
АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ УПРАВЛЕНИЯ

УДК 339.656.07

JEL L62

DOI 10.26425/1816-4277-2018-10-5-9

Абдюшева Динара Рамилевна
аспирант, ФГБОУ ВО «Государственный
университет управления», г. Москва
e-mail: d.abdyusheva@gmail.com

МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНО- ЭКСПЕДИЦИОННЫМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ

***Аннотация.** Приведены методические подходы к системе управления транспортно-экспедиционным обслуживанием. Рассмотрены подходы к организации управления транспортно-экспедиционным обслуживанием и позиции производителя, экспедитора и получателя груза. Изучены три вида методических подходов к организации транспортно-экспедиционного обслуживания. Выделены основные принципы транспортно-экспедиционного обслуживания, которые предполагают достижение следующих целей: увеличение производительности труда на одного сотрудника, минимум временного периода, снижение издержек предприятия, максимум прибыли компании, эффект синергии между партнерами.*

***Ключевые слова:** транспортно-экспедиционное обслуживание, производитель, экспедитор, грузополучатель, логистические посредники.*

Abdyusheva Dinara
Postgraduate student, State University
of Management, Moscow
e-mail: d.abdyusheva@gmail.com

METHODOLOGICAL APPROACHES TO THE MANAGEMENT SYSTEM OF FREIGHT FORWARDING SERVICES

***Abstract.** Methodological approaches to the management of transport and forwarding services have presented. The approaches to the organization of the management of transport and forwarding services have considered, the positions of the manufacturer, forwarder and consignee have presented. Three stages of the methodological approaches to the organization of freight-forwarding services have studied. The basic principles of freight-forwarding services, that presuppose achievement of the goals, are highlighted: an increase in labor productivity by one employee, a minimum of a time period, a decrease in enterprise costs, a maximum of company profit, synergies between partners.*

***Keywords:** freight-forwarding services, manufacturer, freight forwarder, consignee, logistics intermediaries.*

В настоящее время методические подходы к системе управления транспортно-экспедиционного обслуживания (далее – ТЭО) в России претерпевают изменения. Перевозчики, экспедиторы и конечные получатели груза стали уделять огромное внимание сервису логистического сопровождения, параметрам взаимовыгоды отношений. В связи с этими факторами и неукоснительным соблюдением этики транспортно-логистической сети возможно снижение затрат экспедиционного характера как для организации-перевозчика, так и конечного звена – клиента.

Структура системы ТЭО изображена на рисунке 1. В эволюции ТЭО можно выделить три этапа в организации ТЭО.

1. Функциональный (с 1960 по 1985 гг.) – показывает как за логистической деятельностью закреплялась деятельность: по транспортировке грузов, их складированию, грузопереработке, а также таможенному оформлению и страхованию грузов и др.

2. Ресурсный – в управлении ТЭО характеризуется группой факторов: применением аутсорсинга, передачей функций управления товарными остатками службе логистики, развитием координации между отделами предприятия.



3. Инновационный – в развитии ТЭО стал продолжением концепции управления цепями поставок (от англ. supply chain management).



Источник: [7]

Рис. 1. Система транспортно-экспедиционного обслуживания

В управлении ТЭО получили распространение несколько вариантов процессного представления логической цепочки. Рассмотрим S-модель цепи поставок (от англ. supply chain S-mode), которая состоит из трех элементов:

- клиенты с предпочтениями;
- продукция и услуги;
- материальные активы.

В рамках изучения данной темы, мы обобщили научные знания отечественных авторов. Основные подходы к организации управления ТЭО, по мнению П. Ф. Горбачева, д. т. н., профессора, заведующего кафедрой транспортных систем и логистики: системный, классический (традиционный) и решение задач в рамках логической концепции с использованием систем [6].

Системный подход предусматривает своевременность, комплексность и экономичность доставки грузов до конечного потребителя для повышения конкурентоспособности всего предприятия [1]. Данный подход представляет совокупность интегрированных в единое процессов/процедур и механизмов грузопотоков на предприятии/фирму, внутрипроизводственной транспортировки и итогового сбыта готовой продукции/услуги.

