

ПЕРМСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ

ТРАНСПОРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ



МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение высшего образования
«ПЕРМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

ТРАНСПОРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

*Допущено методическим советом
Пермского государственного национального
исследовательского университета в качестве
учебно-методического пособия для студентов,
обучающихся по направлению подготовки бакалавров
«Торговое дело»*



Пермь 2023

УДК 338: 625(075.8)
ББК 65.2+39.18я73
Т654

Транспортное обеспечение коммерческой деятельности [Электронный ресурс] : учебно-методическое пособие / А. А. Лекомцева, А. Н. Хацкелевич, Э. Р. Кузнецова, Е. А. Керзина ; Пермский государственный национальный исследовательский университет. – Электронные данные. – Пермь, 2023. – 1,72 Мб ; 102 с. – Режим доступа: <http://www.psu.ru/files/docs/science/books/uchebnie-posobiya/Transportnoe-obespechenie-kommercheskoj-deyatelnosti.pdf>. – Заглавие с экрана.

ISBN 978-5-7944-3941-0

Представлено краткое изложение основных теоретических аспектов дисциплины «Транспортное обеспечение коммерческой деятельности». Содержит задания и методические рекомендации к проведению лабораторно-практических и семинарских занятий. Данные материалы помогут студентам научиться применять теоретические знания в области транспортного обеспечения коммерческой деятельности.

Предназначено для студентов очной формы обучения по направлению 38.03.06 «Торговое дело», профиль «Коммерция», выполняющих практические работы, и преподавателей в области экономики, маркетинга и товароведения.

УДК 338: 625(075.8)
ББК 65.2+39.18я73

*Издается по решению ученого совета экономического факультета
Пермского государственного национального исследовательского университета*

Рецензенты: кафедра менеджмента Пермского ГАТУ (зав. кафедрой, канд. экон. наук, доцент **С. А. Черникова**);

доцент кафедры экономики и менеджмента Пермского филиала РАНХИГС, канд. филос. Наук, доцент **А. И. Иванов**

ISBN 978-5-7944-3941-0

© ПГНИУ, 2023
© Лекомцева А. А., Хацкелевич А. Н.,
Кузнецова Э. Р., Керзина Е. А., 2023

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	4
Тема 1. Современное состояние транспортной системы России. Транспортная обеспеченность и система управления.....	6
Тема 2. Условия поставки товара как основа выбора схемы транспортировки. Грузовые перевозки.....	13
Тема 3. Маркетинговые методы оценки конкурентоспособности видов транспорта.....	22
Тема 4. Организация перевозки грузов автомобильным транспортом. Железнодорожный транспорт.....	34
Тема 5. Организация перевозок грузов морским транспортом. Организация перевозок грузов внутренним водным транспортом.....	48
Тема 6. Особенности перевозки грузов воздушным транспортом. Организация перевозок грузов в смешанном сообщении.....	60
Тема 7. Организация перевозок скоропортящихся грузов.....	69
Тема 8. Программное обеспечение транспортной деятельности в Российской Федерации.....	79
Контрольный тест.....	89
Перечень вопросов для повторения изученного материала.....	97
Список рекомендуемой литературы.....	99

ВВЕДЕНИЕ

Транспорт – это самостоятельная сфера материального производства, обладающая рядом особенностей, отличающих ее от других отраслей хозяйства. Во-первых, транспорт не производит вещественной продукции, но, несмотря на это, труд работников транспорта является производительным, а его деятельность увеличивает общественное богатство, вносит весомый вклад в национальный доход. Во-вторых, само перемещение грузов и людей – это процесс производства. Транспортную продукцию нельзя накапливать и складировать. Ввиду этого проблема создания резервов на транспорте сводится к резервированию производственных мощностей постоянных устройств и подвижного состава. В-третьих, продукция транспорта не содержит сырья, в ее стоимости велик удельный вес заработной платы.

Транспорт носит инфраструктурный характер, поскольку является общим условием материального производства, имеет существенное общеэкономическое, социальное, культурное и политическое значение, выполняет общегосударственные хозяйственные и другие функции.

Представленное учебно-методическое пособие предназначено для использования на практических занятиях по курсу «Транспортное обеспечение коммерческой деятельности», целью которых является овладение системой теоретико-методологических, организационных и финансово-экономических знаний и действий, направленных на совершенствование транспортного обеспечения в коммерческой деятельности.

Основные задачи изучения данной дисциплины:

- рассмотрение места транспорта в политике распределения коммерческого предприятия;
- ознакомление с правовыми аспектами транспортного обеспечения;
- разработка схемы транспортировки;
- обоснование перевозок грузов различным транспортом;
- ознакомление с показателями качества транспортной продукции;
- определение результативности транспортного обеспечения коммерческой деятельности.

Изучение данной дисциплины позволит приобрести следующие навыки:

знать:

- современное состояние транспортной системы России;
- особенности перевозки грузов различными видами транспорта;
- технологию перевозки грузов;

- маркетинговые методы оценки конкурентоспособности видов транспорта;

уметь:

- определять затраты на транспортное обеспечение коммерческой деятельности;

- считать показатели качества транспортной продукции;

- определять массу груза, предъявляемую при перевозке;

- выбирать схемы транспортировки грузов;

- выбирать оптимальный вариант доставки грузов;

владеть:

- правовыми аспектами транспортного обеспечения;

- навыками использования программного обеспечения транспортной деятельности.

Тема 1. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ. ТРАНСПОРТНАЯ ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ И СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ

Цель работы: ознакомление с основными понятиями, основополагающими характеристиками транспортной системы России.

Основные определения

Транспорт – это средство удовлетворения потребностей посредством перевозки грузов и пассажиров.

Транспортная система – совокупность транспортно-логистической сети и системы администрирования, формируемая компанией для реализации ее обеспечивающей стратегии (тактики).

Цель транспортной системы – доставка товаров и изделий в заданное место в нужном количестве и ассортименте, в максимально возможной степени подготовленных к производственному или личному потреблению, при заданном уровне издержек с минимальными финансовыми расходами.

Роль и значение транспорта:

1. Экономическая роль.
2. Политическое значение – объединяет области, края, государства, создает международные связи.
3. Социальное значение – обеспечивает трудовые и бытовые поездки людей.
4. Культурная функция.
5. Оборонное значение.

В транспортном обеспечении по назначению выделяют две основные категории транспорта (рис. 1):

- а) транспорт общего пользования;
- б) производственный транспорт [11].

Транспорт – это средство удовлетворения потребностей посредством перевозки грузов и пассажиров

Транспорт общего пользования – это совокупность отраслей сферы материального производства, которые обеспечивают потребности субъектов хозяйствования и населения в продукции транспорта

- железнодорожный транспорт;
- водный транспорт;
- автомобильный транспорт;
- воздушный транспорт;
- трубопроводный транспорт

Производственный транспорт – это транспортные средства и обеспечивающие их функционирование инфраструктурные элементы, принадлежащие предприятиям и учреждениям не транспортного профиля

Рис. 1. Классификация транспорта по назначению

В зависимости от целей экономического анализа транспорт общего пользования группируется следующим образом (табл. 1).

Таблица 1

Классификация транспорта в зависимости от целей экономического анализа

Транспорт общего пользования					
В зависимости от специализации		В зависимости от географии перемещения		В зависимости от времени года	
Универсальный	Специальный	Внутренний	Внешний	Круглогодичный	Сезонный
Железнодорожный, водный, автомобильный, воздушный	Предназначенный для перевозок одного типа грузов	Осуществляющий перевозки внутри страны	Обычно морской, выполняющий перевозки не только внутри страны, но и за границу	Железнодорожный, автомобильный	Внутренний водный

Задачи транспортного обеспечения

Предметом транспортного обеспечения является совокупность задач, связанных с оптимизацией коммерческих потоковых процессов:

- оптимизация видов и типов транспортных средств;
- совмещение элементов различных транспортных систем;
- комплексное планирование транспортно-складских и производственных процессов;
- рационализация маршрутов продвижения материальных (грузовых) потоков;
- интеграция транспортных и складских процессов в единый технологический алгоритм и др.

Управление транспортной отраслью

Управление транспортной отраслью как единой транспортной системой предполагает следующее:

- развитие на единых принципах правовых основ транспортной деятельности;
- сбалансированное распределение бюджетных ресурсов между различными видами транспорта;
- координацию развития инфраструктуры различных видов транспорта;
- согласование интересов и объединение усилий различных уровней исполнительной власти в развитии транспортной системы и «стыковку» транспортных систем отдельных регионов;
- регулирование межвидовой конкуренции;
- формирование на транспорте единого информационного пространства;
- согласование интересов и объединение усилий государств [2].

Практические задания

Задание 1

Расставьте отдельные этапы транспортного обеспечения в соответствии с порядком их осуществления:

Погрузочно-разгрузочные, стивидорные и складские операции, раскредитование перевозных документов в пункте назначения; складские, погрузочно-разгрузочные, стивидорные операции при передаче товара второму перевозчику; подготовка продукции к перевозке, включая упаковку, затаривание, маркировку; складские работы на складе отправителя; информирование перевозчика и покупателя о готовности товара к отгрузке; доставка продукции к магистральным видам транспорта; ведение претензий, исков, арбитражных дел; подготовка необходимой товаросопроводительной документации, получение карантинных, ветеринарных, санитарных свидетельств, упаковочных листов, сертификатов и др.; сдача груза получателю; заключение договора перевозки и необходимые расчеты со всеми перевозчиками, участвующими в доставке товара; складские, погрузочно-разгрузочные, стивидорные операции при передаче товара *i*-му перевозчику; погрузочно-разгрузочные и складские работы в пункте отправления продукции; перемещение товара первым перевозчиком; розыск грузов; таможенные, пограничные, санитарные, ветеринарные, карантинные операции на пограничных пунктах; перемещение груза вторым перевозчиком.

Этапы транспортного обеспечения

Этап	Содержание этапа
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	

Задание 2

Соотнесите название функции транспортного обеспечения с ее содержанием:

1. Экономическая.
2. Политическая.
3. Социальная.
4. Культурная.
5. Оборонная.

А. Обеспечение общения между людьми. Транспорт осуществляет перевозку продукции печати (газет, журналов, книг), произведений искусства.

Б. Обеспечение трудовых и бытовых поездок людей, улучшение условий труда и комфортабельности отдыха, перевозка медикаментов и печатной продукции для всех уровней образования.

В. Транспорт – материальная база для передвижения вооруженных сил, объектов военной экономики, а также он сам непосредственно является частью многих видов военного оружия.

Г. Транспорт является необходимым звеном любого производства и материальной базой, обеспечивающей разделение труда, специализацию и кооперирование предприятий. Транспорт нужен для доставки всех видов сырья и продукции из пунктов производства в пункты потребления.

Д. Объединение регионов России. При помощи транспорта устанавливаются связи между территориально разобщенными регионами государства, а также международные отношения.

Контрольный тест по теме «Современное состояние транспортной системы России. Транспортная обеспеченность и система управления»

1. Что такое транспорт?

- а) отрасль материального производства, осуществляющая перевозки пассажиров и грузов;
- б) услуга по перемещению товаров и пассажиров;
- в) доставка сырья из пунктов производства в пункты потребления;
- г) распределение продукции материального производства.

2. В чем заключается экономическая функция транспорта?

- а) в способности объединять регионы страны, осуществлять связи между регионами и налаживать международные отношения;
- б) в обеспечении трудовых и бытовых поездок людей, перевозке медикаментов и печатной продукции;
- в) в том, что транспорт является необходимым звеном любого производства и материальной базой, обеспечивающей разделение труда, специализацию и кооперирование предприятий;
- г) в обеспечении общения между людьми.

3. Каким требованиям в настоящее время не должны удовлетворять существующие виды транспорта?

- а) снижение времени доставки;
- б) увеличение себестоимости транспортных услуг;
- в) гарантия максимальной сохранности перевозимых грузов;
- г) соблюдение требований к экологической безопасности и предотвращение загрязнения окружающей среды.

4. Как классифицируют транспорт в зависимости от назначения?

- а) транспорт общего и необщего пользования;
- б) универсальный и специализированный транспорт;
- в) дискретный и непрерывный транспорт;
- г) грузовой и пассажирский транспорт.

5. Что такое универсальный транспорт?

- а) транспорт, который осуществляет перевозки грузов, пассажиров и багажа при обращении любого гражданина;
- б) транспорт, способный осуществлять перевозку разных видов грузов;
- в) любые транспортные средства независимо от форм собственности на них;
- г) транспорт, который обеспечивает перевозку в виде непрерывного потока.

6. Что не является подсистемой транспортной системы?

- а) транспортная сеть;
- б) подвижные транспортные средства;
- в) грузоперевозки;
- г) система управления транспортом.

7. Что такое транспортная услуга?

- а) перевозка;
- б) результат транспортной деятельности;
- в) деятельность по удовлетворению потребности в транспортировке;
- г) перемещение грузов в пространстве, а также любая операция, обеспечивающая его подготовку и осуществление.

8. Что не относится к основным транспортным услугам?

- а) погрузочно-разгрузочные операции;
- б) хранение грузов;
- в) упаковка грузов;
- г) транспортно-экспедиционные операции.

9. Какие могут быть услуги по признаку взаимосвязи с основной деятельностью предприятий?

- а) перевозочные;
- б) технологические;
- в) коммерческие;
- г) информационные.

10. Чем является транспортная услуга?

- а) началом процесса производства в сфере обращения;
- б) продолжением процесса производства в сфере обращения;
- в) сопутствует процессу производства в сфере обращения;
- г) транспортная услуга существует сама по себе.

Контрольные вопросы

1. Дайте определение понятиям «транспорт» и «транспортная система».
2. Перечислите основные функции транспорта. В чем заключается их значение?
3. Назовите основные признаки классификации видов транспорта.
4. Перечислите элементы транспортной системы.
5. Дайте определение понятию «транспортная услуга». Какие виды обслуживания она включает?
6. Какие существуют основные виды транспортных услуг?
7. Какими особенностями обладает транспортная услуга?

Тема 2. УСЛОВИЯ ПОСТАВКИ ТОВАРА КАК ОСНОВА ВЫБОРА СХЕМЫ ТРАНСПОРТИРОВКИ. ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Цель работы: изучить условия поставки товара в соответствии с международной практикой.

INCOTERMS – сокращенное наименование международного торгового термина International Commercial Terms; документ, имеющий статус международного нормативного акта, изданный в форме словаря, содержащего перечень терминов, наиболее широко используемых при заключении договоров внешних поставок, и исчерпывающих определений к ним.

INCOTERMS содержит базисные условия поставки, которые разделены на четыре группы (табл. 2).

Таблица 2

Характеристика базисных условий поставки

№ п/п	Группа	Условия поставки
1	Группа Е. Отправление	EXW (EX WORKS) ФРАНКО-ЗАВОД (название места). Согласно данному термину считается, что продавец выполнил все свои обязательства по поставке, если он предоставил товар покупателю на территории своего предприятия или в другом названном месте. Все расходы, связанные с погрузочно-разгрузочными работами, транспортировкой, а также с оплатой таможенных пошлин, несет покупатель
2	Группа F. Основная перевозка не оплачена	FCA (FREE CARRIER) ФРАНКО-ПЕРЕВОЗЧИК (название места). Данное условие предполагает, что продавец доставляет перевозчику товар, прошедший таможенную очистку, в место, указанное покупателем. В этом случае выбор места передачи товара существенно влияет на условия по обеспечению погрузочно-разгрузочных работ. Если передача товара происходит на территории, принадлежащей продавцу, то он и ответствен за отгрузку товара. В случае, если поставка осуществляется на другой территории, продавец товара ответственности не несет. Под термином «перевозчик» понимается любое лицо, которое на основании договора перевозки обязуется осуществить или организовать перевозку посредством любого вида транспорта. Данный термин используется при транспортировке любым видом транспорта, включая смешанные перевозки. FAS (FREE ALONGSIDE SHIP) ФРАНКО ВДОЛЬ БОРТА СУДНА (название порта отгрузки). Согласно этому термину продавец считается выполнившим свои обязательства в момент, когда товар размещен вдоль борта судна на причале или на лихтерах в указанном порту отгрузки. С этого времени все расходы

		<p>и риски возлагаются на покупателя. Продавец также осуществляет таможенную очистку товара для экспорта. Данный термин применяется исключительно для перевозок водным видом транспорта.</p> <p>FOB (FREE ON BOARD) ФРАНКО-БОРТ (название борта отгрузки). Термин означает, что продавец исполнил все свои обязанности тогда, когда товар перешел через поручни названного судна в порту отгрузки, указанном в договоре. С этого момента все расходы и риски возлагаются на покупателя. Ответственность за таможенную очистку товара для экспорта в данном случае возлагается на продавца. Данный термин используется только для перевозок водным видом транспорта</p>
3	Группа С. Основная перевозка оплачена	<p>CFR (COST AND FREIGHT) СТОИМОСТЬ И ФРАХТ (название порта назначения). Этот термин возлагает на продавца обязанность расчетов за перевозку товара до порта назначения и фрахт судна; оплата расходов по таможенной очистке также является обязанностью продавца. В соответствии с этим условием считается, что продавец выполнил все свои обязательства в момент времени, когда товар перешел через поручни судна в порту отгрузки. Тогда же, несмотря на оплаченную продавцом перевозку, риск потери и повреждения товара, а также непредвиденные расходы, которые возникают в процессе перевозки, возлагаются на покупателя. Данный термин может применяться только при перевозке водным видом транспорта.</p> <p>CIF (COST, INSURANCE AND FREIGHT) СТОИМОСТЬ, СТРАХОВАНИЕ И ФРАХТ (название порта назначения). Согласно этому термину на продавца возлагаются расходы по перевозке груза до порта назначения, расчеты за фрахт судна, страхование товара от риска потери или повреждения груза в пути следования в пользу покупателя. Также продавец несет ответственность за таможенную очистку товара, предназначенного на экспорт. Считается, что продавец выполнил свои обязательства с момента пересечения товаром поручней зафрахтованного судна в порту отгрузки. Однако, несмотря на то, что перевозка и страхование данного груза были оплачены продавцом до порта назначения, все расходы и риски в пути следования товара несет покупатель с момента перехода товара через поручни в порту отгрузки. Следует оговорить, что, согласно данному базисному условию поставки, продавец обеспечивает страхование с минимальным покрытием. Данный термин используется только при перевозке груза водным видом транспорта.</p> <p>CPT (CARRIAGE PAID TO) ФРАХТ / ПЕРЕВОЗКА ОПЛАЧЕН ДО (название места назначения). Данный термин предполагает, что продавец передает груз указанному в договоре перевозчику, а также берет на себя обязательства по очистке от таможенных платежей товара, предназначенного на экспорт, и оплачивает непосредственно транспортировку грузов. Покупатель несет все расходы и риски потери или повреждения товара в пути следования до пункта назначения с момента передачи товара продавцом перевозчику. Если транспортировка оговоренной партии товара осуществляется</p>

		<p>несколькими перевозчиками, то переход расходов и рисков происходит в момент передачи товара первому из перевозчиков, которым был передан груз. Перевозчиком считается лицо, принявшее на себя обязательство обеспечить процесс перевозки товаров любым видом транспорта. Данный термин можно применять при транспортировке груза любым видом транспорта.</p> <p>CIP (CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO) ФРАХТ / ПЕРЕВОЗКА И СТРАХОВАНИЕ ОПЛАЧЕНЫ ДО (название места назначения). Согласно этому термину продавец обязан передать груз перевозчику. В обязанности продавца входят очистка товара от таможенных пошлин, оплата транспортировки товара, указанного в договоре пункта назначения. Кроме того, на продавца возлагается обязанность обеспечения страхования товара от рисков потери или повреждения в пути следования. Продавец обязан заключить договор страхования и оплатить страховые взносы, которые бы обеспечивали минимальное покрытие. Страхование производится в пользу покупателя. Однако все расходы и риски порчи или повреждения товара в пути следования несет покупатель. Считается, что продавец выполнил свои обязательства в момент передачи товара перевозчику. Данный термин используется при перевозке любым видом транспорта</p>
4	Группа D. Прибытие	<p>DAF (DELIVERED AT FRONTER) ПОСТАВКА ДО ГРАНИЦЫ (название места поставки). Согласно данному условию считается, что продавец полностью выполнил обязательства перед покупателем в тот момент, когда предоставил покупателю товар на границе в пункте, оговоренном базисным условием. При этом товар должен быть неразгруженным и находиться на подвижном составе. Продавцу необходимо обеспечить таможенную очистку товара только для экспорта (таможенная очистка для импорта продавцом не предусматривается). Под термином «граница» понимается любая граница между государствами, поэтому очень важно конкретно указать место или пункт на пограничном переходе, куда должен быть доставлен груз. Данный термин применяется при перевозке грузов сухопутными видами транспорта.</p> <p>DES (DELIVERED EX SHIP) ПОСТАВКА С СУДНА (название порта назначения). В соответствии с данным термином считается, что продавец выполнил обязательства перед покупателем в момент, когда он предоставил груз в распоряжение покупателя на борту судна в указанном порту назначения. При этом груз не должен быть очищен от таможенных пошлин для импорта. В данном случае продавец берет на себя все расходы и риски по доставке груза в порт назначения. Риски, связанные с выгрузкой груза с судна, несет покупатель. Данный термин может применяться при перевозке груза водным видом транспорта или при смешанных перевозках, когда товар прибыл в порт назначения на судне.</p> <p>DEQ (DELIVERED EX QUAY) ПОСТАВКА С ПРИСТАНИ (название порта назначения). Этот термин означает, что продавец исполнил все свои обязатель-</p>

		<p>ства перед покупателем в момент, когда товар предоставлен в распоряжение покупателя на пристани указанного порта назначения. При этом на продавца не возлагаются обязанности по очистке груза от таможенных пошлин для импорта. Продавец несет все расходы и риски, связанные с перевозкой груза и выгрузкой его на пристань. Данный термин можно использовать только при перевозке груза водным видом транспорта.</p> <p>DDU (DELIVERED DUTYUNPEID) ПОСТАВКА БЕЗ ОПЛАТЫ ПОШЛИНЫ (название места назначения). Данный термин предполагает, что продавец выполнил все свои обязательства по контракту в момент передачи покупателю товара в месте назначения, указанном в договоре. При этом предполагается, что к этому времени товар не прошел таможенную очистку для импорта и остается не выгруженным из транспортного средства. Продавец обязан нести все расходы и риски, связанные с транспортировкой товара до места назначения. Ответственность за проведение таможенной очистки, а также за оплату таможенных формальностей, таможенных сборов и налогов должен нести покупатель. Ответственность, риски и расходы на выгрузку и перегрузку товара возлагаются на того, от чьего имени был указан пункт назначения. Данный термин может применяться при транспортировке любым видом транспорта.</p> <p>DDP (DELEIVERED DUTY PAID) ПОСТАВКА С ОПЛАТОЙ ПОШЛИНЫ (название места назначения). Данный термин означает, что продавец предоставляет не выгруженный с транспорта товар в распоряжение покупателя в указанном месте назначения. При этом продавец несет ответственность за транспортировку товара, включая (где это требуется) любые сборы для импорта в страну назначения. Данный термин не может применяться, если продавец прямо или косвенно не может обеспечить получение импортной лицензии.</p> <p>Данный термин применяется при поставке любым видом транспорта</p>
--	--	---

Основная задача INCOTERMS – стандартизация и оптимизация условий международных договоров поставки для приведения их в соответствие законам всех стран – участников контракта.

