Черкасов Сергей Андреевич. Логистические и трансакционные издержки в системе товародвижения : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.06 : СПб., 1999 155 c. РГБ ОД, 61:00-8/1477-1

**Содержание к диссертации**

Введение

**Глава 1. Теоретико-логистические основы процесса товародвижения 8**

1.1. Материальные потоки в производственно-коммерческой деятельности 8

1.2. Логистические характеристики и параметры процесса товародвижения 24

1.3. Организационно-экономические основания логистических издержек 43

**Глава 2. Исследование функционирования системы товародвижения в производственно-коммерческой деятельности 63**

2.1. Основные положения анализа логистических систем и процессов 63

2.2. Логистический анализ оптово-торгового предприятия 69

**Глава 3. Формирование системы управления логистическими издержками 95**

3.1. Логистические издержки как объект управления 95

3.2. Трансакции и трансакционные издержки 106

3.3. Основные направления снижения транспортных расходов в системе логистических издержек 119

Заключение 144

Литература 150

* [Логистические характеристики и параметры процесса товародвижения](http://www.dslib.net/logistika/logisticheskie-i-transakcionnye-izderzhki-v-sisteme-tovarodvizhenija.html#883411)
* [Организационно-экономические основания логистических издержек](http://www.dslib.net/logistika/logisticheskie-i-transakcionnye-izderzhki-v-sisteme-tovarodvizhenija.html#883412)
* [Логистический анализ оптово-торгового предприятия](http://www.dslib.net/logistika/logisticheskie-i-transakcionnye-izderzhki-v-sisteme-tovarodvizhenija.html#883413)
* [Основные направления снижения транспортных расходов в системе логистических издержек](http://www.dslib.net/logistika/logisticheskie-i-transakcionnye-izderzhki-v-sisteme-tovarodvizhenija.html#883414)

**Введение к работе**

Современная экономика представляет собой сложный хозяйственный механизм, состоящий из множества разнообразных производственных, торговых, финансовых и информационных систем, взаимодействие которых направлено на удовлетворение потребителей в товарах и услугах. Для управления столь сложным механизмом, как на макро-, так и на микроэкономическом уровне необходимы новые научные концепции, среди которых важное место занимает логистическая концепция.

Логистика - новая научная дисциплина, изучающая проблемы управления материальными потоками в их экономическом, организационном, финансовом, информационном и техническом аспектах. Объектом изучения и управления в логистике являются процессы товародвижения: закупки материальных ресурсов и товаров, реализация готовой продукции, транспортировка, регулирование материальных запасов, что в совокупности образует логистические системы.

Функционирование логистических систем требует немалых затрат ресурсов: трудовых, материальных, энергетических, информационных. В связи с этим в общих издержках производства и обращения значительную долю составляют логистические издержки.

К настоящему времени логистика охватывает широкий круг проблем. Значительный вклад в развитие теории и практики логистики, кроме зарубежных ученых, внесли отечественные ученые: Н.В.Афанасьева, Б.А.Аникин, А.М.Гаджинский, Е.А.Голиков, М.П.Гордон, М.Е.Залманова, К.В.Инютина, Л.Б.Миротин, Л.А.Мясникова, Ю.М.Неруш, О.А.Новиков, Д.Т.Новиков, О.Д.Проценко, Б.К.Плоткин, В.М.Пурлик, А.Н.Родников, А.И.Семененко, В.И.Сергеев, А.А.Смехов, В.Н.Стаханов, С.А.Уваров, В.В.Щербаков и другие. В их трудах развиваются теоретические положения и совершенствуется инструментарий логистики, убедительно показывается, что внедрение логистических принципов и методов в управлении материальными ресурсами позволит повысить эффективность производства,

снабжения и сбыта, улучшить обслуживание предприятий-потребителей и населения. В какой-то мере в работах перечисленных ученых затрагивались и аспекты логистических издержек, однако, проблема идентификации и управления логистическими издержками специально не рассматривалась, а поэтому в настоящий момент остается малоизученной. Недостаточное внимание к проблеме логистических издержек приводит к излишним затратам, между тем, целенаправленное воздействие на факторы, влияющие на их уровень, позволит сократить общие издержки производственно-коммерческой деятельности. Также вне поля специального исследования оказалась такая важная составляющая логистической деятельности, как трансакции и связанные с ними трансакционные издержки.

