

СЕКЦИЯ 1. Логистика

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ОСНОВАНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ СТАНДАРТОВ

Кузин Д.А.

*кандидат технических наук, доцент
НИУ Высшая Школа Экономики, Россия*

Около 80% продукции, которую транспортируют и складывают на территории Российской Федерации, ввозится из-за границы, в том числе из стран Европы. При выходе российских логистических операторов на европейский рынок обнаружился ряд проблем, связанных, с недостаточной информированностью российских логистических операторов о тех требованиях, которые предъявляют западные компании к поставщикам логистических услуг.

Перенос международных требований на российскую почву происходит по двум направлениям.

1. С учетом российской специфики.
2. Без учета российской специфики, что является наиболее распространенным случаем.

Одна из особенностей работы с западными поставщиками – необходимость правильно понимать и учитывать в полном объеме существующие международные стандарты.

Например, под понятием «Евро» в России чаще всего понимают исключительно только экологическую безопасность т.е. нормирование токсичных компонентов в составе отработавших газов, определенных двумя Правилами ЕЭК ООН (№ 24 и № 49).

Вместе с тем, Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) по внутреннему транспорту в рамках Женевского соглашения 1958 года, участницей, которой с 1986 года является и Российская Федерация, в целях обеспечения безопасности эксплуатации колесных транспортных средств разработала и ввела в действие значительно более обширный перечень международных требований. Эти Правила касаются как машин в целом, так и их отдельных частей и элементов: тормозных систем, светотехники, сцепных устройств, шин, вентиляции и отопления, защитных свойств кабины и др. Всего для различных типов колесных машин действуют более 120 Правил ЕЭК ООН.

Предметом исследования являлось торговое предприятие, осуществляющее закупки на международных рынках и рассматривающее альтернативу создания собственного транспортного подразделения. Основное направление деятельности предприятия – импортирование промышленных товаров из стран ЕС (80%), Турции (10%) и Китая (10%), таможенное оформление и дальнейшая продажа их на

территории Российской Федерации. На данный момент предприятие пользуется аутсорсингом для транспортировки заказываемых товаров. Среднее количество грузовых транспортных средств, прибывающих на таможенный пост для процедуры таможенной очистки для исследуемого предприятия - 150 в месяц.

В ходе исследования была поставлена задача о целесообразности создания собственной транспортной структуры предприятия для осуществления перевозок в соответствии с международными требованиями.

По результатам исследования, были определены пути совершенствования организационных структур и ключевые задачи по осуществлению допуска предприятия к международным перевозкам.

Особенность автомобильного транспорта состоит в том, что производственный процесс в этой отрасли складывается из работы подвижного состава на линии и технического обслуживания транспортных средств. Производственный процесс выходит за рамки непосредственно транспортного подразделения предприятия. Он требует более четкого взаимодействия отдельных служб и подразделений по обеспечению перевозок грузов, хранению, техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава, а точнее, по эффективному использованию подвижного состава, материальных и денежных ресурсов, выполнению перевозок в установленные сроки и качественно.

Повышение технической готовности во многом зависит от рациональной организации обслуживания и ремонта подвижного состава. Рекомендация о необходимости создания службы автоперевозок в компании обусловлена тем, что она будет являться главным структурным подразделением, основные задачи службы — организация и осуществление перевозок грузов в установленные сроки при минимальных расходах, рациональное и эффективное использование транспортных средств в процессе перевозок.

На транспортную службу рекомендовано возложить следующие функции:

1. заключение договоров с клиентурой на перевозки импорта и расчеты за выполненные перевозки;
2. оперативное планирование и диспетчерское руководство работой подвижного состава предприятий на линии;
3. контроль за осуществлением перевозок грузов.

