

УДК 656.025.4

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ПРИМЕРЕ ОРГАНИЗАЦИЙ ВИТЕБСКОГО РЕГИОНА

Т.С. ПАЛЬЧЕВСКАЯ

(Представлено: О.М. Мещерякова)

Рассматриваются основные проблемы, присущие организациям Витебского региона Республики Беларусь, осуществляющим международные транспортные перевозки грузов, и пути их решения.

Вследствие сокращения объемов производства и международной торговли в странах Европы и России белорусские транспортные организации испытывают финансовые трудности в связи с сокращением спроса на услуги, повлекшие за собой ряд проблем в их деятельности.

В результате анализа были выявлены следующие основные проблемы в деятельности организаций Витебского региона Республики Беларусь:

- высокая длительность выполнения заказа;
- наличие устаревших транспортных средств;
- нехватка специализированного программного обеспечения и наличие устаревших программ;
- нехватка специальной техники;
- высокие затраты по существующим маршрутам;
- недостатки в организационной структуре управления организаций.

Полный цикл выполнения заказа на транспортировку в организациях Витебского региона республики может занимать до 7 месяцев, при этом большая часть времени тратится не на сам процесс физического перемещения грузов, а на подписание контракта и оформление документов на перевозку. Оптимизация бизнес-процессов организаций и сокращение времени выполнения заказов позволило бы привлечь больше клиентов и увеличить прибыль.

На рисунке 1 представлена динамика изменения структуры транспортных средств по возрастным группам за 2001–2015 гг.

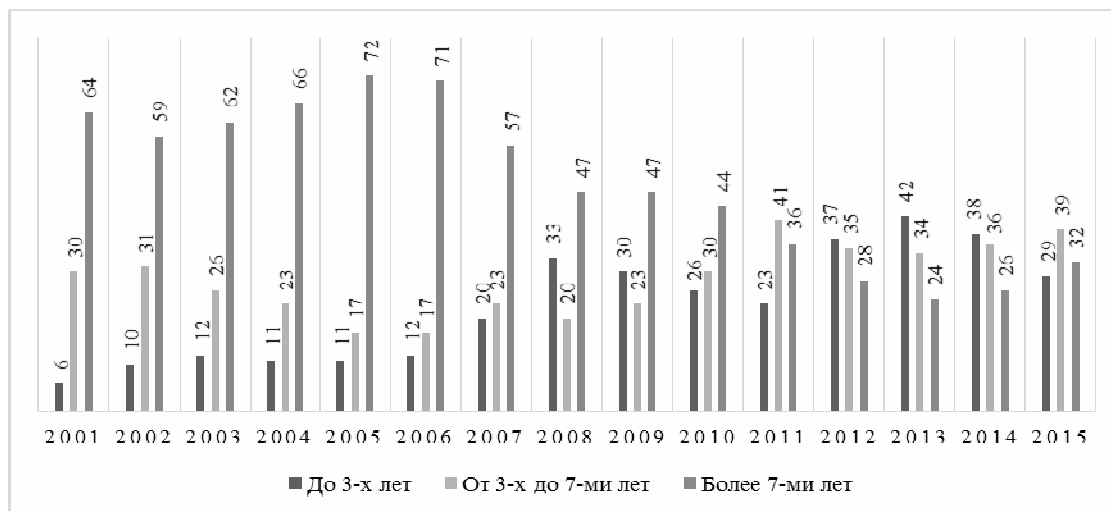


Рис. 1. Динамика изменения структуры транспортных средств по возрастным группам за 2001–2015 гг.

По данным ассоциации «БАМАП», в 2012 году парк автотранспортных средств белорусских транспортных организаций включал в себя 11696 единиц техники и увеличился на 16,3%, было приобретено 1664 новых (2012 года выпуска) седельных тягачей и грузовых автомобилей, а также 1352 новых (2012 года выпуска) прицепов и полуприцепов, было обновлено 14% парка. Удельный вес новых автотранспортных средств со сроком эксплуатации до трех лет составил 37%.

