент в России существует разрозненная транспортно-логистическая инфраструктура, которая не удовлетворяет растущим потребностям экономики.

Формирование транспортной инфраструктуры мирового уровня с целью ускорения товародвижения и повышения конкурентоспособности транспортной системы РФ является стратегическим направлением развития страны. Ключевым моментом в данном вопросе является наличие развитой сети логистических центров.

Мировой опыт свидетельствует, что создание эффективной транспортно-логистической системы практически невозможно без поддержки госаппарата. В рамках государственно-частного партнерства при формировании логистических комплексов государство должно взять на себя роль координатора распределения логистических объектов, а также часть финансовых затрат в подготовке земельного участка, обеспечения транспортной инфраструктуры объекта, тем самым снизить инвестиционный риск для частных предприятий. Для выбора оптимальных мест размещения логистических центров необходимо совершенствование научно-методических основ развития транспортно-логистической инфраструктуры. При этом разработку методических положений необходимо осуществлять с учетом специфики РФ, факторов спроса на рынке транспортно-логистических услуг, показателей конкурентоспособности региона, а также динамики развития субъекта страны.

3.2. Внедрение транспортно-логистического сервиса и логистических технологий в транспортно-логистическую инфраструктуру рынка автомобильных перевозок

По мнению экспертов, в логистической отрасли существуют две важные и основные сложности: законодательство и большие расстояния. Что касается первой, проблема не в том, что Россия не имеет законов, а в том, что они по-

разному интерпретируются. Необходимо, чтобы в каждом регионе одни и те же законы объяснялись одинаковым образом.

Инвесторы нуждаются в стабильности законодательства, в уверенности, что их вложения защищены. Также многие эксперты в развитии отечественной логистики видят такие сложности, как малое количество специалистов в данной области и инвестиции. Логистические проекты, как правило, предусматривают достаточно серьезные вложения, затраты на создание парков, закупку оборудования, IT-обеспечение и т.д. [83]

Возможные направления развития российского рынка логистических услуг – это:

- разработка организационной структуры логистики на всех уровнях (государственном и региональных);
- создание центров логистики (региональные информационно-аналитические);
- организация подготовки кадров для логистической отрасли в регионах;
- совершенствование транспортной инфраструктуры;
- законодательное обеспечение сквозной логистической деятельности.

В Транспортной стратегии на период до 2030 г. большое внимание уделено развитию логистики. Для данной отрасли в отечественной практике из-за технико-технологического отставания от других стран важно следить за новыми разработками и технологиями организации как всей отрасли, так и отдельных операций (перевозки, экспедирования, складского хранения и т.д.) в мире. Хотя некоторые российские предприятия уже внедряют и владеют ими. [81]

Существуют предприятия, характеризующие себя как полноценные 3PL-провайдеры и это не только международные операторы, способные предложить комплексное логистическое решение. Однако, по мнению клиентов и экспертов рынка, найти качественный 3PL-сервис в России достаточно сложно.

По мнению экспертов, в логистической отрасли существуют две важные и основные сложности: законодательство и большие расстояния. Что касается первой, проблема не в том, что Россия не имеет законов, а в том, что они по-разному интерпретируются. Необходимо, чтобы в каждом регионе одни и те же законы объяснялись одинаковым образом.

Инвесторы нуждаются в стабильности законодательства, в уверенности, что их вложения защищены. Также многие эксперты в развитии отечественной логистики видят такие сложности, как малое количество специалистов в данной области и инвестиции. Логистические проекты, как правило, предусматривают достаточно серьезные вложения, затраты на создание парков, закупку оборудования, IT-обеспечение и т.д.

При анализе стратегического развития транспортно-логистической отрасли России необходимо учитывать в ней мировые тенденции:

- постепенная международная интеграция и укрупнение компаний, глобализация мирового рынка транспортных услуг (транснациональные корпорации будут составлять скелет мирового рынка);
- повышение требований к качеству транспортно-логистических услуг, к таким характеристикам, как скорость, своевременность, ритмичность, надежность доставки, сохранность грузов (это приведет, в первую очередь, к развитию автомобильного и воздушного транспорта, интенсивному развитию технологий перевозок, образованию крупных специализированных транспортно-логистических центров);
- внутреннее регулирование (все в большей степени направлено на преодоление рыночных барьеров и выравнивание условий конкуренции);
- усиление процессов регулирования рынков товаров и услуг;
- создание единого правового поля для торговли услугами, в частности, логистическими;

- повышение значимости социальных факторов в развитии транспорта (увеличение продолжительности жизни, концентрация населения, рост доходов);
- особое внимание к вопросам технического и технологического развития транспортных услуг, в том числе транспортно-логистической инфраструктуры, техники, технологий перевозок;
- усиление влияния экологических факторов на развитие транспорта (в настоящее время сложилась ситуация, когда, с одной стороны, существуют требования по снижению вредного воздействия на окружающую среду, а с другой – доступ на рынок ограничен лишь общими правилами лицензирования грузовых перевозок и никак не связан с экологическими параметрами деятельности). [82, с. 39]

Подготовка высококвалифицированных специалистов по логистике является ключевой задачей при формировании направлений государственной политики по ее развитию в транспортном комплексе РФ.

Еще одним фактором развития логистической отрасли является создание Объединенной транспортно-логистической компании между членами интеграционного объединения Евразийского экономического союза. Будучи объединенной, она займется перевозкой контейнерных грузов в ЕАЭС. Также это позволит сформировать платформу для реализации других проектов в будущем, а инвестиции в Объединенную транспортно-логистическую компанию позволят обслуживать транспортные потребности экономик стран ЕАЭС.

Кроме того, для повышения конкурентоспособности российского рынка логистических услуг необходимо адекватное развитие логистической инфраструктуры, создание национальных логистических операторов, обеспечивающих надежность и своевременность поставок и высокий уровень сервисного обслуживания потребителей.