Практические задания

Задание 1

Соотнесите наименования базисных условий поставки с их содержанием:

1. EXW.
2. FCA.
3. DAF.
4. CIP.

А. На дату транспортного документа, подтверждающего принятие груза первым перевозчиком, и т.д.

Б. На дату штемпеля станции со стороны покупателя на железнодорожной или автомобильной накладной.

В. В момент извещения покупателя о готовности к передаче.

Г. В момент выдачи железнодорожной или автомобильной накладной.

Задание 2

Как распределяются расходы по поставке товара между экспортером и импортером согласно базисным условиям INCOTERMS? Заполните таблицу.

Распределение расходов согласно базисным условиям INCOTERMS

Базис поставки	Упаковка	Погрузка на транспортное средство	Доставка до основного перевозчика	Экспортные формальности	Страхование основной перевозки	Погрузка на основной транспорт	Оплата основного транспорта	Выгрузка с основного транспорта	Импортные формальности	Доставка от основного транспорта	Выгрузка на складе импортера
EXW											
FAS											
CPT											
CIP											
DAF											
DDP											

Задание 3

Рассчитайте импортную цену товара (цену сделки), поставляемого на базисном условии CIF (порт Владивосток), FAS, FOB (порт Тель-Авив), DDP, если известны следующие данные:

- цена товара на условиях ExW – 800 долл. за ед.;
- количество поставляемого товара – 150 шт.;
- плата за использование складских помещений СВХ в порту отгрузки (7 дней) – 15 долл. за ед.;
- стоимость помещения товара в контейнеры и погрузки на борт судна – 20 долл. за ед.;
- стоимость таможенной очистки партии товара в порту отгрузки – 200 долл.;
- стоимость фрахта при перевозках порт Гамбург – порт Новороссийск – 30 долл. за ед.;
- страховая премия – 22 долл. за ед.;
- стоимость выгрузки контейнера в порту назначения – 500 долл.;
- стоимость таможенной очистки груза в порту назначения (услуги таможенного представителя плюс таможенные платежи) – 550 долл.;
- стоимость доставки груза до склада покупателя – 300 долл.;
- стоимость разгрузки товара на складе – 120 долл.

Задание 4

Рассчитайте цену импортной сделки, заключенной на базисном условии DAT (аэропорт г. Пермь), если известны следующие данные:

- цена товара на условиях франко-завод – 65 евро за ед.;
- объем партии товара – 1000 шт.;
- перевозка – 3000 евро;
- упаковка – 3 евро;
- таможенная очистка экспорта – 230 евро, импорта – 400 евро;
- страхование – 5 %;
- разгрузка – 3 евро;
- плата за использование складских помещений СВХ в порту отгрузки (7 дней) – 15 долл. за ед.;
- стоимость помещения товара в контейнеры и погрузки на борт судна – 20 долл. за ед.;
- стоимость таможенной очистки партии товара в порту отгрузки – 200 долл.;

- стоимость фрахта при перевозках порт Гамбург – порт Новороссийск – 30 долл. за ед.;
- страховая премия – 22 долл. за ед.;
- стоимость выгрузки контейнера в порту назначения – 500 долл.;
- стоимость таможенной очистки груза в порту назначения (услуги таможенного представителя плюс таможенные платежи) – 550 долл.;
- стоимость доставки груза до склада покупателя – 300 долл.;
- стоимость разгрузки товара на складе – 120 долл.

Контрольный тест по теме «Условия поставки товара как основа выбора схемы транспортировки. Грузовые перевозки»

1. Инкотермс-2010 содержит ... терминов:

- а) 7;
- б) 11;
- в) 13.

2. Термины Инкотермс-2010 разделены на ... группы:

- а) 2;
- б) 4;
- в) 6.

3. Страхование КАСКО – это страхование ...

- а) ответственности;
- б) риска;
- в) корпуса транспортного средства;
- г) груза.

4. Базисные условия поставки закреплены ...

- а) в Таможенном кодексе Таможенного союза;
- б) Федеральном законе «О валютном регулировании и валютном контроле»;
- в) Венской конвенции о праве международных договоров;
- г) Инкотермс-2010.

5. Страхование карго – это страхование ...

- а) груза;
- б) ответственности;
- в) риска;
- г) корпуса транспортного средства.

6. Термин Инкотермс-2010, который может использоваться для всех видов транспорта:

- а) CIF;
- б) FCA;
- в) FOB;
- г) FAS.

7. Базисные условия поставки ...

- а) не регламентируют момент перехода с продавца на покупателя риска случайной гибели груза;
- б) не изменялись с момента их опубликования в 1936 г.;
- в) указываются во внешнеторговом контракте;
- г) определяют последствия невыполнения сторонами условий внешнеторгового контракта.

8. Терминами Инкотермс-2010, включающими страхование, являются ...

- а) DAP, DAT;
- б) CIP, CIF;
- в) FOB, FAS;
- г) EXW, CFR.

9. Основная перевозка оплачивается продавцом в соответствии с базисом поставки ...

- а) EXW;
- б) DAP;
- в) FOB;
- г) FAS.

10. Базисные условия поставки определяют ...

- а) ставки импортных пошлин;
- б) распределение транспортных расходов между продавцом и покупателем;
- в) момент перехода права собственности на товар;
- г) таможенную стоимость.

Контрольные вопросы

1. Дайте определение понятию «базисные условия поставки».
2. Охарактеризуйте систему обязательств между продавцом и покупателем.
3. Каковы сроки поставки товаров, предусматриваемые в коммерческих контрактах?
4. В чем заключается суть транспортного страхования?
5. Дайте определение понятию «груз». Классификация грузов и их основные характеристики.
6. Сделайте сравнительную характеристику различных видов транспорта.
7. Приведите характеристику грузопотоков.
8. Перечислите основные показатели качества транспортной продукции.

Тема 3. МАРКЕТИНГОВЫЕ МЕТОДЫ ОЦЕНКИ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ВИДОВ ТРАНСПОРТА

Цель работы: ознакомление с методами оценки конкурентоспособности различных видов транспорта.

Конкуренция (от лат. *concurrere* – сталкиваться) – соперничество, борьба за достижение лучших результатов на каком-либо поприще. Рыночная конкуренция – это соперничество между производителями, а также между продавцами товаров (услуг) за наилучшее удовлетворение требований потребителей; со стороны покупателей это борьба за приобретение на наиболее выгодных условиях максимально полезных и желанных для них товаров. Конкуренция основана на суверенном праве каждого субъекта деловых отношений реализовать свои экономические интересы в рамках действующего права. Она является залогом непрерывного прогресса рыночного общества, но неизбежно ведет к столкновению интересов субъектов рыночных отношений, порождает нестабильность, конфликтность, банкротство.

Существует огромное количество расчетных и расчетно-графических методов оценки конкурентоспособности (табл. 3). Каждый из методов имеет свои особенности.

Все многообразие подходов к количественной оценке конкурентоспособности предприятий предлагается классифицировать по следующим признакам:

- категория предприятия (промышленные, торговые, финансовые и др.);
- тип метода (расчетные, графические, расчетно-графические);
- особенности расчета показателей конкурентоспособности;
- возможность прогнозирования конкурентоспособности;
- учитываемые факторы конкурентоспособности;
- использование весомости показателей;
- источник информации для расчетов (внутренняя отчетность предприятия, статистические данные, мнения экспертов и т.д.);
- трудоемкость расчетов;
- критерии конкурентоспособности [13].

Методы оценки конкурентоспособности

Наименование метода	Краткая характеристика, метод расчета	Преимущества и недостатки
<p>1. Матричные методы:</p> <ul style="list-style-type: none"> – матрица БКГ; – матрица Портера; – матрица «Привлекательность рынка/конкурентоспособность» (модель GE/Mc Kinsey); – матрица «Привлекательность отрасли/конкурентоспособность» (модель Shell/DPM); – матрица «Стадия развития рынка/конкурентная позиция» (модель Hofer/Schendel); – матрица «Стадия жизненного цикла продукции/конкурентная позиция» (модель ADL/LC) 	<p>Сущность оценивания состоит в анализе матрицы, построенной по принципу системы координат: по горизонтали – темпы роста (сокращения) объема продаж; по вертикали – относительная доля предприятий на рынке. Наиболее конкурентоспособными считаются те предприятия, которые занимают значительную долю на быстрорастущем рынке</p>	<p><i>Преимущества:</i> позволяют обеспечить высокую адекватность оценки. <i>Недостатки:</i> исключают проведение анализа причин происходящего и усложняют выработку управленческих решений, а также требуют наличия достоверной маркетинговой информации, что влечет необходимость соответствующих исследований</p>
<p>2. Методы, основанные на оценивании конкурентоспособности товара или услуги предприятия</p>	<p>Эта группа методов базируется на суждении о том, что конкурентоспособность предприятия тем выше, чем выше конкурентоспособность его товара / услуги. Для определения конкурентоспособности товара используются различные маркетинговые и квалиметрические методы, в основе большинства которых лежит нахождение соотношения цена / качество. Расчет показателя конкурентоспособности по каждому виду продукции ведется с использованием экономического и параметрического индексов конкурентоспособности</p>	<p><i>Преимущества:</i> учитывают одну из наиболее важных составляющих конкурентоспособности предприятия – конкурентоспособность его товара / услуги. <i>Недостатки:</i> позволяют получить весьма ограниченное представление о преимуществах и недостатках в работе фирмы, так как конкурентоспособность предприятия принимает вид конкурентоспособности товара и не затрагивает другие аспекты его деятельности</p>
<p>3. Методы, основанные на теории эффективной конкуренции</p>	<p>Согласно этой теории, наиболее конкурентоспособными являются те фирмы, где наилучшим образом организована работа всех подразделений и служб. На эффективность деятельности каждой из служб оказывает влияние множество факторов – ресурсов предприятия. Оценка эффектив-</p>	<p><i>Преимущества:</i> учет разносторонних аспектов деятельности предприятия. <i>Недостаток:</i> основу подхода составляет идея о том, что показатель конкурентоспособности предприятия может быть определен путем элементарного суммирования способностей фирмы к</p>

Наименование метода	Краткая характеристика, метод расчета	Преимущества и недостатки
	ности работы каждого из подразделений предполагает оценку эффективности использования им этих ресурсов. Каждая из сформулированных в ходе предварительного анализа способностей предприятия по достижению конкурентных преимуществ оценивается экспертами с точки зрения имеющихся ресурсов	достижению конкурентных преимуществ. Однако сумма отдельных элементов сложной системы (каковой является любое предприятие), как правило, не дает того же результата, что и вся система в целом
4. Комплексные методы	В основе подхода лежит утверждение, в соответствии с которым конкурентоспособность предприятия есть интегральная величина по отношению к текущей конкурентоспособности и конкурентному потенциалу. Текущая и потенциальная конкурентоспособность и их соотношение в рамках интегрального показателя конкурентоспособности предприятия в зависимости от метода могут варьироваться	<i>Преимущества:</i> учитывают не только достигнутый уровень конкурентоспособности фирмы, но и его возможную динамику в будущем. <i>Недостаток:</i> способы и приемы, используемые при определении текущей и потенциальной конкурентоспособности в конечном счете воспроизводят методы, используемые в рассмотренных ранее подходах, что влечет и недостатки соответствующих подходов

В большинстве случаев расчетные способы оценки конкурентоспособности товара содержат две группы характеристик: технические показатели качества и экономические параметры.

Процедура оценки начинается с выбора базы сравнения. В качестве ее могут выступать:

- потребности покупателей;
- величина полезного эффекта;
- собственно конкурирующий товар;
- гипотетический образец;
- группа аналогов.

Оценка конкурентоспособности производится сопоставлением параметров анализируемого товара с параметрами базы сравнения. Сравнение проводится отдельно по группам технических и экономических характеристик.

Как правило, оценка конкурентоспособности товара осуществляется дифференциальным, комплексным или смешанным методом.

Дифференциальный метод основан на использовании единичных параметров анализируемого товара и базы сравнения и их сопоставлении.

Если при оценке по техническим и экономическим характеристикам базовые значения установлены нормативно-технической документацией или договорами, то единичный показатель может быть меньше или равен 1. В случае, когда анализируемый товар имеет характеристику, значение которой превышает потребности, указанное повышение не будет оцениваться потребителем как преимущество, единичный показатель по данному параметру не может иметь значения больше 1 и при расчетах должна использоваться минимальная из двух величин: 1 или фактическое значение этого показателя.

При оценке по нормативным параметрам единичный показатель принимает только два значения: 1 или 0. Если анализируемый товар соответствует обязательным нормам и стандартам, показатель равен 1, если нет, то показатель равен 0. Если технические параметры товара не имеют количественной оценки, для придания этим параметрам количественных характеристик используются экспертные методы оценки в баллах.

В большинстве случаев дифференциальный метод позволяет лишь констатировать факт конкурентоспособности анализируемого товара или наличия у него недостатков по сравнению с товаром-аналогом. Он не учитывает влияния каждого параметра на предпочтение потребителя при выборе товара. Для устранения этого недостатка используется комплексный метод оценки конкурентоспособности.

Комплексный метод оценки конкурентоспособности товара основывается на применении комплексных показателей или сопоставлении удельных полезных эффектов анализируемого товара и образца.

Комплексный показатель по техническим параметрам представляет собой сумму произведений технических параметров и их весомостей. Для определения весомости каждого технического параметра в общем наборе используют экспертные оценки, основанные на результатах маркетинговых исследований. Этот комплексный показатель характеризует степень соответствия данного товара существующей потребности по всему набору технических параметров. Чем он выше, тем в целом полнее удовлетворяются запросы потребителей.

Расчет комплексного показателя по экономическим параметрам производится на основе определения полных затрат потребителя на приобретение и эксплуатацию товара.

Полные затраты потребителя определяются как сумма единовременных затрат на приобретение продукции и затрат на ее эксплуатацию за период служ-

бы. Величина срока службы для изделий промышленного назначения принимается равной амортизационному периоду. Для продукции потребительского назначения оценка срока службы должна проводиться на основе сведений о фактических сроках службы аналогичных изделий, а также скорости морального старения товаров данного класса.

Смешанный метод оценки конкурентоспособности товара представляет собой сочетание дифференциального и комплексного методов. При смешанном методе используется часть параметров, рассчитанных дифференциальным методом, и часть параметров, рассчитанных комплексным методом.

Приведенные методы оценки конкурентоспособности товара являются общепотребительскими и часто встречаются в отечественной литературе. Им присущ ряд ограничений. Следует отметить, что с их помощью рассчитывается конкурентоспособность одного объекта относительно другого, а не уровень конкурентоспособности объекта вообще. Невозможно оценить степень влияния на конкурентоспособность товара факторов, не поддающихся количественной оценке. Существует определенная сложность выбора базы сравнения, особенно в случаях, когда в качестве таковой необходимо принять лучший из существующих образцов. Для этого надо либо предварительно сравнивать образцы между собой, либо осуществить интуитивный выбор. Можно брать в качестве базы сравнения лидера по продажам, но информация о нем часто трудно собираема, особенно когда речь идет о товарах широкого потребления, которые распространяются по многим каналам сбыта.

Существенный недостаток этих методов состоит также в том, что потребительские свойства товара и их набор определяются без учета мнения потребителя. В соответствии с ними предполагается, что улучшение любой из характеристик товара автоматически повышает его конкурентоспособность. Однако улучшение характеристик товара по сравнению с базовым образцом не всегда гарантирует появление конкурентных преимуществ, поскольку в реальной жизни решающая роль в оценке преимуществ или недостатков товара принадлежит потребителю.

Следует также учитывать, что потребители на рынке не выступают единым целым – они по-разному реагируют даже на один и тот же товар. Это имеет значение при оценке конкурентоспособности товаров.

В ряде случаев для оценки конкурентной позиции отдельных товаров на рынках используют матричный метод. Для этого применяют два показателя: качество и цену [18].

Практические задания

Задание 1

Эффективное управление бизнесом, развитие проекта начинаются с базового алгоритма изучения ситуации, который получил название SWOT-анализ. SWOT – это комплекс маркетинговых и других исследований сильных и слабых сторон предприятия или конкретного объекта. Он включает в себя четыре фактора. SWOT-анализ предполагает, что для успешного развития коммерческого проекта необходимо учитывать следующие характеристики:

S (strengths) – сильные стороны. Это преимущества, ценности, уникальные навыки. За счет этого фирма увеличивает продажи, реализует присутствие на рынке, чувствует уверенность в конкурентной борьбе.

W (weaknesses) – слабые стороны. Недостатки, где и в чем вы проигрываете конкурентам. Эти характеристики тормозят рост прибыли, мешают развитию, тянут назад.

O (opportunities) – возможности. Это рычаги, которые находятся в руках бизнеса и поддаются прямому воздействию. Например, повышение квалификации сотрудников и проч.

T (threats) – угрозы. Трудности, внешние факторы, которые не зависят от принимаемых вами решений.

Используя пошаговый алгоритм проведения исследования, проанализируйте следующие виды транспорта: автомобильный, железнодорожный, водный и воздушный.

Шаг 1. Выпишите основные цели, задачи транспортной компании. Выясните, какие мотивы – зачем нужно развивать дело вам лично или для фирмы.

Шаг 2. Занесите в список сильные и слабые стороны. Можно использовать следующие вопросы или аналогии к ним:

- Есть ли преимущества перед конкурентами в технологиях, методиках работы?
- УТП нашего бренда?
- Почему нас выбирают покупатели, клиенты?
- Какие есть характеристики у транспортной услуги?
- Что мы делаем лучше других на рынке?
- Какие сферы, помимо основной деятельности, мы освоили на отлично?
- В чем мы слабы по сравнению с конкурентами?
- Что мешает внедрять инновации в работу, техническое оснащение?
- Какие есть недостатки маркетинга, рекламы, корпоративной среды?
- Что мешает развиваться по стратегическому плану?

Шаг 3. Сгруппируйте ответы в таблицу, дайте им названия – сильные и слабые стороны. Обсудите полученную информацию с коллегами, партнерами.

Шаг 4. Выпишите возможности компании, предприятия. Смотрите на преимущества. Определите, какие внутренние ресурсы помогут устранить недостатки.

Шаг 5. Определите риски, которые могут повлиять на стратегию развития. Это внешние факторы – противодействие конкурентов, изменение законов, природные катаклизмы, политические санкции и проч. Выясните все, к чему нужно быть готовым на рынке.

Шаг 6. Занесите возможности и риски в таблицу. Проанализируйте, как можно использовать «силу» для преодоления «слабости» и эффективной защиты от неконтролируемых факторов.

Шаг 7. Спроектируйте стратегию развития на основе полученных данных.

SWOT-анализ «Автомобильный транспорт»

S (strengths) – сильные стороны	W (weaknesses) – слабые стороны
O (opportunities) – возможности	T (threats) – угрозы

SWOT-анализ «Железнодорожный транспорт»

S (strengths) – сильные стороны	W (weaknesses) – слабые стороны
O (opportunities) – возможности	T (threats) – угрозы

SWOT-анализ «Водный транспорт»

S (strengths) – сильные стороны	W (weaknesses) – слабые стороны
O (opportunities) – возможности	T (threats) – угрозы

SWOT-анализ «Воздушный транспорт»

S (strengths) – сильные стороны	W (weaknesses) – слабые стороны
O (opportunities) – возможности	T (threats) – угрозы

Задание 2

PEST-анализ – это инструмент для определения стратегии транспортной компании в долгосрочном периоде. Иногда его также называют STEP-анализом, но суть от этого не меняется. Период прогнозирования составляет от 3 до 10 лет. Аббревиатура PEST складывается из английских слов:

Politics (политика) – политическое окружение компании.

Economics (экономика) – экономическое окружение компании.

Socio – Culture (социум – культура) – социально-культурное окружение.

Technology (технологии) – технологическое окружение компании.

Все четыре фактора являются факторами макросреды. PEST-анализ ориентирован на получение результатов верхнего уровня. Он дает так называемый helicopter view – взгляд сверху на внешнее окружение компании и место компании на рынке.

Методика PEST-анализа заключается в следующем:

1. Составлении матрицы, ячейками которой будут факторы внешней среды, наиболее влияющие на компанию.

2. Выработке стратегии компании, наиболее полно отвечающей прогнозам по динамике факторов внешней среды.

При составлении PEST-анализа необходимо рассмотреть наиболее часто используемые факторы.

Политические факторы. Политика играет важную роль в формировании бизнес-среды в регионе, государстве и на общемировом уровне. Один принятый закон может ограничить перспективы ведения того или иного бизнеса или наоборот подарить новые возможности для компании. Ввиду этого всегда нужно мониторить следующие факторы:

- общемировая политическая ситуация. Какие страны в хороших отношениях друг с другом, между какими намечаются разногласия, какие страны станут ареной военных действий или политических санкций;

- внешняя политика страны, в которой расположена юрисдикция компании;

- вхождение страны в различные союзы и общества и выход из них (здесь скрыто много возможностей для роста);

- внутренняя политика на государственном уровне;

- налоговая политика;

- уровень влияния государства на отрасль, его отношение к отрасли;

- отношение государства к иностранному капиталу, уровень влияния на инвестиционные процессы;

- субсидирование государством конкретных регионов, законодательные послабления для регионов;

- внутренняя политика на региональном и муниципальном уровнях;
- различные межгосударственные соглашения о раскрытии информации, избежании двойного налогообложения и т.д.

Экономические факторы. Влияние факторов этой группы на компанию трудно переоценить, поэтому их нужно рассматривать особенно тщательно. Перечислим основные:

- динамика ВПП;
- уровень инфляции;
- ставка рефинансирования и связанная с ней динамика в банковской сфере;
- изменение курса рубля;
- уровень безработицы;
- динамика доходов населения;
- цены на нефть;
- рост и насыщенность отраслевых рынков;
- уровень конкуренции;
- динамика на смежных рынках, влияющая на затраты компании;
- уровень использования налоговых схем в отрасли.

