

УДК 658.152

**ПОВЫШЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ
ПО ГРУЗОВЫМ ПЕРЕВОЗКАМ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ
НА ПРИМЕРЕ «АТП №6 Г. НОВОПОЛОЦКА» ОАО «ВИТЕБСКОБЛАВТОТРАНС»**

О.И. КУРЛОВИЧ

(Представлено: А.Г. САМОЙЛОВА)

На сегодняшний день складывается жесткая конкуренция при выборе транспортных услуг, эффективного вида транспорта при международных перевозках. В связи с этим деятельность транспортных компаний должна отвечать предъявляемым повышенным требованиям к качеству транспортного обслуживания внешнеэкономической деятельности предприятий. Разработаны направления решений наиболее актуальной проблемы отечественных предприятий: создание системы эффективно управления цепями поставок предприятия в том числе с помощью оптимизации международных перевозок грузов.

Автомобильные перевозки играют существенную роль на рынке услуг грузоперевозок и как вид деятельности получили широкое распространение среди субъектов хозяйствования различных форм собственности. Наряду с автотранспортными компаниями грузоперевозками занимаются неспециализированные организации, для которых этот вид деятельности сопутствует основному (например, торговле) либо является дополнительным источником доходов.

Организация автомобильных перевозок грузов из одной страны в другую – процесс сложный, требующий соблюдения международных конвенций и соглашений по перевозкам и транзиту, высокого качества обслуживания, точного исполнения условий контракта, соблюдения таможенных и государственных законов. Сложность управления международными перевозками заключается в том, что необходимо управлять объектом (грузом), находящимся за тысячи километров от управляющего, который должен принимать оперативные решения с учетом постоянно меняющейся обстановки и необходимости своевременной и сохранной доставки груза [1].

Следовательно, процесс изучения транспортной логистики является очень важной темой в современной жизни общества.

Основными преимуществами грузоперевозок автомобильным транспортом являются:

1. Относительно высокая скорость;
2. Мобильность автомобильного транспорта. Возможность транспортировки груза на прямую заказчику без промежуточных разгрузок/погрузок на другой вид транспорта.
3. Высокая степень надежности при транспортировке опасных, скоропортящихся и хрупких грузов. Современные средства запаковки грузов, приспособления для их удерживания в неподвижном положении в автотранспорте может гарантировать сохранность доставляемого груза даже при длительной транспортировке.
4. Сравнительно небольшая стоимость грузоперевозки автомобильным транспортом (при транспортировке груза на близкие расстояния и перевозки средней дальности).
5. Возможность доставки «от двери к двери».
6. Возможность организации сложных маршрутов. Это особенно важно в условиях грамотной организации логистики. Автомобиль может заезжать в попутные населенные пункты, оставлять там часть взятого груза, подбирать новые грузы и следовать дальше. Таким образом, достигается максимальная эффективность использования ресурса автотранспорта и времени. [2]

Автомобильные грузовые перевозки представляют собой, пожалуй, самый востребованный вид логистических услуг. Основными достоинствами является маневренность, использование самых разных маршрутов, а также индивидуальных способов доставки.

Недостатками при перевозках автомобильным транспортом являются ограничения в грузоподъемности машин и географии доставки грузов (т.к. перевозку можно осуществить только в пределах материка), возможность хищения транспортируемых грузов и угона транспортных средств и скорость передвижения транспорта, что может быть замедлена по двум основным причинам:

а) таможенные досмотры – процедуры, а также проверки на таможнях нередко задерживают автомобильный транспорт. Стоянки, из-за большого скопления машин на таможне, вполне могут продолжиться до нескольких дней.

б) человеческий фактор – автотранспорт не может следовать без остановок, так как фура нуждается в дозаправках, а водители – в отдыхе.

Так же скорость движения автомобиля существенно зависит и от погодных условий, общего состояния дорожного покрытия и интенсивности дорожного движения. Ямы и трещины на дорогах сильно затрудняют транспортировку хрупких вещей и предметов.

Несмотря на все выше перечисленные недостатки, автоперевозки являются очень популярным и востребованным видом, а зачастую и единственным способом доставки грузов.

При перевозках организация движения подвижного состава должна обеспечивать наибольшую производительность и наименьшую себестоимость перевозок. Перевозки грузов автомобильным транспортом осуществляются по заранее разработанным маршрутам. Длина маршрута – путь, проходимый автомобилем от начального до конечного пункта маршрута.

Маршруты работы подвижного состава грузового автотранспорта разрабатываются при соблюдении следующих требований:

1. соответствия путей движения подвижного состава направлениям грузопотоков;
2. полного исключения встречных и сокращения повторных перевозок;
3. совместимости грузов к перевозке, т.е. возможность последовательной перевозки различных грузов без предварительной подготовки подвижного состава или порчи груза;
4. движения подвижного состава между пунктами по кратчайшим расстояниям, по улицам и дорогам с твердым покрытием и наименьшей интенсивностью движения;
5. обеспечения возможности движения подвижного состава с максимальной для данных условий скоростью, но с обязательным обеспечением безопасности движения;
6. максимальной производительности подвижного состава и минимальной себестоимости. [3]

Различают маятниковые, кольцевые, развозочные и сборные маршруты.