Изложенное подтверждает актуальность проблемы логистических и трансакционных издержек в системе товародвижения, что и определило выбор темы настоящего диссертационного исследования.

Целью диссертации является разработка научно-практических положений и рекомендаций по идентификации и управлению логистическими и трансакционными издержками в производственно-коммерческой деятельности. Предметом настоящего диссертационного исследования являются процессы товародвижения и порождаемые ими логистические и трансакционные издержки. Объектом исследования являются субъекты оптового рынка - производственные и оптово-торговые предприятия, а также фирмы и организации инфраструктуры, обслуживающей процесс товародвижения и влияющей на уровень логистических издержек.

Для достижения поставленной цели в соответствие с предметом и объектом исследования в диссертационной работе сформулированы следующие задачи:

• установить место и границы материальных потоков в производственно- коммерческой деятельности;

• выявить характеристики и исследовать параметры процесса товародвижения; • обосновать организационные и экономические условия образования и изменения логистических издержек в составе общих издержек производственно-коммерческой деятельности;

• выполнить анализ современного экономического состояния реальных логистических систем - субъектов оптового рынка;

• установить структуру и содержание логистических издержек как объекта управления;

• разработать номенклатуру трансакционных работ и установить свойства трансакционных издержек;

• определить пути снижения транспортных расходов как основной составляющей логистических издержек.

Теоретической и методологической базой исследования послужили труды отечественных и зарубежных ученых в области логистики и коммерции, менеджмента, фундаментальные исследования по экономической теории, в том числе по проблемам издержек и их учета (К.Друри, Р.Коуз, М.Портер, Л.Харри). В настоящем исследовании использовались методы системного анализа, экономико-математическое и логистическое моделирование, методы экономического анализа и статистики. Работа выполнена в\_ рамках нормативно-правовых условий согласно действующему законода- тельству Российской Федерации.

Научная новизна данной работы заключается в том, что в диссертации разработаны теоретические основы идентификации и управления логистическими издержками в производственно-коммерческой деятельности. К на- учным результатам, обладающим определенной новизной, можно отнести следующие результаты:

• обоснованы структура и границы материальных потоков в зависимости от начального и конечного пунктов траектории их движения;

• показана связь логистических издержек с системой логистических активностей; • предложена классификация материальных потоков по логистическим признакам;

• разработаны теоретические и методологические положения управления логистическими издержками на основе системы «Standart Costs», выполняющего роль бенчмаркинга;

• установлена сущность трансакций и предложена номенклатура трансакционных работ;

• разработаны теоретические и методологические положения управления трансакционными издержками.

Практическая значимость вытекает из целевой установки исследования и состоит в том, что реализация основных положений диссертации способствует повышению эффективности производственно-коммерческой деятельности за счет оптимизации уровня логистических и трансакционных издержек, что приводит к сокращению общих издержек и повышению конкурентоспособности производства продукции и услуг. На основании проведенных исследований в работе сформулированы основные принципы управления логистическими и трансакционными издержками, при этом рекомендуется полно. Всесторонне и тщательно выполнять трансакционные работы как необходимое условие сокращения общих издержек.

Разработанные практические рекомендации получили применение в производственно-коммерческой деятельности ряда предприятий и доказали свою эффективность.

Цель и сформулированные задачи исследования определили структуру работы.

В главе 1 - «Теоретико-логистические основы процесса товародвиже-ния» - рассматриваются материальные потоки в производственно-коммерческой деятельности, показана их трансформация в товарные потоки, приводятся математические модели потоков, исследуются условия образования логистических и трансакционных издержек. В главе 2 - «Исследование функционирования системы товародвижения в производственно-коммерческой деятельности» - излагаются методологические положения исследования логистических систем и процессов, приводится комплексный анализ деятельности одного из крупнейших опто-во-торговых предприятий Северо-Западного региона.