Социально-культурные факторы. Факторы этой направленности оказывают косвенное воздействие на успешность компании. К ним относятся:

- демографические данные: рождаемость, смертность, возрастной состав населения, миграционная динамика;
- уровень жизни населения, зарплатные ожидания;
- обычаи и ценности, устоявшиеся нормы потребления и мифы;
- уровень образованности, квалификация кадров;
- трудоспособность и производительность населения.

Технологические факторы PEST-анализа. Набирают все большую ценность, так как технологический прогресс ускоряется, степень его влияния на все сферы бизнеса, даже самые нетехнологичные, увеличивается. К технологическим относятся следующие факторы:

- научные открытия, новые технологии;
- изменения в патентном законодательстве и индустрии;
- влияние интернета и мобильных технологий на отрасль;
- расходы конкурентов на R&D.

Важно, что влияние факторов на различные компании из разных отраслей не одинаково, и поэтому список ключевых факторов компания всегда должна выработать самостоятельно.

Используя пошаговый алгоритм проведения исследования, проанализируйте следующие виды транспорта: автомобильный, железнодорожный, водный и воздушный.

Шаг 1. На основании собранной информации определите факторы, влияющие на компанию, и распределите их по четырем группам: политические, экономические, социально-культурные, технологические.

Шаг 2. Определите степень влияния каждого фактора на компанию. Для этого пригласите экспертов (желательно не менее пяти) и попросите их оценить:

1. Влияние каждого фактора по пятибалльной шкале, где 1 – минимальное влияние, 5 – максимальное влияние фактора.

2. Вероятность изменения каждого фактора по трехбалльной шкале, где 0 – в будущем фактор перестанет существовать, 1 – фактор не изменится в ближайшее время, 2 – фактор усилится в ближайшее время.

Рассчитайте среднее значение по влиянию факторов и средневзвешенное значение по каждому фактору с учетом прогноза изменений.

Шаг 3. Выработайте стратегию, включающую наиболее «выигрышные» ответные действия на сигналы внешней среды.

В этом поможет таблица, в которой на каждый фактор внешней среды прописано наиболее выгодное для компании ответное решение. Из совокупности таких решений и будет состоять стратегия.

PEST-анализ «Автомобильный транспорт»

Politics (политика) – политическое окружение компании	Economics (экономика) – экономическое окружение компании
Socio – Culture (социум – культура) – социально-культурное окружение	Technology (технологии) – технологическое окружение компании

PEST-анализ «Железнодорожный транспорт»

Politics (политика) – политическое окружение компании	Economics (экономика) – экономическое окружение компании
Socio – Culture (социум – культура) – социально-культурное окружение	Technology (технологии) – технологическое окружение компании

PEST-анализ «Водный транспорт»

Politics (политика) – политическое окружение компании	Economics (экономика) – экономическое окружение компании
Socio – Culture (социум – культура) – социально-культурное окружение	Technology (технологии) – технологическое окружение компании

PEST-анализ «Воздушный транспорт»

Politics (политика) – политическое окружение компании	Economics (экономика) – экономическое окружение компании
Socio – Culture (социум – культура) – социально-культурное окружение	Technology (технологии) – технологическое окружение компании

Контрольный тест по теме «Маркетинговые методы оценки конкурентоспособности видов транспорта»

1. Выстройте последовательность формирования конкурентной стратегии:

- а) дифференциация конкурентных стратегий;
- б) определение особенностей конкурентных стратегических установок по отношению к конкурентам;
- в) выявление конкурентных преимуществ перед другими фирмами;
- г) дифференциация объектов конкурентного воздействия.

2. Определите внешние факторы, которые принимают в расчет при конкурентном стратегическом целеполагании:

- а) стадия жизненного цикла отрасли;
- б) новые и быстрорастущие отрасли;
- в) отрасли, находящиеся в стадии зрелости;
- г) фирма-последователь;
- д) отрасли, находящиеся в состоянии стагнации или спада;
- е) фирма слабая;
- ж) раздробленные отрасли;
- з) фирма-лидер;
- и) масштабы деятельности конкурентов.

3. Укажите особенности рынка зрелых отраслей:

- а) потребители привередливы, требуют выгод от повторных покупок;
- б) отсутствуют торговые ассоциации, собирающие и распространяющие информацию;
- в) для производителей становится сложнее разрабатывать новое и поддерживать заинтересованность потребителей;
- г) острейшая конкуренция за долю рынка.

4. В каком случае применяется стратегия монополизации?

- а) при множестве слабых конкурентов;
- б) если у конкурента нет привлекательных технологий, интересных особенностей организации дела;
- в) плохо оценен конкурент, не использованы другие стратегии;
- г) другая фирма очень сильна.

Контрольные вопросы

1. Чем различаются существующие трактовки понятия «конкуренция»?
2. В чем различия статического и динамического подходов к исследованию природы конкуренции?
3. Какие функции выполняет конкуренция в экономике?
4. Раскройте экономическое содержание понятия «конкурентоспособность товара».
5. Сформулируйте основные принципы оценки конкурентоспособности товара.
6. Охарактеризуйте модель конкурентоспособности товара с позиции товаропроизводителя.
7. Перечислите основные факторы и критерии конкурентоспособности товаров.
8. Приведите примеры макро-, мезо- и микроэкономического факторов конкурентоспособности товара.

Тема 4. ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Цель работы: ознакомиться с методом определения затрат, приходящихся на одно из наименований груза, перевозимого совместно с другими наименованиями в одном автомобиле и железнодорожным транспортом.

Решение многих задач в логистике основывается на правильной оценке затрат, связанных с транспортировкой продукции. В случае, если автомобильным транспортом перевозится один вид груза, эти затраты определяются расходами на транспортировку. Перевозка нескольких наименований груза осложняет задачу.

Автомобили, представляющие собой активные самодвижущиеся единицы, являются основной категорией парка автотранспортных средств. Автомобильный транспорт является одним из самых широко используемых.

Вагоны – основные перевозочные средства железных дорог. Железнодорожный транспорт занимает ведущее место среди всех видов транспорта [15].

В табл. 4 представлены основные преимущества и недостатки автомобильного и железнодорожного транспорта.

Таблица 4

Преимущества и недостатки автомобильного и железнодорожного транспорта

Параметр	Автомобильный транспорт	Железнодорожный транспорт
Достоинства	<ul style="list-style-type: none">– Способность обеспечивать доставку по схеме «от двери до двери», т.е. без необходимости использования нескольких видов транспорта, без дополнительных перегрузок, а значит, и без лишних затрат времени и материальных средств.– Высокая маневренность и подвижность позволяют быстро сосредоточить автомобили в нужном месте и в необходимом количестве.– Высокая скорость доставки, связанная с техническими особенностями автомобилей.– Более высокая степень сохранности грузов.– Широкая сфера применения по видам грузов, системам сообщения и расстояниям перевозки	<ul style="list-style-type: none">– Возможность сооружения железнодорожных путей сообщения на любой сухопутной территории.– Регулярность перевозок грузов независимо от климатических, условий, времени года и суток.– Относительно низкие тарифы.– Достаточно высокая скорость доставки грузов на большие расстояния.– Эффективное использование железнодорожных путей и подвижного состава

Параметр	Автомобильный транспорт	Железнодорожный транспорт
Недостатки	<ul style="list-style-type: none"> – Небольшая грузоподъемность грузовых автомобилей. – Малая дальность перевозки – автомобильный транспорт выгоднее использовать при перевозке на небольшие расстояния. – Высокая стоимость перевозок, что не может не влиять на цену груза, а значит, и на его конкурентоспособность 	<ul style="list-style-type: none"> – Большие капитальные вложения в производственно-техническую базу. – Высокая материалоемкость и энергоемкость перевозки грузов. – Необходимость использования в большинстве случаев других видов транспорта (чаще всего автомобильного) для доставки грузов к местам их конечного потребления. – Недостаточно высокая сохранность грузов

Материально-техническая база автомобильного транспорта включает следующие элементы:

- 1) подвижной состав;
- 2) автотранспортные предприятия;
- 3) автомобильные дороги.

Вагоны можно классифицировать следующим образом:

Общего назначения (универсальные):	Специализированные:
крытые вагоны, полувагоны, транспортеры, платформы, предназначенные для перевозок массовых грузов	цистерны, думпкары, цементовозы, хопперы и другие, предназначенные для перевозки отдельных грузов
По техническому устройству вагоны подразделяют:	
Крытые	Открытые

К материально-технической базе железнодорожного транспорта относятся:

- 1) путь и путевое хозяйство;
- 2) локомотивы и локомотивное хозяйство;
- 3) станции;
- 4) грузовые дворы;
- 5) товарные конторы;
- 6) грузовое и весовое хозяйство;
- 7) вагоны и вагонное хозяйство.

Практические задания

Задача 1

Дайте определения понятиям, характеризующим материально-техническую базу автомобильного транспорта:

Термин	Определение
Признаки классификации автомобилей	
Виды грузовых автомобилей по назначению	
Автомобиль общего назначения	
Специализированный автомобиль	
Автомагистраль	
Скоростная дорога	
Дорога обычного типа	

Задача 2

Дайте определения понятиям, характеризующим материально-техническую базу железнодорожного транспорта:

Термин	Определение
Железнодорожный транспорт	
Железнодорожный путь	
Железнодорожная станция	
Товарная контора	
Универсальный вагон	
Изотермический вагон	
Специализированный вагон	

Задача 3

Изучите методику определения основных показателей использования автомобилей. Определите основные технико-эксплуатационные показатели использования автомобилей.

Исходные данные для анализа технико-эксплуатационных показателей использования автомобилей

Марка автомобиля	Вид груза	Расстояние перевозки l_r , км	Объем перевозки Q_n , т
ГАЗ-3307	Лесоматериал пиленный	23	190
КамАЗ-65115 (самосвал)	Удобрения минеральные	62	98

Задача 4

В автомобиле грузоподъемностью 23 т и грузовместимостью 85 м³ совместно перевезены табачные изделия и напитки. Количество перевезенного груза представлено ниже.

Характеристика транспортировки

Наименование груза	Количество груза	
	Масса, т	Объем, м ³
Табачные изделия	41	71
Напитки	25	120
ИТОГО	66	191

Затраты компании, связанные с данной транспортировкой, составили 16 200 руб. Как правильно рассчитать издержки, приходящиеся на табачные изделия, и издержки, приходящиеся на напитки?

Методические указания:

1. Расчет с помощью коэффициента использования грузоподъемности автомобиля. Введем понятия:

$M_{\text{ф}}$ – фактическая масса отправки, т;

$K_{\text{игп}}$ – коэффициент использования грузоподъемности автомобиля.

Максимальное количество (т) товара, которое может быть загружено в автомобиль.

$M_{\text{р}}$ – расчетная масса отправки, расч. т;

$$M_{\text{р}} = M_{\text{ф}} / K_{\text{игп}}$$

Значения массы и объема грузов в нашем примере приведены ниже.

Характеристика совместно перевезенных грузов

Наименование груза	Масса 1 м ³ груза, т	Объем, занимаемый 1 т груза, м ³
Табачные изделия	0,21	5,2
Напитки	0,52	2,2

Очевидно, что максимальное количество тонн грузов в нашем примере, которое в случае однородной транспортировки можно загрузить в автомобиль грузоподъемностью 20 т и грузовместимостью 80 м³, составит:

- табачные изделия – 16 т (что составит 80 м³);
- напитки – 20 т (что составит 40 м³).

Соответственно, коэффициенты использования грузоподъемности имеют значения:

- для табачных изделий $K_{гп} = 16/20 = 0,8$;
- для напитков $K_{гп} = 20/20 = 1$.

Значения расчетной массы отправки для грузов в нашем примере составят:

- для табачных изделий $14/0,8 = 17,5$ расч. т (расчетных тонн);
- для напитков $5/1 = 5$ расч. т.
- Всего в автомобиле перевезено $17,5 + 5 = 22,5$ расч. т.

Показатель «расчетная масса отправки» учитывает как характеристику массы груза, так и характеристику объема, что позволяет определить затраты на перевозку каждого наименования груза. Для этого применим пропорцию:

22,5 расч. т – 10 000 руб.;

17,5 расч. т (табачные изделия) – X руб.

Откуда $X = 7778$ руб.

Таким образом, стоимость транспортировки составит: табачных изделий – 7778 руб., напитков – 2222 руб.

2. Расчет с помощью коэффициента использования грузоподъемности автомобиля. Введем понятия:

$O_{ф}$ – фактический объем отправки, $м^3$;

$K_{игв}$ – коэффициент использования грузоподъемности автомобиля;

$O_{р}$ – расчетный объем отправки, расч. $м^3$.

Второй вид расчета приведен для убедительности, так как с помощью другой группы характеристик приводит к тем же самым результатам. На практике достаточно использования первого метода.

$$O_{р} = O_{ф} / K_{игв}.$$

Максимальное количество (т) товара, которое может быть загружено в автомобиль.

$$K_{игв} = \text{Грузоподъемность автомобиля.}$$

Очевидно, что максимальное количество кубических метров грузов в нашем примере, которое в случае однородной транспортировки можно загрузить в автомобиль грузоподъемностью 20 т и грузоподъемностью 80 $м^3$, составит:

- табачные изделия – 80 $м^3$ (что составит 16 т);
- напитки – 40 $м^3$ (что составит 20 т).

Соответственно, коэффициенты использования грузоподъемности имеют значения:

- для табачных изделий $K_{гв} = 80/80 = 1$;
- для напитков $K_{гв} = 40/80 = 0,5$.

Значения расчетного объема отправки для грузов в нашем примере составят:

- для табачных изделий $70/1 = 70$ расч. м³ (расчетных кубических метров);

- для напитков $10/0,5 = 20$ расч. м³.

Всего в автомобиле перевезено $70 + 20 = 90$ расч. м³.

Так же, как и «расчетная масса отправки», показатель «расчетный объем отправки» учитывает массовую и объемную характеристики груза, что позволяет определить затраты на перевозку каждого наименования груза. Для этого применим пропорцию:

90 расч. м³ – 10 000 руб.;

70 расч. м³ (табачные изделия) – X руб.

Откуда $X = 7778$ руб.

Таким образом, стоимость транспортировки, как и при расчете первым методом, составила: табачных изделий – 7778 руб., напитков – 2222 руб.

Задача 5

Компания регулярно в больших объемах перевозит на автомобилях два вида товара (товар А и товар В), различающихся по весо-объемным параметрам. Товар А: 1 м³ весит 500 кг; товар В: 1 м³ весит 200 кг. Перевозки выполняют однотипные автомобили грузоподъемностью 20 т и грузоместимостью 80 м³. Понятно, что самая экономная по издержкам перевозка будет, если грузовики будут максимально загружены как по весу, так и по объему. Если брать крайние варианты, т.е. возить товары А и В отдельно, то грузовики будут либо по весу, либо по объему недогружены. Следовательно, товары надо смешивать в одном грузовике.

Определите оптимальные доли товаров в грузовике.

Определите долю транспортных издержек, приходящихся на товар А и на товар В, при условии оптимальной загрузки транспортного средства. Учтите параметры массы и объема перевозимого груза.

Задача 6

Цель задания – изучение метода определения срока (точки) замены транспортного средства, основанного на точном учете затрат на ремонт в процессе его эксплуатации, а также на маркетинговых исследованиях рынка транспортных средств, бывших в употреблении. Транспортные расходы, в том числе расходы на содержание транспортных средств, в структуре затрат на логистику занимают свыше 40 %. Сократить эту статью расходов позволит своевременная замена транспортного средства.

Решение данной задачи основано на понимании того, что всякое транспортное средство (автомобиль, погрузчик и т.д.), несмотря на массовый характер сборки, «болеет по-своему», т.е. в процессе эксплуатации имеет индивидуальные расходы на ремонт. Система учета затрат, направленных на поддержание работоспособности транспортного парка, должна обеспечивать выявление «слабой» техники, замену которой необходимо осуществлять в первую очередь.

Как свидетельствует практика, данная задача ставится и решается прежде всего на предприятиях, имеющих в своем составе службу логистики.

Определите срок замены транспортного средства методом минимума общих затрат. Автомобиль, купленный условно за 40 000 руб., эксплуатировался 6 лет, ежегодно проезжая по 20 тыс. км. Годовые затраты на ремонт приведены ниже. Здесь же указана рыночная стоимость автомобиля (также условно) к концу каждого года эксплуатации.

Исходные данные для расчета точки минимума общих затрат
(начальная стоимость автомобиля – 40 000 руб.)

Год	Пробег нарастающим итогом, км	Годовые затраты на ремонт, руб.	Рыночная стоимость машины к концу периода, руб.
1	25 000	300	2 134 000
2	50 000	800	2 129 600
3	62 000	1900	2 125 900
4	86 000	3000	2 122 800
5	120 000	4300	2 120 500
6	160 000	5900	2 118 400

Методические указания:

Для определения точки (срока) замены необходимо определить две зависимости:

1) $f_1(x)$ – зависимость расходов на ремонт, приходящихся на единицу выполненной автомобилем работы, от количества выполненной работы;

2) $f_2(x)$ – зависимость расхода капитала, приходящегося на единицу выполненной работы, от количества выполненной работы.

Найденные зависимости $f_1(x)$ и $f_2(x)$ позволят определить функцию $F(x)$ – зависимость суммарных затрат, т.е. расходов на ремонт и расхода капитала, от величины пробега. Минимальное значение функции $F(x)$ укажет срок замены транспортного средства.

Количество выполненной работы будем измерять пробегом автомобиля. Расчет точки замены рекомендуется выполнить по форме, представленной ниже.

Расчет количества выполненной работы путем измерения пробега

Год	Пробег нарастающим итогом, км	Годовые затраты на ремонт, руб.	Затраты на ремонт нарастающим итогом, руб.	Стоимость ремонта на 1 км пробега к концу периода, руб. (функция)
1				
2				
3				

Год	Рыночная стоимость машины к концу периода, руб.	Величина потребленного капитала к концу периода, руб.	Величина потребленного капитала на 1 км пробега, руб. (функция $f_2(x)$)	Общие затраты на 1 км пробега, руб. (функция $F(x)$)
1				
2				
3				

Для определения $f_1(x)$ необходимо:

1. Определить затраты на ремонт нарастающим итогом к концу каждого года эксплуатации. По результатам расчетов заполнить графу 4 таблицы выше.

2. Определить затраты на ремонт в расчете на 1 км пробега автомобиля. Для этого затраты на ремонт к концу n -го периода, исчисленные нарастающим итогом, т.е. данные графы 4 таблицы необходимо разделить на суммарный пробег автомобиля к концу этого же периода. Полученные результаты заносятся в графу 5, данные которой в совокупности образуют табличную запись функции $f_1(x)$.

Для определения $f_2(x)$ необходимо:

1. Определить величину потребленного капитала к концу каждого периода эксплуатации. Эта величина рассчитывается как разница между первоначальной стоимостью автомобиля (40 000 руб.) и его стоимостью на рынке транспортных средств, бывших в употреблении, к концу соответствующего периода эксплуатации (данные графы 6). Найденные значения потребленного капитала вносятся в графу 7 итоговой таблицы.

2. Определить величину потребленного капитала в расчете на 1 км пробега автомобиля. С этой целью значения графы 7 необходимо разделить на соответствующие величины пробега (данные графы 2). Результаты, образующие множество значений функции $f_2(x)$, заносятся в графу 8. Для определения $F(x)$ необходимо определить общие затраты в расчете на 1 км пробега. Для этого следует построчно сложить данные граф 5 и 8, а результаты, также построчно, вписать в графу 9. Данные графы 9 образуют множество значений целевой функции $F(x)$, минимальное значение которой указывает на точку замены автомобиля. Графы 2, 4 и 6 заполняются либо на основании исходных данных, при-

веденных в таблице, либо в соответствии с отдельным вариантом задания. Заполнив все графы таблицы, мы завершили определение функций $f_j(x)$, $f_2(x)$ и $F(x)$ в табличной форме.

Для лучшего усвоения материала перечисленные зависимости рекомендуется оформлять и в графической форме (рис. 2).

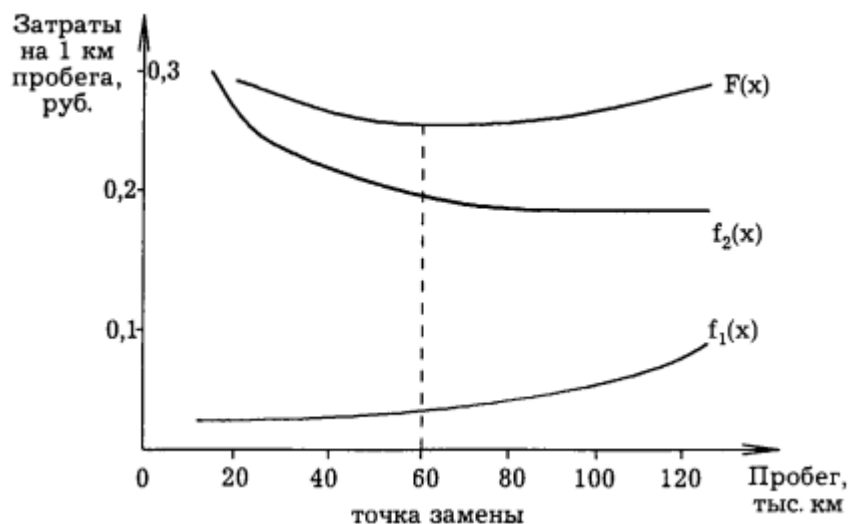


Рис. 2. Определение оптимального срока замены автомобиля

В завершение данной темы можно рассчитать потери, связанные с заменой транспортного средства в отличающийся от оптимального срок. Для применения этого метода на предприятии служба логистики должна обеспечить точный учет расходов на ремонт каждой единицы используемой в логистических процессах техники в привязке к количеству работы, выполненной данной единицей. В нашем примере количество работы измерялось пробегом транспортного средства. Для погрузочно-разгрузочной техники, обеспечивающей выполнение большинства логистических операций, объем произведенной работы измеряют количеством отработанного времени, для чего на современных погрузчиках, штабелёрах и тому подобном устанавливают часовые механизмы, фиксирующие отработанное время. Учет затрат на ремонт позволяет определить лишь одну из двух зависимостей, необходимых для принятия решения о замене техники. Другая зависимость ($f_2(x)$) определяется в результате проведения маркетинговых исследований, включающих анализ состояния и прогноз развития рынка подержанной техники. Задачей службы маркетинга является также и реклама реализуемой предприятием техники.

Задача 7

Определите необходимое число автомобилей (A) для перевозки груза со склада в магазин на маятниковом маршруте, с обратным холостым пробегом. Найдите коэффициент использования пробега автомобиля. Необходимые данные (по вариантам) для решения задачи представлены ниже.

