

### Тема 3. СУЩНОСТЬ И СОДЕРЖАНИЕ ЛОГИСТИКИ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИХ УСЛУГ

3.1. Сущность логистики транспортно-экспедиторских услуг

3.2. Логистический подход к организации транспортно-экспедиторской деятельности

3.3. Структура транспортно-экспедиторского обслуживания

#### 3.1. Сущность логистики транспортно-экспедиторских услуг [7]

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

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

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

Важным направлением в экспедиционной деятельности следует считать создание грузовых распределительных центров, позволяющих: укрупнять и интегрировать грузопотоки; улучшать загрузку транспортных средств; сокращать количество рейсов, т. е. интенсифицировать процесс доставки грузов с одновременным обеспечением качества обслуживания на высоком уровне.

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

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

Предпочтения при кооперировании распределяются следующим образом:

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

Основными причинами необходимости кооперации названы следующие: рост расходов – 85%; возникновение новых и повышенных требований клиентов – 60%; сильные конкуренты внутри страны и за рубежом – 100%.

В США были проведены исследования фирм различных отраслей с целью изучения участия экспедиторских фирм перевозчиков в логистической деятельности грузовладельцев и перспектив такого сотрудничества. Анализ показал, что экспедиторы предоставляют грузовладельцам следующие основные виды услуг, связанных с выполнением функций логистики: выполнение расчетов с получателями за доставляемые грузы (эту функцию передают экспедиторам 70% обследованных фирм); складирование продукции и сырья (22%); выбор наиболее выгодного варианта доставки (22%); согласование с перевозчиками применяемых тарифов (21%); контроль продвижения грузов (15%); создание информационных систем для хранения и обработки данных (13%); организация и осуществление электронного обмена данными с партнерами (12%); эксплуатация парка подвижного состава, принадлежащего фирме (11%); отслеживание прохождения заказов (7%); контроль уровня материальных запасов фирмы (7%).

Появление в практике менеджмента логистики отражается на всех сферах его деятельности. В табл. 3.1 представлены некоторые изменения, отличия и тенденции традиционного и логистического менеджмента в отношении товаро- и грузопотоков.

Таблица 3.1

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

Показатель	Традиционный менеджмент	Логистический менеджмент
2	3	4
Цели в отношении товародвижения	Обеспечение своевременной и качественной доставки груза потребителю	Обеспечение доставки нужного продукта, в нужном количестве, нужного качества, в нужное место и время, нужному потребителю, с нужными затратами
Объект (один среди прочих) управления в сфере товародвижения	Управление поставками (supply management)	Управление цепочками поставок (supply chain management)
Роль экспедитора (логистической организации)	Организация доставки товара от продавца к покупателю	Ускорение всего процесса доставки товара при условии минимальных затрат по всем технологиям функционирования логистической системы
Ответственность экспедитора (посредника)	В рамках договора экспедирования	По всей цепочке поставок, услуги направлены
Роль транспорта	Обособленная отрасль	Производитель широкого круга логистических и комплексных услуг
Составляющая и стоимости товара	Транспортная	Логистическая

Транспортно-экспедиционное обслуживание тесно связано с перевозочными процессами и теми технологиями, которые используются для доставки груза. В рамках изучаемого вопроса целесообразно выделить следующие основные понятия и определения.

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

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

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

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

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

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

В общем случае под **транспортно-экспедиционным обслуживанием** следует понимать деятельность специализированных организаций, направленную на обеспечение доставки груза и выполнение любых услуг, связанных с подготовкой груза к перевозке, выполнению перевозки и его хранению. Такая деятельность осуществляется по поручению грузоотправителя или грузополучателя.

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

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

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

### **3.2. Логистический подход к организации транспортно-экспедиторской деятельности [7]**

Появление логистики в экономике объективно обусловлено достигнутым уровнем развития производительных сил и рыночных отношений. В табл. 3.2 в качестве примера рассмотрен процесс влияния состояния экономики на выбор приоритетов в менеджменте.

Логистика – это деятельность, связанная с планированием и управлением потоками товаров и решением проблем запасов этих товаров. Затраты на логистику в промышленных организациях Запада поглощают приблизительно 1/5 прибавочной стоимости. В целях повышения конкурентоспособности менеджмент уделяет логистике все больше внимания. Ранее в организациях промышленности логистика была объектом деятельности технических специалистов. В настоящее время, как следствие нормальной эволюции теории и практики менеджмента, ясен ее стратегический масштаб и значимость. Цель логистики промышленной организации может быть сформулирована как

совмещение разумных цен на продукцию с правильной и своевременной реакцией на нужды рынка.