В рамках Транспортной стратегии России на период до 2030 года выделены предложения по реализации мероприятий, направленных на поэтапное

повышение уровня развития логистики в транспортном комплексе России и вхождение РФ к 2030 году в число первых 20 стран мира в рейтинге Всемирного Банка по индексу результативности логистики (LPI). При этом важнейшее значение будет иметь «инфраструктурный эффект» формирования агломераций, связанный с реализацией проектов строительства крупных транспортных комплексов, мультимодальных логистических центров и информационных узлов.

Решающее значение для формирования современной товаропроводящей сети на территории России будет иметь создание интегрированной сети транспортно-логистических комплексов, обеспечивающих предоставление широкого спектра конкурентоспособных услуг, ускоренное развитие интермодальных перевозок и формирование территориально-производственных кластеров.

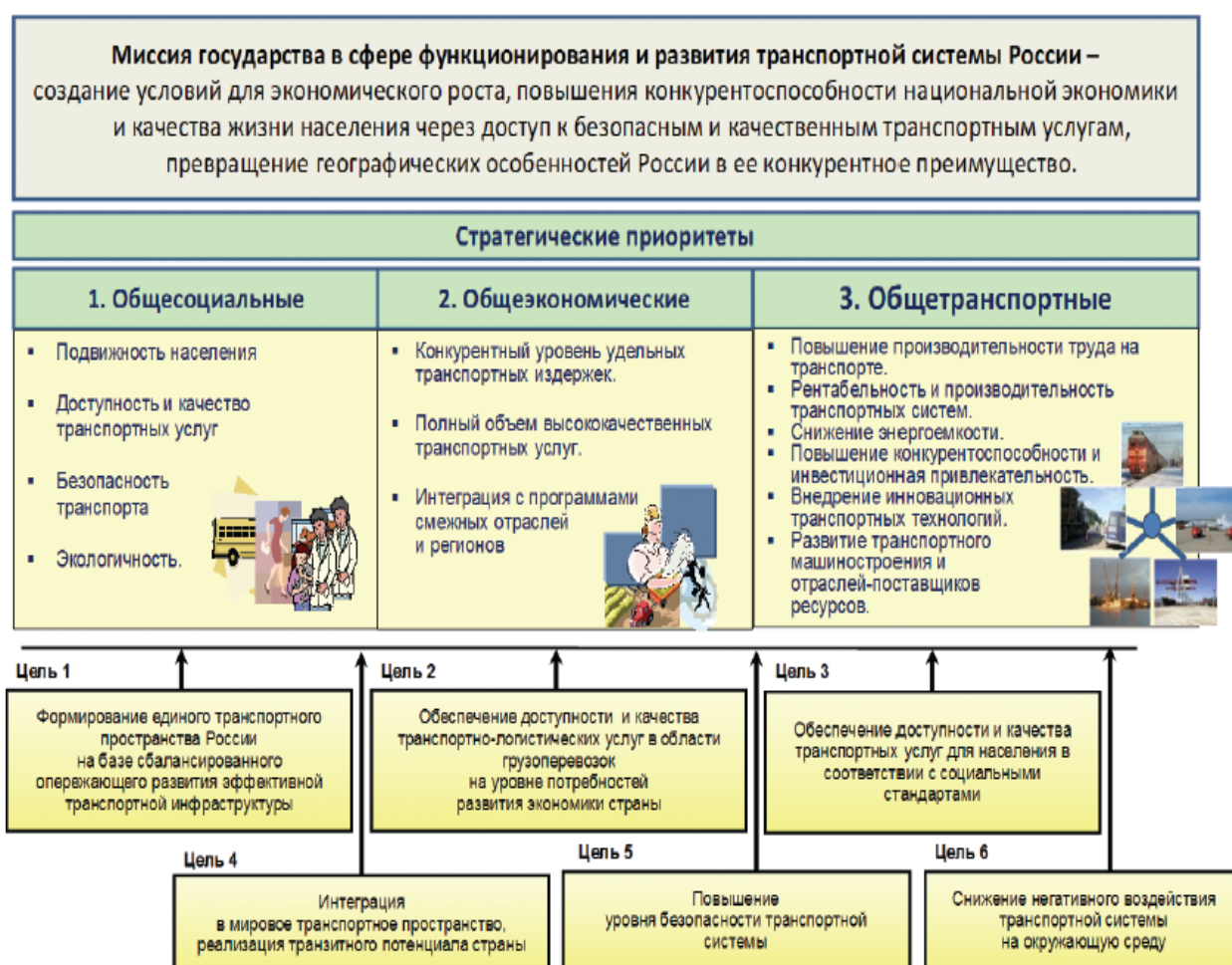


Рис.3.1. Целевая модель совершенствования транспортно-логистических услуг
Источник: [80]

Для достижения указанных ориентиров необходимы следующие шаги.

1. Разработать общенациональную стратегию (комплексную программу) развития логистики «Управление интегрированной цепью поставок», в которой были бы: выявлены слабые места и недостающие звенья, сдерживающие использование логистики для обеспечения устойчивого экономического роста; предложены подпрограммы комплексного (взаимоувязанного) развития всех компонентов логистической системы, включая ее кадровое обеспечение; выработаны основы для интеграции бизнес-процессов в индустриально-логистических кластерах на базе информационных технологий и соответствующей технологической платформе (терминалы, складское хозяйство); разработана модель стратегического взаимодействия участников интегрированных цепей поставок для повышения качества управления, сокращения общих (суммарных) издержек, оптимизации финансового результата; предложены инструменты реализации комплексной программы.

2. Использовать возможности Торгово-промышленной палаты РФ как площадки для широкого обсуждения и экспертной оценки предложений по выработке экономической политики, воздействующей на сектор транспортно-логистических услуг, информационному обеспечению и продвижению эффективных практик в области логистики, формированию предложений по гармонизации и нивелированию существующих различий в применяемых стандартах и нормах регулирования, ликвидации пробелов в нормативной базе в области логистики, таможенного администрирования.