Данные для расчета коэффициента использования пробега автомобиля

Показатель	Вариант				
	1	2	3	4	5
1	2	3	4	5	6
Объем перевозки Q , т	1320	140	1100	1240	160
Грузоподъемность автомобиля q , т	14	15	15	14	13
Расстояние от склада до магазина L , км	150	320	450	380	240
Время простоя под погрузкой-разгрузкой $t_{п-р}$, ч	0,5	0,8	0,5	0,9	0,6
Средняя скорость V , км/ч	60	55	50	60	40
Время работы авто на маршруте T , ч	8,5	12	10	12	8
Коэффициент использования грузоподъемности авто w	0,8	0,4	0,5	0,8	0,6

Методические указания:

1. Рассчитайте время поездки одного автомобиля:

$$t_e = L / V + t_{п-р}.$$

2. Рассчитайте число оборотов (e) одного автомобиля за время работы на маршруте:

$$e = T / t_e.$$

3. Определите количество груза, которое может перевести один автомобиль за время работы на маршруте ($Q_{сут}$):

$$Q_{сут} = qxwx e.$$

4. Рассчитайте необходимое число автомобилей (A):

$$A = Q / Q_{сут}.$$

5. Найдите коэффициент использования пробега автомобиля:

$$N = L_{гр} / L.$$

Задача 8

Компания «Либерти» (Индонезия) сделала заказ израильской компании «Простор свет» на производство и установку 6400 одинаковых ночников. По условиям продажи «Простор свет» должна доставить товар в порт Индонезии, где покупатель вступит в права владения товаром.

Но препятствием к этому могут стать расходы на транспортировку. Первоначально планировалось, что ночники будут представлять собой цилиндры высотой и диаметром примерно 128 см. Предполагалось упаковывать их в коробки размером $130 \times 130 \times 130$ см. Стоимость каждой коробки 600 руб. и вес 1,5 кг. Ночникам присвоили название «Тип А», производство каждого из них стоило 4000 руб. Ночник весил 4,5 кг, а с упаковкой 5 кг.

Ночники нужно доставить в порт Хайфы. Тариф за перевозку до Хайфы по суше составляет 1000 долл. за 12-метровый контейнер. Внутренние размеры контейнера составляют 2,4 м в ширину, 2,5 м в высоту и 12 м в длину.

Тариф за морскую перевозку от Хайфы до порта в Индонезии составляет 800 долл. за контейнер, при условии, что каждый загруженный контейнер не может весить больше 22 т. Стоимость страховки перевозки по морю равна 2 % от стоимости груза. Стоимость груза включает все затраты до момента погрузки на борт судна.

Поскольку заказ очень крупный, компания «Простор свет» решила изменить дизайн ночника и придать ему вместо цилиндрической формы сферическую. Преимущество такого варианта заключается в том, что сферические ночники можно вкладывать один в другой. Конечно, между ночниками нужно предусмотреть какие-то прокладки, но зато при упаковке они обеспечивают дополнительную защиту. С другой стороны, при раскрое материала под сферическую форму получается много потерь, в результате чего стоимость производства возрастает до 430 руб. за штуку. Ночникам присвоили название «Тип В». Их можно транспортировать вложенными один в другой в упаковках по 6 шт. Размеры тары – $90 \times 90 \times 120$ см. Стоимость единицы такой тары (включая стоимость прокладок между ночниками) равна 2 руб. Общий вес с тарой составляет 31 кг.

Какой тип ночников вы порекомендовали бы выбрать? Почему?

(Для ответа на вопрос необходимо посчитать общую стоимость производства и транспортировки светильников типов А и В из Индонезии до порта Хайфы.)

Контрольный тест по теме «Организация перевозки грузов автомобильным транспортом. Железнодорожный транспорт»

1. Определенный перечень товаров в разрезе групп, подгрупп, видов, разновидностей и других качественных отличительных признаков называется:
 - а) глубиной ассортимента;
 - б) ассортиментом;
 - в) товарной номенклатурой.
2. Какие этапы включает в себя порядок разработки ассортиментной политики?
 - а) анализ;
 - б) исследование;
 - в) регулирование.
3. Устойчивость ассортимента – это _____.
4. Бесперебойное наличие товаров, предусмотренных ассортиментным перечнем магазина, – это...
 - а) полнота;
 - б) глубина;
 - в) широта;
 - г) стабильность.
5. По месту нахождения товаров различают ассортимент:
 - а) промышленный, рациональный;
 - б) промышленный, торговый;
 - в) торговый, смешанный.
6. Ассортимент товаров, представленный их разновидностями, называют:
 - а) сложным;
 - б) смешанным;
 - в) развернутым.
7. Грузовые железнодорожные перевозки партий от 10 до 25 т и объемом не более $\frac{1}{2}$ вагона называются:
 - а) мелкими отправлениями;
 - б) прямыми – смешанными;
 - в) групповыми;
 - г) прямыми;
 - д) малотоннажными.

8. К грузовым перевозкам автомобильным автотранспортом по территориальному признаку не относятся:

- а) городские;
- б) пригородные;
- в) межрайонные;
- г) местные;
- д) международные.

9. Партия груза, предъявляемого к перевозке по 10-й накладной, в количестве, не превышающем 20 т при перевозке речным транспортом, называется:

- а) судовой;
- б) мелкой;
- в) крупной;
- г) сборной;
- д) большой.

10. Маркировка груза, указывающая на способ хранения, обращения с грузом в пути и во время грузовых операций, называется:

- а) специальной;
- б) транспортной;
- в) отправительской;
- г) грузовой;
- д) товарной.

Контрольные вопросы

1. Перечислите основные достоинства автомобильного транспорта.
2. Перечислите основные недостатки автомобильного транспорта.
3. В каких случаях целесообразно применять автомобильный транспорт при перевозке грузов?
4. Назовите основные виды грузов, перевозимых автомобильным транспортом.
5. Какие основные показатели характеризуют работу автомобильного транспорта?
6. Перечислите основные достоинства и недостатки железнодорожного транспорта.
7. Каковы особенности материально-технической базы железнодорожного транспорта?
8. Приведите классификацию подвижного состава железных дорог. Перечислите показатели использования вагонов.

9. Дайте общую характеристику железнодорожного транспорта России.
10. Перечислите и укажите направления основных железных дорог Российской Федерации.
11. Перечислите основные виды отправок железнодорожным транспортом.
12. Каким условиям должны соответствовать тара и упаковка груза, предъявляемого к перевозке? Как размещается груз в вагоне?
13. Как определяется масса груза, предъявляемого к перевозке?

Тема 5. ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ. ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Цель работы: изучить организацию перевозок грузов морским и внутренним водным транспортом.

Основные понятия

Морской транспорт – это вид водного транспорта, выполняющий перевозку грузов и пассажиров с помощью судов по морям, океанам и морским каналам.

Внутренний водный транспорт – производственно-технический комплекс с входящими в него организациями, осуществляющими судоходство и иную связанную с ним деятельность на внутренних водных путях России.

В табл. 5 приведены основные достоинства и недостатки морского и внутреннего водного транспорта.

Таблица 5

Достоинства и недостатки морского и внутреннего водного транспорта

Параметр	Морской транспорт	Внутренний водный транспорт
Достоинства	<ul style="list-style-type: none"> – Морской транспорт является одним из основных видов транспорта, выполняющих внешнеторговые перевозки. Он осуществляет международные межконтинентальные связи с более чем 120 странами. С участием морских портов осуществляется около 60 % внешнеторгового грузооборота России. – Выполнение перевозок в международном сообщении в основном на дальние и сверхдальние расстояния. Отсюда более низкая по сравнению с другими видами транспорта себестоимость перевозок. Морские перевозки грузов – самый дешевый вид международных транспортных перевозок. – Линейная пропускная способность морских транспортных средств практически не ограничена, что позволяет проектировать и строить суда большой грузоподъемности (до нескольких сот тысяч тонн), что нереально для других видов транспорта. 	<ul style="list-style-type: none"> – Большая провозная способность и приспособленность к массовым перевозкам грузов и пассажиров на глубоководных реках, например по Волге она способна составить до 100 млн т в год. – Сравнительно невысокая себестоимость перевозок. Перевозки грузов речным транспортом по магистральным внутренним водным путям обходятся в 2–3 раза дешевле, чем по параллельным железным дорогам, и в несколько раз меньше по сравнению с автомобильными перевозками. – Значительно меньшие первоначальные капитальные вложения на 1 км пути при организации судоходства (в 6–7 раз), по сравнению с постройкой железной или автомобильной дороги равной пропускной способности, так как внутренние водные пути являются в основном естественными.

Параметр	Морской транспорт	Внутренний водный транспорт
	<p>– Незначительный удельный расход топлива и затрат энергии на единицу перевозок, так как на водном транспорте сопротивление движению значительно меньше, чем на сухопутных видах</p>	<p>– Меньшие удельные затраты энергии на перемещение грузов и пассажиров по сравнению с сухопутными видами транспорта ввиду малого сопротивления движению судов</p>
Недостатки	<p>– Зависимость от географических особенностей и метеорологических условий (течение, ветер, продолжительность навигационного периода и пр.).</p> <p>– Ограниченная (в некоторых случаях) пропускная способность портов, каналов и других искусственных сооружений.</p> <p>– Потребность в значительных капитальных вложениях в портовое хозяйство и транспортный флот</p>	<p>– Небольшая по сравнению с другими видами транспорта скорость доставки грузов, меньше на 30–40 % скорости перевозки железнодорожным транспортом и в 2–3 раза – автомобильным.</p> <p>– Ограничение в использовании подвижного состава, связанное с сезонностью работы, а иногда и временем суток. Продолжительность навигации на внутренних водных путях России колеблется от 145 сут (на Востоке и Северо-Востоке страны) до 240 сут (на Юге и Юго-Западе). Продление навигации благодаря применению ледокольного флота в некоторых случаях повышает эффективность речного транспорта.</p> <p>– Работа речного транспорта преимущественно в меридиональном направлении в соответствии с географическими особенностями, в то же время основные грузопотоки проходят в широтном направлении. Это обстоятельство приводит к необходимости комбинировать виды транспорта, используя, например, смешанные железнодорожно-водные перевозки.</p> <p>– Ступенчатость глубин рек. Наличие лимитирующих участков на внутренних водных путях, в том числе на Единой глубоководной системе европейской части России, существенно ограничивает ее пропускную способность, снижает конкурентоспособность речных перевозок по сравнению с другими видами транспорта.</p> <p>– Удлинение маршрутов следования грузов вследствие извилистости пути и судового хода.</p> <p>– Большое количество судов с предельными и отслужившими сроками службы. Износ коммерческого флота составляет 75 %</p>

Материально-техническая база внутреннего водного транспорта состоит из следующих элементов:

- сеть водных путей;
- речной флот;
- речные порты;
- судоремонтные предприятия.

В табл. 6 приведены основные виды водных судов.

Таблица 6

Классификация водных судов

Сухогрузные суда		
Суда для генеральных грузов		Балкеры
Универсальные (с горизонтальной и вертикальной грузообработкой)	Специализированные (автомобилевозы, контейнеровозы)	Для перевозки руды и т.п.
Суда для жидких грузов		
Танкеры (для перевозки битума, сырой и переработанной нефти, химических продуктов, фруктовых соков и т.п.)	Суда для химических грузов	Газовозы (для перевозки этилена, аммиака и т.п.)
Пассажирские, грузопассажирские суда и паромы		
Пассажирские, грузопассажирские судна (катамараны, плавучие рестораны, круизные, прогулочные, плавучие отели и т.п.)		Паромы
Обслуживающие суда		
Ледоколы	Буксиры (портовые, спасательные, противопожарные, эскортные, для ледовой проводки в порту, кантовщики, толкачи т.п.)	Прочие обслуживающие суда

Сталийное время

Период времени, в течение которого перевозчик (фраховщик, судовладелец) предоставляет судно для выполнения грузовых операций (погрузка, выгрузка) без дополнительных к фрахту платежей, называется сталийным временем или сталией (laytime). Сталийное время исчисляется в рабочих днях, часах и минутах. Стороны чартера могут договориться прямо о том количестве (периоде) времени, в течение которого должны быть произведены грузовые операции по судну. Иначе сталия может определяться исходя из норм обработки груза в данном порту путем деления подлежащего обработке количества груза на норму обработки. Правила исчисления сталийного времени содержатся в чартере.

Начало исчисления сталийного времени связывается со следующими обстоятельствами:

- прибытие судна в согласованное место в согласованный срок;
- готовность судна к выполнению грузовых операций;
- подача нотиса о готовности к погрузке / выгрузке (notice of readiness, discharging notice).

Судно должно прибыть в согласованное место: место может быть указано в чартере или номинировано фрахователем после его заключения. У перевозчика возникает право отказаться от чартера, если порт назначения не является безопасным, порт не был указан вообще, был указан несвоевременно или в пределах разумного времени не был указан.

Время прибытия судна должно приходиться на период между датами – наиболее ранней (лэйдэйс – laydays) и наиболее поздней (канцелинг – cancelling). Если судно подано под грузовые операции и готово к их выполнению ранее, чем лэйдэйс, оно может подать соответствующий нотис о готовности, и грузовые операции могут начаться. Период времени между подачей нотиса фрахователю или получателю и началом грузовых операций называется свободным временем (free time). Если грузовые операции начались раньше, чем лэйдэйс, использованное для выполнения грузовых операций время включается в сталию по умолчанию в чартере. Однако чартером может быть предусмотрено невключение в сталию времени, использованного для выполнения грузовых работ до наиболее ранней даты сталийного времени. Подача судна под погрузку позднее канцелинга означает возникновение права фрахователя канцелировать чартер, т.е. аннулировать, расторгнуть его и требовать возмещения убытков. Конечно, право канцелировать чартер несколько сложнее. Оно осложняется исполнением некоторых информационных обязанностей, которые должен выполнить фрахователь.

Судно должно, по общему правилу, быть готовым к проведению грузовых операций как в физическом, так и в юридическом смысле. К судну должен иметься

достаточно удобный доступ, трюмы должны быть чистыми и т.п. Требования – это физическая готовность. Юридическая готовность – это открытие судну свободной практики, отсутствие таможенных, карантинных и тому подобных ограничений. Прибытие судна в надлежащее место и надлежащее время, но неготовность его к проведению грузовых операций означает нарушение чартера и может быть основанием для его канцелирования.

Наконец, для начала течения стальнойного времени нужно подать нотис о готовности капитаном судна (фрахтовщиком) фрахтователю или отправителю груза или его агенту. Течение сталии начинается, как правило, по прошествии определенного времени после подачи нотиса о готовности к погрузке судна. Обычно стальнойное время начинается с 14.00, если нотис о готовности подан до полудня, и утром следующего дня, если – после полудня. Из стальнойного времени исключаются периоды, когда грузовые операции фактически не производились по причинам, относящимся к сфере деятельности фрахтовщика или представляющим собой обстоятельства непреодолимой силы, либо погодные условия создавали угрозу для сохранности грузов или безопасности погрузочно-разгрузочных работ. Если грузовые операции не производились по обстоятельствам, за которые отвечает фрахтователь, то течение сталии не прерывается. Выходные и праздничные дни исключаются из стальнойного времени, даже если грузовые операции производились. Если условия чартера не позволяют установить длительность сталии, действуют сроки, определенные по обычаям, принятым в порту, где выполнялись грузовые операции [1].

Контрсталия, демередж и диспач

Окончание сталии – времени, оплаченного фрахтом, означает начало течения контрстальнойного времени и уплату фрахтователем в пользу фрахтовщика специальной платы – демереджа (demurrage), если грузовые операции по судну не закончены. Природа этой платы – вопрос довольно сложный. В Англии и Бельгии демередж рассматривается как компенсация убытков. Во Франции и Италии наметилась тенденция трактовки демереджа как повышенной ставки фрахта. В Нидерландах и Скандинавии демередж понимается как особая плата за время ожидания окончания грузовых операций, имеющая и компенсаторную функцию. Размер демереджа и контрстальнойного времени предусматривается чартером, а если чартер молчит – обычаями, принятыми в порту выполнения погрузочно-разгрузочных работ. Если же в порту таких обычаев нет, то размер демереджа определяется размером средств на содержание судна и его экипажа. Это не влияет на вывод о том, что демередж не является компенсацией убытков, поскольку не имеет значения, были ли фактически понесены убытки и каков размер убытков, если они имели место.

Идея, что время – это деньги, воплощается также в том, что экономия стальнойного времени подлежит оплате фрахтовщиком. Вознаграждение фрахтователю за досрочное выполнение грузовых операций по судну называется диспачем (dispatch). Диспач по традиции называется вознаграждением за выполнение погрузо-разгрузочных работ до истечения сталии. Скорее, диспач является возвратом части фрахта, сэкономленного фрахтователем. Размер диспача указывается в чартере. Однако этот размер принято увязывать с размером демереджа. В отличие от демереджа сумма диспача не предусматривается обычным правом. Таким образом, диспач – прекрасный пример обыкновения, простой традиции, а не обычая.

Исчисление контрстальнойного времени несколько отличается от порядка исчисления сталии. В морском праве существует принцип «если на демередже, то всегда на демередже», так что в контрсталию включается все астрономическое время по истечении стальнойного времени. Исключение из стальнойного времени, впрочем, возможно. В случаях, когда обстоятельства, препятствующие производству грузовых операций по судну, зависят прямо от фрахтовщика (судовладельца).

Если со временем, за которое взыскивается диспач, все довольно ясно, то со временем, за которое исчисляется диспач, ясности меньше, поскольку диспач – это институт не столько обычный, сколько договорной, поэтому в этом отношении все зависит от формулировок чартера, а именно имеется три основных варианта.

Во-первых, чартер может содержать условие проведения грузовых операций типа «так быстро, как судно может принимать (выдавать) груз» или может быть установлена только минимальная норма времени на выполнение грузовых операций. Например, «так быстро, как судно может принимать (выдавать) груз, но не менее чем...», и далее следует минимальная норма погрузки (выгрузки). В этом случае экономии времени не может быть вообще, поскольку стороны установили только нижний предел нормы темпов выполнения грузовых операций по судну, так что, как бы быстро ни выполнялись погрузо-разгрузочные работы, их темпы не выйдут за рамки темпов, оговоренных сторонами.

Во-вторых, чартер может содержать условия типа «судно оплачивает диспач по ставке... за все сэкономленное время», «... за любое сэкономленное время», «... за каждый сэкономленный час (день)» и т.п. В этом случае будет считаться сэкономленным временем все время, сэкономленное для судна, включая воскресные и праздничные дни, т.е. любое астрономическое время.

В-третьих, в чартере может быть предусмотрено, что диспач подлежит выплате только за сэкономленное рабочее время: «сэкономленный рабочий день (час)», «сэкономленное стальнойное время». В этом случае диспач подлежит уплате только за сэкономленное рабочее время, с учетом правил исчисления стальнойного времени [1].

Практические задания

Задание 1

Проанализируйте текущее состояние европейской сети внутренних водных путей международного значения:

- Сеть Рейн – Дунай.
- Бассейн Азовского, Каспийского и Черного морей.
- Балтийский регион.
- Сеть Чехия – Словакия.
- Бассейн Рона – Сона.
- Бассейн Сена – Уаза.

Задание 2

Изучить Стратегию развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года. Представить оценку современного состояния, проблем и возможностей развития внутреннего водного транспорта.

Задание 3

Период, в течение которого перевозчик (фрахтовщик, судовладелец) предоставляет судно для выполнения грузовых операций (погрузка, выгрузка) без дополнительных к фрахту платежей, называется сталийным временем или сталией. Сталийное время исчисляется в рабочих днях, часах и минутах. Стороны чартера могут договориться прямо о том количестве времени (периоде), в течение которого должны быть произведены грузовые операции по судну. Иначе сталия может определяться исходя из норм обработки груза в данном порту путем деления подлежащего обработке количества груза на норму обработки. Правила исчисления сталийного времени содержатся в чартере.

Начало исчисления сталийного времени связывается со следующими обстоятельствами:

- прибытие судна в согласованное место в согласованный срок;
- готовность судна к выполнению грузовых операций;
- подача нотиса о готовности к погрузке / выгрузке (notice of readiness, discharging notice).

Счет сталийного времени прерывается в случаях, когда работы и вспомогательные операции, учтенные в сталийном времени, не могут выполняться вследствие следующих причин:

- непогоды (осадки, сильный ветер, шторм);

- форс-мажорных обстоятельств и их последствий;
- по вине судовой администрации (неисправность судовых погрузочных или разгрузочных средств, отсутствие освещения и т.д.);
- при отсутствии железнодорожных вагонов.

Окончание сталии – времени, оплаченного фрахтом, – означает начало течения контрсталийного времени и уплату фрахтователем в пользу фрахтовщика специальной платы – демереджа (demurrage), если грузовые операции по судну не закончены. Диспач – это вознаграждение за выполнение погрузо-разгрузочных работ до истечения сталии. Скорее, диспач является возвратом части фрахта, сэкономленного фрахтователем. Размер диспача указывается в чартере.

Условия для расчета сталийного времени следующие:

1. Тип судна – HOFF.
 2. Порт погрузки – Хайфа.
 3. Порт выгрузки – Новороссийск.
 4. Наименование груза – щебень.
 5. Место подачи NOR – у причала.
 6. Время подачи NOR – в любое время суток, в любой день недели.
 7. Льготный период WWD (weather working day) – 24 cons. Hrs.
 8. Норма погрузки – 2000.
 9. Норма выгрузки – 1000.
 10. Перерыв в работе порта – без перерыва.
 11. Учет работы в исключительные периоды UU (если не используется) – воскресенье и праздничные дни исключаются из сталийного времени, только если они не были использованы для работы.
 12. Количество используемых причалов:
 - в порту погрузки;
 - в порту выгрузки.
 13. Перешвартовка и ее продолжительность:
 - в порту погрузки – 1,5 ч;
 - в порту выгрузки – 1,5 ч.
 14. Условия оплаты диспача ATS – ставка диспача равна половине демереджа.
 15. Диспач – 1000.
 16. Ставка демереджа – 2000.
- Требуется произвести расчет сталийного времени.

Задание 4

Условия чартера:

Сталия начинается в рабочее время с 13.00, если нотис подан до 12.00, и с 08.00 следующих суток, если нотис подан после 12.00.

Норма погрузки – 1800 т/сут.

Время с 7.00 субботы по 8.00 понедельника исключается из сталии (даже если фактически использовалось).

Ставка демереджа – 1650 долл./сут, и за часть суток пропорционально: ставка диспача ставки демереджа.

Исходные данные:

Приход судна в порт – 03.04 (четверг) в 4.00.

Подача нотиса – 03.04 в 6.00.

Постановка к причалу – 05.04 в 18.00.

Начало погрузки – 05.04 в 20.00.

