

вития производительных сил и стимулирующих рациональные использование ресурсов.

8. Необходимо в ближайшее время:

- в муниципальных образованиях завершить классификацию жилых домов по группам, степени благоустройства и капитальности;
- осуществлять постоянный контроль над дифференцированным учетом жильцов по категориям собственников жилья и нанимателей;
- разработать модель формирования дифференцированных тарифов на услуги ЖКХ в зависимости от деления населения на категории по прожиточному уровню и платежеспособности, размеру социальной нормы площади жилья на одного человека;
- выделить элементы тарифа в части покрытия затрат по времени эксплуатации объектов и исчисления возможной доходной части, направляемой на развитие отрасли ЖКХ;
- довести долю инвестиционной составляющей тарифа до 30% за счет введения обязательного страхования жилья.

Эти задачи определяют методологию формирования тарифа и рассматриваются с учетом взаимного влияния.

9. Основываясь на принципах тарифной политики обеспечить:

- введение контрактной системы найма на работу;
- участие представительных органов в определении стоимости услуг;
- доведение информации до потребителя услуг через СМИ и разъяснение политики ценообразования в регионе.

И. В. Яковлев

ЛОГИСТИКА КАК ИНСТРУМЕНТ ИННОВАЦИОННОГО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

В условиях расширения международного товарообмена происходит изменение структуры транспортных рынков, как мировых, так и России. Это проявляется, прежде всего, в необходимости координации действий различных видов транспорта для ускорения доставки грузов. Развитие международных перевозок в соответствии с мировыми стандартами и новейшими технологиями усилило заинтересованность российских произво-

дителей в развитии экспедиционных услуг. Традиционная роль грузового экспедитора состояла в поддержании и исполнении обременительных для грузовладельцев функций и операций, сопровождающих транспортировку, доставку груза. Осуществление этих функций экспедитором определяло роль последнего как посредника в процессе перемещения, хранения, составления партий и других операций с грузом. Однако роль экспедитора существенно изменялась по мере того, как изменялись масштабы и формы перевозок. Все большее количество функций перекладывалось на плечи экспедитора. И сейчас экспедиторы принимают на себя широкий спектр ответственности, а иногда выступают как распорядители-грузовладельцы, приобретая права на груз. Развитие транспортно-экспедиционных предприятий неразрывно связано с преобразованиями, происходящими на мировом товарном и транспортном рынках.

Простейший тип экспедитора – курьер. В его функции входит организация доставки от имени и за счет грузовладельца (отправителя или получателя), где ответственность на себя принимает перевозчик. Чаще всего непосредственно функции курьера в этом случае выполняют водители транспортных средств. Существует два вида экспедиторов:

1. Экспедитор-агент;
2. Оператор смешанной перевозки грузов.

Экспедитором-агентом (брокером) чаще всего называют поверенных, действующих от имени и за счет перевозчиков по договору представительства, а транспортно-экспедиционные операции – агентскими.

Экспедиторы-агенты, выполняя функции по организации транспортно-экспедиционного обслуживания, могут выступать и в роли консультантов. Многие грузовладельцы не располагают всей полнотой информации о предстоящей доставке груза и ее особенностях и обращаются за консультацией к экспедиторам, которых считают надежными. Экспедитор, контролируя информационный поток, действует в интересах клиента и по его поручению выполняет запросы, например о грузовых нормах, перегрузках, ценах, пунктах назначения и особенностях до ставки к ним и т. д. На основе подобной информации экспедитор предлагает несколько вариантов маршрута доставки с обоснованием и соответствующими расчетами. Клиент, опираясь на предоставленные сведения, выбирает наиболее приемлемый для него вариант. Экспедитор в этом случае может помочь и с оформлением необходимой документации (она оформляется на имя грузоотправителя; экспедитор при этом действует как его агент).

Оператор смешанной перевозки грузов организует доставку груза в смешанном (мультимодальном, интермодальном, комбинированном) сообщении с участием не менее двух перевозчиков, осуществляемую чаще всего по единому транспортному документу. Такая доставка характеризуется высокой степенью сложности организации всех процессов и выполнением требования логистической организации перемещения товарных потоков: «точно вовремя, в нужное место, с наименьшими затратами». Участие в такой доставке не только нескольких перевозчиков, но и различных видов транспорта определило еще большее разнообразие типов экспедиторов. Например, можно выделить экспедиторов, владеющих и не владеющих собственными транспортными средствами. В данной схеме доставки перевозчики часто стали принимать на себя выполнение агентских функций, а экспедитор осуществляет координацию действий всех участников и обеспечивает порядок выполнения операций, движение информации, документов, расчетов. В усложнившейся структуре взаимоотношений участников экспедиции четко определены роль и место каждого из них.

