

# CHARACTERISTIC OF INTERESTED PARTIES IN THE WORK OF CARGO TRANSPORTATION

Suvorova K.A. (Russian Federation) Email: Suvorova57@scientifictext.ru

*Suvorova Ksenia Aleksandrovna - Graduate Student,  
DEPARTMENT ORGANIZATION OF TRANSPORTATIONS AND MANAGEMENT ON TRANSPORT,  
FEDERAL STATE BUDGET EDUCATIONAL INSTITUTION OF HIGHER EDUCATION  
SIBERIAN STATE AUTOMOBILE AND HIGHWAY UNIVERSITY, OMSK*

**Abstract:** *on the basis of world and Russian experience, this article describes the characteristics of interested parties (consignors, consignees, carriers, intermediaries, merchants, the municipality) in the operation of freight road transport. The interests of each party are indicated, functions, methods of partnership of interested parties, such as association of carriers and public-private partnership are given, advantages of joint participation of stakeholders in the operation of freight road transport are indicated.*

**Keywords:** *public-private partnership, cooperation, stakeholders.*

## ХАРАКТЕРИСТИКА ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ СТОРОН В РАБОТЕ ГРУЗОВОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА Суворова К.А. (Российская Федерация)

*Суворова Ксения Александровна - студент магистратуры,  
кафедра организации перевозок и управления на транспорте,  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования  
Сибирский государственный автомобильно-дорожный университет, г. Омск*

**Аннотация:** *на основе мирового и российского опыта в данной статье дана характеристика заинтересованных сторон (грузоотправители, грузополучатели, перевозчики, посредники, коммерсанты, муниципалитет) в работе грузового автомобильного транспорта. Обозначены интересы каждой стороны, функции, приведены способы партнерства заинтересованных сторон, такие как объединение перевозчиков и государственно-частное партнерство, указаны преимущества совместного участия заинтересованных сторон в работе грузового автомобильного транспорта.*

**Ключевые слова:** *государственно-частное партнерство, сотрудничество, заинтересованные стороны.*

УДК 656.135.2

**Введение.** Особенность автотранспорта как сферы материального производства состоит в том, что, с одной стороны, автотранспорт содержит собственный производственный процесс, с другой, автотранспорт не перерабатывает сырье и никак не производит новые товары. На транспорте промышленный процесс и продукт данного процесса совпадают во времени и месте. По этой причине передвижение груза считается в то же время и производственным процессом и продукцией автотранспорта. В абсолютно всех секторах экономики материального производства окончательная продукция – это итог поставленного производственного цикла, то есть совокупности поочередных действий и операций. Автотранспортное производство далеко не считается исключением. Причем выполнение этих действий и операций осуществляется разными сторонами транспортного процесса (грузоотправители, грузополучатели, перевозчики, посредники). Отдельные стороны могут не принимать непосредственное участие в выполнении производственных операций и действий на транспорте, имея интерес в общих результатах. Например, возрастающие потребности и привычки потребления жителей города вызывают увеличение спроса на грузовые перевозки, что в свою очередь в значительной степени способствует увеличению перегруженности и ухудшению состояния окружающей среды. Жители городов не принимают непосредственного участия в процессе перевозок, но заинтересованы в результате, а именно в состоянии окружающей среды [5].

Все стороны, включая непосредственных участников транспортного процесса и тех, кто заинтересован в результатах работы автомобильного транспорта в целом, являются заинтересованными сторонами (лицами, группами лиц), которые направляют свою трудовую деятельность на сбалансированное удовлетворение нужд производителей и потребителей. Группа может состоять из организации, ее части или из нескольких организаций.

Можно выделить основные группы заинтересованных сторон в функционировании грузового автомобильного транспорта: грузоотправители, грузовладельцы (грузополучатели), перевозчики, персонал (эксперты и специалисты), коммерсанты (посредники), муниципалитет, полиция и жители [2].

**Характеристика заинтересованных сторон в работе грузового автомобильного транспорта.** У каждой из указанных групп имеются свои интересы по отношению к транспортной деятельности. Эти интересы можно классифицировать:

1. Интересы грузоотправителей: предпринимательский интерес, репутационный интерес, улучшенная транспортная инфраструктура, развитие технологий, рост объема заказов.
2. Интересы грузовладельцев: получение различной информации (о состоянии объекта грузоперевозки, его стоимости, качестве и т.д.), обеспечение сохранности и страхование груза, квалификация обслуживающего персонала, технологический интерес, рыночный, деловой и кооперационный интерес.
3. Интересы перевозчиков: предпринимательский интерес, финансовый интерес, репутационный интерес, своевременная оплата услуг, развитие транспортной инфраструктуры.
4. Интересы персонала (эксперты и специалисты): интерес трудоустройства, заработной платы и карьерного роста, условия труда, безопасность, медицинское страхование.
5. Интересы коммерсантов: деловой интерес, обеспечение занятости, наличие максимум услуг по грузоперевозкам, наличие клиентской базы, развитие инфраструктуры.
6. Интересы муниципалитета: налоговый интерес, инвестиционный климат, стабильность бизнеса, инфраструктурный интерес, экономическая эффективность (самокупаемость транспорта), безопасность перевозок, доступность транспортного обслуживания, лицензии.
7. Интересы полиции: безопасность, соблюдение транспортного законодательства.
8. Интересы жителей: доступность, качество транспортного обслуживания, безопасность и экологичность транспорта.