В главе 3 - «Формирование системы управления логистическими издержками» - обосновываются основные положения системы управления логистическими и трансакционными издержками, показана роль трансакций и трансакционных работ в производственно-коммерческой деятельности, их влияние на общие издержки, рассмотрены пути снижения транспортных расходов как основной составляющей логистических издержек.

Основные теоретические положения и практические рекомендации диссертационного исследования систематически докладывались на научно-практических конференциях и семинарах. Отдельные положения диссертации используются в учебных дисциплинах при подготовке экономистов в области коммерции.

## Логистические характеристики и параметры процесса товародвижения

Процесс товародвижения характеризуется огромным разнообразием, обусловленным множеством состояний интегрированного рынка. Мощность этого множества определяется количеством поставщиков и потребителей, посредников, номенклатурой товаров и услуг, инфраструктурой. Все эти компоненты рынка порождают информационные, финансовые, энергетические потоки и изменяются во времени. В связи с этим возникает необходимость упорядочения и классификации экономических потоков.

Прежде всего, выделяются потоки на макро- и микроэкономическом уровнях. Материальные, а также, товарные потоки на макроэкономическом уровне отображаются межотраслевым балансом и круговоротом ресурсов и продукции через циркуляцию финансовых средств. Количественно макроэкономические потоки оцениваются статистикой такими показателями как внутренний валовый продукт и национальный доход.

Логистические издержки проявляются на микроэкономическом уровне - во взаимоотношениях субъектов рынков между собой и с инфраструктурой. Поэтому согласно поставленной цели в настоящем исследовании рассматриваются микроэкономические системы и соответствующие им потоки.

В фундаментальном труде В.И. Сергеева по бизнес-логистике выделено 7 признаков классификации материальных потоков [52, с.54-59], а именно: по отношению к логистической системе; по отношению к звену логисти ческой системы; по номенклатуре; по ассортименту; по характеристикам груза в процессе транспортировки; по степени детерминированности параметров потока; по признаку непрерывности во времени. Соответственно перечисленным признакам выделены следующие группы материальных потоков:

Представленная классификация имеет существенные недостатки: классификационные группировки свелись к двум противоположным качествам («внешние - внутренние», «входные - выходные» и т.п. Далее, нельзя согласиться с определениями понятий «номенклатура» и «ассортимент», согласно которым различие между ними заключается в том, что номенклатура - это перечень групп продукции для целей статотчетности, учета и планирования. На самом деле - согласно сложившейся практике - номенклатура соотносится с продукцией производственно-технического назначения для нужд материально-технического снабжения, а ассортимент соотносится с готовой продукцией, предназначенной к реализации, то есть существуют ассортиментная загрузка производства и ассортимент производимой продукции, ассортимент товаров торговых предприятий. Кроме того, номенклатуру материальных ресурсов и ассортимент товаров нельзя сводить только к отмеченным противоположностям, поскольку для их классификации существует развитая и адекватная система признаков.

Альтернативные - противоположные - группировки уместны для абстрактных потоков, то есть для перемещающихся объектов вне зависимости от их натурально-вещественной субстанции. В таком аспекте возможно рассматривать следующие альтернативные потоки: внутренние - внешние; дискретные - непрерывные; детерминированные - стохастические; стабильные нестабильные; стационарные - нестационарные; равномерные - неравномерные; периодические - непериодические; ритмичные - неритмичные; простые - составные; управляемые - неуправляемые.

В теории массового обслуживания рассматриваются потоки входящие и выходящие, при этом основным считается, так называемый, пуассонов-ский поток, который характеризуется следующими свойствами: поток стационарный, то есть плотность потока (количество перемещающихся объектов в единицу времени) в среднем постоянна; поток ординарный, то есть в потоке отслеживается перемещение каждого объекта; поток без последействия, то есть перемещение объектов происходит независимо друг от друга. Большинство входящих потоков является пуассоновскими, то есть вероятность появления m объектов за время t определяется формулой Пуассона: где: Л - плотность потока (число перемещающихся объектов в единицу времени).