Маршрутизация заключается в разработке таких маршрутов движения, которые обеспечивают наилучшее использование пробега. Выбор маршрута зависит от расположения погрузочно-разгрузочных пунктов, размера партии груза и типа подвижного состава.

Процесс проектирования системы доставки грузов начинается с возникновения у определенного субъекта хозяйствования потребности в выполнении комплекса логистических операций, связанных с перемещением грузов.

Процесс проектирования системы доставки грузов осуществляется, как правило, следующим образом.

Заказчик информирует поставщика транспортных услуг посредством установленных между ними систем коммуникации (телефон, факс, электронная почта, Интернет) о необходимости осуществить доставку с указанием предъявляемых к ней требований. Часто это происходит путем направления запроса (заявки). Содержание запросов бывает самым разным и зависит от специфики доставляемого груза, предполагаемых для осуществления перевозки видов транспорта, страны назначения и т.д. В целях обеспечения качественного и своевременного ответа на запросы поставщик транспортных услуг, как правило, просит указать следующие данные:

- информация о заказчике и цель запроса;
- подробное название груза, условия хранения его хранения и транспортировки;
- вид упаковки и маркировки;
- массу и/или погрузочный объем груза (для тяжеловесных и негабаритных грузов – массу и/или размеры одного грузового места, для опасных грузов – краткая характеристика и степень опасности);
- размер партии груза для определения требуемого тоннажа;
- место отправления, место доставки и/или перевалки (перегрузки);
- предполагаемый период выполнения доставки (дата отправления и дата прибытия);
- требуемые дополнительные услуги;
- другие требования и замечания заказчика по качеству доставки.

На основании требований заказчика при проектировании системы доставки перевозчик прорабатывает несколько вариантов плана доставки, определяя ее всевозможные схемы.

После выбора оптимального варианта системы доставки груза заказчик информируется о возможности и условиях выполнения заказа. Если заказчика эти условия удовлетворяют, то между заказчиком и исполнителем заключается договор на доставку груза.

Согласно заключенному договору автотранспортное предприятие принимает на себя обязательство по выполнению транспортных и прочих услуг и работ, требуемых заказчиком, и несет ответственность перед ним в соответствии с действующим законодательством.

Так как перевозчику затруднительно проверять кредитоспособность иностранных заказчиков транспортных услуг, существует повышенный риск задержки в оплате или откровенного мошенничества.

Иногда перевозчики настаивают на платеже посредством безотзывного документарного аккредитива (условное денежное обязательство, принимаемое банком по поручению плательщика по аккредитиву, осуществить платеж в пользу получателя средств по аккредитиву в указанной в аккредитиве суммы по представлении последним в банк документов. Это создаёт для перевозчика возможность получить на

условиях, указанных в аккредитивном поручении, платёж за работы и услуги немедленно по исполнении обязательства) – который не может быть изменён или отменён без согласия всех сторон.

Можно использовать и резервный аккредитив или гарантии по требованию. Резервный аккредитив – документальный аккредитив, который может использоваться только в случае неисполнения плательщиком обязательств по сделке, к которой он относится, и является обеспечением выплаты денежных средств при надлежащем исполнении перевозчика [4].

Филиал «АТП №6 г. Новополоцка» ОАО «Витебскоблавтотранс» имеет в своем распоряжении грузовой и пассажирский подвижной состав, большой опыт работы с клиентурой, осуществляет перевозки грузов различной номенклатуры, классификации и пассажиров по территории Республики Беларусь, а также по странам СНГ.

Наличие на предприятии производственных корпусов со специализированным оборудованием позволяет качественно и оперативно выполнить любой вид ремонта и обслуживания, вплоть до капитального ремонта агрегатов и подвижного состава в целом.

Расположение предприятия в крупном промышленном узле позволяет оказывать широкий спектр услуг.

Основная целевая группа потребителей – строительные, промышленные организации и население региона.

Затрудняют работу предприятия следующие факторы: нехватка собственных средств, что неблагоприятно сказывается на инвестиционной деятельности, недостаточно загруженные производственные мощности, нестабильность финансового состояния, неиспользуемое (неэффективно используемое) имущество (здания, сооружения).

Филиал «АТП №6 г. Новополоцка» ОАО «Витебскоблавтотранс» имеет 104 грузовых транспортных средств, из которых 37 автомобилей работает на международных и 67 на внутрисреспубликанских перевозках. Большинство грузовой техники предприятия – это транспортные средства с большим возрастом эксплуатации. В связи с этим возможны случаи, когда на таких грузовиках в пути будет отказывать система торможения или другие важные технические элементы. Это не только может привести к задержке доставки груза, но и к аварии.

Автопарк предприятия требуется обновить, начиная с автомобилей, наибольшим сроком эксплуатации, так как требуется значительные финансовые вложения для их модернизации и капитального ремонта.