В 2013 году общее обновление парка автотранспортных средств составило 5%. На рынке международных перевозок грузов в целом работало 16882 (увеличение на 12,4%) автотранспортных средств. При этом белорусские международные транспортные организации сохраняли лидирующие позиции по качественной структуре автопарка – 50,7% машин экологического класса Евро-5, в то время как у литовских организаций – 45,5%, польских – 42%, российских – 35,6%, казахстанских – 22,8%.

В 2014 году количество транспортных средств международных перевозок грузов сократилось на 2,8% и составило более 16,4 тыс. автомобилей. Удельный вес новых седельных тягачей (до 3-х лет с момента выпуска) уменьшился с 42% до 26%. При этом качественные характеристики парка автотранспортных средств оставались высокими: 58% машины экологического класса Евро-5 и выше [1, с. 16].

Использование устаревшей техники может привести к задержкам во время исполнения заказов или срывам вследствие поломки.

Наряду с устареванием парка подвижного состава заметно и устаревание программного обеспечения, или же полное его отсутствие. Исследование деятельности транспортных организаций Витебского региона показало, что перевозчики предпочитают использовать пакет Microsoft Office 2003 или 2007, при этом не все рабочие места оборудованы специализированным программным обеспечением. Наиболее популярным специализированным программным обеспечением являются программы по учету расхода топлива и пробега автотранспортных средств. Для составления маршрутов перевозчики предпочитают использовать бесплатные онлайн-сервисы, такие как Google Maps и Della.

Также заметна и нехватка офисной техники (печатающих, ксерокопирующих и сканирующих устройств, факсов). Зачастую организация предоставляет одну единицу каждого вида офисной техники на отдел. Для сокращения времени выполнения заказов рекомендуется обеспечить каждого работника собственными печатающими и сканирующими устройствами.

Для транспортных организаций Витебского региона Республики Беларусь характерны высокие затраты на осуществление перевозок по существующим маршрутам. Это обусловлено использованием неэффективных маршрутов, использование только автомобильного транспорта при организации перевозок.

Для повышения эффективности маршрутов организациям рекомендуется использовать специализированное программное обеспечение, позволяющее решать задачи автоматической маршрутизации для парка автотранспортных средств, вести учет зон, пробок, специализации автомобилей и расхода топлива.

По результатам маркетинговых исследований, в результате внедрения специализированного программного обеспечения эффективность работы парка автотранспортных средств повышается на 30–70%. Время, затраченное на формирование маршрутов, сокращается в 2–5 раз. При этом минимизируется количество ошибок при планировании маршрутов, а также значительно повышается точность учета показателей [2].

Многие транспортные организации Витебской области предпочитают использовать автомобильный транспорт, несмотря на возможность привлечения железнодорожного по более низким тарифам. Разница в стоимости между этими видами транспорта увеличивается при перевозке негабаритных грузов. В железнодорожном транспорте установлены нормы габаритности грузов, отличные от автомобильного. Поэтому грузы, являющиеся негабаритными для автомобильного транспорта, не всегда являются таковыми для железнодорожного, что и влечет за собой снижение тарифов.

В небольших транспортных организациях Витебской области имеются недостатки в организационной структуре управления, в частности, высокий процент управленческого персонала, что приводит к необоснованному увеличению расходов на заработную плату, а следственно – и себестоимости оказываемых услуг.

Таким образом, основными проблемами, с которыми столкнулись транспортные организации Витебского региона Республики Беларусь, являются высокое время исполнения заказов, сокращение парка подвижного состава и его устаревание, недостаток специализированного программного обеспечения, офисной техники, высокие затраты по существующим маршрутам и недостатки в организационной структуре управления организаций.

Для решения данных проблем организациям рекомендуется пересмотреть бизнес-процессы и организационную структуру управления, внедрить специализированное программное обеспечение, позволяющее сократить время оформления документации и оптимизировать маршрутизацию, применять различные виды транспорта при организации перевозок.

ЛИТЕРАТУРА

1. Таранович, А. Обновление парка притормозило / А. Таранович // Компас экспедитора и перевозчика. – 2016. – № 1. – С. 16–18.
2. Планирование маршрутов [Электронный ресурс] / Local – умная логистика. – Москва, 2001. – Режим доступа: <http://www.local.ru>. – Дата доступа: 18.09.2016.