Выходящие потоки, как правило, обладают последствиями, а поэтому описываются сложными математическими моделями. Логистический подход, основанный на потоковой концепции, позволяет формализовать потоки, а вместе с ними и возникающие хозяйственные ситуации. Математическая интерпретация потока отвечает сущности логистики как искусства счета и является необходимым условием эффективности принимаемых решений. Кроме того, математические модели потоков позволяют выявить энергетическую (ресурсную) сущность потоков, что необходимо для исследования логистических издержек.

## Организационно-экономические основания логистических издержек

Потоковая интерпретация производственно-коммерческой деятельности и выявление вида материальных потоков предопределяют организационно-экономические основания возникновения, учета и калькуляции логистических издержек. Организационные основания предусматривают установление границ логистических издержек, а экономические - их состав или содержание. Организационные основания связаны с траекторией потока, с его начальной и конечной точками. Строго говоря, логистическими издержками являются все затраты, связанные с полным оборотом ресурсов, то есть включают издержки производства и обращения. В связи с этим возможно широкие и узкие толкования логистических издержек - проблема заключается в их идентификации. В издержках производства целесообразно выделить прямые и опосредованные расходы, обусловленные основной деятельностью производственного предприятия - изготовлением продукции. Следовательно, логистическая составляющая будет включать транс-портно-заготовительные расходы, расходы на материально-техническое снабжение и сбыт, а также трансакционные издержки.

Объективно любые издержки состоят из следующих статей расходов: оплата труда («Труд»), материальные затраты, то есть расходы на материальные ресурсы и энергию («Материалы»); амортизационные отчисления от износа используемых основных фондов («Амортизация»); накладные расходы; налоги и платежи. Первые три статьи составляют прямые расходы. В хозяйственной практике в соответствии с принятым на предприятии оперативным и бухгалтерским учетом перечисленные статьи могут быть модифицированы - в основном более дифференцированы, то есть расшифрованы.

В хозяйственной практике одного предприятия целесообразно выделить два направления его деятельности и, соответственно этим направлениям, расходы: производственная деятельность и коммерческая деятельность. В целом они образуют производственно-коммерческую деятельность предприятия, которая схематично представлена на рис. 1.3.1.

Из представленной схемы следует, что деятельность производственного предприятия складывается их двух направлений: производственного и коммерческого. В этом проявляется статус предприятия как субъекта рынка - именно поэтому деятельность промышленного предприятия любой отрасли или специализации является производственно-коммерческой. Более того, производственная составляющая не вызывает особых проблем, поскольку современное производство, будучи высокотехнологичным и автоматизированным, строго регламентировано и ограничивается территорией предприятия. Проблемы начинаются за пределами предприятия с выходом произведенной продукции на рынок с его конкуренцией и меняющейся конъюнктурой. Иными словами, продукцию гораздо легче изготовить, чем потом её продать.

Немалые трудности связаны и с другой стороной коммерции - с закупками необходимых материальных ресурсов для нужд материально-технического снабжения. Закупки должны быть оптимальны. В рыночной экономике ликвидируется товарный дефицит, в том числе и на средства производства, но возникает дефицит финансовый. Каждое предприятие имеет неограниченные возможности выбора, но ощущает нехватку денежных средств.

Оптимизация закупок заключается в максимизации полезности закупаемых материальных ресурсов при имеющихся денежных средствах или, как это именуется в экономической теории, бюджетных ограничениях.

Из изложенного следует, что коммерческая составляющая одновременно является и логистической, поскольку управляет процессом товародвижения. В структуре предприятия рассматриваемые составляющие имеют свои подразделения и персонал, что позволяет вести раздельный учет затрат. Кроме того, имеются подразделения, обслуживающие оба направления - так называемые, общезаводские службы. Расходы этих служб распределяются, а поэтому содержат в себе и часть логистических издержек.

На практике логистические издержки рассредоточены в транспортно-заготовительных расходах, в затратах служб снабжения и сбыта, в части накладных расходов. Как было показано, практически все логистические издержки поддаются отдельному учету. Для анализа и управления предприятие может сосредоточить своё внимание на отдельных статьях логистиче-ских расходов, используя существующие системы учета или возможности программных продуктов.

