

потерями от снижения товарооборота в случае дефицита отдельных товарных позиций. В зависимости от условий поставок, удаленности оптовых баз и иных факторов необходимо производить сравнительный анализ между числом поставок и объемом партии товара. Если потери от дефицита сопоставимы с затратами по формированию и хранению запасов, то критерием оптимальной стратегии следует признать совокупные издержки управления запасами. Запаздывание поставки товаров – эти потери, связанные со снижением эффективности использования складских помещений, простоями персонала и оборудования.

Необходимо отметить тенденцию расширения применения системы MRP-управления, заключающейся в автоматизированном управлении заказами, поставками, контроле и учете всего торгового процесса. Внедрение MRP-систем способствует снижению издержек на всех этапах товародвижения.

УДК 656.13

ПРИЧИНЫ ВОЗНИКАЮЩИХ ТРУДНОСТЕЙ В ОТНОШЕНИЯХ МЕЖДУ ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЕМ И ЭКСПЕДИТОРОМ

Скадорва Виталий Викторович

*Научные руководители: канд. техн. наук, доц. Холупов В.С.,
магистрант Холупов О.В.*

(Белорусский национальный технический университет)

Произведено сопоставление интересов, стратегических целей грузовладельцев и экспедиторов. Выявлены основные ошибки в подборе экспедитора. Произведенный анализ позволяет сделать вывод, что в настоящее время сохраняется недоверие между грузовладельцем и экспедитором.

Проведенное исследование на рынке транспортно-экспедиционных услуг по выявлению причин возникающих

трудностей между грузовладельцами и экспедиторами дало следующие результаты:

1. Различия в интересах:

Интересы грузовладельца:

- 1) минимальная цена перевозки;
- 2) гарантия экспедитора в подаче транспортного средства в любой момент времени;
- 3) гарантия экспедитора в соблюдении времени доставки груза получателю;
- 4) максимальная ответственность экспедитора за сохранность доставляемого груза;
- 5) получение полного комплекса транспортно-экспедиционных услуг;
- 6) получение достоверной информации о продвижении груза;
- 7) не допустить утечки любой информации, касающейся предприятия грузовладельца;
- 8) иметь надежную доставку товара.

Интересы экспедитора:

- 1) максимальная цена перевозки;
- 2) наличие графиков погрузки грузов и планирование заказов;
- 3) возможность увеличения времени доставки груза получателю или переноса на другое время;
- 4) отсутствие ответственности экспедитора за сохранность доставляемого груза;
- 5) предоставление полного комплекса транспортно-экспедиционных услуг;
- 6) предоставление грузовладельцу информации о движении груза;
- 7) иметь долговременные и партнерские отношения с грузовладельцем;
- 8) иметь гарантированный объем грузов.

Матрица совпадения интересов грузовладельца и экспедитора:

		Интересы грузовладельца							
		1	2	3	4	5	6	7	8
Интересы экспедитора	1	нет	–	–	–	–	–	–	–
	2	–	нет	–	–	–	–	–	–
	3	–	–	нет	–	–	–	–	–
	4	–	–	–	нет	–	–	–	–
	5	–	–	–	–	да	–	–	–
	6	–	–	–	–	–	да	–	–
	7	–	–	–	–	–	–	да	–
	8	–	–	–	–	–	–	–	да

2. Отсутствие взаимного доверия.

2.1. Страхи грузовладельца:

- зависимость от экспедитора при неожиданном повышении им своих ставок, неспособности вовремя подать транспорт или доставить груз, отсутствии у него возможности решить аварийные или правовые ситуации в процессе доставки груза;
- утечка информации (финансовой, коммерческой и т.д.) через экспедитора;
- доверие груза большой стоимости «неизвестно кому» и практически под «честное слово»;
- неспособность экспедитора компенсировать убытки, полученные в результате перевозки.

2.2. Страхи экспедитора:

- шантаж грузовладельца более дешевым экспедитором;
- потеря заказов;
- грузовладелец за 1-2 часа снимет заказ на загрузку или даст заказ на перевозку за 2-3 часа до ее начала;
- отсутствие возможности выполнить заказ на оговоренных ранее условиях;
- невозможность компенсации убытков от утраты (порчи) груза;
- грузовладелец «перекупит» менеджера экспедитора.

3. Различия в стратегических целях.

Цели грузовладельца:

- 1) увеличение объемов продаж;
- 2) расширение географии продаж;
- 3) уменьшение затрат на поставку товара;
- 4) обеспечение сохранности доставляемого груза;
- 5) наличие возможности длительное время держать груз в машине экспедитора при растаможивании или выгрузке на склад;
- 6) наличие необходимого ассортимента товара в нужном количестве в нужном месте и в нужное время.

Цели экспедитора:

- 1) увеличение объемов перевозок;
- 2) расширение географии перевозок;
- 3) повышение доходов от перевозки грузов;
- 4) уменьшение ответственности за сохранность доставляемого груза;
- 5) снижение простоев транспортных средств;
- 6) перевозка однотипных грузов, минимальное количество мест погрузки и разгрузки, соблюдение режима труда и отдыха.

Матрица совпадения целей грузовладельца и экспедитора:

		Цели грузовладельца					
		1	2	3	4	5	6
Цели экспедитора	1	да	–	–	–	–	–
	2	–	да	–	–	–	–
	3	–	–	нет	–	–	–
	4	–	–	–	нет	–	–
	5	–	–	–	–	нет	–
	6	–	–	–	–	–	нет

4. Ошибки грузовладельцев в подборе экспедитора:

- не проверяется реальная собственность и фактическое финансовое состояние экспедитора;
- не запрашивается рекомендация на экспедитора от других его клиентов;

- не проверяется наличие страхования деятельности экспедитора;
- не проводится сопоставление рыночных цен и цен услуг, оказываемых экспедитором;
- не сопоставляются цены и качество предоставляемых экспедитором услуг;
- отсутствует контроль взаимодействия сотрудника грузовладельца и экспедитора.

Выявленные причины свидетельствуют о том, что доверия между грузовладельцами и экспедиторами нет. Поэтому необходимо преодолеть недоверие, понимая, что в бизнесе выигрывают отношения, построенные на долговременном, партнерском и стратегическом сотрудничестве двух равных участников процесса.

УДК 656.13

СХЕМЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК МЕЛКИХ ПАРТИЙ ГРУЗОВ

Столяренко Марина Викторовна

*Научный руководитель – канд. техн. наук, доц. Седюкевич В.Н.
(Белорусский национальный технический университет)*

Рассматриваются возможные варианты схем международных перевозок мелких партий грузов с применением автомобильного транспорта, предложены целевая функция и ограничения для принятия решения относительно оптимального варианта схемы.

В общем объеме международных перевозок грузов наблюдается тенденция роста доли мелких партий. Это вызывает увеличение затрат в сфере производства и обращения за счет повышения транспортных расходов. Мелкие партии грузов отличаются большим многообразием по заявляемым пунктам отправления и назначения, массе, объему и другим параметрам, а также по требуемым срокам доставки. Поэтому исследование,