3. Создать Институт развития по реализации комплексной программы «Управление интегрированной цепью поставок», способствующий разработке и реализации проектов, направленных на развитие новых технологий в логистике, формирование единой экономической среды и общих стандартов в предоставлении логистических услуг.



Логистика как фактор нового этапа экономического роста

Рис. 3.2. Логистика как фактор нового этапа экономического роста

Источник: [80]

Таким образом, возможности модернизации современной экономики, перехода на новую ступень экономического роста напрямую связаны с логистикой, которая в настоящее время рассматривается и как технология выстраивания эффективной логики ценообразования и получения прибыли, и как бизнес-процесс, объединяющий отдельные компании в общую производственную функцию, и как стратегическое управление, направленное на минимизацию издержек / повышение производительности труда.

В транспортно-логистический процесс активно проникают современные методы управления движением транспортных средств с использованием современных информационно-телекоммуникационных технологий и глобальной навигационной системы ГЛОНАСС, позволяющие относительно уменьшить негативные последствия от применения устаревшего парка транспортных средств.

В качестве итогового вывода стоит отметить, что в условиях цифровой экономики и глобализации экономических процессов более целесообразна системная модель промышленного предприятия, как совокупность взаимосвязанных подсистем: производственной; логистической; информационной и подсистемы управления.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Совершенствование механизма государственного регулирования транспортной деятельности в России соответствует общемировым тенденциям, однако полномасштабное использование апробированного за рубежом инструментария государственного регулирования транспортного сектора ограничивается недостаточным развитием институтов государственного управления на уровне регионов, несовершенством законодательной базы, необходимой для оптимизации работы транспортного комплекса и рынка транспортных услуг, а также существенным разрывом между планируемыми результатами развития отрасли и реально достижимыми в текущих политических и экономических условиях показателями.

Тенденции в области развития транспортных рынков в России, США и Европе примерно одинаковы. Специфика функционирования рынка транспортно-логистических услуг зависит того, на какой стадии развития он находится. Транспортный рынок России, в частности, продолжает развиваться по общим законам рынка.

В целом развитие российского рынка логистических услуг характеризовалось следующими основными моментами: рост инвестиций, в том числе государственные, в портовую и терминальную инфраструктуру, складское хозяйство; процесс консолидации отрасли и формирования крупных транспортно-логистических холдингов, увеличение объемов операций и спектра услуг.

Анализ состояния логистической отрасли в нашей стране свидетельствует о наличии значительных проблем и барьеров, в частности:

– территория России, самая большая в мире и дальность доставки некоторых грузов исчисляется тысячами километров; недостаток инвестиций (в том числе зарубежных) в логистическую инфраструктуру; недостаточная степень квалификации персонала компаний в области логистики и управления цепями поставок;

- несовершенство законодательной и нормативной базы в области логистики; нерациональное развитие систем распределения товаров и предложений (отсутствие продуманной стратегии развития систем распределения в промышленности и торговле, недостаток организованных товарных рынков на уровне крупного и среднего опта);
- низкий уровень развития современных систем электронных коммуникаций, систем связи и телекоммуникаций;
- отсутствие большинства видов транспорта современных технологий, отвечающих мировым стандартам; слабый уровень развития производственно-технической базы складского хозяйства;
- недостаток современного технологического оборудования по переработке продукции; низкий уровень механизации и автоматизации складских работ; недостаточное развитие промышленности по производству современной тары и упаковки и т. п.

Характеризуя траекторию развития российского логистического рынка, можно сказать, что он перешел из фазы формирования в следующую фазу и является сегодня высококонкурентным, но не достаточно консолидированным, что является следствием недостаточной конкуренции на рынке. В этом сегменте работают более 5000 компаний. Из них, не более 300 оказывают комплекс услуг по экспедированию и временному хранению.

Потенциал повышения эффективности российской транспортно-логистической системы колоссален. Если удастся снизить затраты национальной экономики на транспорт и логистику с текущих 20% до среднемирового уровня 11% от ВВП, то страна высвободит финансовые ресурсы в объеме порядка 180 млрд. долларов.

Реализация такого потенциала сдерживается существованием следующих основных проблем, препятствующих росту рынка транспортно-логистических услуг:

- низкое качество базовой услуги транспортировки;

- нехватка компетенций и недостаточный масштаб бизнеса логистических компаний;
- слабое развитие транспортной инфраструктуры, в том числе из-за недоинвестирования;
- недостаточность качественной и эффективной логистической инфраструктуры, в первую очередь терминалов и складов;
- таможенные, тарифные и нормативно-правовые барьеры на границах стран.

При решении указанных проблем транспортным компаниям следует совершить качественный скачок в уровне предоставляемой базовой услуги и индивидуализации предложения для клиента. Крупнейшим логистическим компаниям следует сфокусироваться на консолидации рынка, создании партнерств с целью повышения качества, эффективности, безопасности и клиентоориентированности логистических сервисов, а также на развитии качественной и эффективной логистической инфраструктуры (в первую очередь в регионах).

Кризис 2014-2015 гг. формирует новый этап развития логистического рынка – этап поиска новых услуг, технологий и т.д. Курс на импортозамещающую индустриализацию только укрепляет этот тренд, а циркуляция товарных потоков в рамках стран ЕАЭС трансформирует сложившиеся цепи поставок. Смещение в России центров ее генерации в регионы с последующим распределением по всей стране только увеличивает потенциал торгово-промышленной кооперации в экономике, повышая значимость логистических технологий.

Таким образом, для достижения полноценной трансформации транспортно-экспедиторского рынка в рынок интегрированных логистических услуг в России необходимы совместные усилия как со стороны органов государственной власти, так и со стороны рядовых участников рынка – грузоотправителей, транспортных и логистических компаний.