Себестоимость перевозки груза складывается из затрат на проведение погрузо-разгрузочных работ, непосредственно транспортирования из пункта погрузки в пункт отгрузки, ремонт и содержание автомобильных дорог, организацию складского хранения груза, операции по подготовке груза к перевозке и складированию после разгрузочных работ.

Наибольшие затраты приходятся на выплаты заработной платы водителям, ремонтным и вспомогательным рабочим, служащим и управленцам. По некоторым оценкам доля заработной платы в общем списке расходов составляет до 30–45%, по некоторым автотранспортным предприятиям – до 60%. Снизить себестоимость, понижая выплаты по заработной плате, практически невозможно. Большая доля приходится на материальные затраты (горюче-смазочные материалы, шины, запчасти) – 15–20%. Однако в промышленности доля этих затрат несравненно больше и составляет 40–80%.

Объяснение простое, продуктом деятельности транспорта является не материальный объект, а невещественная услуга, а потому транспортная отрасль не нуждается в сырье. Поэтому требуется сократить себестоимость, уменьшая затраты на эксплуатационные материалы и запасные части [5].

В условиях рыночных отношений величина амортизационных отчислений оказывает существенное влияние на экономику предприятия. С одной стороны, слишком высокая доля отчислений увеличивает величину издержек предприятия, следовательно, снижает конкурентоспособность продукции (услуг), уменьшает объем получаемой прибыли и поэтому сокращает диапазон возможностей предприятия по его экономическому уровню развития.

С другой стороны, заниженная доля отчислений удлиняет срок оборачиваемости средств, вложенных в приобретение основных фондов, а это ведет к их старению и, как следствие, снижению конкурентоспособности, потере своих позиций на рынке.

Методика определения величины амортизационных отчислений по подвижному составу отличается от методики определения амортизационных отчислений по другим основным производственным фондам. Норму амортизации устанавливают на полное восстановление и на капитальный ремонт.

Чем короче установленный срок службы группы основных производственных фондов, тем меньше при прочих равных условиях количество ремонтов, тем ниже должна быть норма амортизационных отчислений на капитальный ремонт.

Нормы амортизационных отчислений должны определяться с максимальной точностью, не должно быть ошибок в определении срока службы т. к. эти недооценки приводят к искажению реальной себестоимости продукции предприятия, а также данным об обеспечении отрасли средствами труда.

Для повышения эффективности использования основных фондов необходимо повышение степени их загрузки, особенно их активной части, обновление фондов, использование прогрессивного оборудования, современных технологий и квалифицированных работников, совершенствование организации и управления производством [6].

Так же для повышения конкурентоспособности предприятия можно ввести универсальную грузовую единицу, при которой точность планирования транспорта повышается в десятки раз.

Подводя итоги, сделаем вывод, что чтобы снизить затраты на предприятии необходимо принять различные меры и на различных уровнях. Только комплексный подход позволит эффективно уменьшить затраты. Также нужно учитывать, что если принимать меры по снижению какого-то одного вида издержек, это не приведет к желаемому результату. Пожалуй, самым сложным вариантом снижения издержек является сокращение штата или численности. Такие меры можно принимать исключительно в крайнем случае. Комплекс мероприятий поможет не только снизить размеры издержек, но и повысить эффективность предприятия в целом.

ЛИТЕРАТУРА

1. Организация автомобильных перевозок грузов во внутриреспубликанском и международном сообщении. [Электронный ресурс] // Организация автомобильных перевозок грузов во внутриреспубликанском и международном сообщении. – Режим доступа: http://peomag.by/number/2014/5/Organizatsiya_avtomobilnyh_perevozok_gruzov_vo_vnutrirespublikanskom_i_mezhdunarodnom_soobschenii/. – Дата доступа: 09.09.2016.
2. Автомобильные перевозки грузов [Электронный ресурс] // Автомобильные перевозки. – Режим доступа: <http://roomoo.ru/avtomobilnye-perevozki-gruzov/>. – Дата доступа: 09.09.2016.
3. Определение потребного количества механизмов для погрузки и разгрузки [Электронный ресурс] // Определение потребного количества механизмов для погрузки и разгрузки. – Режим доступа: <http://www.transportpath.ru/palons-846-1.html/>. – Дата доступа: 09.09.2016.
4. Аккредитив – Википедия [Электронный ресурс] // Аккредитив – Википедия. – Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Аккредитив/>. – Дата доступа: 16.09.2016.
5. Исследование проблем снижения затрат автотранспортных предприятий [Электронный ресурс] / Исследование проблем снижения затрат автотранспортных. – Режим доступа: <file:///C:/Users/104A-48/Downloads/s026-005.pdf/>. – Дата доступа: 20.09.2016.
6. Понятие и величина амортизационных отчислений. Способы начисления амортизации [Электронный ресурс] // Понятие и величина амортизационных отчислений. Способы начисления амортизации. – Режим доступа: <http://newinspire.ru/lektsii-po-ekonomike-organizatsiy/ponyatie-i-velichina-amortizatsionnich-otchisleniy-sposobi-nachisleniya-amortizatsii-2081/>. – Дата доступа: 22.09.2016.