Основными техническими мероприятиями повышения эффективности грузового автомобильного транспорта являются: подготовка водителей и ремонтных рабочих к приему новой техники; создание производственно-технической базы для обслуживания и текущего ремонта транспортных средств; совершенствование структуры транспортных средств, обучение персонала и водителей нормам и требованиям, предъявляемым к международным и внутрироссийским перевозкам.

Улучшение использования грузоподъемности автомобилей позволяет увеличить объемы перевозок при неизменной численности водительского состава. Большим резервом повышения эффективности перевозок является дальнейшая

механизация погрузочно-разгрузочных работ и тарно-штучных грузов. Уровень механизации этих работ на исследуемом предприятии составляет около 3 %.

При организации собственных грузовых перевозок, основной задачей исследуемого предприятия будет являться обеспечение непрерывного транспортного процесса от места погрузки до места выгрузки товара с минимальными сроками доставки и обеспечением сохранности грузов.

Маршрутизация перевозок — это наиболее совершенный способ организации потока грузов с предприятий оптовой торговли, оказывающий существенное влияние на ускорение оборота автомобиля при рациональном и эффективном его использовании.

Создание маршрутов позволит точно определить объем перевозок грузов с предприятий, количество автомобилей, осуществляющих эти перевозки, способствует сокращению простоя автомобилей под загрузкой и разгрузкой, эффективному использованию подвижного состава и высвобождению из сфер обращения значительных материальных ресурсов потребителей. Вместе с тем маршрутизация позволяет повысить производительность автомобилей при одновременном снижении количества подвижного состава.

Если маршруты созданы, определены и соблюдаются сроки поставки, то производственные запасы потребителей могут сокращаться в 1,5-2 раза, снижая тем самым затраты на складирование.

Необходимость маршрутизации перевозок грузов обосновывается еще и тем, что маршруты дают возможность составления проектов текущих планов и оперативных заявок на транспорт, исходящих из действительных объемов перевозок.

В процессе исследования были выделены ключевые направления совершенствования правовой базы автомобильных перевозок.

Отношения между перевозчиками и грузовладельцами, складывающиеся при выполнении международных перевозок, являются гражданско-правовыми, основанными на договоре международной перевозки и реализуемыми в его рамках. Договорный характер перевозочных отношений обуславливает необходимость уяснить правовую природу договора перевозки груза и определить его место в системе гражданско-правовых договоров.

По результатам исследования сделан вывод, что переход российских компаний на международные стандарты бухгалтерской отчетности значительно облегчает весь процесс перевозок грузов. Действовавший до недавнего времени порядок расчетов за перевозки грузов автомобильным транспортом предусматривал оформление многочисленных типовых форм путевого листа и товарно-транспортных накладных (сдельные, почасовые, междугородние, международные и т.д.) каждая из форм содержала от 60 до 90 реквизитов. Значительное количество составляли показатели справочно-информационного характера, которые при ручной обработке каждого документа использовались для подсчета итогов выполнения транспортной работы.

Отмечается, что в исследуемой компании имеются необходимые стартовые условия для формирования современной системы транспортных коммуникаций, которая соответствовала бы европейским стандартам.

К ним, прежде всего, относятся: необходимость технического оснащения отрасли и существенных организационных изменений в структуре компании; достаточная ресурсная база; наличие квалифицированного трудового потенциала и использование научно-технических разработок; наличие конкурентоспособных услуг; заинтересованность зарубежных поставщиков в прямом сотрудничестве; устойчивая тенденция к признанию России мировым сообществом как европейского государства, с предприятиями которого желательно иметь стабильные деловые отношения на широкой и долговременной основе, которое в перспективе будет оказывать серьезное влияние на ключевые проблемы европейской политики; наличие концепции создания и функционирования в компании собственной структуры грузовых автоперевозок.

В заключении сделан вывод об экономической эффективности осуществления международных перевозок силами предприятия. Средства, потраченные на развитие собственного международного транспорта, будут в полной мере возвращены в течение 3 лет и принесут прибыль на долгосрочном интервале времени.