Наличие множества транспортно-экспедиционных предприятий в различных странах, в том числе и в России, их разнообразие, роль и место в определении юридических и других взаимоотношений с участниками транспортной экспедиции обусловлены и составом выполняемых ими функций и операций. Одни из них специализируются только на экспедиционной деятельности, зачастую на каком-либо одном, виде экспедирования, например автотранспортная экспедиция, железнодорожная экспедиция. Для других экспедирование является дополнением к основной деятельности, например транспортировка грузов, или их хранение, или подготовка грузов к доставке. Поэтому подробный анализ сущности понятия «экспедиционная деятельность» позволяет правильно расставить акценты в моделируемых логистических системах, в которых экспедиторы участвуют уже не как посредники, а как координаторы движения товарных, информационных и денежных потоков.

Распространенным является определение экспедиционной деятельности, происходящее от лат. *Expedition* – «приведение в порядок». Упорядочить доставку груза и снизить транспортные расходы и расходы хранения помогает выполнение ряда операций, со временем обособившихся и выделившихся в самостоятельные виды услуг, таких как: получение груза и оформление товарно-распорядительных документов, погрузка, сопро-

вождение и выгрузка, хранение, сортировка, сдача груза. Именно эти виды операций составили экспедиционную деятельность, принятую на себя экспедиторами и освободившую предприятия (грузоотправителей, грузополучателей и перевозчиков) от комплекса работ, связанных с подготовкой грузов к перевозке и их последующей доставкой к месту назначения.

Понятие «экспедиционная деятельность» в контексте современного логистического подхода к организации движения грузопотоков и транспортных потоков толкуется по-разному: как посредническая деятельность между грузоотправителями (грузополучателями) продукции и перевозчиками (транспортом), 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 экономию времени, денег и других ресурсов при максимальном удовлетворении клиента.

Если в первом случае речь идет об этапе становления или условиях неразвитости транспортных рынков и логистических систем, то для второго характерно устойчивое, стабильное функционирование транспортных рынков и логистических систем. В первом случае успех экспедиционной деятельности зависит от предприимчивости руководителей транспортно-экспедиционных предприятий и своевременного использования конъюнктурных моментов ситуации на рынке, во втором – он основан на способности использовать современные технологии, достижения научно-технического прогресса, во многом зависит от качества технологий управления его производственно-хозяйственной деятельностью, и в частности – товарно-материальными потоками.

Различия в толковании понятия экспедиционной деятельности можно проиллюстрировать на двух моделях системы экспедирования.

Традиционная модель отражает подход, при котором экспедиторы рассматриваются как посредники, связующие звенья в логистической цепи. Недостатком модели является то, что экспедиторам приходится прибегать к искусственным методам увязки грузопотоков на стыке звеньев «грузоотправитель – транспорт» и «транспорт – грузополучатель». Отсутствием координации деятельности по доставке груза объясняются неточности и сбои в работе экспедиторов и перевозчиков в данной модели. Каждое посредническое звено здесь отвечает только за свой комплекс операций и не

увязывает его с полным комплексом операций по транспортно-экспедиционному обслуживанию при движении груза по всей логистической цепи.

Данная модель организации экспедиционной деятельности не позволяет экспедитору комплексно оценивать весь транспортный и товарный рынок и, следовательно, оперативно реагировать на изменение спроса. Иначе говоря, данная модель слабо адаптирована к условиям внешней среды.

Современное направление развития экспедиторов обуславливает отказ от традиционного понимания экспедитора. На сегодняшний день все больше экспедиторов стремятся стать перевозчиками, приобретая в собственность транспортные средства. Транспортно-экспедиционные предприятия становятся организаторами и равноправными участниками перевозочного процесса. Преимущество данной модели – отказ от изучения транспортных потоков как детерминированных, с определенными параметрами, иными словами, отказ от обезличенного грузопотока. В такой модели взаимоотношения экспедиторов с транспортными организациями, грузоотправителями и грузополучателями рассматриваются в рамках логистической системы. Сами же транспортно-экспедиционные компании выходят из рамок организации выполняющей определенную функцию все больше фокусируя свое внимание на процессах перевозки. Выполнение заявки в такой системе уже не сводится к ее оформлению и передачи перевозчику. Непосредственное выполнение данной заявки практически полностью ложится на плечи экспедитора. Централизованный контроль за перевозкой сокращает до минимума затраты времени на организацию, управление и контроль.