Издержки сферы обращения, по существу, являются логистическими, например, торговые издержки, транспортные расходы, издержки содержания запасов и т.п. Логистическими будут общие издержки предприятий логистической инфраструктуры, например, транспортных организаций, оптово-торговых предприятии, предприятии розничной торговли, транспортно-экспедиторских фирм, товарных бирж, консигнационных фирм, страховых компаний, таможенных терминалов. Каждое из перечисленных предприятий выступает как самостоятельный субъект рынка и юридическое лицо со своей системой расходов. В связи с этим необходимо ещё раз уточнить некото рые понятия: в настоящем исследовании в идентичном смысле, как синонимы, употребляются такие понятия как издержки, расходы, затраты, при этом предпочтение отдается термину «издержки».

Издержки, относимые на единицу продукции или работы, есть себестоимость, которая соотносится с ценой или тарифом, поскольку указанные величины также рассчитываются или устанавливаются на единицу продукции (товара) или работы (услуги). Кроме того, возможны удельные издержки, то есть издержки, относимые на определенный измеритель.

## Логистический анализ оптово-торгового предприятия

Главной задачей предприятия являлось обеспечение беспере-бойной поставки хлопка-волокна на текстильные фабрики Северо-Западного региона страны. Осуществлялось это как по государственным поставкам, так и как частичная закупка сырья с использованием собственных оборотных средств.

Открытое акционерное общество «Комплекс Сервис» было учреждено Комитетом по управлению городским имуществом мэрии Санкт-Петербурга решением от 22 апреля 1993 года путем реорганизации государственного предприятия «Предприятие по поставкам текстильного сырья» в соответствии с Законом Российской Федерации "О приватизации государственных и муниципальных предприятий в Российской Федерации", Государственной программой приватизации государственных и муниципальных предприятий в

Российской Федерации на 1992 год и иными законодательными актами Рос сийской Федерации. Общество является правопреемником прав и обязанно стей государственного предприятия «Предприятия по поставкам текстиль ного сырья» в пределах, определенных в плане приватизации Общества от апреля 1993 года, и Акционерного общества открытого типа «Комплекс Сервис» (Санкт-Петербург) в полном объеме.

Общество является коммерческой организацией, уставный капитал ко торой разделен на определенное число акций, удостоверяющих обязатель ственные права участников Общества (акционеров) по отношению к Обществу. ОАО «Комплекс Сервис» имеет в собственности обособленное имущество, учитываемое на его самостоятельном балансе, может от своего имени приобретать и осуществлять имущественные и личные неимущественные права, нести установленные обязанности, быть истцом и ответчиком в суде. Площадь, занимаемая предприятием, составляет 120 гектаров. На этой площади расположены одиннадцать складских корпусов, каждый площадью 6000 м2, а так же административные здания и сооружения вспомогательных технических служб. Каждый из корпусов имеет подъездные эстака ды для осуществления погрузо-разгрузочных работ как с автомобильного, так и железнодорожного транспорта.

Предприятие осуществляет следующие виды услуг: складские услуги по переработке грузов текстильного и другого сырья, материалов, товаров продовольственного назначения и народного потребления; проведение погрузо-разгрузочных работ, хранение, доставки текстильного и другого сырья, материалов и товаров производственного назначения и народного потребления; проведение лабораторного анализа текстильного сырья и осуществление связанных с этим претензионных работ; оказание транспортных услуг по получению и доставке грузов железнодорожным и автомобильным транспортом; организация станций технического обслуживания транспортных и погрузо-разгрузочных средств; оказание посреднических услуг по снабжению и сбыту текстильного и другого сырья, материалов, товаров производственного назначения и народного потребления; оказание услуг по сдаче в аренду складских площадей; оказание услуг в области консультирования российских и иностранных юридических и физических лиц по вопросам деятельности на российском рынке текстильного сырья, получение, обработка и использование производственной и коммерческой информации; ведение оптовой торговли (в том числе - внешней) отечественным и иностранным текстильным сырьем, осуществление товарообменных компенсационных и иных сделок; оказание агентских и брокерских услуг, выступление в качестве поверенного, комиссионера, торгового агента (маклера, дилера), представительство интересов клиентов в сфере торговли в отношениях с третьими лицами.

