

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Акулич, И. Л. Маркетинг : учеб. / И. Л. Акулич. – 3-е изд. – Минск : Выш. шк., 2004. – 453 с.
- 2 Амблер, Т. Практический маркетинг : учеб. / Т. Амблер ; пер. с англ. под общ. ред. Ю. Н. Капгуревского. – СПб. : Питер, 2003 – 400 с.
- 3 Интегративное управление в инвестиционно-строительной сфере / А. Н. Асаул [и др.] ; под ред. д-ра экон. наук, проф. А. Н. Асаула. – СПб. : Гуманистика, 2007. – 248 с.
- 4 Асаул, А. Н. Бизнес-партнерство в реализации интегративного управления инвестиционно-строительным комплексом / А. Н. Асаул, В. П. Грахов // Вестник гражданских инженеров. – 2005. – № 4(5).

*E. BOYKACHEVA*

*M. BOYKACHEV*

*Belarusian State University of Transport*

### **BUSINESS PARTNERSHIP IS IMPLEMENTATION OF INTEGRATIVE MANAGEMENT OF INVESTMENT-BUILDING COMPLEX**

Variants of a strategic business partnership in the sphere of investment and construction, as well as their characterizing features. Tions defined conditions, the implementation of business partnerships and solve problems.

Получено 18.10.2016

---

---

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности).  
Вып. 9. Гомель, 2016**

---

---

УДК 339.5

*С. П. ВАКУЛЕНКО, канд. техн. наук, профессор*

*П. В. КУРЕНКОВ, д-р экон. наук, профессор*

*А. А. КОТЛЯРЕНКО*

*ФГБОУ ВО «Московский государственный университет путей сообщения»  
(МИИТ) Императора Николая I*

### **ПРОБЛЕМА ВЫБОРА СХЕМ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ПОСТАВОК**

Рассмотрена проблема выбора схем внешнеторговых поставок. Представлены возможные схемы взаимодействия между субъектами рынка транспортных услуг и различными видами транспорта при внешнеторговых перевозках в смешанных сообщениях. Рекомендовано при выборе маршрута следования транспортных и грузовых потоков учитывать все виды взаимодействия и координации деятельности субъектов рынка транспортных услуг.

Перед грузовладельцами постоянно встает ряд проблем: на каких базисных условиях заключить договор на приобретение или продажу товара, каким выбрать маршрут транспортировки, каким образом заплатить за перевозку минимальную цену и другие. Известно, что коммерческий успех товара или транспортной услуги зависит не только от соотношения цены и качества, вложений в рекламу, но и от того, насколько удачно выбраны схемы поставки, оплаты, транспортировки и складирования. Преимущества комплексного, системного или, как сейчас принято называть, логистического подхода к управлению перемещением транспортных, грузовых, информационных, финансовых и энергетических потоков послужили одной из причин завоевания российского рынка иностранными товарами при экспорте российской электроэнергии, природных богатств и импорте транспортных услуг (за счет перевозки российских грузов иностранными судами и автомобилями, а также оплаты услуг, связанных с транспортировкой через фирмы, зарегистрированные за рубежом).

Если до рыночных реформ при постоянном росте объема грузовых перевозок наблюдались диспропорции в развитии основных средств транспорта и системы управления, приводившие к случаям непроизводительных простоев подвижного состава и нерациональному использованию технических средств, то в настоящее время следует отметить диспропорции в функционировании не только всего рынка транспортных услуг (РТУ), но также и в функционировании системы доставки внешнеторговых грузов (СДВТГ) через морские и речные порты, что также приводит к непроизводительным простоям подвижного состава, замедлению перемещения транспортных и грузовых потоков.

Эффективное освоение перспективных форм организации грузовых перевозок в большой степени зависит от гармонии в развитии конкуренции на РТУ и от совершенствования системы управления перемещением транспортных, грузовых, информационных и финансовых потоков.