В наше время, когда рынки, технологии и условия конкуренции изменяются невиданными ранее темпами, необходимость модернизации организаций становится все более острой.

Тенденция глобализации транспортной деятельности, обуславливающая координацию комплексных материальных и информационных потоков позволяет увидеть все несоответствие существующих структур требованиям времени. При этом мы обнаруживаем, что движущей силой проведения организационных изменений становится логистика. Выжить и успешно конкурировать на глобальных рынках смогут лишь те компании, которые имеют логистическую ориентацию, направленную на дальнейшее развитие системы. Усложнение структуры логистической системы экспедирования по отношению к традиционной изменяет роль экспедиторов

и их место в данной системе, существенно усложняет взаимоотношения элементов системы, структуру и движение информационных, финансовых и материальных потоков.

Более жесткая координация и контроль взаимодействия элементов, сосредоточенные в руках экспедиторов, в подобной системе обеспечивают возможность получения экономии на доставке, что в конечном итоге сказывается на снижении цены товаров и увеличении объемов реализации продукции и услуг.

Не секрет, что подобное стало возможно благодаря прорыву в области информационных технологий. Темпы развития и расширения сферы информации в настоящее время высоки. Характерной чертой большинства процессов, в том числе и транспортных, является постоянное расширение и создание новых информационных связей, которые совершенствуются и приобретают новые функции благодаря применению современной техники и технологии.

Информация в электронной форме превратилась в важнейший компонент современной рыночной инфраструктуры. Формирование мирового информационного пространства шло в направлении создания и развития баз и банков данных, систем и стандартов электронных сделок и электронных коммуникаций. Для продвижения принципов логистики важнейшее значение имели создание систем электронных банковских операций, использование для поддержки информационного взаимодействия между логистическими партнерами стандартов «электронного обмена данными» и «электронного обмена данными в управлении, торговле и на транспорте.

Продвижению логистических концепций в бизнесе способствовал быстро развивающийся рынок электронных коммуникаций, а именно: сетей передачи данных, факсимильной связи, электронной почты, телеконференций, общедоступного программного обеспечения. Логистические партнеры начали широко использовать возможности систем массового информационного обслуживания – как коммерческих (*Compuserve, America Online*), так и некоммерческих (*Internet*).

Определяющую роль в становлении и утверждении интегральной концепции логистики сыграла возможность постоянного контроля за материальными потоками в реальном масштабе времени в режимах удаленного доступа через информационные системы связи (например, через спутниковые коммуникационные системы).

Эффективность функционирования системы зависит от эффективности управления технологическими, организационными и другими процессами. Следовательно, наиболее важным становится обеспечение непрерывности управляемых процессов в узловых точках, где осуществляется прохождение грузов между сетями различных транспортных агентов и тем самым там, где осуществляется прохождение информации между различными сетями. Это касается, например, перевалочных пунктов, а также организации бесперебойных смешанных перевозок.

Резкий скачок в развитии информационных технологий задавший новый качественный уровень логистического обслуживания затронул, в основном, сферу передачи информации от одного участника перевозочного процесса другому. Сам же процесс транспортировки остается слабым местом для контроля и координации перевозки. Прежде всего, это касается железнодорожного транспорта. Парадокс заключается в том, что подобные технологии разработаны, испытаны и, местами, запущены. Однако данная концепция интегрированного управления информационными и грузовыми потоками не получила широкого практического применения. Причиной тому является заостренность организационной структуры, ее невозможность изменяться так же быстро, как и окружающая обстановка. Многие фирмы, не осознающие необходимости организационных изменений или не имеющие воли к их осуществлению, никогда не добьются того повышения конкурентного преимущества, которое может обеспечить им интегрированное управление логистикой. Проблема здесь заключается в том, что потребности рынка в улучшении обслуживания в совокупности с резким обострением конкуренции обуславливают необходимость изменения существующей парадигмы с точки зрения нашего понимания организаций.