Свойства системного подхода в управлении ТЭО:

- открытый характер транспортного хозяйства по отношению к внешней среде;
- комплексность;
- динамизм развития;
- гибкость процессов транспортировки;
- саморегулирование.

Составные элементы системного подхода в управлении ТЭО:

- структурный – раскрывает внутреннюю организацию системы, способ взаимодействия образующих ее компонентов;
- функциональный – показывает, какие функции выполняет система и образующие ее компоненты;
- элементный – отвечает на вопрос, из чего образована система;
- коммуникационный – раскрывает взаимосвязь данной системы с другими как по горизонтали, так и по вертикали.

Сделаем вывод о том, что процессы в ТЭО можно разделить на:

- макропроцессы и микропроцессы – процессы, которые связаны с перемещением грузов внутри и вне предприятия;
- процессно-обеспечивающие операции для всего комплекса предприятия.

Традиционные методы в организации ТЭО разработаны на основе теории экономики и логистики, они направлены на решение задач по повышению эффективности всего логистического комплекса, которые объединяют все субъекты ТЭО на пути движения груза/товаров/услуг к конечному потребителю [2].

Описанные выше методы применяются в рамках управления ТЭО. Они имеют место в формах транспортной логистики.

К основным путям повышения эффективности управления ТЭО, с позиции системного подхода относят:

- оформление маршрутных листов для перевозок;
- отбор эффективного и экономичного транспорта и погрузо-разгрузочных механизмов;
- просчет и детальная выверка параметров запасов и остатков на складах;
- формирование планов-графиков деятельности транспорта и посреднических операций;
- формирование штатного расписания для трудового дня работников транспортного цеха.

Рассмотрим основные логические модели, концепции логического управления организации ТЭО, используемые при рассмотрении данного вопроса.

1. JiT (точно в срок). В основе метода заложена система Kanban. Ограничения по времени либо очень широкие, либо отсутствуют. Как правило, определяются цели, которые необходимо достигнуть, затем команда последовательно работает, разбивая их на задачи. Измеряется время на выполнение задачи и эффективность коллектива в ходе выполнения [5].

2. QR – система незамедлительного реагирования на изменяющиеся условия внешней среды на рынке. Она достигается за счет максимизации эффективности цепочки поставок грузов благодаря минимальным расходам на запасы.

3. ECR – новый этап в регулировании интересов между партнерами на рынке. Данная концепция нацелена на замещение конкуренции между торговыми партнерами их работой.

4. TQM – концепция управления, при которой акцент ставится на важные для клиентов измерения качества. Основными принципами метода являются концентрирование, совершенствование, повышение качества, паритет с партнерами, интерес в пролонгации договоров, наличие планов и прогнозов, делегирование полномочий.

5. ABC – метод, направленный на учет стоимости мероприятий. Суть его заключается в учете стоимости элементов, процессов на основании фактических издержек на (процессы), которые необходимы для производства, реализации и послепродажного обслуживания по продуктам. ABC-метод дает возможность идентифицировать спрогнозировать вариант развития действий.

Проанализируем теперь подходы в рамках рассматриваемых систем с позиции клиентов, посредников, производителей.

Деятельность производителя направлена на интегрирование основных логистических бизнес-процессов и межфункциональную координацию (поддержание взаимосвязи с клиентом, со всеми функциональными подразделениями компании) для решения сложных, конфликтных проблем, возникающих на всех уровнях управления (табл. 1).

Таблица 1

Функциональные обязанности производителя (по отделам)

Отдел	Функциональные обязанности
Президиум	Выполнение стратегий, утверждение планов, разработка графиков
Сервис	Своевременная доставка на склады и пункты складирования
Коммерческий отдел	Планирование и прогноз материальных запасов и продаж
Технический отдел	Разработка и формирование технической документации, отслеживание изменения в СНИП, ГОСТ Р и др.
Бухгалтерия	Контроль над оплатой товаров и услуг, сверка документации и др.