В настоящее время в Российской Федерации не существует органа, осуществляющего оперативное регулирование перевозок грузов в единой транспортной системе (ЕТС), поэтому оперативное управление перевозочным процессом разорвано на части: железнодорожную от станции до станции, водную от порта до порта, автомобильную от отправителя до станции и порта и от станции и порта до получателя (включая прямые перевозки от отправителя до получателя), о чем говорилось еще в работах В. В. Звонкова и А. В. Комарова.

Следует отметить, что из-за скопления грузов сверх установленных нормативов на подходах к портам простаивают морские и речные суда, тысячи вагонов и автомобилей. Это приводит к необходимости ввода конвенционных запрещений и ограничений на отправку грузов в данные направления и нередко – к нарушению нормальной работы целых полигонов, а также дисгармонизации функционирования всей транспортной сети.

В современных условиях на выбор схемы поставки внешнеторговых грузов в смешанном сообщении влияют не только традиционные параметры

(объем перевозок, расстояние и цена транспортировки, пропускные способности магистральных путей и портовых мощностей), но и такие, как сроки навигации, глубины фарватеров на подходах к портам, формы оплаты провозных платежей, размеры таможенных и других сборов в морских и речных портах, порядок и продолжительность проведения таможенных и сертификационных процедур, толкование налоговыми органами на местах положений и инструкций Госналогслужбы, конвенционные запреты и др. Поэтому для решения данной задачи необходим подход, позволяющий учесть все типы элементов, потоков и правовых связей в едином комплексе.

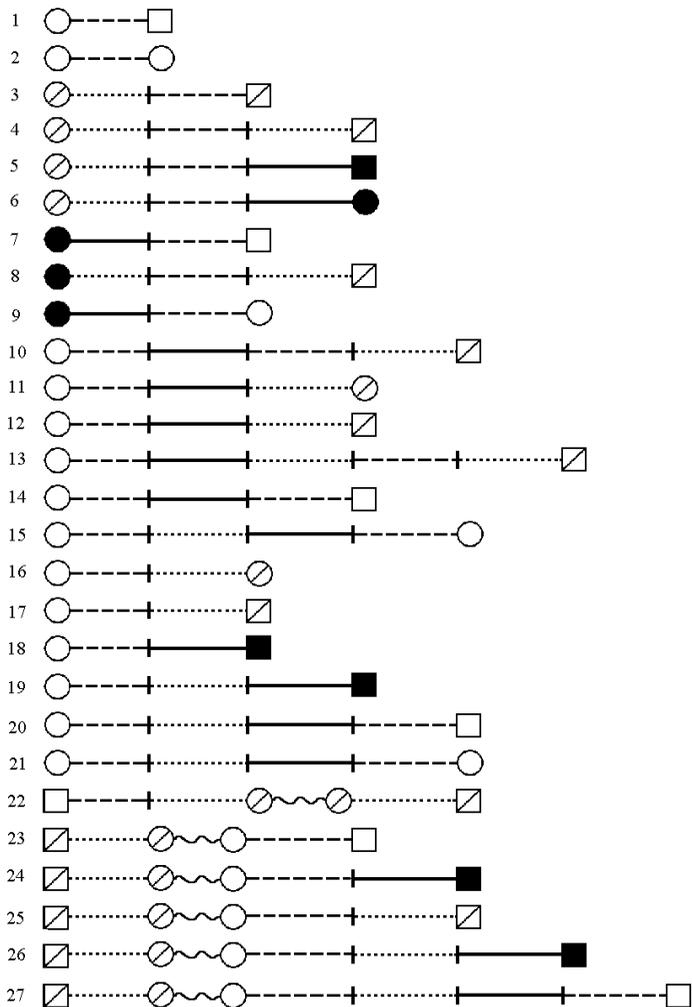
Подход, основанный на топологических идеях, позволяет учесть не только себестоимость перевозок [7; 8; 11–13], транспортные и грузовые потоки между физическими элементами торгово-транспортных систем (ТТС) (ж.-д. станциями, портами, перевалочными терминалами и другими), но также информационные и финансовые между юридическими (теми же станциями и портами, подразделениями аппарата ОАО "РЖД" и Минтранса, экспедиторскими и страховыми компаниями, таможенными брокерами, банками и др.), энергетические потоки, обеспечивающие перемещение транспортных, грузовых, информационных и финансовых потоков, а также взаимодействие элементов и потоков между собой, определяемые нормативно-правовыми документами и прямыми договорами, то есть нормативно-правовой базой, влияние характера этих взаимодействий на функционирование СДВТГ.

