

водится разбиение объекта на отдельные компоненты, после чего исследование продолжается в отношении этих компонент. Важным моментом является выявление связей и взаимозависимостей между компонентами.

В частности, анализ, ранжирование и определение степеней значимости тех или иных компонент проводится методом экспертных оценок, одним из разновидностей которого, имеющим серьезное математическое основание, является метод анализа иерархий.

Метод анализа иерархий (МАИ) относится к классу критериальных методов и занимает особое место, благодаря тому, что он получил чрезвычайно широкое распространение и активно применяется в многочисленных сферах деятельности, в частности, в экономике, социологии, оценочной деятельности, форсайте и т.д. Этот метод получил широкую известность по работам Т. Саати, который показал возможность его применения в задачах многокритериального принятия решений, стратегического планирования и распределения ресурсов, а также в задачах разрешения конфликтов и прогнозирования, управления качеством, определения приоритетов.

В тех задачах, к решению которых успешно применяется МАИ, структуру решения можно представить иерархией, включающей цель, критерии и подкритерии, действующих лиц (авторов) с их целями, людей, на которых влияет рассматриваемое решение, и альтернативные варианты решения. Метод анализа иерархий позволяет найти лучшую из альтернатив или распределить ресурсы между альтернативами пропорционально их приоритетам. Иерархия – это линейная структура, имеющая начальную вершину (фокус), за которой следуют организованные по уровням элементы, зависящие от некоторых или от всех элементов ближайшего выше расположенного уровня. Существуют многочисленные примеры задач, в которых элементы верхних уровней зависят от элементов нижних уровней, а элементы одного уровня зависят друг от друга. Такие структуры с зависимостью между элементами и обратными связями Т.Саати предлагает изучать при помощи метода аналитических сетей (МАС), являющегося дальнейшим развитием МАИ.

УДК 656.225

ЭКСПЕДИТОРСКАЯ И ОПЕРАТОРСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПРИ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

А. В. БАГИМОВ

Московский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация

В. С. ЗАБНЕНКОВ

Московская государственная академия водного транспорта, Российская Федерация

В условиях рыночной экономики взаимоотношения между хозяйствующими субъектами рынка (грузовладельцами) и перевозчиками принципиально изменились:

- создан потребительский рынок транспортных и других логистических услуг, в котором приоритет выбора вида транспорта и транспортной схемы принадлежит покупателю его услуг, а не планирующим органам, которые централизованно прикрепляли производителей к различным перевозчикам;

- возникла необходимость исследования спроса на транспортные и другие логистические услуги, которое должно проводиться не для грузоотправителей вообще, а с учетом их сегментации: по роду груза, дальности перевозки, количеству предъявляемого груза и др.;

- разработка мероприятий по повышению конкурентоспособности транспортной организации должна строиться именно с учетом сегментации рынка.

Отметим, что сфера деятельности транспортно-экспедиторских компаний заключается в оказании комплекса дополнительных услуг клиентам, связанных с организацией перевозки и контролем продвижения грузов. Как правило, их деятельность не ограничивается только одним видом транспорта.

В зависимости от объема оказываемых услуг транспортно-экспедиторское обслуживание может быть частичным или полным, а в зависимости от места оказания услуги могут оказываться как на вышеназванных станциях, так и в комплексе на всем пути следования груза. Такие компании имеют значительное количество клиентов, в число которых входят как постоянные грузовладельцы, так и грузоотправители, осуществляющие разовые перевозки. Автором выявлено, что в настоящее время наметились три основных направления эволюции данных фирм.

Первое – специализация в сфере деятельности перевозок одним видом транспорта, как правило, автомобильным с оказанием полного комплекса услуг «от двери до двери» и «точно в срок».

Второе – за счет приобретения собственного подвижного состава превращение в диверсифицированные транспортно-экспедиторские компании, обеспечивающие доставку грузов в смешанном сообщении собственным транспортом.

Третье – создание мультимодальных операторских компаний, располагающихся в крупных транспортных центрах и обеспечивающих обслуживание клиентов, которые перевозят грузы любым видом транспорта или в смешанном сообщении. В этих компаниях не предполагается наличие собственного подвижного состава, что позволяет им в полном объеме ориентироваться на удовлетворении интересов клиентов. Данные компании в полной мере могут называться логистическими.

Операторы железнодорожного подвижного состава являются владельцами собственного или арендованного подвижного состава и работают на основе договоров с перевозчиками в основном с постоянными клиентами, отправляющими большое количество однородной продукции.

Привлекательность таких компаний заключается в индивидуальной работе с каждым грузовладельцем, позволяющей наиболее полно удовлетворить потребности клиента. Кроме собственно перевозки такие компании обеспечивают осуществление того комплекса транспортно-экспедиторских услуг, который нужен заказчику.

В результате гибкой ценовой политики в отношении провозной платы и стоимости транспортно-экспедиторских услуг такие компании являются серьезными и реальными конкурентами ОАО "РЖД".

Фирма, покупающая транспортную составляющую логистического процесса, представляет собой, как правило, грузоотправителя, который, имея в составе своего предприятия достаточно квалифицированный транспортный отдел (или отдел логистики) и, возможно, собственный или арендованный подвижной состав, обеспечивает организацию перевозочного процесса и контроль над его осуществлением собственными силами без привлечения сторонних организаций в качестве координатора (оператора) перевозки.

Функциональная структура деятельности перевозчика в рамках транспортной логистики включает в себя два взаимосвязанных блока – логистику перевозчика и транспортное обеспечение логистики. Основным инструментарием логистики перевозчика являлись и являются график движения поездов и план формирования поездов.

В отличие от логистики перевозчика материальным потоком при решении задач транспортного обеспечения логистики является не вагонопоток, а грузопоток, а партнерами – хозяйствующие субъекты рынка (грузоотправители, грузополучатели, терминалы) и другие виды транспорта, взаимодействующие между собой в рамках взаимовыгодных договорных отношений.

Главная задача – это создание таких условий для грузовладельца, при которых в качестве транспортной составляющей при формировании конкретной логистической цепи он выбирает именно данного перевозчика и данную транспортную схему. Поэтому транспортное обеспечение логистики связано с внешней деятельностью различных видов транспорта и по сравнению с логистикой перевозчика претерпело значительные изменения.

Специфика взаимоотношений между транспортным посредником (представителем хозяйствующего субъекта рынка) и перевозчиками, как элементами логистической системы, заключается в том, что, с одной стороны, выбор вида транспорта осуществляется оператором, но управление транспортными средствами на своем участке транспортной логистической цепи осуществляет именно перевозчик. Именно эта особенность определяет необходимость выделения понятия перевозочной составляющей, которая является той частью транспортных средств конкретного перевозчика, обеспечивающих транспортировку груза отдельного хозяйствующего субъекта рынка (грузовладельца) в соответствии с договором перевозки.