
Анализ недостатков транспортной логистики в России

Голубев Павел Владимирович
курсант Командно-инженерного
(автомобильно-дорожного) факультета
Военной академии материально-технического обеспечения
имени генерала армии А.В.Хрулева
Россия, г. Санкт-Петербург
E-mail: mr.p.golubev@gmail.com

Автомобильные перевозки никогда не являлось сильной составляющей хозяйства в Российской Федерации. Шаг к рыночным отношениям поставил многие транспортные предприятия нашей страны в непростое положение и вынудил в значительной степени сокращать затраты. Сложности, возникшие в экономической сфере потребовали от работников транспортных предприятий особого внимания при решении вопросов, касающихся организации и управления перевозками. Для преодоления этих трудностей появилась потребность в повышении рациональности планирования и анализа работы всех элементов транспортных систем. Используя точные расчеты и углубленный анализ стало возможно создание эффективных схем грузовых перевозок.

Логистика является основой планирования таких схем — последовательность, позволяющая с помощью различных математических методов оптимизировать работу отдельных элементов транспортного процесса и объединить их в целое. В то же время очень важным аспектом является получение достоверного представления о ситуации, складывающейся на рынке. В связи с этим, специалист, занимающийся решением таких проблем, должен отвечать соответствующим требованиям.

Несмотря на присутствие на рынке транспортных услуг огромного количества экспедиторов и перевозчиков заказчики удовлетворены их качеством. Даже внедрение сложнейшего программного обеспечения редко решает проблемы организаций. Имеют место нарушение сроков доставки, порча грузов вплоть до их утраты, нарушение технологии документооборота и т.д.

Недостатки в сфере транспортной логистики охватывают практически весь спектр деятельности автотранспортных предприятий и касаются:

- разукрупнения рынка транспортных услуг;
- прихода в неработоспособное состояние транспортных средств и трудностей, связанных с их восстановлением;
- недостаточной информационной обеспеченности перевозок;
- ликвидации мест ремонта подвижного состава;
- качества транспортного обслуживания (с привлечением внешних транспортных компаний);
- наличия уязвимостей законодательной системы;
- неэффективное использование грузоподъемности и объема кузова подвижного состава;
- недостатков при планировании маршрутов;
- страховой обеспеченности грузов и транспортных средств;
- сложностей организации перевозок с участием нескольких видов транспорта;
- недостатка полной и доступной информации о программном обеспечении.

Низкое качество транспортного обслуживания

Все большее количество предприятий, осуществляющих перевозки, принимают решение об использовании услуг сторонних перевозчиков. Это позволяет им уделять достаточно внимания

повышаю качество работы и совершенствованию своей продукции, избегая трудностей, возникающих при осуществлении транспортного процесса.

Но стоит заметить, что не всегда сторонние перевозчики оказывают услуги, отвечающие качественным показателям.

Разукрупнение рынка транспортных услуг

В течение последних лет процесс сокращения количества машин по предприятиям составляет порядка 15–20% в год, в то время как количество частных водителей возросло с 15 до 60%.

Прежде всего, это связано с тем, что мелкие предприятия имеют сравнительно низкие ставки налогообложения по сравнению с крупными организациями. Наибольшая часть рынка автотранспортных услуг находится в «теневом» секторе экономики, что создаёт предпосылки для криминального влияния на автотранспортный бизнес и приводит к существенным бюджетным потерям.

Кроме этого, транспортный бизнес кажется привлекательным для лиц, которые не имеют достаточных знаний в сфере перевозок, поэтому в него растут инвестиции со стороны частных лиц.

Изношенность подвижного состава

Средний возраст грузовых автомобилей по стране составляет 8–10 лет. Обновить свой автопарк большинству предпринимателей не представляется возможным из-за больших эксплуатационных расходов. Лизинговые схемы приобретения транспорта на практике оказываются убыточными или с крайне низкой рентабельностью, а высокий износ автомобилей становится основной причиной аварийности и больших транспортных издержек.

Исходя из этого стоит уделить внимание проблеме расчета амортизационных отчислений. Известно, что методов начисления амортизации достаточно много.

Практика предприятий, имеющих на балансе собственные транспортные средства, говорит о целесообразности применения различных методов расчета амортизации транспортных средств при использовании подвижного состава отечественного и импортного производства. Так, для отечественных марок рекомендуется производить расчет исходя из 5-6 лет службы автомобиля, в то время, как для иностранных этот срок больше вдвое.

При определении оптимального срока замены транспортного средства уместно использовать методику, учитывающую возрастающие со временем эксплуатационные расходы с одной стороны и постепенно снижающуюся производительность и остаточную стоимость автомобиля — с другой. Такая методика дает возможность понять, на каком сроке службы автомобиль выгоднее продать по остаточной рыночной стоимости, чем эксплуатировать его со все более возрастающими затратами, включающими амортизацию, стоимость ремонтов и т.д.

Ликвидация ремонтных баз

Устранение баз ремонта было вызвано сокращением автопарков и их разукрупнением. Такое явление привело к снижению качества. Большинство предпринимателей предпочитают производить ремонт автомобилей на неприспособленных для этого площадках или в рейсах, что значительно снижает стоимость ремонтных работ. Это ведет к понижению технической надежности грузового автотранспорта и безопасности его эксплуатации. Как следствие чаще нарушаются сроки и качество доставки, падает уровень сохранности груза.