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Агеев А.О. Современные тенденции транспортных услуг в международной торговле [Текст] / А.О. Агеев // Вестник Российского государственного торгово-экономического университета. – 2009. – №1. – С.15-19.
2. Акулова Е.А. Риски при оказании транспортно-логистических услуг [Текст] / Е.А. Акулова, Н.В. Грачева // Логистика – инновации – менеджмент сборник тезисов Второй Международной научно-практической конференции. Сер. «Логистический мир» Научные редакторы: Д.В. Ерохин, Л.А. Карабан. – 2012. – С. 178-180.
3. Альбеков А.У., Лялюев С.Ю. Логистическая оценка форм организации материальных потоков в товародвижении / А.У. Альбеков, С.Ю. Лялюев // Новые подходы к развитию логистики в формате Россия – член ВТО: отвечая на вызовы. Расширяя возможности (VIII Южно-Российский логистический форум, 12-13 октября 2012 г.): материалы межрегион. науч.-практ. конф. Ростов н/Д: РИЦ РГЭУ (РИНХ), 2012. – С. 18-23.
4. Аналитическая справка. Отчет о ходе реализации Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)». 18.02.2011 [Электронный ресурс] // Минтранс России. – . – Режим доступа: http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=15733.
5. Астапенко И.Г. Проблемы внешнеторговых перевозок в России и пути их решения [Текст] / И.Г. Астапенко // Логист. – 2010. – №2. – С. 21-25.
6. Балалаев А.С. Методология формирования транспортных логистических цепей: моногр. / А.С. Балалаев, Р.Г. Леонтьев. – Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2009. – 202 с.
7. Белгородская область в цифрах. Транспорт и связь [Электронный ресурс] : [офиц. сайт] – Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Белгородской области. – . – Режим доступа: <http://belg.gks.ru/digital/region3/default.aspx>.

8. Белова Е.А. Тенденции развития мирового рынка транспортно-логистических услуг [Текст] / Е.А. Белова, Ю.А. Килькеева, Треногина А.А. // Ученые заметки ТОГУ. – 2014. – Т. 5. № 4. – С. 1164-1172.
9. Беляев В. М., Атаев К. И. Логистика международных перевозок [Текст] / В.М. Беляев, К. И. Атаев // Прикладная логистика. – 2008 . – № 6. – С. 38-44.
10. Богорел С. М. Международные транспортные коридоры и Россия [Текст]/ С.М. Богорел // Компаньон. – 2008. – №7. – С.21-29.
11. Бондаренко Д.С. Транспортно-логистические услуги автомобильного транспорта в Санкт-Петербурге: перспективы развития [Текст] / Д.С. Бондаренко // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: Экономика. Социология. Менеджмент. – 2013. – № 2. – С. 188-191.
12. Бродецкий Г.Л. Управление рисками в логистике [Текст]: учеб. пособие для студ. учреждений высш. проф. образования / Г.Л. Бродецкий, Д.А.Гусев, Е.А.Елин. – М.: Издательский центр «Академия», 2010. – 192 с.
13. Брынцев А.Н. Понятие логистического поля [Текст] / А.Н. Брынцев // РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция. – 2010. – № 3. – С. 106-108.
14. Булатов Р.В Стратегические приоритеты развития региональной транспортной инфраструктуры (на примере Республики Бурятия) [Текст] / Р.В.Булатов // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки. – 2015. – № 3 (221). – С. 105-113.
15. Винников В.В. Экономика и эксплуатация морского транспорта [Текст]: учебное пособие для вузов водного транспорта/ В.В.Винников. – СПб.: Феникс, 2011. – 259 с.
16. Гатторна Д. Управление цепями поставок: Справочник издательства Gower [Текст]: справочник / Д. Гатторн.- М.:ИНФРА-М, 2012. – 670 с.

17. Глазкова Н.Г. Особенности функционирования российского рынка логистических услуг [Текст] / Н.Г. Глазкова, С.В. Землянская // Вестн. Волгогр. гос. ун-та. Сер. 3, Экон. Экол. – 2013. – № 2 (23). – С.108-113.

18. Глазьев С. Ю. К устойчивому росту через справедливый мировой экономический порядок [Текст] / С.Ю. Глазьев, С.Б. Байзаков, М.В. Ершов, Д.А. Митяев, Г. Фетисов // Цивилизация и человек. – 2012. – № 4. – С. 5-16.

19. Головина Ю.А. Исследование рынка транспортно-логистических услуг г. Красноярска [Текст] / Ю.А. Головина, Л.В. Михайлова, Е.В. Белякова // Логистические системы в глобальной экономике. – 2011. – № 1. – С. 265-271.

20. Горин, В.С. Развитие института предпринимательства и предпринимательские риски в транспортном комплексе [Текст] : автореф. дисс. канд. экон. наук./В.С. Горин. – М., 2011. – 28 с.

21. Грачев П.П. Проблемы транспортной логистики, задачи и принципы [Текст] / П.П. Грачев, И.В. Кушнарера // Альтернативные источники энергии в транспортно-технологическом комплексе: проблемы и перспективы рационального использования. – 2016. – Т. 3. № 1. – С. 383-388.

22. Гудин Ю.Г. Международные транспортные операции [Текст]: учеб. пособие / Ю.Г.Гудин. – Владивосток.: ВГУЭС, 2011. – 93 с.

23. Данные Федеральной службы по надзору в сфере транспорта [Электронный ресурс]: [офиц. сайт] – . – Режим доступа: <http://www.bizeducation.ru/1trans/8/fomichev.htm>

24. Дергалюк О.Н. Логистический аутсорсинг в России: проблемы и пути их решения [Текст] / О.Н. Дергалюк, Е.Б. Кметь // Экономическая наука сегодня: теория и практика: Сборник материалов IV Международной научно-практической конференции. – 2016. – С. 147-150.

25. Дмитриев А.В. Стратегии диагностического анализа логистических затрат в цепях контейнерных поставок [Текст] / А.В. Дмитриев // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. – 2016. – № 1. – С. 107-112.

26. Евсеев С.В. Эффективность транспортных услуг в современных условиях [Текст] / С.В. Евсеев // Экономические науки. – 2010. – №3. – С. 41-52.