Возможные варианты схем доставки внешнеторговых грузов в смешанном сообщении с участием железных дорог представлены на рисунке 1.

Либерализация коммерческой деятельности промышленных и транспортных предприятий, повсеместное акционирование авиакомпаний, предприятий автомобильного транспорта, парохозяйств и портов, распад централизованной системы расчетов за грузовые перевозки на всех видах транспорта повлекли за собой создание конкурентной среды на рынке транспортных услуг (РТУ), на котором среди множества субъектов одними из основных являются экспедиторы и грузовладельцы.

В качестве экспедитора может выступать физическое или юридическое лицо, не принимающее непосредственного участия в перевозочном процессе или оказании дополнительных транспортных услуг, являющееся, как правило, агентом перевозчика или пунктов погрузки, выгрузки, погранперехода, передачи на другие виды транспорта, действующее на основании договорных отношений с последними и с заказчиками на транспортные услуги – грузоотправителями, грузополучателями и грузовладельцами. Перечисленные субъекты могут являться как юридическими, так и физическими лицами.

В качестве грузовладельцев (трейдеров) могут выступать не только отправители или получатели грузов, но и другие юридические и физические лица, являющиеся собственниками перевозимого товара на рассматриваемом отрезке цепи его транспортировки, так как в процессе перемещения товара до конечного потребителя может иметь место его неоднократная перепродажа.



Условные обозначения

- порты: ○ – России; ⊗ – СНГ; ● – 3-й страны;
- станции назначения/отправления: □ – России; ⊠ – СНГ; ■ – 3-й страны;
- железные дороги: — — — — — – России; ..... – СНГ; ————— – 3-й страны;
- ┃ – сухопутный путь погранперехода; ~ – морской путь.

Рисунок 1 – Варианты схем доставки внешнеторговых грузов в смешанном сообщении с участием железных дорог

При физической передаче товара от продавца к покупателю образуется сложная система взаимоотношений между производителями товаров и их потребителями через систему доставки, которая должна обеспечить соблюдение условий контракта на поставку.

В связи с созданием при промышленных предприятиях коммерческих структур различных форм собственности, занимающихся посреднической деятельностью, а также выработкой массовых грузов преимущественно из давальческого сырья, в перевозочных документах, даже при погрузке из одной и той же складской емкости, в качестве грузоотправителя может фигурировать не только изготовитель продукции или переработчик сырья, но и давальец, комиссионер, дилер, дистрибьютор, джоббер и другие юридические лица, являющиеся собственниками отправляемого товара (грузовладельцами) на начальном этапе процесса транспортировки. Поэтому договора на оказание экспедиторских услуг заключаются именно грузовладельцами.

Также экспедиторы могут выполнять часть функций перевозчиков: перевозка в транспортных единицах (вагонах, судах, автомобилях или контейнерах), выполнение погрузо-разгрузочных работ и хранение грузов в складских помещениях, арендуемых или являющихся собственностью экспедитора, и др. Часто имеет место выполнение одним юридическим лицом функций грузовладельцев, экспедиторов и перевозчиков.

В дореформенный период в порту отправления для внешнеторговых грузов применялась следующая схема: грузоотправитель – морской торговый порт – морской перевозчик; в порту назначения: морской перевозчик – морской торговый порт – грузополучатель. Такие схемы соответствовали определению договора морской перевозки, данному в Кодексе торгового мореплавания (1968 г. ст. 118), поскольку морской торговый порт по действовавшему тогда законодательству выполнял роль агента всех морских пароходств и был экспедитором всех отправителей и получателей грузов. Отношения между портом и морскими пароходствами регулировались внутренними инструкциями пароходств, а отношения в системе в целом – договором морской перевозки. Состоявшийся выход морских торговых портов из подчинения морских пароходств, вследствие акционирования и тех, и других, и сохраняющиеся определение договора морской перевозки обусловили новую схему отношений между участниками рассматриваемых процессов. В порту отправления груза: грузоотправитель – морской перевозчик; в порту назначения: морской перевозчик – грузополучатель. Для осуществления портовых операций между перевозчиком, грузовладельцем и производителем портовых услуг теперь возникают отношения не на условиях договора морской перевозки, как прежде. Эти отношения в новых условиях регулируются отдельными договорами: транспортной экспедиции, агентского, стивидорного, складского, сюрвейерского обслуживания и др.