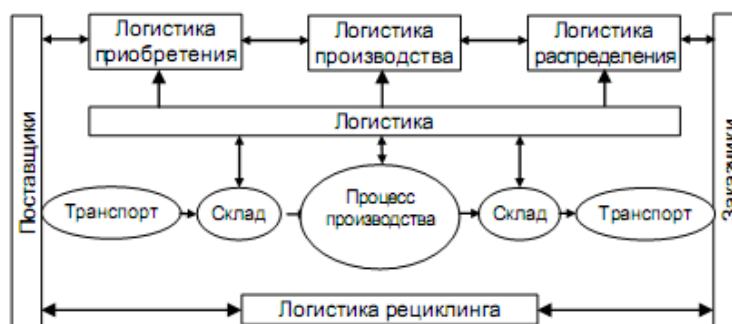
Таблица 3.2

**Влияние состояния экономики на менеджмент и логистику**

Период	Основной мотив	Приоритеты
1	2	3
1920-е гг.	Ненасыщенность рынка, при достаточной покупательной способности	Организация производства, научная организация труда
1930-е гг.	Спад платежеспособного спроса при наличии большого производственного ресурса	Реклама, сбыт, продажи
Конец 1940-х–конец 1950-х гг.	Значительный рост платежеспособного спроса при повышении требований к качеству товаров и услуг	Качество продукции
Начало 1960-х–начало 1970-х гг.	Повышение темпов изменений и номенклатуры потребностей рынка при усложнении и удорожании производства и реализации	Маркетинг, продажи
Середина 1970-х гг.	Ресурсные, в том числе финансовый, дефициты, глобализация и интеграция наряду с развитием информационных технологий	Логистика, ресурсы, обращение
2000-е гг.	Продолжение процессов развития рынка: высокая частота смены товаров и расширение ассортимента, непредсказуемость рынка, давление на затраты (наличие запасов)	Корпоративная логистика, интегрированная логистика, глобальная логистика

На рис. 3.1 отражена структура логистики промышленной организации. Логистика промышленной организации имеет определенную структуру, которая определяется технологией производства, видом товаров и услуг, другими параметрами организации и бизнеса. Принято выделять три основных вида логистики: логистику притока (приобретения, закупок), логистику оттока (распределения) и производственную логистику, а при осуществлении вторичного использования отходов производства – также логистику рециклинга. Кроме того, при дальнейшей градации проявляются транспортная, складская логистика, логистика запасов (управление запасами), информационная и финансовая логистика. Когда в решении вопросов логистики принимают участие и другие подразделения производства, можно говорить об интегральной логистике.

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



**Рис. 3.1** Связь логистики с транспортом

Логистический подход к управлению транспортно-экспедиторской деятельностью предполагает осуществление оптимизации потоковых процессов, протекающих в ходе производства и реализации товаров и услуг как на уровне организации, так и в рамках технологического цикла, предусматривающего участие нескольких организаций, и в масштабах национальной, межнациональной и глобальной экономики. Важнейшее условие оптимизации – соблюдение организационного, технологического, экономического и информационного единства потоковых процессов.

При этом логистический подход существенно отличается от традиционного, поскольку итог логистической оптимизации является результатом оптимизации всей системы как единого целого.

Одной из основных задач логистики транспортно-экспедиторских услуг, кроме управления транспортировкой, является складское обслуживание. В данном случае целью логистики в отношении товарных запасов выступает оптимизация запасов и потоков в пространстве и времени одновременно по двум критериям: 1) доступность для реализации на оптовых складах и в магазинах максимально возможного ассортимента в достаточном количестве по каждой позиции с учетом возможных колебаний спроса; 2) повышение оборачиваемости товаров, т. е. снижение времени усредненного цикла между закупкой (производством) товара и его отгрузкой заказчику.

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

Содержание запасов влечет за собой расходы. Наиболее распространенные виды затрат на содержание запаса – пространство, рента, риск. *Пространство* – расходы на амортизацию, содержание, отопление занимаемого под запас помещения (склад, место, отведенное под запас в цехе). *Рента* представляет собой расходы на вложенный в запас капитал. *Риск* связан с возможностью не востребования запаса, что может привести к некондиции, уничтожению и продаже по сниженным ценам или продаже с низкой прибылью. Под риском также подразумевают вероятность устаревания продукции и расходы на страхование.