27. Зарипов Р.Р. Управление ассортиментом услуг предприятий транспортно-логистической отрасли [Текст] / Р.Р. Зарипов // Россия в новых социально-экономических и политических реалиях: проблемы и перспективы развития Материалы IV Международной межвузовской научно-практической конференции студентов магистратуры. Под редакцией: Т. Г. Тумаровой, Н. М. Фомичевой, И.И. Добросердовой. 2015. – С. 224-228.

28. Иванов Д.А. Управление цепями поставок [Текст]: учебник / Д.А. Иванова. – СПб.: Изд-во Политехн.ун-та, 2012. – 660 с.

29. Калабухов А.Н. Методика управления материальными потоками в транспортно-логистических системах с использованием принципа оптимальности Беллмана [Текст] / А.Н. Калабухов, И.А. Калабухова // Уральский научный вестник / отв. ред. Екимов С. В. – Орал: «Уралнаучкнига», 2014. – № 13 (92). – С. 19-24.

30. Калабухов А.Н. Основные положения методики формирования оптимального уровня сервисных услуг в транспортно-логистических системах [Текст] / А.Н. Калабухов, И.А. Калабухова // Проблемы функционирования систем транспорта: Материалы Всероссийской научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых учёных (с международным участием), 2014. – С. 220-226.

31. Калабухова И.А. Методология формирования критерия эффективности функционирования транспортно-логистических систем [Текст] / И.А. Калабухова, А.Н. Калабухов // Инновационное развитие общества в период модернизации: экономические, социальные, философские, политические, правовые закономерности и тенденции: Материалы международной научно-практической конференции. – Ч. 2. / Отв. Ред. В. И. Долгий, А. И. Карпович. – Саратов: Изд-во «Академия управления», 2014. – С. 23-27.

32. Калабухова И.А. Методологические основы разработки математических моделей для региональных транспортно-логистических систем [Текст] / И.А. Калабухова, А.Н. Калабухов // Международный научно-исследовательский журнал. – 2014. – Часть 3. 1 (20). – С. 23-24.

33. Калабухова И.А. Методология формирования региональных транспортно-логистических систем в Республике Башкортостан [Текст] / И.А. Калабухова, А.Н. Калабухов, А.А. Никитина // Сборник научных трудов SWorld. – Выпуск 4. Том 1. – Одесса: 2013. – С. 10-12.

34. Калабухова И.А. Методологические основы системного подхода для разработки региональных транспортно-логистических систем [Текст] / И.А. Калабухова, А.Н. Калабухов // Инновационное развитие современной науки: сборник статей Международной научно-практической конференции: Ч. 1. – Уфа: РИЦ БашГУ, 2014. – С. 246-249.

35. Карпычева М.В. Логистика [Текст]: учебное пособие / М.В. Карпычева. – М.: МИИТ, 2013. – 151 с.

36. Кархова И.Ю. Современные тенденции и проблемы развития международной логистики в России и за рубежом [Электронный ресурс] / И.Ю. Кархова // Российский внешнеэкономический вестник, 2013. – № 6. – . – Режим доступа: [http://www.vavt.ru/journal/id/D0029C4A7/\\$File/90-108.pdf](http://www.vavt.ru/journal/id/D0029C4A7/$File/90-108.pdf)

37. Кизим А.А. Координированные услуги в транспортно-логистической сфере [Текст] / А.А. Кизим, Е.А. Убогова // Экономика и предпринимательство. – 2015. – № 4-2 (57-2). – С. 234-241.

38. Клименко В.В. Взаимодействие государства и бизнеса при формировании объектов логистической инфраструктуры [Текст] / В.В. Клименко // Логистика сегодня. – 2012. – № 1. – С. 55-58.

39. Клименко В.В. Методология кластерного подхода к формированию логистической инфраструктуры региона [Текст] / В.В. Клименко // Прикладная логистика. – 2011. – № 9. – С. 45-51.

40. Клименко В.В. Развитие рынка транспортно-логистического сервиса РФ в разрезе формирования логистической инфраструктуры [Текст] / В.В. Клименко // Логистика сегодня. – 2012. – № 5. – С. 24-34.

41. Клименко В.В. Целевые ориентиры развития логистической инфраструктуры в разрезе транспортной стратегии РФ до 2030 г. [Текст] / В.В. Клименко // Логистика. – 2012. – №7. – С.48-52.

42. Козьменко А.С. Азиатский вектор развития российского бизнеса: альтернативы выбора транспортно-логистической компании при торговле с Китаем//Управление логистическими системами: глобальное мышление - эффективные решения (том I): материалы междунар. науч.-практ. юбилейного X Южно-Российского логистического форума, 10-11 октября 2014 г. Ростов н/Д: Изд.-полиграф. комплекс РГЭУ (РИНХ), 2014. С. 77-82.

43. Комплексные логистические решения [Электронный ресурс] : Информационное агентство «Росбизнесконсалтинг». – . – Режим доступа: http://marketing.rbc.ru/reviews//transport2013/chapter_5_1.shtml

44. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года. [Электронный ресурс] : Информационно-правовой портал «Гарант». – . – Режим доступ: <http://base.garant.ru/194365/#ixzz2usflICzK>

45. Кочеганова И.А. Проблемы развития рынка транспортно-логистических услуг в России [Текст] / И.А. Кочеганова // Актуальные проблемы экономики и управления на водном транспорте: Материалы научно-практической конференции, посвященная 75-летию со дня рождения профессора А.С. Бутова. Санкт-Петербург, 2014. – С. 111-115.

46. Крючкова Н.А. Оценка развития регионального сегмента грузоперевозок рынка транспортно-логистических услуг [Текст] / Крючкова Н.А. // Наука XXI века: актуальные направления развития: Материалы Международной заочной научно-практической конференции. 2015. – С. 472-475.

47. Лебедев Е.А. Развитие транспортно-логистических услуг (на примере агрокомплекса) [Текст] / Е.А. Лебедев, М.А. Науменко // Перспективы развития и безопасность автотранспортного комплекса 2013. – С. 172-174.