Теперь отношения сторон при прохождении через порт экспортного груза, передаваемого с железнодорожного на морской транспорт, определяются

следующим образом: железная дорога сдает груз получателю (грузовладельцу или представляющему его интересы экспедитору) на основе договора ж.-д. перевозки; получатель сдает груз порту по условиям договора на хранение и перевалку или же складской компании по условиям договора на хранение и стивидорной компании по условиям договора на перевалку; порт или складская и стивидорная компании выдают груз получателю, который затем становится отправителем, для погрузки на судно по условиям договора на хранение и перевалку; отправитель сдает груз судну по условиям договора морской перевозки. Аналогично определяются отношения по импортным грузам.

С учетом правовой формы возможные схемы взаимодействия между субъектами РТУ и различными видами транспорта при внешнеторговых перевозках в смешанных сообщениях приведены на рисунке 2.

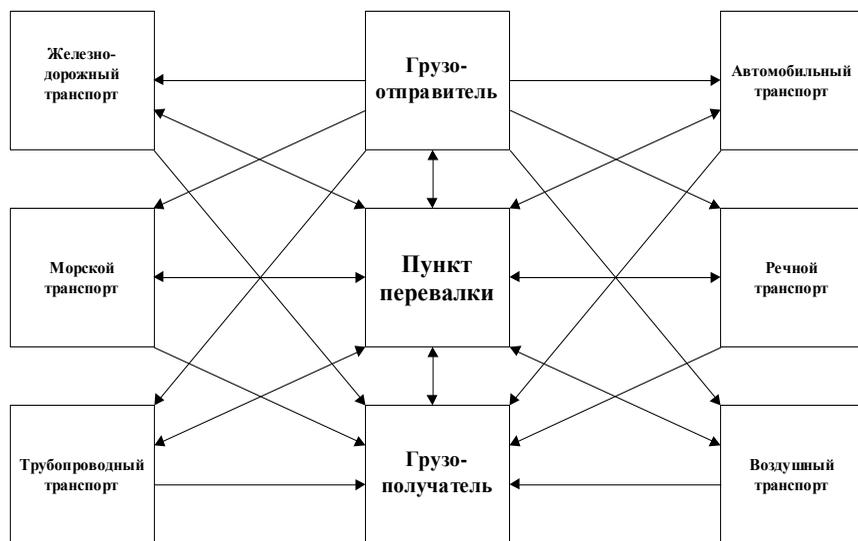


Рисунок 2 – Схемы взаимодействия различных видов транспорта и субъектов РТУ в системе смешанных сообщений

Для организации доставки грузов в смешанном сообщении до пункта назначения грузовладельцам теперь, помимо договоров на приобретение продукции и на перевозку, необходимо иметь договор с организациями, осуществляющими хранение и перевалку на другой вид транспорта, а также оказывающими другие услуги, т. е. процесс оформления и правового обеспечения надежности перевозок становится более сложным и трудоёмким.

При выборе направления следования грузопотока, порта перевалки, экспедиторской, стивидорной, сюрвейерской и других компаний (таблица 1)

принимается во внимание наличие соответствующих договоров, в которых оговаривается порядок оплаты услуг, взаимной информации и других взаимных обязательств сторон, то есть взаимодействие элементов СДВТГ и субъектов РТУ посредством перемещения транспортных, грузовых, информационных и финансовых потоков, а также потоков между собой определяется правительственными документами, отраслевыми уставами, кодексами, инструкциями, а также условиями выполнения прямых договоров.