Окончание погрузки – 10.04 в 4.00.

Погрузка продолжалась без перерывов на метеоусловия и выходные дни.

Количество груза – 6300 т.

Требуется произвести расчет стальнойного времени.

Контрольный тест по теме «Организация перевозок грузов морским транспортом. Организация перевозок грузов внутренним водным транспортом»

1. Договор морской перевозки называется:

- а) чартером;
- б) накладной;
- в) типовым договором;
- г) штурманской запиской;
- д) коносаментом.

2. Что собой представляет судовой размер партии на речном транспорте?

- а) груз одного наименования, сдаваемый по одной накладной в количестве, достаточном для полной загрузки судна;
- б) состоит из груза массой свыше 20 т, предъявляемого к перевозке, недостаточной для загрузки одного судна;
- в) партия груза, предъявляемая к перевозке по одной накладной в количестве, не превышающем 20 т;
- г) партия груза массой до 10 т и объемом не более $\frac{1}{3}$ вместимости судна;
- д) партия груза массой от 10 до 25 т, объемом не более $\frac{1}{2}$ вместимости судна.

3. К показателям, характеризующим груз, относятся:

- а) режим хранения;
- б) способы упаковки;
- в) способы перевозки и перегрузки;
- г) физико-химические свойства;
- д) размеры;
- е) объем, масса и форма, которые предъявлены к перевозке.

4. Различают следующие виды маркировки:

- а) товарная;
- б) отправительская;
- в) получательская;
- г) специальная;
- д) транспортная;
- е) пассажирская.

5. Какая скорость доставки грузов используется на железнодорожном транспорте для перевозки скоропортящихся продуктов?

- а) грузовая;
- б) большая;
- в) пассажирская.

6. Плавание морских судов в пределах одного или двух морских бассейнов без захода в территориальные воды других государств – это ...

- а) малый каботаж;
- б) большой каботаж;
- в) заграничное плавание.

7. Как на железнодорожном транспорте называется партия груза массой от 10 до 25 т и объемом не более $\frac{1}{2}$ вместимости вагона?

- а) мелкая отправка;
- б) малотоннажная отправка;
- в) повагонная отправка;
- г) групповая отправка;
- д) маршрутная отправка.

8. Как классифицируют грузовую перевозку на водном речном транспорте по размеру партии?

- а) массовая, мелкопартионная;
- б) судовая, сборная, мелкая;
- в) мелкая, малотоннажная, групповая

9. Какой документ является договором перевозки на морском транспорте при заграничном плавании?

- а) накладная;
- б) коносамент;
- в) чартер;
- г) навигационный договор;
- д) типовой договор.

10. Сколькими видами транспорта осуществляется смешанная перевозка?

- а) 1;
- б) 3 и более;
- в) не более 2;
- г) 2;
- д) более 2.

Контрольные вопросы

1. Морской транспорт, его особенности и основные показатели.
2. Основные функции морского транспорта.
3. Преимущества и недостатки морского транспорта.
4. Основные пути пополнения морского флота.
5. Классификация морских портов.
6. Основные показатели материально-технической базы, работы флота и портов: водоизмещение судна, полная и чистая грузоподъемность; грузоподъемность и регистровая (чистая и валовая) вместимость судна, рейс судна, коэффициент загрузки судна и др.
7. Внутренний водный транспорт, его особенности и основные показатели.
8. Факторы, ограничивающие использование речного транспорта.
9. Основные показатели использования судов речного флота: производительность судна, время оборота судна и др.
10. Основные показатели работы речных портов: общий грузооборот порта, объем погрузочно-разгрузочных работ, тонно-операция, коэффициент перевалки грузов.

Тема 6. ОСОБЕННОСТИ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ. ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В СМЕШАННОМ СООБЩЕНИИ

Цель работы: изучить основные понятия в области перевозки грузов воздушным транспортом, ознакомиться с организацией перевозок грузов в смешанном сообщении.

Смешанным сообщением называется такой вид перевозки, когда перевозка одной грузовой единицы осуществляется последовательно двумя или более видами транспорта.

В табл. 7 представлены основные достоинства и недостатки воздушного транспорта и смешанного сообщения.

Таблица 7

Достоинства и недостатки воздушного транспорта и смешанного сообщения

Параметры	Воздушный транспорт	Смешанное сообщение
Достоинства	<ul style="list-style-type: none"> – Высокая скорость доставки грузов и пассажиров. – Комфортабельность проезда в подвижном составе. – Маневренность в организации пассажирских перевозок. – Большая беспосадочная дальность полета (до 10 тыс. км). Беспосадочные полеты повышают скорость доставки пассажиров. – Кратчайшие расстояния воздушных маршрутов по сравнению с маршрутами на других видах транспорта. Так, на ряде направлений путь следования этим видом транспорта короче, чем по железным дорогам, на 25 %, по морским и речным линиям – почти на 50 %. Между некоторыми пунктами расстояние перевозки сокращается даже в 2–3 раза. – Экономия времени пассажиров. Высокие технические скорости самолетов, большая беспосадочная дальность полетов, спрямленные пути следования обеспечивают в сравнении с другими видами транспорта существенное сокращение времени перемещения пассажиров. 	<p>Бывают такие ситуации, когда товар невозможно импортировать (экспортировать) железнодорожным или авиационным транспортом. Для таких случаев были открыты компании, которые специализируются на перевозке грузов смешанным способом. Смешанную перевозку еще называют мультимодальной.</p> <p>Что представляет собой смешанная (мультимодальная) перевозка? Это своего рода комбинирование разного транспорта (водного, воздушного и наземного) для перемещения груза из пункта А в пункт В. Данный вид транспортировки дает возможность без особых трудностей доставить необходимый груз в любую точку земного шара, при этом значительно сократить материальные затраты</p>

Параметры	Воздушный транспорт	Смешанное сообщение
	– Новые воздушные линии могут создаваться в короткие сроки и с небольшими капиталовложениями. Воздушный транспорт имеет возможность маневрировать подвижным составом (самолетами, вертолетами) в зависимости от величин грузо- и пассажиропотоков	
Недостатки	– Сильная зависимость от погодных условий. – Высокая себестоимость грузовых перевозок (в 100 раз выше, чем на железной дороге). – Авиация значительно загрязняет атмосферу	Самое сложное в работе мультимодальной перевозки – это выстраивание правильной цепочки совмещения транспорта. Необходимо тщательно обдумать все аспекты, согласовать работу между всеми таможенными постами, организовать максимально удобный и эффективный маршрут для заказчика. Маршрут следования необходимо тщательно продумать и решить, где и какой вид транспорта более выгоден

Смешанные перевозки грузов. Если в процессе доставки груза из пункта А в пункт Б используются различные виды транспорта, то такую перевозку принято обозначать как смешанную. При этом говорят, что использовалась схема прямой смешанной перевозки, если весь процесс происходил под началом одной транспортной компании, т.е. весь транспорт принадлежал ей либо был у нее в аренде. Смешанные перевозки грузов – наиболее старая и распространенная модель. Она понятна большинству на интуитивном уровне, легка в организации, но имеет один существенный недостаток – она неоптимальна. Это относится ко всем видам смешанных перевозок.

Комбинированный тип перевозок. Этот тип фактически повторяет предыдущий. Это перевозка с помощью нескольких видов транспорта, например с помощью сочетания автомобиля и парома или автомобиля и самолета, но при этом сам груз упаковывается в специальный транспортировочный контейнер и не достается оттуда. Этот тип перевозки имеет одно важное преимущество перед смешанной – надежность доставки в этом случае намного выше, чем в случае, когда груз просто передается «из рук в руки». Как правило, контейнеры собираются по определенным правилам, что обеспечивает отсутствие механических перемещений внутри. Вещи не трутся друг об друга, не падают, не соприкасаются с другими – они стабильно расположены так, как их расположили в самом начале. Фактически можно утверждать, что комбинированная перевоз-

ка грузов – это своеобразный подтип смешанных перевозок. Но в связи с достаточно весомым отличием ее иногда выделяют отдельно в перечне услуг.

Интермодальный тип перевозок. Первые проблемы в определении типа у логистов и обывателей возникают тогда, когда речь заходит о таком типе доставки грузов, как интермодальные грузоперевозки. По сути, главное отличие этого типа перевозок от других – это единый перевозочный документ. Это важно – если вам не предлагают этот пункт, ни о какой интермодальности речи быть не может, скорее всего, вас обманывают. Далее, если в случае смешанной перевозки подразумевается участие и контроль владельца груза (клиента) или его доверенных лиц, то тут ничего подобного. Оператор самостоятельно сопровождает груз (чаще всего, конечно, не физически, хотя варианты возможны) на протяжении всего пути, не привлекая к этому заказчика. Общение со всеми участниками транспортировки тоже на операторе – клиент ничего о них не знает, не выходит на связь. Он полностью доверяет компании, к которой обратился. Еще один веский аргумент в пользу специфичности этого типа – чаще всего это обозначается в документах как «единая переводческая единица». Это значит, что груз должен состоять из чего-то одного: упаковки, пакета и т.д. Очень редко компания допускает возможность связать вместе несколько пакетов, подразумевая это единицей, но это уже игра с правилами на грани допустимого. Перевозка контейнерами в интермодальном типе не предусматривается. Самое главное, что должен учесть клиент, – ему должны представить единый перевозочный документ.

Мультимодальный тип перевозок. В случае, если оператор предлагает вам доставку унимодальным или мультимодальным способом, он подразумевает, что берет на себя сопровождение, предоставляя вам личного оператора (как в предыдущем способе), но при этом перевозка осуществляется не под контролем единого перевозочного документа, а под контролем накладной. Накладная, как известно, может содержать целый перечень, поэтому требования к определению единицы при мультимодальном способе транспортировки, не предъявляются. Естественно, говоря о типах перевозок, мы всегда подразумеваем использование сочетания видов транспорта в различных комбинациях (не один вид транспорта на протяжении всего пути).

Мультимодальная перевозка – смешанный тип перевозок, который предполагает транспортировку одного и того же груза несколькими видами транспорта. Таким образом часто осуществляется перевозка негабаритных грузов в другие страны, а также по территории одной стороны там, где нет возможности выполнить доставку одним транспортом.

Мультимодальная транспортировка реализуется по единому перевозочному документу. Всю ответственность несет организатор перевозки (транс-

портная компания). Это может быть пассивное участие, когда ограничиваются лишь оформлением документации, активное – когда отслеживаются и контролируются все этапы движения груза.

Большинство мультимодальных перевозок имеют международный характер. К примеру, транспортировать груз из Африки в Америку одним транспортом невозможно. Однако мультимодальные перевозки широко востребованы и на территории России. К примеру, транспортировать ценные, нестандартные либо скоропортящиеся грузы в пределах огромной территории и при наличии сложных условий определенных регионов РФ достаточно проблематично.

Особенности перевозок

Главной особенностью этого вида является то, что при использовании мультимодальных перевозок можно перевезти то, что нельзя транспортировать, прибегая к другим видам транспортировок. Чтобы груз попал в пункт назначения быстро и без проблем, нужно продумать маршрут, график движения, подготовить пункты промежуточной погрузки, разгрузки груза, места стоянки транспорта в пути по маршруту следования.

Еще одной особенностью мультимодальной перевозки является то, что вся ответственность за груз лежит на одной организации – транспортной компании. Ввиду этого такая компания должна иметь немалый опыт работы в сфере, иначе велика вероятность возникновения неприятностей по ходу выполнения столь сложного вида перевозки.

Риски мультимодальной перевозки

Несмотря на тот факт, что мультимодальная перевозка часто становится единственным доступным способом транспортировать груз к месту назначения, она связана с рядом рисков. К примеру, мультимодальные международные перевозки сложны в плане сбора и оформления всей необходимой документации.

Если опыт перевозчика недостаточен, документы оформлены неверно, можно столкнуться с проблемами в виде разного рода штрафов, арестов, а также с трудностями при растаможке груза. По этой причине оформлением всей необходимой документации нужно заняться заранее, минимум за месяц до планируемой даты отправления груза.

Внутри страны мультимодальные транспортировки также могут иметь свои риски. К примеру, это может быть риск возникновения сложных климатических условий при доставке грузов в условиях северных регионов страны. При транспортировке нестандартного или скоропортящегося груза необходимо оформить дополнительные документы.

Часто нужно решать вопросы сопровождения груза на определенных участках пути, где это необходимо для обеспечения его сохранности. Таким образом, оптимальным вариантом для того, чтобы избежать всех возможных

рисков, будет обращение в специализированную транспортную компанию с большим опытом выполнения мультимодальных перевозок.

Различие интермодальных и мультимодальных перевозок

Этот каверзный вопрос до сих пор ставит в тупик даже тех, кто связывает свою профессиональную деятельность с перевозками. Затруднения с ответом у логистов, операторов и перевозчиков не вызовут удивления, что уж тут говорить о клиенте, который знаком с миром перевозок очень ограничено. Происходит это от того, что количество схожих моментов очень большое, а различие в нюансах. Действительно, если посмотреть на перечень схожих черт, то можно увидеть, что их много и они довольно значимые. На протяжении перевозки происходит смена видов транспорта – автомобильный, железнодорожный, морской, воздушный. Доставка происходит по типу «черного ящика», когда клиент минимально вмешивается в процесс. Подразумевается наличие определенных документов на груз. Контроль за грузом производит оператор, которого предоставляет компания перевозчика. Последний пункт очень важен. По сути, он говорит о том, что существует некоторая компания, которая берет на себя ответственность за груз и готова отвечать за все неполадки. Это гарантия того, что на протяжении всего пути груз будет следовать под руководством одного лица. Многие неправильно трактуют этот пункт, считая, что присутствие субподрядчиков не предусматривается. Это не так. Оба типа перевозок допускают обращение к другим компаниям, но ответственность при этом перед клиентом несет только основная. Различия интермодальности в том, что доставка происходит с дополнительной пошлиной. Это так называемый сквозной тариф. Впрочем, это не такой уж существенный нюанс. Вторым нюансом можно обозначить тот факт, что мультимодальная перевозка подразумевает грузовую единицу, а интермодальная – нет. В то же время это понятие очень размытое, и сложно сказать, когда заканчивается единица и начинается группа. Тем более что многие компании старательно обходят этот пункт с помощью разнообразных уловок [20].

Практические задания

Задание 1

Предприятию необходимо перевезти 40 т груза. Выберите, какой маршрут более эффективный, и обоснуйте свое мнение. Грузоотправитель выбирает между двумя типами перевозок: автомобильно-водной и железнодорожной. Расстояние по железнодорожным путям составляет 3500 км, по автомобильно-водному направлению – 3035 км, из них 35 км – автомобильным транспортом.

Исходные данные для определения более эффективного маршрута

Статья транспортных затрат	Размер тарифа		
	Автомобильный	Водный	Железнодорожный
На погрузочно-разгрузочные операции, руб./т	150	80	100
На перевалочные операции, руб./т	75	–	–
Движенческие расходы, руб./т*км	100	35	75
Дополнительные расходы, руб./т	25	30	40

Задание 2

Определите время оборота поддона (средства пакетирования), если известно, что груз доставляется в пункт назначения железнодорожным и автомобильным транспортом. При этом расстояние перевозки железнодорожным транспортом составляет 500 км, а автомобильным – 40 км. Пробег вагона за сутки составляет 140 км, средняя техническая скорость автомобиля – 70 км/ч, продолжительность начально-конечных операций на железнодорожном транспорте составляет 2 сут, на автомобильном – 4 ч.

Контрольный тест по теме «Особенности перевозки грузов воздушным транспортом. Организация перевозок грузов в смешанном сообщении»

1. Выберите из предложенных ниже признаков характерные для смешанной перевозки:

- а) наличие нескольких транспортных документов;
- б) единая тарифная ставка;
- в) отсутствие единой тарифной ставки;
- г) единая функция управления сквозным материальным потоком;
- д) последовательная схема взаимодействия участников логистического процесса;
- е) варианты 1 и 3;
- ж) все вышеперечисленное.

2. При какой перевозке грузовладелец заключает договор на весь путь следования с одним лицом-оператором?

- а) интермодальная;
- б) унимодальная;
- в) смешанная;
- г) комбинированная;
- д) терминальная;
- е) ни одно из перечисленных.

3. К основным операциям грузовых терминалов можно отнести:

- а) маркетинговые исследования рынка транспортных услуг;
- б) информационно-компьютерную поддержку сервисных услуг;
- в) краткосрочное хранение;
- г) операции грузопереработки;
- д) варианты 1 и 4;
- е) варианты 2, 3, 5;
- ж) все вышеперечисленные.

4. В какое время суток обычно осуществляются линейные перевозки между терминалами автопоездом?

- а) утром;
- б) днем;
- в) вечером;
- г) ночью;
- д) в любое время.

5. Основой оформления всех форм отношений транспортной экспедиции является:

- а) ордер;
- б) чартер;
- в) договор-поручение;
- г) накладная;
- д) коносамент;
- е) ведомость.

6. Какие операции выполняются в грузовом распределительном центре (ГРЦ)?

- а) отбор;
- б) укрупнение;
- в) упаковка;
- г) контейнеризация;
- д) все вышеперечисленные

7. Как в международной практике обозначается международная ассоциация экспедиторов?

- а) NVOCC;
- б) FIATA;
- в) VNOT;
- г) FOCC;
- д) ОТА.

8. Комбинированная перевозка осуществляется:

- а) одним видом транспорта, когда заданы начальный и конечный пункты транспортировки;
- б) двумя видами транспорта при наличии нескольких транспортных документов;
- в) более чем двумя видами транспорта по единому транспортному документу;
- г) различными видами транспорта с помощью экспедиционной фирмы;
- д) различными видами транспорта с единой сквозной ставкой фрахта.

9. Что такое терминальная перевозка?

- а) это перевозка, признаками которой являются: наличие нескольких транспортных документов, отсутствие единой тарифной ставки, последовательная схема взаимодействия участников логистического процесса;
- б) перевозка груза, организованная и осуществляемая через терминалы;
- в) перевозка, осуществляемая одним видом транспорта, когда заданы начальные и конечные пункты транспортировки;

г) перевозка грузов, организатором которой выступают транспортно-экспедиционные фирмы или операторы, использующие универсальные или специализированные терминальные комплексы;

д) это унимодальная перевозка, осуществляемая двумя видами транспорта.

10. Универсальные терминалы представляют собой:

а) группу складов, которые осуществляют операции транспортного обслуживания для определенного вида или ассортимента грузов;

б) документы, регламентирующие условия и правила перевозки на железнодорожном транспорте;

в) экспедиционную фирму;

г) группу складов с дистрибутивным центром, осуществляющих сбор, развоз, завоз и грузопереработку отдельных партий грузов;

д) транспортные средства, осуществляющие перевозку людей и грузов.

Контрольные вопросы

1. Воздушный транспорт, его особенности и основные показатели.

2. Преимущества и недостатки воздушного транспорта.

3. Характеристика грузов, перевозимых воздушным транспортом.

4. Показатели работы воздушного транспорта (коммерческая загрузка, коэффициент использования коммерческой грузоподъемности, производительность самолета).

5. Правила перевозок скоропортящихся грузов.

6. Предельные сроки перевозки скоропортящихся грузов.

7. Прием скоропортящихся грузов к перевозке и выбор подвижного состава.

8. Погрузка, выгрузка и выдача скоропортящихся грузов.

9. Нормы времени на погрузку и выгрузку скоропортящихся грузов.

10. Способы погрузки скоропортящихся грузов.

11. Естественные потери при перевозке грузов и пути их снижения.

Тема 7. ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ГРУЗОВ

Основные понятия

Скоропортящиеся грузы - это такие грузы, которые для обеспечения сохранности при перевозке требуют соблюдения особого температурного режима.

Скоропортящиеся грузы подразделяются на следующие группы:

- а) продукты растительного происхождения: фрукты, ягоды, овощи, грибы;
- б) продукты животного происхождения: мясо различных животных и птиц, рыба, икра, молоко, яйца;
- в) продукты переработки: молочные продукты, различные жиры, замороженные плоды, колбасные изделия и другие мясные продукты, сыры;
- г) живые растения: саженцы, цветы [20].

В табл. 8 приведены транспортные средства, с помощью которых можно перевозить скоропортящиеся продукты.

Таблица 8

Классификация изотермических транспортных средств

Изотермические транспортные средства	Специализированные автомобили-фургоны
	Автоцистерны
	Прицепы со специализированными кузовами
	Полуприцепы со специализированными кузовами
	Прицепы-цистерны и полуприцепы-цистерны

Непрерывная холодильная цепь (НХЦ) – совокупность средств холодильной техники и технологий, обеспечивающих необходимый охлаждающий режим на всем пути движения скоропортящихся продуктов.

Скоропортящиеся грузы – это режимные грузы, которые для сохранения качества при транспортировании нуждаются в соблюдении температурного режима, определенной влажности и выполнении санитарно-гигиенических требований; в основном это пищевые продукты.

Скоропортящиеся грузы классифицируют по происхождению и режиму перевозки.

По происхождению скоропортящиеся грузы делят на продукты растительного (фрукты, овощи и др.) и животного (мясо, рыба, молоко и др.) происхождения, продукты их переработки (жиры, молочные продукты, колбасные изделия и др.), а также живые растения (цветы, саженцы и др.).

По режиму перевозки скоропортящиеся грузы делят на четыре подкласса:

1) замороженные – грузы, перевозимые при температуре -6°C и ниже;

2) охлажденные – грузы, перевозимые при температуре от -5 до -1°C ;

3) охлаждаемые – грузы, перевозимые при температуре от 0 до 15°C ;

4) вентилируемые – грузы, перевозимые без создания определенного температурно-влажностного режима, но при обеспечении интенсивной вентиляции в грузовых помещениях.

Грузы первых трех подклассов обычно объединяют в класс «Рефрижераторные грузы», а грузы четвертого подкласса – в класс «Нерефрижераторные грузы».

По условиям перевозки скоропортящиеся грузы могут быть разделены:

- на требующие применения специализированных транспортных средств (с кузовами фургон, цистерна) и специализированных контейнеров;
- допускающие применение транспортных средств и контейнеров общего назначения.

В зависимости от необходимости вентилирования грузовых помещений при перевозке скоропортящиеся грузы подразделяются на два подкласса:

- грузы, требующие воздухообмена для обеспечения сохранности;
- грузы, не требующие воздухообмена, т.е. те, для которых наличие вентиляции не является решающим фактором сохранности.

Подкласс «Скоропортящиеся грузы, не требующие воздухообмена» по температурному режиму подразделяется на две категории:

- замороженные грузы – грузы, перевозка которых осуществляется при низких температурах (-6°C и ниже), вызывающих замерзание тканевого сока;
- охлажденные грузы – грузы, перевозка которых осуществляется при пониженных температурах (от -5 до $+1^{\circ}\text{C}$), вызывающих замедление ферментативных и иных процессов.