Ярчайшим примером несогласованного управления материальными и информационными потоками являются контейнерные перевозки. Несмотря на развитие средств коммуникации и связи управление и контроль за грузопотоком осуществляется методом телефонограмм и, в лучшем случае, электронной почтой, компьютерная техника используется как средство передачи и хранения оперативной информации, а сортировку, координацию и управление осуществляет сам оператор. Как результат: контейнеры находятся на складе в порожнем состоянии зачастую больше, чем в процессе перевозки, включающем в себя погрузочно-разгрузочные операции, оформление формальностей, прохождение таможенного контроля (в случае международной перевозки), сам процесс перевозки.

Развитие инновационных технологий в области управления могли бы решить подобные проблемы, но сможет ли эффект от новых технологий окупить вложенные средства. Каждый экспедитор решает для себя сам, что для него лучше: экономить на собственном развитии или сделать вклад в развитие технологий и снизить в будущем издержки. Судя по консервативности большинства транспортно-экспедиционных предприятий капиталовложения в инновационные технологии считают невыгодными.

Единственный способ в эпоху свободных рыночных отношений стимулировать предприятия вкладывать куда-либо средства – сделать это доходным мероприятием, а это либо снизить затраты на развитие и внедрение технологий, либо повысить эффект от их внедрения.

Повысить эффект от внедрения.

Эффект от внедрения в данном случае ни что иное как разница издержек до использования новых технологий и после. Увеличить эту разницу можно увеличив «издержки до» и уменьшив «издержки после». Однако сама технология направлена на снижение потребности в складе, а значит и расходов на него. Незаинтересованность экспедиторов заключается в том, что себестоимость хранения груза и транспортной тары на складе не велика. Дополнительные издержки работы «по старинке» (ошибки в работе по причине человеческого фактора, низкая скорость оборота транспортных средств и тары, слаборазвитый сервис) мало кто учитывает. Кроме того, высокие цены на крановые работы, необходимые для перестановки контейнера с транспорта на склад и обратно, вынуждают лишний раз контейнер не трогать. Значит и стимулировать экспедиторов необходимо высокими расходами хранения на складе. Эти расходы должны значительно превышать стоимость крановых операций.

Средство государственного управления, в данном случае, – повышение сборов за складскую площадь стимулируя тем самым сокращение этих же складских площадей и более эффективное их использование.

Но этот процесс не будет бескровным. Увеличение расходов на складирование вызовет повышение цен на перевозки, а значит на все товары, хоть косвенно, связанные с перевозкой.

Снизить затраты на развитие.

В данном случае имеется в виду снижение стоимости приобретения и использования инновационных технологий для транспортно-экспедиционных компаний.

На сегодняшний день разработка и развитие высоких технологий не только способ продвижения науки, но и, прежде всего, прибыльный бизнес. Ярчайший пример – корпорация *Microsoft*.

Развитие наукоемких отраслей для многих стран является приоритетным направлением. В СССР каждый крупный завод или предприятие содержали научно-исследовательский институт. Современное положение дел не лучшим образом сказывается на финансировании научных работ и развитие высоких технологий. Частный бизнес далеко не всегда способен профинансировать какую-либо научную разработку. Те же, кто может сделать вложения в науку, находят более выгодное предложение для своих капиталов с более быстрым возвратом средств.

В сложившейся ситуации государство должно стимулировать создание коммерческих фирм и развитие конкуренции на рынке высоких технологий. И это касается не только транспортно-экспедиционную деятельность, но и другие производственные сферы. Для привлечения частного капитала необходимо повысить доходность данного рынка и создать возможность частным компаниям участвовать в проектах на тех же правах, что и государственные учреждения.

Самая проблематичная задача – повысить доходность рынка. При условии приоритетности данного направления, государственный аппарат имеет огромные ресурсы для развития рынка научных разработок: «льготное» налогообложение, государственный кредит, государственный заказ и т. д.

Но все это возможно лишь при условии необходимости инновационных технологий для российской экономики.

В. А. Сироткин

СТРАХОВАНИЕ – ДИНАМИЧНО РАЗВИВАЮЩАЯСЯ СФЕРА БИЗНЕСА

Условия все обостряющейся конкуренции на страховом рынке и увеличивающегося спроса на страховые услуги, являются одним из факторов динамичного развития страхового рынка, в условиях которого страховым компаниям приходится систематически и постоянно заниматься определением своих конкурентных преимуществ и поиском условий, стратегического превосходства над соперниками.