48. Левитин И. Е. Доклад министра транспорта РФ Игоря Левитина на IV МТФ «Транспорт России» [Электронный ресурс]/ И.Е.Левитин; Деловой авиационный портал. Режим доступа: <http://www.ato.ru/content/doklad-ministra-transporta-rf-igorya-levitina-na-iv-mezhdunarodnom-transportnom-forume-trans>.

49. Леготина Ю.В. Проблемы финансовой логистики [Текст] / Ю.В. Леготина, А.Г. Бутрин //Логистика: современные тенденции развития. – М.: ИНФРА-М, 2008. – С. 140-143.

50. Лобов В.М. Морской транспорт: приоритет инновациям [Текст] / В.М. Лобов // Транспорт России. – 2010. – №28. – С.32-36.

51. Лукинский В.С., Лукинский В.В., Зотов Л.Л. Повышение эффективности транспортировки на основе концепции «бережливое производство» [Текст] //Эффективная логистика: сб. ст. участников V Всерос. науч.-практ. конф. с междунар. участием/отв. ред. А.Г. Бутрин. – Челябинск: Изд. центр ЮУрГУ, 2011. – С. 145-147.

52. Лясковская Е.А. Особенности диагностики и анализа рисков в сфере транспортно-логистических услуг [Текст] / Е.А. Лясковская, И.П.Килина, Е.В. Морозова // В сборнике: Строительный комплекс: экономика, управление и инвестиции Гусев Е.В., Шепелев И.Г., Кардапольцев К.В. сборник научных трудов. Министерство образования и науки РФ, Южно-Уральский государственный университет, Кафедра «Экономика, управление и инвестиции». – Челябинск, 2013. – С. 133-136.

53. Межох Э.П. Глобализация – фактор, определяющий развитие транспортной системы [Текст] / Э.П. Межох // Бюллетень транспортной информации. – 2011. – №10. – С.52-56.

54. Миротин Л.Б. Транспортно-логистическая услуга и толкование основных процессов транспортного производства [Текст] / Л.Б. Миротин, Е.А. Лебедев // Интегрированная логистика. – 2013. – № 1. – С. 28-34.

55. Михайлюк М.В. Логистический аутсорсинг в России: состояние и тенденции развития [Текст] / М.В. Михайлюк // Международный научный журнал «Инновационная наука». – 2015 – №11. – С. 110-113.

56. Моисеева Н.К. Экономические основы логистики [Текст]: учеб. / Н.К. Моисеева. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 528 с.

57. Моргунов В.И. Маркетинг. Логистика. Транспортно-складские логистические комплексы [Текст] / В.И. Моргунов, А.Э. Джабраилов. – М.: Издательско-торговая корп. «Дашков и К», 2010. – 388 с.

58. Мордовченков Н.В. Транспортно-логистическая инфраструктура сферы услуг в условиях рынка [Текст] / Н.В. Мордовченков, С.В. Кузьмичев // Вопросы образования и науки: теоретический и методический аспекты сборник научных трудов по материалам Международной научно-практической конференции, 2015. – С. 77-79.

59. Мочалин С.М. Приграничное экономическое сотрудничество и перспективы развития регионального рынка транспортно-логистических услуг [Текст] / С.М. Мочалин, Г.С.Б. Тунгушбаев // Формирование транспортно-логистической инфраструктуры. Стратегическое направление повышения конкурентоспособности транспортного комплекса России Материалы III Международной научно-практической конференции. Омск, 2010. – С. 146-152.

60. Нестеров С.Ю. Концептуальная матрица стратегического управления городским автотранспортным логистическим предприятием [Текст] / С.Ю. Нестеров // Управление логистическими системами: глобальное мышление – эффективные решения (том I): материалы между-нар. науч.-практ. юбилейного X Южно-Российского логистического форума, 10-11 октября 2014 г. Ростов н/Д: Изд.-полиграф. комплекс РГЭУ (РИНХ), 2014. – С. 106-114.

61. Новиков Д.Т. Формирование логистической поддержки продвижения научно-технических разработок [Текст] / Д.Т. Новиков // РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция. – 2012. – № 4. – С. 24–29.

62. Оболенский В.И. Оценка конкурентоспособности российской экономики [Текст] / В.И. Оболенский // Российский Внешнеэкономический вестник. – 2008. – №4. – С.40-43.

63. Объем и структура российского рынка транспортно-логистических услуг [Электронный ресурс]: Информационное агентство «Росбизнесконсалтинг». – . – Режим доступа: http://marketing.rbc.ru/reviews//transport2013/chapter_1.shtml

64. Олдаковский В.Н. Особенности предоставления транспортно-логистических услуг в современных условиях [Текст] / В.Н. Олдаковский, Т.В. Олдаковская // Современные проблемы устойчивого развития предприятий, отраслей, комплексов, территорий международная научно-практическая конференция, 24 апреля 2012 года: [в 2 кн.]. М-во образования и науки Российской Федерации, Федеральное гос. бюджетное образовательное учреждение высш. проф. образования «Тихоокеанский гос. ун-т»; [редкол.: Третьяков М. М. (отв. ред.) и др.]. Хабаровск, 2012. – С. 271-273.

65. Петрова Г.П. Экспедиторы оказались в объятиях ВТО [Текст] / Г.П. Петрова // Международный экспедитор. – 2012. – №2. – С.44-47.

66. Плохих Ю. В. Перспективы и проблемы развития рынка транспортно-логистических услуг [Текст] / Ю. В. Плохих, М. Е. Губич // Молодой ученый. – 2015. – №9. – С. 684-686.

67. Полный отчет о деятельности транспортно-логистических компаний [Электронный ресурс] :[офиц. сайт] – The World Bank. – . – Режим доступа: [http://www.worldbank.org/lpi./The logistics performance index and its indicators 2012/](http://www.worldbank.org/lpi./The%20logistics%20performance%20index%20and%20its%20indicators%202012/)

68. Пономаренко Л.В. Инновационные кластеры транспортно-логистических услуг [Текст] / Л.В. Пономаренко, Е.В. Каменских // Управление

инновациями – 2015 Материалы международной научно-практической конференции. Под ред. Р.М. Нижегородцева, Н.П. Горидько. Новочеркасск, 2015. – С. 148-153.