Таблица 1 – Количество организаций, получивших лицензии Росморфлота Минтранса РФ по видам деятельности в портах

Порт	Содержание видов деятельности								Всего
	Перевозки грузов	Буксировка судов	Агентское обслуживание судов	Сюрвейерское обслуживание	Складские операции	Погрузочно-разгрузочные работы	Лоцманская проводка	Транспортно-экспедиционное обслуживание	
<b>Северо-Западный бассейн</b>									
1 Санкт-Петербург	46	9	110	42	24	23	0	160	<b>414</b>
2 Калининград	19	1	52	11	6	3	0	61	<b>153</b>
3 Светлый	5	1	3	0	0	0	0	1	<b>10</b>
4 Балтийск	0	0	4	0	0	0	2	3	<b>9</b>
5 Выборг	7	1	7	5	1	1	1	5	<b>28</b>
6 Высоцк	0	0	0	0	1	1	0	1	<b>3</b>
7 Мурманск	19	6	15	10	2	5	2	12	<b>71</b>
8 Архангельск	7	6	12	4	2	2	2	10	<b>45</b>
9 Канда-лакша	0	0	2	0	1	1	1	2	<b>7</b>
<b>Итого</b>	<b>103</b>	<b>24</b>	<b>205</b>	<b>72</b>	<b>37</b>	<b>36</b>	<b>8</b>	<b>255</b>	<b>740</b>
<b>Южный бассейн</b>									
1 Таганрог	2	1	12	0	1	2	0	17	<b>35</b>
2 Ейск	2	0	7	0	2	2	1	5	<b>19</b>
3 Туапсе	4	2	9	5	2	4	1	13	<b>40</b>
4 Геленджик	5	0	6	0	1	1	0	2	<b>15</b>
5 Сочи	2	0	6	0	1	1	1	4	<b>15</b>
6 Махачкала	2	0	1	0	1	1	0	1	<b>6</b>
7 Астрахань	4	1	13	0	8	8	0	22	<b>56</b>

## Окончание таблицы 1

Порт	Содержание видов деятельности								Всего
	Перевозки грузов	Буксировка судов	Агентское обслуживание судов	Сюрвейерское обслуживание	Складские операции	Погрузочно-разгрузочные работы	Лоцманская проводка	Транспортно-экспедиторское обслуживание	
8 Новороссийск	21	3	69	17	11	8	5	83	<b>217</b>
9 Темрюк	1	0	4	0	2	3	0	5	<b>15</b>
10 Анапа	0	0	2	0	0	0	0	0	<b>2</b>
<b>Итого</b>	<b>43</b>	<b>7</b>	<b>129</b>	<b>22</b>	<b>29</b>	<b>30</b>	<b>8</b>	<b>152</b>	<b>420</b>
Дальневосточный бассейн									
1 Посыет	0	1	0	0	1	1	1	0	<b>4</b>
2 Восточный	0	0	2	0	6	5	1	13	<b>27</b>
3 Корсаков	1	1	2	1	1	1	1	2	<b>10</b>
4 Ванино	8	0	6	2	3	3	1	10	<b>33</b>
5 Находка	26	7	24	6	13	15	2	16	<b>109</b>
6 Владивосток	27	5	35	12	13	19	2	37	<b>150</b>
<b>Итого</b>	<b>62</b>	<b>14</b>	<b>70</b>	<b>21</b>	<b>37</b>	<b>44</b>	<b>8</b>	<b>78</b>	<b>333</b>
<b>Всего</b>	<b>208</b>	<b>45</b>	<b>404</b>	<b>115</b>	<b>103</b>	<b>110</b>	<b>24</b>	<b>485</b>	<b>1493</b>

Из всего сказанного следует, что при выборе маршрута следования транспортных (автомобиле-, судо- и вагоно-) потоков и грузовых потоков необходимо учитывать все виды (области, сферы, формы, аспекты и т.п.) взаимодействия и координации деятельности субъектов РТУ, представляющие в совокупности топологию структуры СДВТГ, в которой возможны различные схемы поставок, представляющие собой рынок схем поставок, являющийся, как и рынок экспедиторских услуг, составной частью РТУ. Недавно в последнее время появилась перефразированная поговорка “не имей сто рублей, а имей ... сто схем поставок” [10], поэтому актуальной является проблема создания интеллектуальной системы выбора и регулирования схем внешнеторговых поставок во всех видах сообщения [1–9, 11–13].