Подкласс «Скоропортящиеся грузы, требующие воздухообмена» (в подавляющем большинстве плодоовощные грузы) по режиму перевозки также подразделяются на две категории:

- охлажденные грузы – грузы, перевозимые при пониженных температурах (от -3 до $+15^{\circ}\text{C}$), вызывающих торможение процессов жизнедеятельности микроорганизмов и замедление их развития;
- неохлажденные грузы – грузы, перевозимые без охлаждения, но при усиленной вентиляции, способствующей нормальному протеканию процессов жизнедеятельности микроорганизмов.

Скоропортящиеся грузы перевозят различными видами транспорта, и каждый из них имеет свои особенности.

Транспортировка скоропортящихся грузов осуществляется железнодорожным, водным (речным и морским), автомобильным и в меньшей степени воздушным транспортом.

Изотермический подвижной состав представляет собой транспортные средства, в грузовых помещениях которых поддерживаются постоянные температуры, требуемые для перевозки определенных видов грузов. Эти грузы, как правило, предварительно охлаждены или нагреты, хотя могут быть и термически не обработаны. Необходимый температурный режим транспортировки поддерживается посредством следующих факторов: теплоизоляционных материалов и специальной конструкции поверхностей (стен, пола и потолка) подвижного состава; системы вентиляции; непосредственно системы охлаждения (нагрева).

В целях поддержания коммерческих характеристик груза к изотермическим транспортным средствам предъявляют ряд требований:

- поддержание в грузовом помещении оптимальной температуры и влажности воздуха независимо от внешних условий;
- обеспечение высоких скоростей движения с одновременным сохранением плавного хода, необходимых для уменьшения механических повреждений груза;
- автоматизация работы оборудования и контроля температур, надежность оборудования и простота его обслуживания.

Железнодорожному транспорту принадлежит ведущая роль в перевозке скоропортящихся грузов, так как сравнительно недорогая перевозка является одновременно очень качественной. По железным дорогам перевозят в основном следующие скоропортящиеся грузы: мясопродукты, рыбопродукты, плодоовощи свежие и картофель, масло животное и пищевые жиры, молочные продукты, консервы, фрукты, фруктовые соки, пиво, минеральные воды и др.

Изотермический подвижной состав различается также по способу охлаждения или нагрева грузового помещения:

- рефрижераторы – охлаждаются при помощи паровых компрессорных холодильных установок;
- ледники – имеют емкости для льда или смеси льда и соли;
- термосы – предполагают теплоизоляцию без охлаждающих устройств.

В зависимости от количества рефрижераторных вагонов различают автономный рефрижераторный вагон (1-й вагон), секции (пяти- и двенадцативагонные) и рефрижераторные поезда – более 21 вагона. Автомобильный хладотранспорт предназначен прежде всего для перевозки скоропортящихся грузов (чаще продуктов питания) от мест производства или хранения, которые предполагают наличие холодильного оборудования, в места их потребления или

продажи. Кроме того, возможна также перевозка скоропортящихся грузов (фрукты, овощи и пр.) на дальние расстояния. К автомобильному подвижному составу относятся автомобили-полуприцепы и прицепы-рефрижераторы, теплоизолированный кузов которых устанавливается на шасси автомашины, полуприцепа или прицепа. Для коммерческих целей необходимо знать основные показатели, влияющие на качество продукта. К таким показателям относятся: производительность холодильной установки, подбор аппаратов и другого оборудования. Также при выборе изотермического подвижного состава учитывается вместимость кузова, площадь поверхности приборов охлаждения. Данные характеристики определяются расчетным путем. Водный транспорт перевозит скоропортящиеся грузы в относительно больших объемах. Прямое смешанное железнодорожно-водное сообщение может существенно снизить стоимость транспортировки скоропортящихся грузов. В некоторые периоды (сезоны) водное сообщение бывает особенно интенсивным, что существенно разгружает железнодорожный и автомобильный хладотранспорт. Морской хладотранспорт помимо непосредственно перевозки скоропортящихся грузов может быть предназначен для термической обработки (замораживания и охлаждения) рыбы и других морепродуктов, доставки их в места переработки и потребления, а также хранения груза. При перевозке грузов водным транспортом особое внимание уделяется укладке и закреплению грузов в трюмах с учетом условий перевозки (сильное волнение, качка). Как правило, грузы укладываются очень плотно, проходы в данном случае не предусматриваются.

Воздушный транспорт относительно других видов транспорта имеет некоторые преимущества в перевозке скоропортящихся грузов. Авиатранспортом осуществляется транспортировка на большие расстояния за короткое время, и, как следствие, перевозка скоропортящихся продуктов не требует специального охлаждения. Низкая температура в грузовом помещении, необходимая для соблюдения условий перевозки, достигается за счет циркуляции холодного наружного воздуха. Авиатранспортом перевозят фрукты, ранние овощи, ягоды, свежую рыбу, живые цветы, биологические, медицинские и другие препараты, требующие поддержания температурного режима [12].

К скоропортящимся грузам относятся продукты, которые при перевозке и хранении требуют защиты от воздействия высоких или низких температур и влажности наружного воздуха. В коммерческом отношении для товаров большое значение имеют товарный вид и сохранение потребительских свойств. Даже самый качественный товар может быть неисправимо испорчен на любом из этапов коммерческого процесса распределения. Перевозки скоропортящихся грузов должны осуществляться специальным холодильным транспортом. Основной задачей хладотранспорта является соблюдение условий, при которых

скоропортящиеся грузы не подвергаются вредному физико-химическому и бактериологическому воздействию. На качество груза в процессе хранения и перевозки влияют следующие факторы: качество, состояние и подготовка продукта к хранению или перевозке, его тара и упаковка; температура, влажность, циркуляция и вентиляция воздуха помещения, где хранится или перевозится продукт, а также чистота воздуха и санитарное состояние камер и грузового объема транспортного средства; способы размещения в них продуктов и длительность перевозки. Скоропортящиеся грузы перевозят по плану, разрабатываемому с учетом удовлетворения потребностей в перевозках продуктов питания, эффективного использования технических средств. Перевозки планируют по следующей номенклатуре:

- 1) мясо, молоко и молочные продукты;
- 2) рыба;
- 3) картофель, овощи и фрукты.

Основными условиями правильной организации перевозок скоропортящихся грузов, обеспечивающими доставку их в пункты назначения в установленные сроки и в полной сохранности, являются:

- подготовка груза к перевозке отправителем полностью в соответствии с ППГ;
- предъявление к перевозке только доброкачественных грузов в стандартной таре и упаковке;
- выбор, подготовка и подача под погрузку исправных вагонов и других транспортных средств;
- погрузка и укладка груза в вагоне в соответствии с ППГ;
- отгрузка скоропортящихся грузов маршрутами и укрупненными группами вагонов;
- ускоренное продвижение поездов и надлежащее обслуживание вагонов в пути.

При перевозке скоропортящихся грузов необходимо учитывать также климатические условия района погрузки и предположительное направление перевозки. Обычно выделяют четыре основных календарных периода: летний, зимний и два переходных (от зимы к лету, от лета к зиме). В зависимости от периода выбирают способ перевозки, порядок оборудования подвижного состава, устанавливают допустимые сроки перевозки и пр.

При переезде на другое место жительства или при необходимости перевести какой-то груз возникает вопрос – как организовать грузоперевозку и каким видом транспорта лучше воспользоваться?

Ведь каждому хочется не только сэкономить, но и обеспечить сохранность груза, получить гарантию своевременности его доставки.

Транспорт может быть воздушным, морским, железнодорожным, автомобильным. Каждый из таких видов может использоваться для перевозки груза. Только вот целесообразность использования определенного транспортного средства не всегда оправдана.

К примеру, не выгодно транспортировать большие объемы грузов фурами, делая несколько ходок, тогда как железнодорожный состав может этот же объем доставить за один маршрут. Нецелесообразно использовать железнодорожный вид транспорта, когда груз требуется доставить на небольшое расстояние. Например, при перевозке груза из Москвы в Нижний Новгород, где расстояние составляет чуть более 400 км. На автомобиле груз можно доставить в среднем за 6 ч, а время транспортировки груза по железной дороге увеличится в несколько раз, большое количество времени понадобится для перевалки груза, само расстояние протяженности железной дороги между двумя данными городами также увеличится. Кроме того, необходимо доставить груз на железнодорожную станцию, погрузить его в вагоны, не редки случаи, когда подачу вагонов задерживают. Также берем во внимание возможный ремонт путей, что, несомненно, задержит доставку груза, и в то же время грузовые автомобили, заранее предупрежденные о ремонте на дороге, могут объехать данный участок, потеряв при этом всего лишь небольшое количество времени. Стоит отметить и скорость движения, груженые фуры обычно едут быстрее железнодорожного состава.

Авиаперевозки считаются самыми дорогими, но и самыми быстрыми. Минус – если есть необходимость в доставке груза больших объемов (как на поезде), реализовать ее не получится. Да и люди с опаской относятся к тому, что самолеты летают над землей и есть риск того, что они могут упасть. Плюсы: груз будет доставлен в минимальные сроки; есть возможность достижения отдаленного региона; обеспечивается сохранность груза.

Считается, что самый доступный вид транспорта для перевозки грузов – морской. Контейнеры являются вместительными. Но вот такие транспортировки грузов и наиболее сложные, трудновыполнимые. Перевозка груза морским транспортом – наиболее дешевая и самая медленная [12].

Практические задания

Задание 1

Дайте определения понятиям, характеризующим изотермические транспортные средства по конструктивному устройству.

Понятия, характеризующие изотермические транспортные средства по конструктивному устройству

Термин	Определение
I – изотермическое транспортное средство	
R – ледник	
F – рефрижератор	
C – отапливаемое транспортное средство	
N – транспортное средство с нормальной изоляцией	
R – транспортное средство с усиленной изоляцией	

**Контрольный тест по теме
«Организация перевозок скоропортящихся грузов»**

1. Тождественны ли между собой понятия «непрерывная холодильная цепь» и «система доставки скоропортящихся грузов»?

- а) да;
- б) нет.

2. К какой логистической системе относится доставка скоропортящихся грузов в масштабах отдельной отрасли?

- а) микрологистической;
- б) макрологистической;
- в) металогистической.

3. Какие технические средства непрерывной холодильной цепи считаются хладотранспортом?

- а) изотермические транспортные модули;
- б) устройства технического обслуживания изотермических транспортных модулей;
- в) холодильные склады;
- г) станции предварительного охлаждения плодоовощей.

4. Какие инфраструктуры относятся к устройствам технического обслуживания изотермических транспортных модулей?

- а) рефрижераторные депо;
- б) фумигационные пункты.
- в) пункты промывки и дезинфекции;
- г) пункты экипировки;
- д) станции охлаждения груза.

5. К какой логистической системе относится доставка скоропортящихся грузов в масштабах всей страны и на международном уровне?

- а) микрологистической;
- б) макрологистической;
- в) металогистической.

6. Макрологистической системой доставки скоропортящихся грузов называется такая система, в которой:

- а) перевозчики и грузовладельцы занимаются перевозкой только скоропортящихся грузов;
- б) поддерживаются специфические температурные и другие условия в транспортных и складских изотермических модулях;

в) перевозчики и грузовладельцы занимаются перевозкой всех продовольственных грузов;

г) обеспечивается строгое постоянство температурных режимов на всех этапах доставки скоропортящихся грузов.

7. Какие поставки скоропортящихся грузов преобладают в рыночной экономике?

а) крупнопартионные;

б) среднепартионные

в) мелкопартионные.

8. Какие тенденции развития хладотранспорта имеют место в рыночной экономике?

а) увеличение спроса у грузовладельцев на рефрижераторные секции;

б) увеличение потребности в использовании одиночных изотермических вагонов;

в) увеличение потребности в контейнерных перевозках;

г) все ответы правильные.

9. Какие вопросы решает сектор изотермического подвижного состава при департаменте вагонного хозяйства ФАЖТ?

а) обеспечивает продвижение и регулирует потоки груженых и порожних изотермических вагонов;

б) планирует перевозку скоропортящихся грузов;

в) отвечает за техническое обслуживание и состояние парка изотермических вагонов;

г) разрабатывает новые условия перевозок скоропортящихся грузов и обеспечивает контроль их выполнения.

10. Какие грузы относятся к грузам особой срочности доставки?

а) неохлажденные плодоовощи, перевозимые в РПС;

б) охлажденные плодоовощи, перевозимые в РПС;

в) неохлажденные плодоовощи, перевозимые в крытых вагонах.

11. Какие особенности работы железнодорожного хладотранспорта имеют место в экономике?

а) конкурентная борьба между разными видами транспорта;

б) преобладание мелкопартионных поставок скоропортящихся грузов;

в) ограниченные сроки доставки скоропортящихся грузов.

12. Какие грузы относятся к грузам особой срочности доставки?

а) живая рыба;

б) фрукты и ягоды, перевозимые в крытых вагонах;

в) вина и консервы, перевозимые в крытых вагонах.

13. Какие грузы относятся к грузам особой срочности доставки?

а) неохлажденные плодоовощи в крытых вагонах;

б) низкотемпературные грузы;

в) охлажденные грузы, перевозимые в изотермических вагонах, с весьма ограниченными сроками доставки и строгим соблюдением температурного режима перевозки.

14. К какой категории срочности доставки относят неохлажденные фрукты, овощи и ягоды, перевозимые в крытых вагонах?

а) срочной доставки;

б) особой срочности доставки;

в) с неограниченными сроками доставки.

Контрольные вопросы

1. Какие поставки скоропортящихся грузов преобладают в рыночной экономике?

2. Какие тенденции развития хладотранспорта имеют место в рыночной экономике?

3. Какие грузы относятся к грузам особой срочности доставки?

4. К какой категории срочности доставки относят неохлажденные фрукты, овощи и ягоды, перевозимые в крытых вагонах?

5. К какой логистической системе относится доставка скоропортящихся грузов в масштабах отдельной отрасли?

Тема 8. ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

К основным факторам, влияющим на развитие транспортно-логистической отрасли, относятся цифровизация, внедрение программного обеспечения и оборудования. Транспортная отрасль будет меняться под воздействием искусственного интеллекта, интернета вещей, больших данных, блокчейна, электромобилей. В ближайшие годы все большее распространение получат системы управления грузоперевозками и интеллектуальные транспортные системы, решения, позволяющие предотвращать необоснованные затраты на техобслуживание и ошибки в простых, повторяющихся процессах, усиливать контроль над процессами и поведением сотрудников, что будет способствовать повышению качества услуг. Будет расти спрос на технологии искусственного интеллекта и роботов, которые возьмут на себя рутинные операции и помогут решить кадровые проблемы за счет высвобождения рабочих рук. Кроме того, беспилотный транспорт сократит время доставки коммерческих грузов, поскольку сможет находиться в пути 24 ч в сутки.

Наиболее востребованными для транспортной логистики являются следующие программы:

1. «1С : Предприятие». ERP-система.
2. SAP. ERP-система.
3. Relog. TMS-система.
4. Wialon. Система для GPS-мониторинга.
5. TopLog. YMS-система.
6. «Умная логистика». CRM-система.

Чаще всего «1С» воспринимают как решение для бухгалтерского учета, однако этим все не ограничивается. Отраслевое решение «1С : Предприятие 8. TMS Логистика. Управление перевозками» предназначено для компаний, которым в процессе осуществления своей деятельности необходимо решение задач транспортной логистики (рис. 3). Такие задачи включают в себя, помимо прочего, необходимость сопряженности участников транспортного логистического процесса в следующих областях:

- техническая сопряженность – требуется согласованность параметров различных типов транспортных средств в цепочке перевозки;
- технологическая сопряженность – применение единой технологии транспортировки, адаптированной для всех видов транспорта, который задействован в цепочке перевозки;

- экономическая сопряженность – общая технология построения тарифной системы в цепочке перевозки.

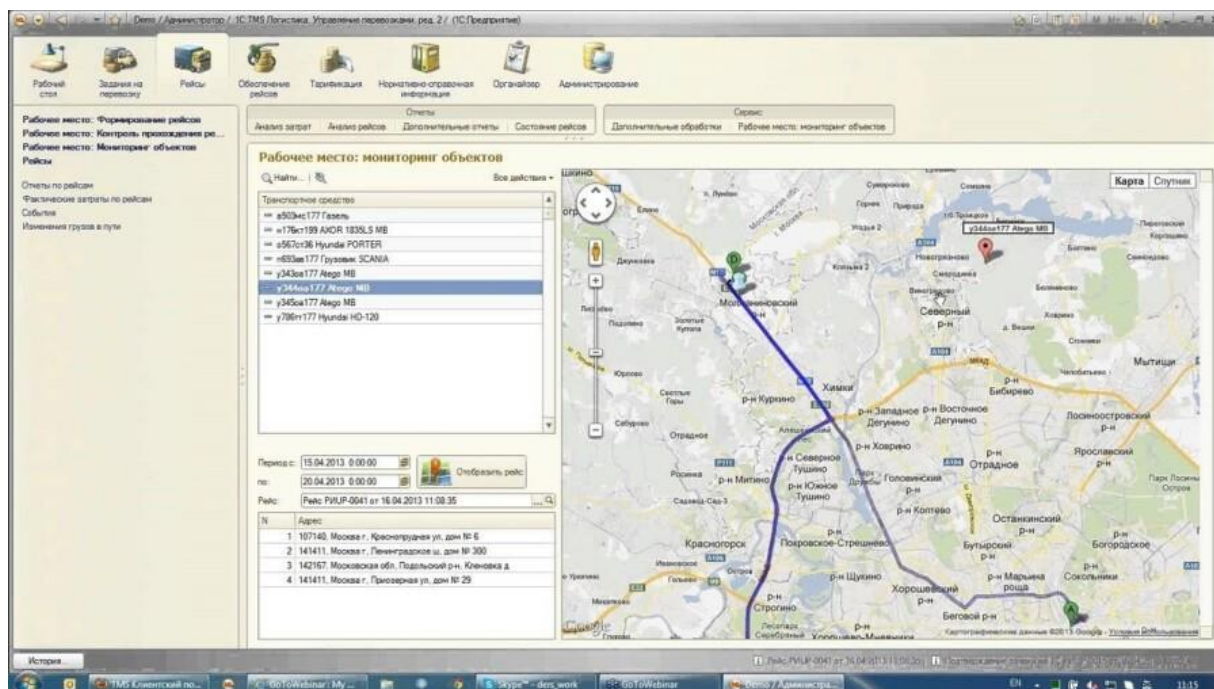


Рис. 3. Интерфейс «1С : Предприятие 8. TMS Логистика. Управление перевозками»

Использование системы направлено на решение следующих задач:

- управление сборными (LTL – Less Truck Load), комплектными (FTL – Full Truck Load) и мультимодальными перевозками грузов;
- создание цепочек перевозок, обслуживаемых разными видами транспорта, которые могут состоять из звеньев, осуществляемых мультимодальным транспортным оператором (МТО – Multimodal Transport Operator), например доставка грузов из Китая в Россию – морской транспорт, железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт;
- планирование цепочки транспортных логистических процессов совместно с различными подразделениями компании;
- выбор исполнителя перевозки по каждому звену перевозки;
- выбор вида перевозки: в отдельном ТС или в составе сборного груза;
- автоматическое планирование региональной / местной доставки для большого количества заявок.

Функциональность конфигурации «1С : TMS Логистика. Управление перевозками» определяется списком подсистем, которые входят в ее состав (рис. 4):

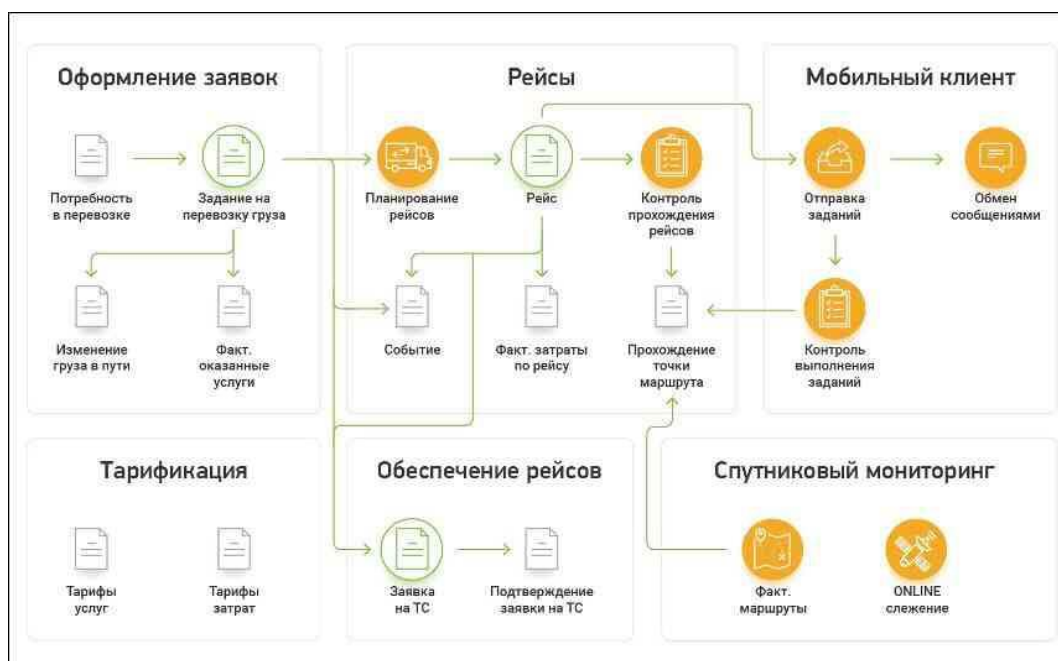


Рис. 4. Функциональность конфигурации

- управление нормативно-справочной информацией;
- управление потребностями в перевозке грузов;
- управление заданиями на перевозку грузов;
- автоматическое и ручное планирование маршрутов доставки;
- формирование рейсов;
- управление ресурсами для обеспечения рейсов;
- контроль за выполнением рейсов;
- управление тарифной политикой компании;
- управление взаимодействиями;
- управление доступом;
- получение аналитической отчетности;
- визуализация информации на электронных картах.

Комплексное программное обеспечение SAP для всех бизнес-процессов в различных отраслях проще и эффективнее, поскольку оно помогает компаниям работать быстрее. Компания SAP постоянно инвестирует в решения для грузоперевозок, уделяя особое внимание поддержке и управлению интеллектуальными процессами в цифровом мире, которые позволяют повысить эффективность и сократить затраты в масштабе всего предприятия (рис. 5).