Основное направление деятельности предприятия - оказание складских и погрузо-разгрузочных услуг - определяет его организационно-штатную структуру, которая представлена на схеме рис.2.2.1. Персонал предприятия состоит из 107 человек и характеризуется данными, представленными в таблице 2.2.1.

В фирме только один специалист имеет высшее экономическое образование, высока доля работников с общим средним образованием (63,6 %). Таким образом, в оптово-торговом предприятии, которое как открытое ак ционерное общество должно осуществлять активную коммерческую деятельность, преобладают работники с техническим образованием или вообще без специального образования.

Функционально на администрацию и службы предприятия возложены указанные ниже должностные обязанности.

Совет директоров определяет структурную линию развития предприятия, определение приоритетных направлений деятельности, размещение облигаций и иных ценных бумаг, определение рыночной стоимости имущества, назначает Генерального директора; рекомендует размеры дивидендов и порядок его выплаты.

Генеральный директор обеспечивает реализацию принятых советом директоров решений, то есть осуществляет текущее управление хозяйст венной деятельностью предприятия, принимая решения на тактическом уровне.

Заместитель генерального директора - главный инженер - организует и руководит повышением уровня технической подготовки производства, его эффективности, сокращением материальных, финансовых и трудовых затрат на производство за счет их высокого качества, надежности, технических условий, рационального использования производственных фондов и всех видов ресурсов, созданием нормативной базы, работами по технике безопасности, охране труда и противопожарной безопасности.

Заместитель генерального директора по общим вопросам осуществляет руководство хозяйственной деятельностью предприятия в области материально-технического снабжения, транспортного и административно-хозяйственного обслуживания, обеспечения эффективного использования материальных ресурсов, снижения их потерь, разработку и принятие перспективных и текущих планов по оказанию производственных услуг по складской переработке, по работе складского хозяйства, аренде, сохранности собственности Общества, решение социальных вопросов.

Транспортно-диспетчерский отдел (ТДО) осуществляет текущий и капитальный ремонт всех транспортных средств предприятия, организует рациональное использование всех видов транспорта и проведения погрузо-разгрузочных работ с соблюдением технологической дисциплины. В ТДО осуществляется подготовка проекта и заключение договоров с железной дорогой на обслуживание подъездных путей и с предприятиями на использование принадлежащих отделу автотранспортных средств, обеспечивается контроль за сокращением времени простоя железнодорожного и автомобильного транспорта под грузовыми операциями.

## Основные направления снижения транспортных расходов в системе логистических издержек

Транспортные расходы занимают основное место не только в логистических издержках (30 - 50%), но и в общих издержках предприятия (фирмы). Второе место в логистических издержках занимают издержки, обусловленные формированием и управлением запасами. В данной группе издержек первенство принадлежит издержкам вследствие иммобилизации финансовых средств, аккумулированных в запасах.

Запасы обладают двойственной природой: положительное значение запасов заключается в том, что они обеспечивают непрерывность и надежность протекания процессов производства и торговли - и чем больше запасов, тем выше надежность; отрицательное значение запасов проявляется в иммобилизации ресурсов. Предприятия очень чувствительны к сокращению запасов, опасаясь возможных сбоев в производстве или торговле - отсюда стремление содержать значительные запасы, не считаясь с расходами. Такой подход к запасам сложился в условиях административно-командной экономики с ее тотальным дефицитом. (Также сказывался менталитет хозяйственников: «запас карман не тянет» или «запас есть не просит»). До настоящего времени многие руководители промышленных предприятий в силу своей недостаточной квалификации не осознали опасность производственных запасов. Однако издержки по содержанию запасов могут быть сущест венно сокращены за счет их регулирования. К настоящему времени сформировалась научная логистическая дисциплина «Управление запасами» [48, 61]. Разработаны всевозможные модели управления запасами, пригодные для широчайшего спектра условий - главное заключается в том, что оптимальное формирование и регулирование запасов в полной мере находится в компетенции самого предприятия. Другое дело - транспорт и транспортные расходы.