Составлено автором по материалам исследования

Смысл логистического посредника заключается во всеобщем контроле транспортировки, управлении складированием и грузоперевозкой, таможенном оформлении груза, посреднической консультации клиента и в полном информационном обеспечении процесса транспортно-экспедиционного обслуживания и др. [4].

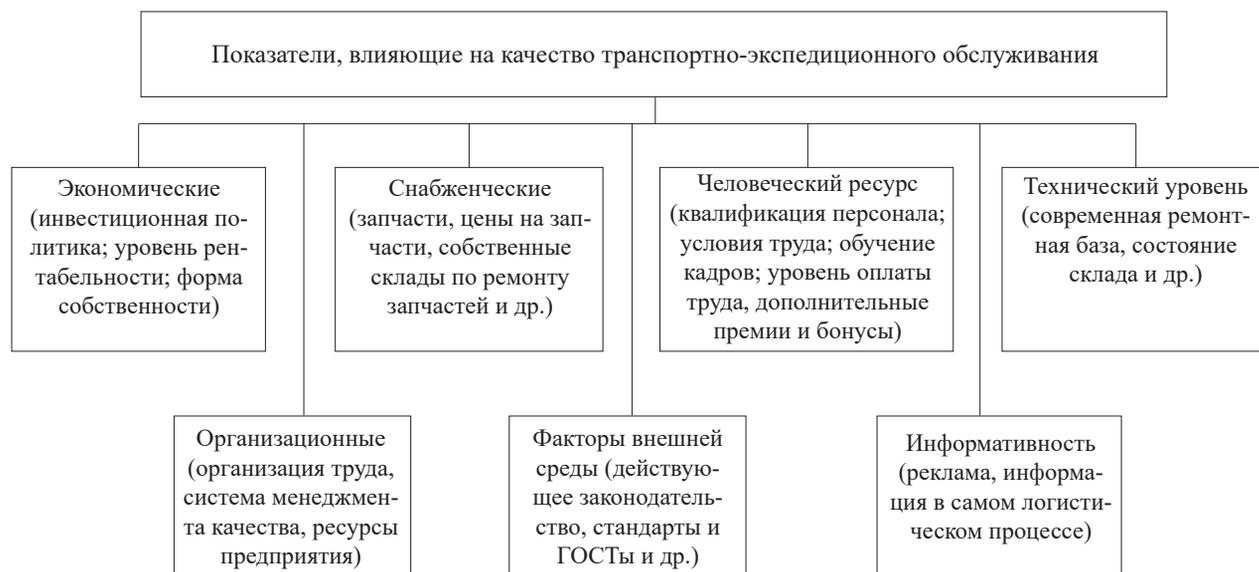
Функциональные обязанности посредника (посреднических фирм):

- проектирование перевозки: выбор вида транспорта, транспортных компаний, оптимальных тарифных схем, маршрута и технологий перевозки, выбор оптимальных затрат между участниками ТЭО;
- организация перевозки: подготовка и оформление необходимых документов, заключение транспортных договоров и страхования и др.;
- подготовка и сопровождение перевозки: упаковка, маркировка и др., прием и сдача груза, выполнение погрузочно-разгрузочных работ, информирование клиентов и др.;
- организация промежуточного хранения груза: выбор складского хозяйства, оформление документации, прием и сдача грузов и др. [5].

Основные требования, предъявляемые потребителями к услугам ТЭО:

- минимальные сроки (продолжительность) доставки;
- гарантированные сроки доставки, в том числе доставка груза точно в срок;
- регулярность доставки груза;
- наличие дополнительных (сервисных и послепродажных) услуг;
- наличие различных уровней транспортного обслуживания;
- удобства по приему и сдаче грузов;
- организация доставки груза «от двери до двери»;
- отлаженная система информации и документирования;
- приспособляемость к требованиям клиентов (гибкость обслуживания) и др. [3].

Рассмотрим показатели, влияющие на качество ТЭО (рис. 2).