69. Прокофьева Т.А. Логистические центры в транспортной системе России [Текст]: учебное пособие / Т.А. Прокофьева, В.И. Сергеев – Москва, 2012. – 84 с.

70. Радеба Л.Х. Международный бизнес: внешняя среда и деловые операции [Текст]: учебник/ Л.Х. Радеба. – М.: Дело Лтд, 2010. – 784 с.

71. Раджабова К.А., Абдуразакова К.Н., и др. Российские транспортно-логистические услуги в условиях санкций [Текст] / К.А. Раджабова, К.Н. Абдуразакова, М.М. Янчур, А.В. Янкевский, А.И. Байгаскина, Р.Х. Албасханова // Интернет-журнал «Науковедение». – 2015. – №6. – Том 7. – С.1-9.

72. Рассоха Н.С. Транспортная логистика: тенденции развития [Текст] / Н.С. Рассоха, А.Н. Сивакс // в сборнике: Актуальные аспекты развития инновационной мезоэкономики Сборник статей по материалам международной научно-практической заочной конференции. – 2016. – С. 169-173.

73. Резер С.М. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития [Текст] / С.М. Резер, Т.А. Прокофьева, С.С. Гончаренко. – М.: ВИНТИ РАН, 2010. – 312 с.

74. Романенкова О.Н. Организация информационных потоков в управлении логистикой на автомобильном транспорте [Текст] / О.Н. Романенкова // Экономика. Налоги. Право. – 2014. – № 5. – С. 56-61.

75. Рустембаев Б.Е. Мониторинг потенциальных возможностей северных регионов республики казахстан для внутренних транспортно-логистических услуг [Текст] / Б.Е. Рустембаев, Н.М. Каскатаев, Б.А. Жакишев // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2015. – № 11-1. – С. 89-92.

76. Савоскина Е.В. Управление рисками с помощью оптимизации логистической системы [Текст] / Е.В. Савоскина, Н.А. Лихач // Universum: Эконо-

мика и юриспруденция : электрон. научн. журн. – 2016. – № 3 (24) – . – Режим доступа: <http://7universum.com/ru/economy/archive/item/2980>

77. Сантикова А. А. Хеджирование как метод смягчения рыночных рисков [Текст] / А.А. сантикова // Достижения науки и образования. – 2016. – № 4 (5). – С. 26-30.

78. Смитиенко Б.М. Международные экономические отношения [Текст]: учеб. пособие / Б.М. Смитиенко. – М.: ИНФРА-М, 2009. – 528 с.

79. Стребкова О.С. Транспортное право [Текст]: учеб. пособие / О.С. Стребкова. – Белгород: Изд-во БелГУ, 2008. – 180 с.

80. Транспорт в России [Электронный ресурс] : [официальный сайт] – Федеральный сайт государственной службы государственной статистики. – . – Режим доступа: http://www.gks.ru/bgd/regl/B13_01/IssWWW.exe/Stg/d12/2-1-7.htm

81. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р [Электронный ресурс: официальный сайт] – Министерства транспорта Российской Федерации. – . – Режим доступа: http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=13008.

82. Троцкая Н.А. Транспорт в коммерческой деятельности [Текст]: учебник / Н.А. Троцкая. – М.: Асмап, 2010. – 302 с.

83. Турлаев Р.С. Тенденции развития информационных систем на рынке транспортно-логистических услуг [Текст] / Р.С. Турлаев // Наука ЮУрГУ 67-я научная конференция, 2015. – С. 141-148.

84. Уотерс Д. Логистика. Управление цепями поставок [Текст]: учеб. пособие / Д. Уотерс. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2013. – 503 с.

85. Фафурин Н.А. Транспортные услуги на мировой рынке [Электронный ресурс] / Н.А. Фафурин; Бизнес образование. – . – Режим доступа: <http://www.bizeducation.ru/library/log/trans/8/fomichev.htm>

86. Федорко И.П. Управленческие инновации в системе интегрированного управления развитием транспортно-логистических услуг [Текст] / И.П. Федорко // Науч. взгляд. – 2014. – Т. 9. № 10. – С. 73-79.

87. Фоменко Ю.В. Перспективы инновационного развития транспортно-логистического кластера Белгородской области [Текст] / Ю.В. Фоменко, В.В. Деменко // Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова. – 2014 – №1. – С. 67-74.

88. Фрейдман О.А. Логистические стратегии развития территории: зарубежный опыт [Текст] / О.А. Фрейдман // Логистика – евразийский мост: материалы VI Междунар. науч.-практ. конф. (2-3 марта 2011, г. Красноярск) / Краснояр. гос. аграр. ун-т.: в 2 ч. - Красноярск, 2011. – Ч. 2. – С. 123-128.

89. Шепелев А.Ф. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: Краткий курс [Текст]: учеб. пособие / А.Ф. Шепелев. – Ростов н/Д: МарТ, 2011. – 424 с.

90. Элларян А.С. Логистическое управление субъектами грузоперевозок в эпоху глобализации экономики [Текст] / А.С. Элларян // Российский экономический интернет-журнал. – 2013. – № 4. – С. 68-73.

91. Якунина Ю.С. Тенденции развития современного рынка логистических услуг в России [Текст] / Ю.С. Якунина, И.Ю. Окольнишникова // Вестник ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент». – 2014. – № 1. – Том 8. – С.136-140.

92. Vyakadorov S.A. About Tariff Regulation Of A Transport Complex Of Siberia / S.A. Vyakadorov // В сборнике: 7th International Conference on «LOGISTICS AND SUSTAINABLE TRANSPORT» Proceedings of the 7th International Conference on Logistics & Sustainable Transport 2010. – 2010. – p. 215-222.

93. Cunaka Ch., Arenas G. Logistics in Lagging Regions Overcoming Local Barriers to Global Connectivity. Working Paper. - URL: www.worldbank.org/trade. 2011.