По отношению к предприятию транспорт представляет собой организацию внешней среды, образуя мощную инфраструктуру. Вследствие этого предприятия вынуждены приспосабливаться к работе транспорта. Иными словами, транспортные расходы в значительной мере определяются влиянием внешней среды (вектор F-см. рис. 2.1.1.).

Основные проблемы возникают во взаимоотношениях с железнодорожным транспортом, вследствие монопольного положения этого вида транспорта. Даже в переходный период, когда создавалась конкурентная среда, железнодорожный транспорт, по существу, законодательно получил статус «естественной монополии». И все же его монопольное положение поколеблено благодаря активной деятельности на рынке транспортных услуг других видов транспорта, прежде всего, автомобильного. Вследствие этого и железнодорожный транспорт вынужден в своей деятельности все в большей мере учитывать требования рынка.

Транспорт как составляющая инфраструктуры является обслуживающей системой, в задачу которой входит обеспечение процесса товародвижения. Однако зависимость производственных и торговых предприятий от транспорта, дает ему определенные преимущества на рынке транспортных услуг, которые выражаются в стремлении диктовать свои условия, включая перевозочные тарифы и сроки доставки груза. Такое положение присуще даже странам с развитой рыночной экономикой - с развитой конкурентной средой. Но, учитывая, что транспорт нуждается в клиентуре, то вполне возможен компромисс интересов транспорта и клиентуры (производственных и оптово-торговых предприятий - грузоотправителей и грузополучателей). Такой компромисс также достигается с помощью трансакционных работ. В данном случае трансакции оптимизируют хозяйственные связи между клиентурой и транспортом.

Зарубежные специалисты рекомендуют вести так называемое «транспортное досье» [ 67, с. 97 - 100 ], для составления которого в рамках трансакционных работ изучается деятельность транспорта, его особенности и пути развития. Железнодорожный транспорт остается в настоящее время самым дешевым, а поэтому является важным фактором сокращения транспортных расходов.

В современных условиях работа железнодорожного транспорта должна строиться на принципах логистики и маркетинга. Для железнодорожного транспорта это определяет необходимость предоставления грузовладельцам таких условий перевозки, которые позволили бы клиентуре укрепить свое положение на рынке и получить прибыль для расширенного воспроизводства, создавая тем самым условия для увеличения объемов перевозочной работы. Реализация этой цели является основополагающим требованием для реформирования системы управления железнодорожным транспортом.

В связи с этим актуальным является создание эффективной системы фирменного транспортного обслуживания грузовладельцев на железнодорожном транспорте, основанной на маркетинговых принципах. Мировой опыт показывает, что конкурентная борьба с другими видами транспорта за привлечение новых грузопотоков вынуждает железные дороги непрерывно улучшать транспортное обслуживание грузовладельцев, повышать уровень сервиса, расширять перечень предлагаемых услуг. В настоящее время на транспортном рынке на первый план выдвигаются проблемы, связанные с соответствием цен транспортным услугам, а также транспортного маркетинга. В первую очередь такое положение объясняется повышением требований клиентов железнодорожного транспорта к качеству их обслуживания.

Анализ основных тенденций развития технологии перевозки грузов в странах с рыночной экономикой показал, что для всех железных дорог неизменным остается главенство интересов грузовладельца, максимальное удовлетворение его требований к качеству перевозок. Эти моменты в первую очередь учитывались при разработке новой экономической концепции организации перевозок грузов на железных дорогах России, способной предоставить клиентам полное транспортно-экспедиционное обслуживание.

На основе анализа и обобщения всего комплекса требований пользователей услуг железнодорожного транспорта к качеству обслуживания определены четыре главных принципа, характеризующие «фирменный» (новый) уровень качественного обслуживания. Это: доступность, оперативность, комплексность н надежность.

Введение системы фирменного транспортного обслуживания предоставляет грузоотправителям возможность оформить отправку груза со всем комплексом услуг в соответствии с его требованиями в одном месте при минимальных затратах времени. При этом все проблемы внутриотраслевых согласований перевозки являются обязанностью работников системы фирменного транспортного обслуживания и не требуют участия клиента.