Составлено автором по материалам исследования

Рис. 2. Показатели, влияющие на качество ТЭО

Обобщая вышесказанное, отметим, в данном вопросе рассмотрены подходы к организации управления ТЭО, позиции производителя, экспедитора и получателя груза. Мы определили основные принципы ТЭО, которые предполагают достижение следующих целей:

- увеличение производительности труда на 1 сотрудника;
- минимум временного периода;
- снижение издержек предприятия;
- максимум прибыли компании;
- эффект синергии между партнерами.

Библиографический список

1. Абдюшева, Д.Р. Проблемы транспортно-экспедиционного обслуживания в Российской Федерации / Д.Р. Абдюшева // Сборник научных трудов по материалам 21-й Международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы управления – 2016». – 2016. – № 3. – С. 3-5.
2. Абдюшева, Д.Р. Система качества инновационного развития транспортно-экспедиционного обслуживания / Д.Р. Абдюшева // Вестник университета. – 2017. – №4. – С. 108-112.
3. Горин, В.С., Степанов А.А., Фадеева М.А. Что такое клиентоориентированная стратегия на рынке автотранспортных услуг, и для чего нужен портрет потенциального потребителя? / В.С. Горин, А.А. Степанов, М.А. Фадеева // Вестник университета. – 2007. – № 11. – С. 5-10.
4. Степанов, А.А. Развитие рынка транспортно-экспедиционного обслуживания в России / А.А. Степанов // Вестник университета. – 2006. – № 15. – С. 142-147.
5. Степанов, А.А. Формирование маркетинговой системы транспортно-экспедиционного обслуживания в современной России: монография. – М.: Каталог, 2005. – С. 164.
6. Плужников, К.И., Чунтомова Ю.А. Транспортное экспедирование / К.И. Плужников, Ю.А. Чунтомова. – ТРАНСЛИТ, 2006. – С. 528.
7. Структура транспортно-экспедиционного обслуживания [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://megaobuchalka.ru/7/21731.html> (дата обращения: 08.09.2018).

References

1. Abdyusheva D.R. Problemy transportno-ekspeditsionnogo obsluzhivaniya v Rossiiskoi Federatsii [*Problems of freight forwarding in the Russian Federation*] // Sbornik nauchnykh trudov po materialam 21-j Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii «Aktualnyye problemy upravleniya – 2016», 2009, I. 3, pp. 3-5.
2. Abdyusheva D.R. Sistema kachestva innovatsionnogo razvitiya transportno-ekspeditsionnogo obsluzhivaniya [*Quality system of innovative development of freight forwarding services*]. Vestnik Universiteta, 2017, I. 4, pp. 108-112.
3. Gorin V.S., Stepanov A.A., Fadeeva M.A. Chto takoe kliyentoorientirovannaya strategiya na rynke avtotransportnykh uslug, i dlya chego nuzhen portret potentsialnogo potrebitelya? [*What is a client-oriented strategy in the market of motor transport services, and why do we need a portrait of a potential consumer?*]. Vestnik Universiteta, 2007, I. 11, pp. 5-10.
4. Stepanov A.A. Razvitiye rynka transportno-ekspeditsionnogo obsluzhivaniya v Rossii [*Development of the market of forwarding services in Russia*]. Vestnik Universiteta, 2006, t. 2, I. 15, pp. 142-147.
5. Stepanov A.A. Formirovaniye marketingovoi sistemy transportno-ekspeditsionnogo obsluzhivaniya v sovremennoi Rossii: monografiya [*Formation of the marketing system of forwarding services in modern Russia: a monograph*]. M.: Katalog, 2005, p. 164.
6. Pluzhnikov K.I., Chuntomova YU.A. Transportnoe ekspedirovaniye [*Transport forwarding*]. TRANSLIT, 2006, p. 528.
7. Struktura transportno-ekspeditsionnogo obsluzhivaniya [*Structure of freight forwarding service*]. Available at: <https://megaobuchalka.ru/7/21731.html> (accessed 08.09.2018).