94. Hausman W. H., Lee H. L., Subramanian U. Global Logistics Indicators, Supply Chain Metrics, and Bilateral Trade Patterns. = 2005.

95. Key Factors for Successful Logistics: Services, Transportation / Thorsten Blecker, Wolfgang Kersten, Cornelius Herstatt. - Berlin, 2007. - 303 p.
96. Korinek J., Sourdin P. To What Extent are High-Quality Logistics Services Trade Facilitating? / OECD Trade Policy Working Paper N 108. - 2011. - URL: <http://www.oecd.org/trade>.
97. Lieb R. C., Lieb K. J. Executive Summary and Regional Comparisons. 2009.
98. Malikov O.B. Warehouses And Cargo Terminals In Supply Chains / O.B. Malikov // Russian Journal of Logistics & Transport Management. – 2015. – № 2 (2). – p. 3-7.
99. Pakhomov A Architecture And Dynamics Of Russian-German Economic Relations / A. Pakhomov, V.von Cramon-Taubadel, B.Marar // Journal of Enterprising Communities. – 2013. – T. 7. № 1. – p. 12-22.
100. The Importance of Trade Costs: A Gravity Model Applications / 3rd ARTNeT Capacity Building Workshop. UNESCAP. Bangkok. 26–30 March 2007.
101. TOP 100 in European Transport and Logistics Services: Market Sizes, Market Segments and Market Leaders in the European Logistics Industry / Christian Kille, Martin Schwemmer, Christian Reichenauer. - Deutscher Verkehrsverlag, 2015. – 658 p.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

Виды транспортировок

Вид транспортировки	Характеристика
<i>Униmodalная (одновидовая) транспортировка</i>	осуществляется одним видом транспорта, например автомобильным. Обычно применяется, когда заданы начальный и конечный пункты транспортировки – звенья логистической системы (ЗЛС), логистической цепи без промежуточных операций складирования и грузопереработки. Критериями выбора вида транспорта в такой перевозке обычно являются вид груза, объем отправки, время доставки груза в ЗЛС (потребителю), затраты на перевозки. Например, при крупнотоннажных отправлениях и при наличии подъездных путей в конечном пункте доставки целесообразнее применять железнодорожный транспорт, при мелкопартионных отправлениях на короткие расстояния – автомобильный.
<i>Смешанная перевозка грузов</i> (смешанная раздельная перевозка) осуществляется обычно двумя видами транспорта, например: железнодорожная – автомобильная, речная – автомобильная, морская – железнодорожная и т. п. При этом груз доставляется первым видом транспорта в так называемый пункт перевалки или грузовой терминал без хранения или с кратковременным хранением с последующей перегрузкой на другой вид транспорта. Типичным примером смешанной перевозки является обслуживание автотранспортными фирмами железнодорожных станций или морского (речного) порта транспортного узла. Признаками смешанной раздельной перевозки является наличие нескольких транспортных документов, отсутствие единой тарифной ставки фрахта, последовательная схема взаимодействия участников транспортного процесса. При прямой смешанной перевозке грузовладелец заключает договор с первым перевозчиком, действующим как от своего имени, так и от имени следующего перевозчика, представляющего другой вид транспорта. В силу этого грузовладелец фактически находится в договорных отношениях с обоими, причем каждый из них производит расчеты с грузовладельцем и несет материальную ответственность за сохранность груза только на соответствующем участке маршрута.
<i>Комбинированная перевозка</i>	отличается от смешанной перевозки наличием более чем двух видов транспорта. Использование смешанных (комбинированных) видов транспортировки часто обусловлено в ЛС структурой дистрибутивных каналов (или логистических каналов снабжения), когда, например, отправка крупных партий готовой продукции (ГП) производится с завода-изготовителя на оптовую базу железнодорожным транспортом (с целью максимального снижения затрат), а развозка с оптовой базы в пункты розничной торговли осуществляется автомобильным транспортом. В соответствии с Европейским соглашением о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектов, принятым 01.02.1991 г., под термином «комбинированная перевозка» понимается перевозка грузов в одной и той же грузовой единице, транспортном оборудовании, к которым относятся крупнотоннажные контейнеры, съемные кузова, полуприцепы и автодорожный состав (автофургоны) с использованием нескольких видов транспорта. Современная логистическая практика транспортировки связана с все большей экспансией перевозок, осуществляемых одним экспедитором (оператором) из одного диспетчерского центра и по единому транспортному документу (мультиmodalные, интерmodalные, униmodalные, комбинированные, сегментированные и проч.).
<i>Мультиmodalная перевозка</i>	Используют в том случае, если лицо, организующее перевозку, несет за нее ответственность на всем пути следования независимо от количества принимающих участие видов транспорта, при этом оформляется единый перевозочный документ. Организатор выступает в роли перевозчика, а взаимодействующие виды транспорта – как клиенты, оплачивающие его услуги. Признаками мультиmodalной перевозки являются: 1) наличие оператора доставки от начального до конечного пункта логической цепи (канала); 2) единая сквозная ставка фрахта; 3) единый транспортный документ; 4) единая ответственность за груз и исполнение договора перевозки на всем пути следования.
<i>Интерmodalная перевозка</i>	При <i>интерmodalной перевозке</i> грузовладелец также заключает договор на весь путь следования с одним лицом (оператором или экспедиторской фирмой), но конкретный перевозчик отвечает за свой участок транспортировки, т. к. товарно-транспортные документы у каждого перевозчика свои. Согласно определению UNCTAD (<i>United Nation Conference on Trade and Development</i>), «интерmodalной является перевозка грузов несколькими видами транспорта, при которой один из перевозчиков организует всю доставку от одного пункта отправления через один или более пунктов перевалки до пункта назначения, и в зависимости от деления ответственности за перевозку выдаются различные виды транспортных документов».

Источник: [19, с.87]



Рисунок 2 – Классификация участников рынка транспортно-логистических услуг