Функционал решений:

- расширенное многоуровневое распределение данных для быстрого управления производительностью бизнеса;
- полностью управляемая мультиоблачная среда;

- учет командировочных расходов, бухгалтерский учет и данные платежных карт в единой облачной и мобильной системе;
- управление взаимодействием с поставщиками, начиная с их поиска и заканчивая заключением контрактов;
- формирует базу данных, которая используется для расширенной аналитики;
- улучшает управление расходами компании за счет автоматической обработки отчетов.

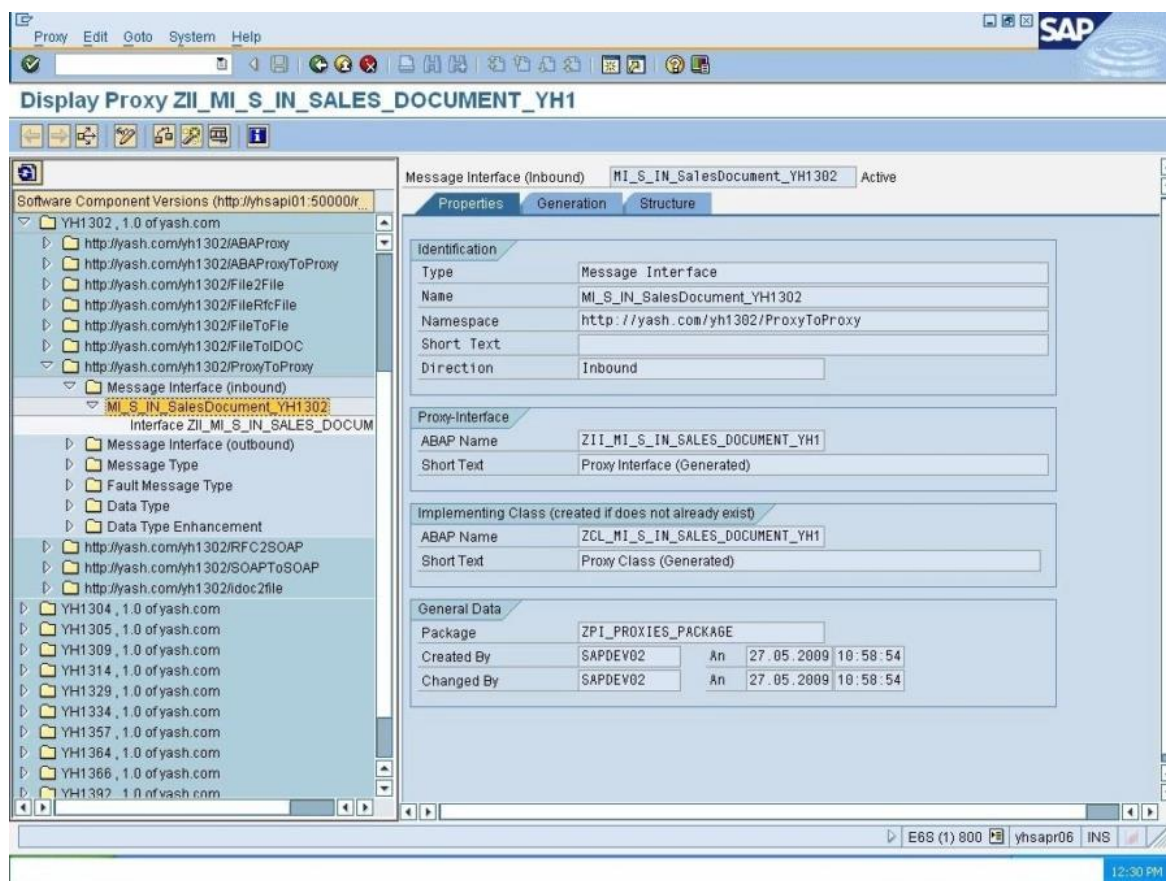


Рис. 5. Интерфейс SAP

Relog – это система для построения маршрутов и автоматизации логистики, а также онлайн-мониторинг водителей / курьеров, расширенная статистика и анализ доставок. Relog позволит сократить затраты в логистике до 30 %, позволит повысить уровень сервиса ваших клиентов до 60 %, заранее оповестит о проблемах в доставке за 1 ч и в 3 раза снизит время обработки заказа, сократит время работы диспетчера / логиста.

Она подходит дистрибьюторским и производственным компаниям, фармдистрибьюторам и производителям хлеба (с автопарком от пяти машин), интернет-магазинам, компаниям по доставке воды и автозапчастей (с количеством доставок от 30 в день).

Relog – облачная программа для оптимизации внутригородской логистики и автоматического формирования маршрутов для доставки. Сервис позволя-

ет управлять даже самой сложной логистикой на последней миле, поскольку алгоритм при загрузке автомобилей учитывает больше 40 параметров, среди них грузо-габаритные характеристики машин и товаров, требования к перевозке, оснащенность авто, график работы водителей.

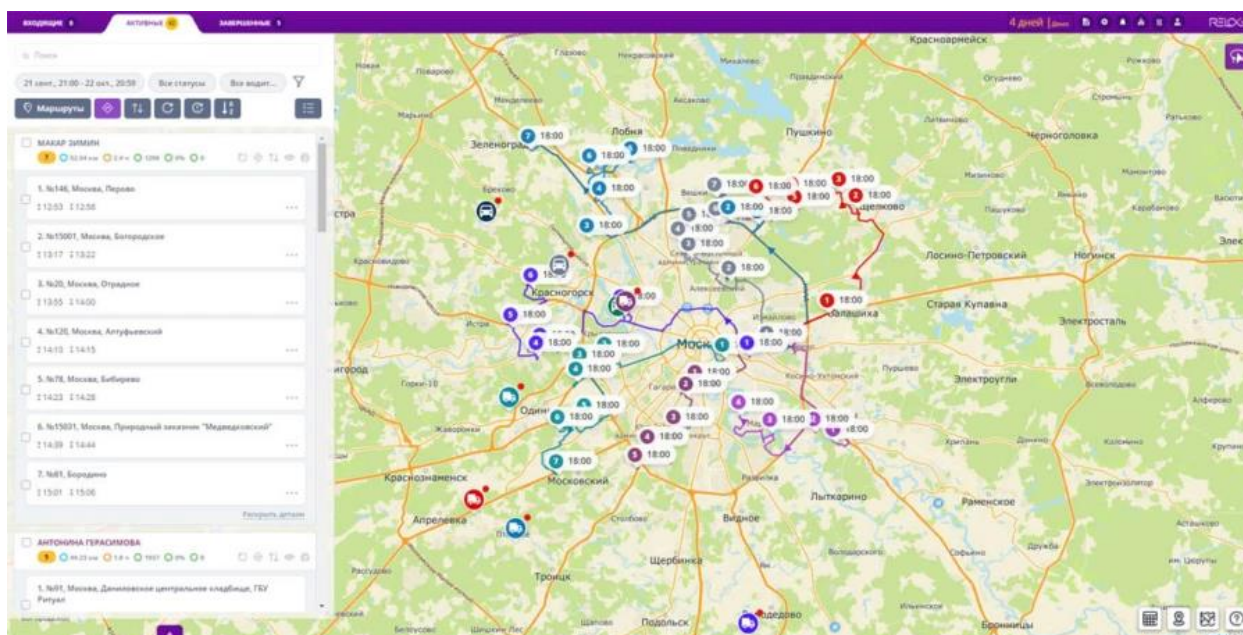


Рис. 6. Интерфейс Relog

Программа имеет как базовые функции (создание заявок, назначение водителей на маршруты, контроль их работы), так и дополнительные (формирование маршрутов с учетом временных окон, разделение города по геоэонам). Есть уникальная аналитика по заказам, клиентам, товарам, работе водителей за любой промежуток времени. Для клиентов стоимость использования программы высчитывается за каждую доставку. Кроме того, есть сервис аналитики Relog Census, с помощью которого компании могут увеличить свою долю на рынке.

Основные инструменты Relog: веб-приложение для диспетчера, мобильное приложение для водителей, модуль аналитики для руководителей, мобильное приложение для руководителей, различные сервисы для клиентов и партнеров.

Функционал программы:

- формирует оптимальные маршруты для доставки товаров с учетом пробок и временных окон;
- эффективно распределяет заказы между водителями по принципу кучности и с учетом весо-габаритных характеристик груза;
- отслеживает передвижение курьеров в реальном времени и показывает их местоположение на карте;

- показывает на карте, как система запланировала маршруты и как водитель проехал на самом деле, на каком этапе он отклонился от указанного ему маршрута;

- эксклюзивная Power BI-аналитика;
- сокращает транспортные расходы;
- обеспечивает прозрачность всей цепочки поставок;
- удобный и простой интерфейс.

Система мониторинга Wialon – это простой современный сервис для контроля автопарков. Он поддерживает большинство ГЛОНАСС GPS-терминалов и позволяет контролировать любые объекты: транспорт, сотрудников. Те, кто ее использует, могут подключать удаленные объекты, отслеживать их перемещение и состояние, а также получать достоверные отчеты и уведомления для оперативного принятия решений (рис. 7).

Есть две версии сервиса системы мониторинга Wialon:

- Облачное решение. Не требует установки на локальные компьютеры. Для работы нужен только доступ в интернет. На протяжении всего сотрудничества специалисты оказывают техническую поддержку клиенту.

- Серверное решение. Программа устанавливается на сервер клиента. Такой вариант не предусматривает абонентской платы, потому что клиент самостоятельно администрирует и обслуживает сервер

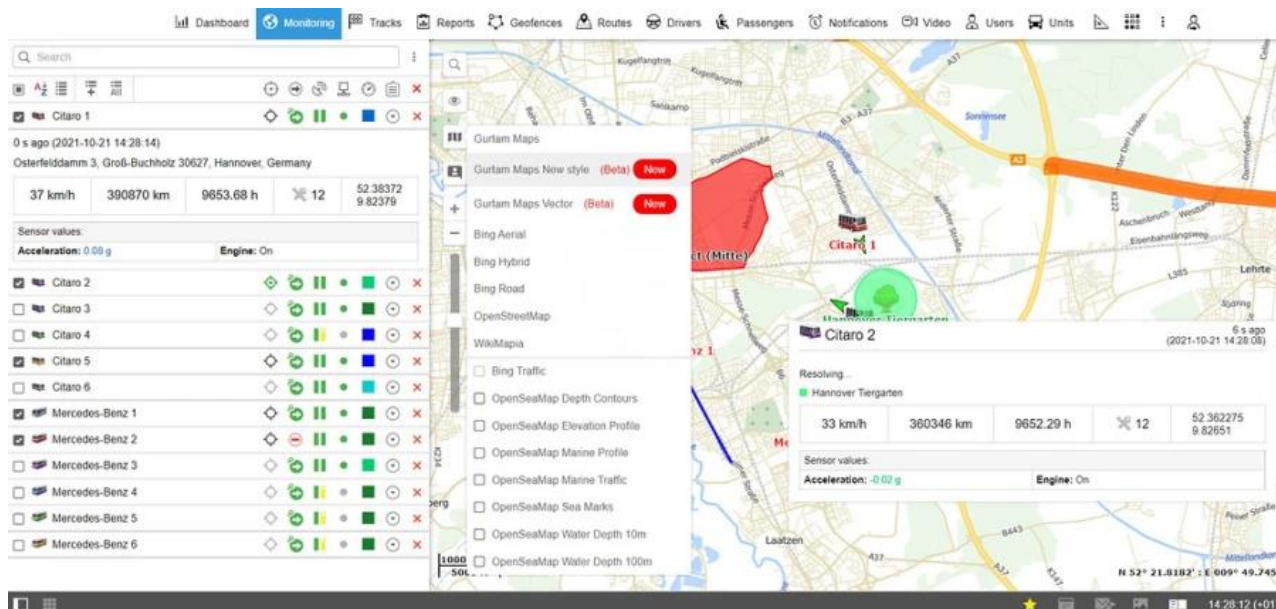


Рис. 7. Интерфейс Wialon

В системе мониторинга можно настраивать собственные отчеты по готовым шаблонам, экспортировать, сохранять и пересылать в удобном формате.

Выгрузка и хранение данных с тахографа. С помощью модуля Tacho Manager выгружаются файлы водителя в формате DDD. Приложение преобразует данные и визуализирует информацию об активности водителя. Цветовая

маркировка интервалов активности водителя экономит время на изучение массива данных.

Функционал программы:

- позволяет контролировать передвижение объектов по маршрутам, а также их состояние и активность в режиме реального времени;
- обеспечивает мониторинг многочисленных параметров (скорость движения, уровень топлива, температура и др.);
- автоматизирует процессы управления объектом, назначение задач и контроль выполнения;
- помогает отслеживать активность сотрудников и оптимизировать их рабочее время;
- делает регулярный анализ данных на основе системы уведомлений;
- система мониторинга транспорта;
- интегрируется с другими сервисами;
- доступно как облачное, так и серверное решение;
- можно работать как в веб-версии, так и в мобильном приложении.

TopLog YMS – адаптируемая система для автоматизации управления транспортом на территории предприятия. YMS обеспечивает упорядоченность и прозрачность движения транспорта по территории крупных производств, заводов и складских комплексов. Технология планирования тайм-слотов электронной очереди транспорта сокращает, вплоть до полной ликвидации, непроизводительные простои (рис. 8).

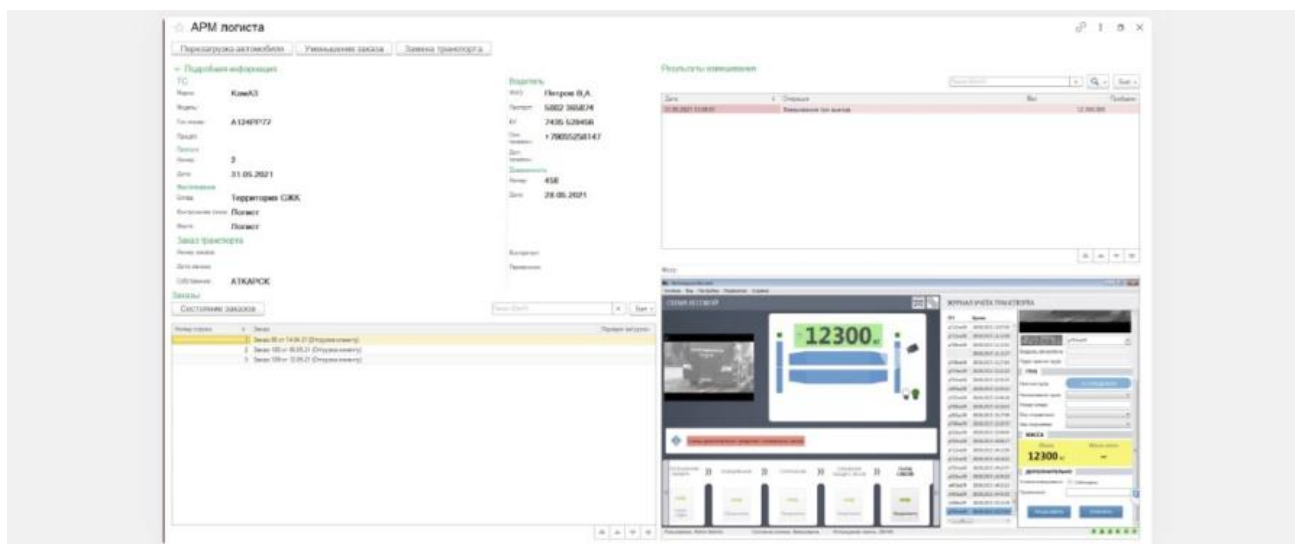


Рис. 8. Интерфейс TopLog YMS

Комплексное IT-решение TopLog YMS обладает обширным функционалом и «умными» алгоритмами, которые позволяют автоматизировать управление транспортом на территории заводов и портов, крупных складских комплексов и производств:

- TopLog YMS эффективно решает вопросы с непроизводительными простоями.

- Система приводит в полный порядок организацию постоянного и непрерывного технологического процесса приемки, размещения и отгрузки продукции.

- Ликвидирует пробки и очереди транспорта как на самой территории двора, так и при отводе с него, упорядочивая движение ТС.

- Способствует сокращению затрат на логистику складского двора.

- Минимизирует влияние человеческого фактора: YMS не позволяет персоналу предприятия исказить данные, фиксируемые, например, на контрольных точках, и манипулировать очередностью прохода транспорта.

- «Умные» алгоритмы TopLog YMS оптимизируют и автоматизируют управление складским двором производственных компаний, морских или речных портов, крупных складских комплексов, химических и металлургических заводов, металлобаз, маслоэкстракционных заводов и т.п.

Функционал программы:

- помогает избежать непроизводительных простоев транспорта благодаря технологии планирования тайм-слотов электронной очереди транспорта;

- способствует бесперебойности технологического процесса приема, размещения и отгрузки товаров;

- делает движения транспортных средств при подводе к предприятию, на территории самого объекта и отводе с него;

- сокращает затраты на логистику складского двора;

- диагностирует и предупреждает возникновение внештатных ситуаций, помогает быстро разобрать инцидент;

- сокращает или полностью исключает влияние человеческого фактора;

- легко интегрируется с корпоративными системами заказчика и IT-решениями, такими как WMS, TMS и др.;

- к работе в YMS можно подключить разное оборудование, которое используют компании (регистрирующие и идентифицирующие устройства, датчики замеров, шлагбаумы, светофоры, информационные табло и т.д.).

Проигрыватель треков. Приложение Track Player выстраивает и воспроизводит треки автомобилей. На маршруте маркерами обозначаются различные события: заправки, остановки и пр. Также вы можете просматривать фотографии, которые присылаются с оборудования.

Мониторинг топлива. Этот модуль показывает график изменения уровня топлива в баке автомобиля за выбранный период. Сервис использует данные с датчика уровня топлива или с CAN-шины. В табличном виде вы можете просматривать отчеты по всем заправкам и сливам. Отчет содержит основную информацию по событию: время и дата, местоположение, начальный и конечный уровни топлива, объем заправленного или слитого топлива.

Контроль качества вождения. Модуль создан для повышения безопасности перевозок, снижения затрат на ТО, топливо и ремонт автомобилей. Вы самостоятельно задаете критерии и коэффициенты, чтобы обеспечить всестороннюю оценку качества вождения. Для каждого транспортного средства вы можете установить свои параметры оценки. Сервис начисляет водителям штрафные баллы за нарушения и составляет рейтинг водителей. Чем меньше штрафных баллов, тем выше класс водителя.

Выгрузка и хранение данных с тахографа. С помощью модуля Tacho Manager выгружаются файлы водителя в формате DDD. Приложение преобразует данные и визуализирует информацию об активности водителя. Цветовая маркировка интервалов активности водителя экономит время на изучение массива данных.

Базовые функции:

- в отчет можно включить неограниченное число таблиц и графиков;
- гибкая настройка каждого пункта;
- вы сами выбираете, какие параметры мониторинга добавить в отчет;
- размещать разделы можно в любом удобном порядке;
- столбцам и таблицам можно присваивать любое название;
- автоматическая рассылка подготовленных отчетов на почту по расписанию.

«Умная логистика» – CRM-система для автоматизации работы компаний перевозчиков. Помимо браузерного решения доступны варианты для Windows, MacOS и iOS. Программное обеспечение ускоряет процесс создания документов, упрощает анализ работы персонала и ведение бухгалтерии, а также позволяет получить полную картину бизнеса.

«Умная логистика» – профессиональная платформа для управления транспортной логистикой. Помогает руководителям транспортных компаний отслеживать эффективность работы менеджеров (рис. 9).