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Вакуленко, С. П. Интермодальные и мультимодальные перевозки в транспортных коридорах Европы и Азии / С. П. Вакуленко, П. В. Куренков // Железнодорожный транспорт. – 2016. – № 6. – С. 73–77.
- 2 Вакуленко, С. П. Контрейлерные перевозки в России: история, проблемы, перспективы / С. П. Вакуленко, П. В. Куренков, Т. А. Зайцев // Экономика железных дорог. – 2013. – № 1. – С. 34–38.

3 **Куренков, П. В.** Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении. Экономика. Логистика. Управление / П. В. Куренков, А. Ф. Котляренко. – Самара : Солдат Отечества, 2003. – 636 с.

4 Анализ опыта реализации контрейлерных перевозок в странах Евросоюза и США / П. В. Куренков [и др.] // Вестник транспорта. – 2016. – № 5. – С. 17–22 (начало); № 6. – С. 22–27 (продолжение); № 7. – С. 22–33 (окончание).

5 **Куренков, П. В.** Концептуально новая транспортно-технологическая схема работы с контейнерами на транспорте / П. В. Куренков, О. В. Москвичев, Е. Е. Москвичева // Бюллетень транспортной информации. – 2009. – № 1. – С. 22–25.

6 Логистика взаимодействия центра координации работы компаний-операторов Южно-Уральской железной дороги и морских портов / А. С. Левченко [и др.] // Бюллетень транспортной информации. – 2007. – № 11 (149). – С. 15–20.

7 Методика расчетов и экономические показатели для распределения перевозок между видами транспорта / под ред. В. И. Дмитриева; ИКТП при Госплане СССР. – М. : Транспорт, 1966. – 525 с.

8 Методические указания по разработке и применению показателей удельных затрат транспорта для размещения производства и распределения перевозок между видами транспорта. – М. : ИКТП при Госплане СССР, 1981. – 232 с.

9 **Нехаев, М. А.** Ситуационно-логистическая система управления перевозочным процессом / М. А. Нехаев, П. В. Куренков, В. А. Мартыничук // Логистика и управление цепями поставок. – 2008. – № 5(28). – С. 25–35.

10 **Печкуров, Е.** Логистика в бизнесе России: не имей 100 рублей, а имей... 100 схем поставок / Е. Печкуров. – Одесса : Судходство, 1998. – № 5. – С. 58–60.

11 Сопоставимые издержки разных видов транспорта при перевозке грузов / под ред. В. И. Дмитриева, К. Н. Шимко; ИКТП при Госплане СССР. – М. : Транспорт, 1972. – 488 с.

12 Указания к расчетам экономических показателей перевозок грузов различными направлениями на железнодорожном, речном и морском транспорте / ВНИИЖТ; ЦНИИРФ; ЦНИИМФ. – М., 1950. – 32 с.

13 **Хачатуров, Т. С.** Методы определения экономической эффективности различных видов транспорта / Т. С. Хачатуров. – Ч. 1 и Ч. 2. – М. : Трансжелдориздат, 1956. – 238 с.

*S. VAKULENKO, PhD, professor*

*P. KURENKOV, Hab, professor*

*A. KOTLYARENKO*

*FSBEI "Moscow State University of Railway Engineering"*

## **PROBLEM OF A CHOICE OF SCHEMES OF FOREIGN TRADE SUPPLIES**

Problem of a choice of schemes of foreign trade supplies is considered in this work. Possible schemes of cooperation between the subjects of the market of transport services and various species of transport in foreign trade transportation are presented. In choosing the route of transport and cargo flows, is recommended to take into consideration all kinds of subjects that cooperate and coordinate on transport market.

Получено 24.10.2016