Каждая заинтересованная сторона в транспортной деятельности или ее результатах выполняет работу ради своих интересов. При этом большинство заинтересованных сторон не ищут выгодного сотрудничества в сложившейся рабочей ситуации, и таким образом, зачастую вынуждены существенно завышать цены на единичные услуги, чтобы окупить дальнейший «простой».

Функции заинтересованных сторон:

1. Грузоотправители: улучшение транспортной инфраструктуры при отправлении груза; обеспечение наличия груза, его своевременной погрузки, обеспечение сохранности за счет расположения и крепления груза в кузове подвижного состава.
2. Грузовладельцы: улучшение транспортной инфраструктуры при получении груза; обеспечение своевременной разгрузки, очищения кузова подвижного состава.
3. Перевозчики: обеспечение сохранности груза в процессе перевозки, своевременность доставки, эксплуатация технически исправных транспортных средств, обеспечение требуемых режимов труда и отдыха водителей.
4. Эксперты и специалисты: обеспечение заинтересованных сторон нужной информацией об отдельных направлениях деятельности транспортного сектора;
5. Коммерсанты: улучшение транспортной инфраструктуры, выполнение отдельных транспортно-логистических услуг;
6. Муниципалитет: организация мероприятий по улучшению транспортной инфраструктуры, повышению безопасности, экологичности, доступности транспортной деятельности;
7. Полиция: обеспечение безопасности движения [4].

Создание партнерских взаимоотношений среди указанных сторон потребует конкретных усилий и времени, однако это того стоит, так как партнерские взаимоотношения дают бесспорно значимую информацию и опыт, которые почти нереально приобрести по-другому. Кроме этого, достижение консенсуса в отношениях подразумевает более простое разрешение внезапных трудностей. В особенности это немаловажно в целях транспортировки грузов в населенные пункты в условиях значительного количества грузоотправителей, грузополучателей и автотранспортных учреждений, когда задача управления транспортировкой грузов выходит на более высокую ступень.

Существует ряд способов для привлечения заинтересованных сторон к сотрудничеству. Одним из них является формирование объединений перевозчиков, а другой – создание государственно-частных или муниципально-частных партнерств. Метод выбирается в зависимости от сформировавшихся финансовых и общественно-политических условий.

Государственно-частное партнерство - это договор между государственным органом и индивидуальным партнером, нацеленное на формирование социально важных объектов либо оказание услуг.

Партнерство между муниципальным и частным секторам считается единым механизмом в настоящее время, начиная от формирования органа для партнерства и выполнения дискуссий по сбору материалов.

Целью подобного договора считается формирование объектов либо предоставление услуг с большей эффективностью и с минимальными издержками, нежели это мог бы совершить любой из участников договора, действуя без помощи других.

ГЧП отображает нарастающую в международной экономике направленность встречного движения страны и частного сектора и благополучно используется не только на транспорте, но и в энергетике, водоснабжении, коммунальном обслуживании и иных областях. Вследствие использования ГЧП правительство приобретает возможность:

- привлечь дополнительные индивидуальные инвестиции в сферах, которые традиционно принадлежали к области исключительно бюджетного финансирования;
- сосредоточить усилия на наиболее характерных муниципальным органам административных функциях, предоставив индивидуальному партнеру вопросы работы на рынке;
- заинтересовать из частного сектора наилучшие административные кадры, технику и технологические процессы;
- поделить расходы и риски с индивидуальным партнером;
- увеличить результативность, уменьшить сроки осуществления проектов и увеличить качество сервиса конечных пользователей за счет рыночной ориентированности и навыка индивидуального партнера [3].

**Заключение.** Таким образом, включенность заинтересованных сторон в процессы работы грузового автомобильного транспорта предполагает учет различных интересов и построение такой организационной модели, которая позволяет существенно снизить существующие и потенциальные угрозы, а также сократить непродуктивные потери при наступлении чрезвычайных событий непосредственно в процессе грузоперевозок.

В мировой практике взаимодействие заинтересованных сторон, объединений, в том числе между государством и частным сектором способствует повышению в использовании ресурсов. Использование данного опыта управления грузовыми перевозками способствует решению широкого спектра городских транспортных проблем.

#### *Список литературы / References*

1. *Imanishi Y.* Framework of the Urban Road Freight Transport - Lessons Learned from Case Studies / Y. Imanishi, E. Taniguch // Kyoto University, Yoshida-honmachi. Sakyo-ku. Kyoto 606-8501 JAPAN.
2. *Войтенков С.С.* Государственная роль в реализации управления грузовым автомобильным транспортом общего пользования / С.С. Войтенков, А.А. Белоненко // Автотранспортное предприятие. № 11, 2016. С. 75-77.
3. StudMe.org. [Электронный ресурс] / Учебные материалы. Государственно-частное партнерство Электрон. дан. М., 2016. Режим доступа: [http://studme.org/1247091923421/logistika/gosudarstvenno-chastnoe\\_partnerstvo\\_transporte/](http://studme.org/1247091923421/logistika/gosudarstvenno-chastnoe_partnerstvo_transporte/) Загл. с экрана/ (дата обращения: 06.11.2018).
4. *Taniguchi E. et al.* "Public Sector Governance to Implement Freight Vehicle Transport Management" // Procedia - Social and Behavioral Sciences, 2014. Vol. 125. Pp. 345–357.
5. *Kiba-Janiak Maja.* Urban freight transport in city strategic planning / Wrocław University of Economics. Nowowiejska Street. № 3. 58-500 Jelenia Gora, Poland.