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

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

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

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

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

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

Логистические организации, выкупая груз у поставщиков, освобождают последних от выполнения функций, а значит, и затрат по распределению продукции и становятся снабженческо-сбытовыми (распределительными) центрами. Конкуренция логистических организаций с экспедиторами не является обычной, поскольку клиентами организации являются организации, нуждающиеся не только в доставке груза, но и в выполнении ряда других логистических услуг, связанных с управлением грузом, предоставлением информации о его состоянии и др. В отличие от транспортно-экспедиционных организаций, оказывающих помимо транспортных комплекс известных сопутствующих доставке товаров услуг, логистические организации осуществляют обеспечение работ складского, информационного, управленческого и финансового характера.

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

Начало системных исследований в области транспортных систем относится к середине прошлого века, когда были заложены основы материально-технической базы различных типов транспортных систем. По мере накопления знаний и практического опыта углубляется и само содержание понятия транспортной системы. Анализ выработанной к настоящему времени совокупности определений транспортных систем позволяет выделить то общее, что им всем присуще:

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

– снижение общественно необходимых транспортных издержек за счет экономической эффективности функционирования транспортных систем.

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

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

Элементы процесса транспортировки образуют единую транспортную систему, которая является одной из важнейших подсистем макрологистических систем. Управление материальными потоками на региональном, национальном или межнациональном уровне является одним из основных направлений макроэкономической политики любого государства.

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

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

Отличительными признаками транспортных систем являются:

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

Таким образом, логистические транспортно-экспедиционные системы – это форма организации транспортного процесса, позволяющая эффективно обслуживать потребности производства.

### 3.3. Структура транспортно-экспедиторского обслуживания [7]

Для анализа структуры транспортно-экспедиторского обслуживания рассмотрим его во взаимосвязи трех составляющих: транспортного, экспедиционного и посреднического обслуживания, как это показано на рис. 3.2.



### Рис. 3.2 Структура транспортно-экспедиционного обслуживания

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

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

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

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

Складские работы выполняют на контейнерных и грузовых площадках транспортных узлов, в складских помещениях, а также в распределительных центрах. Необходимость в складских операциях обусловлена в основном значительной неравномерностью поступления грузов на транспортные узлы, что вызывает потребность в постепенном накоплении грузов и их группировке по маршрутам перевозок. Может иметь место обратная ситуация, когда возникнет необходимость в расформировании крупных партий в мелкие отправки для последующей доставки потребителям.

Каждый вид груза требует своих условий при перевозке для сохранности его свойств, поэтому применяется маркировка.

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

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

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

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

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

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



Назначение маркировки заключается в следующем:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

– как посредническая деятельность между грузоотправителем, грузополучателем и перевозчиком;

– как координационная деятельность по согласованию действий и интересов всех элементов логистических систем, обеспечивающая разработку оптимальных маршрутов, графиков, способов доставки, эффективное использование транспортных средств, а также экономии времени, денег и других ресурсов при максимальном удовлетворении клиента.

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

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

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

В функции транспортно-экспедиторского обслуживания входит управление **грузовыми потоками**, которые представляют собой перемещение определенной транспортной массы (груза) на конкретное расстояние, в конкретном направлении.

Грузопотоки формируют и поддерживают транспортно-экономические связи, которые, в свою очередь, необходимы для товарообращения. Грузовой поток образуется непосредственно в процессе перемещения товаров между пунктом производства и пунктом потребления. Качественная и сравнительная характеристика грузопотоков помогает в анализе существующего положения на транспортном рынке, что, в свою очередь, позволяет оптимизировать некоторые показатели деятельности всей транспортной системы: выявить излишние и нерациональные перевозки, определить сферы эффективного использования того или иного вида транспорта, а также построить прогнозы и обосновать перспективы их развития.

## Вопросы для самоконтроля

1. В чем заключается логистический подход к организации транспортно-экспедиторской деятельности?
2. Перечислите основные функции транспортно-экспедиторских организаций.
3. Поясните сущность и раскройте структуру логистического кооперирования на рынке транспортно-экспедиторских услуг.
4. Сравните традиционный и логистический менеджмент в транспортно-экспедиторской деятельности.
5. Поясните связь логистики с транспортом.
6. Охарактеризуйте структуру транспортно-экспедиторского обслуживания.
7. Проследите эволюцию понятия «транспортно-экспедиторская деятельность».