№ заказа	Дата заказа	Адрес Погрузки	Адрес Разгрузки	Тип	Тип ТС/УС	Состояние	Степень загрузки	Планируемая дата отгрузки	Планируемая дата доставки	Участники СТО/Станция
УП1 Кадог ТЕСТ	19.04.2020 14:40:01	г Пермь, Пермский край, Россия	г Москва, Россия	ТНП	20.0	82	рейс/экспедитор	1	19.04.2020 14:41	Сеть/Сеть СТАВКУ
УП1 Кадог ТЕСТ	19.04.2020 14:47:05	г Пермь, Пермский край, Россия	г Москва, Россия	ТНП	20.0	82	рейс/экспедитор	1	19.04.2020 14:48	Сеть/Сеть СТАВКУ
УП1 Кадог ТЕСТ	19.04.2020 14:36:21	г Пермь, Пермский край, Россия	г Москва, Россия	ТНП	20.0	82	рейс/экспедитор	1	19.04.2020 14:38	Сеть/Сеть СТАВКУ
ООО "РЕБЕФ-ЦЕНТР"	19.04.2020 14:08:11	дп Свердловский, Свердлов...	г Рыбинск, Рыбинский р-н, Рес...	Канцелярия	11.0	30	тент/загрузка	1	19.04.2020 14:10	Сеть/Сеть СТАВКУ
ООО "АСМ"	19.04.2020 11:29:53	Молоково (Нижегородская обл.)	Богданово (Вологодская обл.)	Паста топочная СБ 36-381, Омск Огн ПР	18.0	40	тент/загрузка	1	19.04.2020 14:30	Сеть/Сеть СТАВКУ
ООО "РЕБЕФ-ЦЕНТР"	19.04.2020 14:00:31	г Коломна, Московская обл, Р...	г Рыбинск, Рыбинский р-н, Рес...	Канцелярия	16.0	26	тент/загрузка	1	19.04.2020 14:17	Сеть/Сеть СТАВКУ
ООО "РЕБЕФ-ЦЕНТР"	19.04.2020 13:17:37	дп Молоково, Люберецкий р-н, ...	г Рыбинск, Рыбинский р-н, Рес...	Канцелярия	17.0	38	тент/загрузка	1	19.04.2020 14:14	Сеть/Сеть СТАВКУ
ООО "РЕБЕФ-ЦЕНТР"	19.04.2020 13:36:08	дп Молоково, Люберецкий р-н, ...	г Рыбинск, Рыбинский р-н, Рес...	Канцелярия	17.0	38	тент/загрузка	1	19.04.2020 14:13	Сеть/Сеть СТАВКУ
ООО "АСМ"	19.04.2020 10:23:14	Волово и (Свердловский край)	Вардараки (Тюменская обл.)	Паста топочная СБ 36-381, Омск Огн ПР	19.0	82	тент/загрузка	1	19.04.2020 14:30	Сеть/Сеть СТАВКУ
ООО "РЕБЕФ-ЦЕНТР"	19.04.2020 13:04:11	дп Молоково, Люберецкий р-н, ...	г Рыбинск, Рыбинский р-н, Рес...	Канцелярия	16.0	26	тент/загрузка	1	19.04.2020 14:10	Сеть/Сеть СТАВКУ
УП1 Кадог ТЕСТ	19.04.2020 13:13:52	г Глазов, Удмуртская Респ, Рс...	г Екатеринбург, Свердловская...	грузовые авто	20.0	80	рейс/экспедитор	3	19.04.2020 13:30	Моя станция
УП1 Кадог ТЕСТ	19.04.2020 16:40:45	г Коломна, Московская обл, Рс...	г Москва, Россия	насосная станция	20.0	82	тент/загрузка	1	19.04.2020 16:38	Моя станция
УП1 Кадог ТЕСТ	19.04.2020 9:53:59	г Омск, Омская обл, Россия	г Волгоград, Волгоградская обл...	Пластики	15.0	80	тент/загрузка	1	19.04.2020 10:02	Сеть/Сеть СТАВКУ
ООО "РЕБЕФ-ЦЕНТР"	19.04.2020 9:59:40	г Рыбинск, Рыбинский р-н, Рес...	дп Обухово, г Ногинск, Москов...	Канцелярия	15.0	24	тент/загрузка	1	19.04.2020 10:12	Сеть/Сеть СТАВКУ
ООО "РЕБЕФ-ЦЕНТР"	19.04.2020 10:01:50	г Рыбинск, Рыбинский р-н, Рес...	дп Обухово, г Ногинск, Москов...	Канцелярия	15.0	24	тент/загрузка	1	19.04.2020 10:12	Сеть/Сеть СТАВКУ
УП1 Кадог ТЕСТ	19.04.2020 9:20:45	г Глазов, Удмуртская Респ, Рс...	г Екатеринбург, Свердловская...	грузовые авто	20.0	82	рейс/экспедитор	3	19.04.2020 10:14	Сеть/Сеть СТАВКУ
ООО "РЕБЕФ-ЦЕНТР"	19.04.2020 16:53:26	дп Молоково, Люберецкий р-н, ...	г Москва, Россия	Канцелярия	16.0	26	тент/загрузка	1	19.04.2020 16:58	Сеть/Сеть СТАВКУ
ООО "РЕБЕФ-ЦЕНТР"	19.04.2020 14:08:49	г Москва, Россия	г Рыбинск, Рыбинский р-н, Рес...	Канцелярия	19.0	30	тент/загрузка	1	19.04.2020 14:10	Сеть/Сеть СТАВКУ
ООО "РЕБЕФ-ЦЕНТР"	19.04.2020 14:08:49	г Москва, Россия	г Рыбинск, Рыбинский р-н, Рес...	Канцелярия	19.0	30	тент/загрузка	1	19.04.2020 14:10	Сеть/Сеть СТАВКУ
ООО "САФ-НЕВА"	19.04.2020 19:46:45	Вардараки, Пермская область...	Курган, Курганская область, Рс...	Дорожки, Дорожки	30.0	104	тент/загрузка	1	19.04.2020 19:54	Сеть/Сеть СТАВКУ

Рис. 9. Интерфейс «Умная логистика»

Функционал программы:

- обеспечивает управление перевозками (принятие и обработка заказов, составление реестра машин на погрузку, отчет по машинам в пути, аналитика по заказам на перевозки и т.д.);
- анализирует CRM;
- формирует журнал договоров;
- помогает управлять персоналом (отчет по менеджерам, расчет и учет зарплаты, формирование KPI и др.);
- помогает управлять рисками при перевозках;
- позволяет усовершенствовать электронный документооборот;
- делает оценку ключевых показателей с помощью дашбордов;
- интегрируется с системами компаний при помощи API;
- обеспечивает сохранность данных.

Таким образом, можно сделать вывод, что программное обеспечение и различного рода информационные технологии играют значительную роль в сфере деятельности транспортного предприятия. Учитывая все вышесказанное, можно констатировать: в настоящий момент на отечественном рынке прикладного программного обеспечения представлено достаточно программ, предназначенных для экспедиторов. Существующее программное обеспечение отвечает всем требованиям экспедиторов и отображает все возможные алгоритмы их работы.

КОНТРОЛЬНЫЙ ТЕСТ

Тест по теме «Современное состояние транспортной системы России. Транспортная обеспеченность и система управления»

1. Что такое транспорт?

- а) отрасль материального производства, осуществляющая перевозки пассажиров и грузов;
- б) услуга по перемещению товаров и пассажиров;
- в) доставка сырья из пунктов производства в пункты потребления;
- г) распределение продукции материального производства.

2. В чем заключается экономическая функция транспорта?

- а) в способности объединять регионы страны, осуществлять связи между регионами и налаживать международные отношения;
- б) в обеспечении трудовых и бытовых поездок людей, перевозке медикаментов и печатной продукции;
- в) в том, что транспорт является необходимым звеном любого производства и материальной базой, обеспечивающей разделение труда, специализацию и кооперирование предприятий;
- г) в обеспечении общения между людьми.

3. Каким требованиям в настоящее время не должны удовлетворять существующие виды транспорта:

- а) снижение времени доставки;
- б) увеличение себестоимости транспортных услуг;
- в) гарантия максимальной сохранности перевозимых грузов;
- г) соблюдение требований к экологической безопасности деятельности и предотвращение загрязнения окружающей среды.

4. Как классифицируют транспорт в зависимости от назначения?

- а) транспорт общего и необщего пользования;
- б) универсальный и специализированный транспорт;
- в) дискретный и непрерывный транспорт;
- г) грузовой и пассажирский транспорт.

5. Что такое универсальный транспорт?

- а) это транспорт, который осуществляет перевозки грузов, пассажиров и багажа при обращении любого гражданина;
- б) это транспорт, способный осуществлять перевозку разных видов грузов;

в) это любые транспортные средства независимо от форм собственности на них;

г) это транспорт, который обеспечивает перевозку в виде непрерывного потока.

6. Что не является подсистемой транспортной системы?

а) транспортная сеть;

б) подвижные транспортные средства;

в) грузоперевозки;

г) система управления транспортом.

7. Что такое транспортная услуга?

а) перевозка;

б) результат транспортной деятельности;

в) деятельность по удовлетворению потребности в транспортировке;

г) перемещение грузов в пространстве, а также любая операция, обеспечивающая его подготовку и осуществление.

8. Что не относится к основным транспортным услугам?

а) погрузочно-разгрузочные операции;

б) хранение грузов;

в) упаковка грузов;

г) транспортно-экспедиционные операции.

9. Какие могут быть услуги по признаку взаимосвязи с основной деятельностью предприятия?

а) перевозочные;

б) технологические;

в) коммерческие;

г) информационные.

10. Чем является транспортная услуга?

а) началом процесса производства в сфере обращения;

б) продолжением процесса производства в сфере обращения;

в) сопутствует процессу производства в сфере обращения;

г) транспортная услуга существует сама по себе.

Контрольный тест по теме «Условия поставки товара как основа выбора схемы транспортировки. Грузовые перевозки»

1. Инкотермс-2010 содержит ... терминов:

- а) 7;
- б) 11;
- в) 13.

2. Термины Инкотермс-2010 разделены на ... группы:

- а) 2;
- б) 4;
- в) 6.

3. Страхование КАСКО – это страхование ...

- а) ответственности;
- б) риска;
- в) корпуса транспортного средства;
- г) груза.

4. Базисные условия поставки закреплены ...

- а) в Таможенном кодексе Таможенного союза;
- б) Федеральном законе «О валютном регулировании и валютном контроле»;
- в) Венской конвенции о праве международных договоров;
- г) Инкотермс-2010.

5. Страхование карго – это страхование ...

- а) груза;
- б) ответственности;
- в) риска;
- г) корпуса транспортного средства.

6. Термин Инкотермс-2010, который может использоваться для всех видов транспорта:

- а) CIF;
- б) FCA;
- в) FOB;
- г) FAS.

7. Базисные условия поставки ...

- а) не регламентируют момент перехода с продавца на покупателя рисков случайной гибели груза;
- б) не изменялись с момента их опубликования в 1936 г.;
- в) указываются во внешнеторговом контракте;

г) определяют последствия невыполнения сторонами условий внешнеторгового контракта.

8. Терминами Инкотермс-2010, включающими страхование, являются ...

а) DAP, DAT;

б) CIP, CIF;

в) FOB, FAS;

г) EXW, CFR.

9. Основная перевозка оплачивается продавцом в соответствии с базисом поставки ...

а) EXW;

б) DAP;

в) FOB;

г) FAS.

10. Базисные условия поставки определяют ...

а) ставки импортных пошлин;

б) распределение транспортных расходов между продавцом и покупателем;

в) момент перехода права собственности на товар;

г) таможенную стоимость.

Контрольный тест по теме «Организация перевозки грузов автомобильным транспортом. Железнодорожный транспорт»

1. Определенный перечень товаров в разрезе групп, подгрупп, видов, разновидностей и других качественных отличительных признаков называется:

- а) глубиной ассортимента;
- б) ассортиментом;
- в) товарной номенклатурой.

2. Какие этапы включает в себя порядок разработки ассортиментной политики?

- а) анализ;
- б) исследование;
- в) регулирование.

3. Устойчивость ассортимента – это _____ .

4. Бесперебойное наличие товаров, предусмотренных ассортиментным перечнем магазина – это...

- а) полнота;
- б) глубина;
- в) широта;
- г) стабильность.

5. По месту нахождения товаров различают ассортимент:

- а) промышленный, рациональный;
- б) промышленный, торговый;
- в) торговый, смешанный.

6. Ассортимент товаров, представленный их разновидностями, называют:

- а) сложным;
- б) смешанным;
- в) развернутым.

7. Грузовые железнодорожные перевозки партий от 10 до 25 т и объемом не более $\frac{1}{2}$ вагона называются:

- а) мелкими отправлениями;
- б) прямыми – смешанными;
- в) групповыми;
- г) прямыми;
- д) малотоннажными.

8. К грузовым перевозкам автомобильным автотранспортом по территориальному признаку не относятся:

- а) городские;
- б) пригородные;
- в) межрайонные;
- г) местные;
- д) международные.

9. Партия груза, предъявляемого к перевозке по 10-й накладной, в количестве, не превышающем 20 т при перевозке речным транспортом, называется:

- а) судовой;
- б) мелкой;
- в) крупной;
- г) сборной;
- д) большой.

10. Маркировка груза, указывающая на способ хранения, обращения с грузом в пути и во время грузовых операций:

- а) специальная;
- б) транспортная;
- в) отправительская;
- г) грузовая;
- д) товарная.

Контрольный тест по теме «Организация перевозок грузов морским транспортом. Организация перевозок грузов внутренним водным транспортом»

1. Договор морской перевозки является:

- а) чартером;
- б) накладной;
- в) типовым договором;
- г) штурманской запиской;
- д) коносаментом.

2. Что представляет собой судовой размер партии на речном транспорте?

- а) груз одного наименования, сдаваемый по одной накладной в количестве, достаточном для полной загрузки судна;
- б) состоит из груза массой свыше 20 т, предъявляемого к перевозке, недостаточной для загрузки одного судна;
- в) партия груза, предъявляемая к перевозке по одной накладной в количестве, не превышающем 20 т;
- г) партия груза массой до 10 т и объемом не более $\frac{1}{3}$ вместимости судна;
- д) партия груза массой от 10 до 25 т, объемом не более $\frac{1}{2}$ вместимости судна.

3. К показателям, характеризующим груз, относятся:

- а) режим хранения;
- б) способы упаковки;
- в) способы перевозки и перегрузки;
- г) физико-химические свойства;
- д) размеры;
- е) объем, масса и форма, которые предъявлены к перевозке.

4. Различают следующие виды маркировки:

- а) товарная;
- б) отправительская;
- в) получательская;
- г) специальная;
- д) транспортная;
- е) пассажирская.

5. Какая скорость доставки грузов используется на железнодорожном транспорте для перевозки скоропортящихся продуктов?

- а) грузовая;
- б) большая;
- в) пассажирская.

6. Плавание морских судов в пределах одного или двух морских бассейнов без захода в территориальные воды других государств – это ...

- а) малый каботаж;
- б) большой каботаж;
- в) заграничное плавание.

7. Как на железнодорожном транспорте называется партия груза массой от 10 до 25 т и объемом не более $\frac{1}{2}$ вместимости вагона?

- а) мелкая отправка;
- б) малотоннажная отправка;
- в) повагонная отправка;
- г) групповая отправка;
- д) маршрутная отправка.

8. Как классифицируют грузовую перевозку на водном речном транспорте по размеру партии?

- а) массовая, мелкопартионная;
- б) судовая, сборная, мелкая;
- в) мелкая, малотоннажная, групповая.

9. Какой документ является договором перевозки на морском транспорте при заграничном плавании?

- а) накладная;
- б) коносамент;
- в) чартер;
- г) навигационный договор;
- д) типовой договор.

10. Сколькими видами транспорта осуществляется смешанная перевозка?

- а) 1;
- б) 3 и более;
- в) не более 2;
- г) 2;
- д) более 2.

ПЕРЕЧЕНЬ ВОПРОСОВ ДЛЯ ПОВТОРЕНИЯ ИЗУЧЕННОГО МАТЕРИАЛА

1. Общая характеристика транспорта России.
2. Роль транспорта в экономике страны.
3. Транспорт как отрасль народного хозяйства, его отличительные особенности.
4. Структурно-функциональная характеристика транспорта (транспорт общего и необщего пользования).
5. Транспорт магистральный и немагистральный.
6. Группы показателей, характеризующие технико-экономические и другие особенности транспорта России в мировой торговой системе.
7. Показатели транспортной обеспеченности и доступности.
8. Показатели густоты транспортной сети для железнодорожного, автомобильного и для всех видов транспорта.
9. Основные принципы управления транспортом в условиях рыночной экономики.
10. Формы взаимодействия и конкуренции различных видов транспорта. Транспортная документация.
11. Тенденция распределения грузовых перевозок между различными видами транспорта.
12. Грузовые потоки, их классификация по назначению, видам транспорта и родам грузов.
13. Условия перевозки отдельных видов грузов.
14. Основные показатели качества транспортного обслуживания грузо-владельцев (степень удовлетворения спроса по объему перевозок; степень ритмичности, регулярность перевозок, выполнение установленных сроков перевозки грузов, степень сохранности перевозимых грузов, уровень безопасности перевозок).
15. Колесо качества транспортного обслуживания клиентов.
16. Сущность транспортно-экспедиционного обслуживания.
17. Железнодорожный транспорт, его особенности и основные показатели.
18. Техничко-экономические особенности и преимущества железнодорожного транспорта.
19. Недостатки железнодорожного транспорта.
20. Специфические и качественные показатели работы железных дорог: ввоз, вывоз, транзит, местное сообщение, среднесуточная погрузка в вагонах,

динамическая нагрузка груженого или рабочего вагона, коэффициент порожнего пробега вагонов, среднее время оборота грузового вагона и др.

21. Автомобильный транспорт, его особенности и основные показатели.

22. Преимущества и недостатки автомобильного транспорта.

23. Основные задачи развития автомобильного транспорта.

24. Основные показатели, характеризующие работу автомобильного транспорта: бюджет нахождения автомобилей в хозяйстве, коэффициент технической готовности парка, коэффициент использования парка, коэффициент использования пробега автомобиля, техническая скорость автомобиля, число поездок автомобиля на маршруте, производительность автомобиля и др.

25. Правила перевозки грузов автомобильным транспортом.

26. Использование ведомственного и частного автотранспорта в грузовых перевозках.

27. Морской транспорт, его особенности и основные показатели.

28. Основные функции морского транспорта.

29. Преимущества и недостатки морского транспорта.

30. Основные пути пополнения морского флота.

31. Классификация морских портов.

32. Основные показатели материально-технической базы, работы флота и портов: водоизмещение судна, полная и чистая грузоподъемность, грузопместимость и регистровая (чистая и валовая) вместимость судна, рейс судна, коэффициент загрузки судна и др.

33. Внутренний водный транспорт, его особенности и основные показатели. Факторы, ограничивающие использование речного транспорта.

34. Основные показатели использования судов речного флота: производительность судна, время оборота судна и др.

35. Основные показатели работы речных портов: общий грузооборот порта, объем погрузочно-разгрузочных работ, тонно-операция, коэффициент перевалки грузов.

36. Воздушный транспорт, его особенности и основные показатели.

37. Преимущества и недостатки воздушного транспорта.

38. Характеристика грузов, перевозимых воздушным транспортом.

39. Показатели работы воздушного транспорта (коммерческая загрузка, коэффициент использования коммерческой грузоподъемности, производительность самолета).

СПИСОК РЕКОМЕНДУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Большой экономический словарь: экономика, финансы, бухгалтер, налоги, страхование, маркетинг, менеджмент, управление / авт.-сост. А. Б. Борисов. – 3-е изд., перераб. и доп. – М., Книжный мир, 2010. – 860 с. – (Сер. Профессиональные справочники и энциклопедии.)

2. Васильева И. И. Обеспечение рациональных взаимосвязей транспортных и логистических процессов в системе северного завоза // Интегрированная логистика. – 2010. – № 6. – С. 33–34.

3. Голикова Ю. А., Сагалаева Д. Д., Смирнова Е. А. Информационно-аналитическое обеспечение устойчивого развития промышленно-транспортного комплекса в условиях цифровизации // Цифровая парадигма аналитического обеспечения учетных и финансовых процессов в отраслевых экономиках: сб. тр. междунар. симп. / Федер. а-во ж.-д. трансп., Петерб. гос. ун-т путей сообщ-я Императора Александра I. – СПб., 2020. – С. 56–58.

4. Гумерова Н. В., Шандрыголов З. Н. Разработка программного обеспечения для моделирования и оптимизации транспортной задачи на сети // Математические методы и модели в управлении, экономике и социологии: сб. науч. тр. – Тюмень, 2015. – С. 98–102.

5. Духно Н. А. Транспортное право как основа обеспечения правопорядка в транспортном комплексе страны // Транспортное право и безопасность. – 2016. – № 9 (9). – С. 12–16.

6. Еременко А. А. Экологические аспекты транспортного обеспечения логистических систем // Управление развитием социально-экономических систем: глобализация, предпринимательство, устойчивый экономический рост: материалы XXII Междунар. науч. конф. молодых ученых и студентов. – Донецк, 2021. – С. 30–32.

7. Зинченко Т. И. Анализ финансового обеспечения предприятия по оказанию транспортных услуг // Финансы хозяйствующих субъектов: современные проблемы и пути их решения: сб. тр. преподавателей, аспирантов, магистрантов, студентов по материалам Межкафедрального научно-практического семинара, г. Симферополь, 10 февраля 2017 г. – Симферополь, 2017. – С. 85–91.

8. Теория организации экономики транспортного обеспечения производственных процессов / В. Ю. Ильин, А. А. Чумаков, О. Н. Головинов, М. В. Фомина, Ю. А. Куликов, И. И. Маршуба, Г. И. Нечаев // Экономика. Менеджмент. Инновации. – 2018. – № 2 (14). – С. 88–91.

9. Лексин В. Н. Пространственное развитие и его транспортное обеспечение в государственной политике России // Восточная аналитика. – 2019. – № 2. – С. 48–59.
10. Макарова Т. В. Анализ факторов обеспечения экономически эффективной интенсификации транспортных потоков автомобилей // Вестник Южно-Российского государственного технического университета (НПИ). Сер. Социально-экономические науки. – 2012. – № 6. – С. 205–209.
11. Никифоров В. В. Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок. – М.: Гросс-Медиа: Российский бухгалтер, 2008. – 190 с.
12. Общие правила перевозок грузов автомобильным транспортом: утв. Минавтотрансом РСФСР от 30.07.1971 (с изм., внесенными решением Верховного Суда РФ от 21.05.2007 № ГКПИ07-257).
13. Пальникова Е. Н. Методы повышения конкурентоспособности автомобильного грузового транспорта [Электронный ресурс] // Молодой ученый. – 2016. – № 10 (114). – С. 809–814. – URL: <https://moluch.ru/archive/114/29633/>.
14. Пастухов М. И. Метрологическое обеспечение на железнодорожном транспорте как основа обеспечения качества транспортного оборудования // Проблемы безопасности на транспорте: тез. докл. междунар. науч.-практ. конф. / под ред. В. Я. Негрея. – Гомель, 2000. – С. 69.
15. Резго Г. Я. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: учеб. пособие / под ред. Г. Я. Резго. – М.: Финансы и статистика, 2015. – 128 с.
16. Саманбетов К. С. Влияние транспортного обеспечения на эффективную деятельность компании // Вопросы экономических наук. – 2010. – № 3 (42). – С. 55–60.
17. Соколов Ю. И., Бобунова А. А. Стратегии транспортной компании в сфере обеспечения качества обслуживания грузовладельцев // Экономика железных дорог. – 2021. – № 3. – С. 15–22.
18. Информационное обеспечение управления конкурентоспособностью / под ред. С. Г. Светунькова. – М., 2000.
19. Сухарев В. В. Автоматизация обеспечения транспортной и складской логистики для предприятий текстильной отрасли // Дизайн, технологии и инновации в текстильной и легкой промышленности (ИННОВАЦИИ-2018): материалы междунар. науч.-техн. конф., г. Москва, 14–15 ноября 2018 г. – М., 2018. – С. 266–268.
20. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ред. от 29.05.2019) (прил. № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза).

21. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года: Приказ Минтранса РФ от 12.05.2005 № 45 «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 г.».

22. Трубицина А. В. Актуальные вопросы обеспечения транспортной безопасности правовыми средствами в современных реалиях // Правовое обеспечение транспортной политики и безопасности на транспорте: опыт, проблемы и перспективы: сб. науч. тр. по результатам научных мероприятий, организованных кафедрой «Транспортное право» в рамках подготовки и проведения недели науки в Юридическом институте РУТ (МИИТ). – М., 2022. – С. 277–287.

23. Турсунов Х., Алибаев М. А. Важность обеспечения безопасности наземных транспортных средств // *Life Sciences and Agriculture*. – 2020. – № 3-2 (7). – С. 33–36.

24. Эльзессер Ю. Ф. Понятийный аппарат по обеспечению защищенности объектов транспортного комплекса России от террористических угроз техногенного характера // *Нацбезопасность*. – 2022. – № 2 (4). – С. 8–10.

Учебное издание

Лекомцева Александра Александровна
Хацкелевич Анна Николаевна
Кузнецова Эльвира Рудольфовна
Керзина Евгения Александровна

Транспортное обеспечение коммерческой деятельности

Учебно-методическое пособие

Редактор *Е. Б. Денисова*
Корректор *Е. Д. Булатова*
Компьютерная верстка: *О. Н. Бастырева*

Объем данных 1,72 Мб
Подписано к использованию 27.01.2023

Размещено в открытом доступе
на сайте www.psu.ru
в разделе НАУКА / Электронные публикации
и в электронной мультимедийной библиотеке ELiS

Издательский центр
Пермского государственного
национального исследовательского университета
614990, г. Пермь, ул. Букирева, 15