Недостатки законодательной системы

В ряде случаев отношения между перевозчиком и заказчиком носят конфликтный характер, что можно обосновать неразвитым законодательством в области грузоперевозок автомобильным транспортом.

На сегодняшний день среди перевозчиков наблюдается резкое падение профессионализма,

знания своих обязанностей, ответственности и законов, регламентирующих их деятельность. За последнее десятилетие налоговое законодательство менялось несколько раз. Вместе с этим менялась морально-психологическое состояние перевозчиков. Система оплаты труда водителей зависит от километража или количества выполненных рейсов, что заставляет водителей работать на износ. Водители ставят в приоритет увеличение заработков и часто пренебрегают соблюдением правил безопасности, что приводит к большому количеству аварийных ситуаций.

Плохая информационная поддержка процесса перевозок

При осуществлении перевозок, нередко, возникает такая проблема, как нестабильная связь с водителем (особенно при его нахождении на территории другого государства), и отслеживание груза на протяжении перевозки, контроль за состоянием транспортного средства. Имеют место случаи утраты связи с подвижным составом, что негативно сказывается на координации процесса транспортировки, особенно в случаях потребности в срочной передаче груза или внесении поправок для водителя.

Недогруз подвижного состава

Недостаточное использования грузоподъемности подвижного состава связано с нежеланием или неумением комплектовать отправку от разных грузоотправителей. Хотя перевозка сборного груза приносит большую прибыль перевозчику, поскольку для каждого из владельцев части такого груза стоимость перевозки уменьшается незначительно по сравнению с тем, как если бы его груз находился в автомобиле один. Это происходит потому, что, хоть это и экономически не обосновано, основой транспортных тарифов в любом случае является километраж, пройденный транспортным средством. В связи с этим стоимости перевозки на 1000 км для однотипных грузов различной массы практически не будут отличаться.

Конечно, доставка сборного груза связана с большим количеством проблем, чем отправка от одного отправителя одному получателю, однако она более выгодна, причем как отправителю, так и перевозчику (для него стоимость перевозки сборного груза существенно превышает стоимость перевозки от одного отправителя).

Проблемы при построении маршрутов перевозок

С переходом на рыночные отношения появилась необходимость в проектировании нового процесса перевозок. Сегодня можно столкнуться с такими явлениями, как: чрезмерно дальние перевозки; излишние перевозки — грузовые потоки, которые направлены в пункты назначения, где однородная продукция уже имеется в достаточном количестве, повторные перевозки, при которых грузовой поток от грузоотправителя следует не прямо к потребителю, а поступает в промежуточное звено логистической цепи, а оттуда в том же объеме на том же виде транспорта, для передвижения в другие звенья или непосредственно потребителям; кружные перевозки, которые осуществляются не по кратчайшим расстояниям.

Нерациональные перевозки приводят к повышению логистических и в первую очередь транспортных издержек, к дополнительной загрузке транспортных путей.

Не используются эффективные методы составления оптимальных маршрутов. Транспортные предприятия тратят огромные деньги на программное обеспечение, способное автоматизировать процесс поиска наиболее рационального маршрута следования, хотя намного экономичнее было бы использовать Microsoft Office, который позволяет не только получать оптимальный результат, но и легко анализировать, к чему приведет его некоторое изменение.

Страхование груза и транспортных средств

В последнее время большое количество грузоотправителей и грузополучателей стараются застраховать перевозку. Страхование груза преобладает над страхованием транспортного средства, перевозимого груз. Как правило, стоимость ущерба возмещается не полностью. В любом случае,

страховщик и страхователь ищут наиболее удовлетворяющие диапазоны стоимости страховки и величины страховых выплат.

Страхование самих транспортных средств применяется реже. Это обуславливается недоверием к страховым компаниям со стороны владельцев транспортных средств.

Сложности организации взаимодействия нескольких видов транспорта

На фоне роста спроса на транспортные услуги и еще более значительного его увеличения в прогнозной перспективе в транспортной системе в целом и отдельных ее подотраслях сохраняется ряд нерешенных системных проблем. Это создает угрозу замедления общеэкономического роста России, ослабления ее позиций на мировом рынке в целом и затрудняет развитие отдельных транспортных предприятий.

В следствии этого, сегодня актуальны задачи увеличения объемов перевозок, повышения экономической эффективности деятельности многочисленных отечественных грузовых и пассажирских перевозчиков и экспедиторов.

Но для того, чтобы добиться поставленных задач, нужно проводить правильный и своевременный анализ состояния транспортного рынка, в частности, наиболее актуальных проблем; реально оценивать возможности и условия развития; четко определять какой путь развития является верным и принесет предприятию дополнительную прибыль, а какой ошибочным и повлечет за собой негативные последствия.

При существовании любых возможных путей сообщения в нашей стране автомобильный транспорт остается наиболее используемым. Это тем более странно, если учесть большую территорию нашей страны, ведь на расстояниях 700–1500 км железнодорожный транспорт становится намного экономичнее автомобильного, особенно в условиях постоянно повышающихся цен на горюче-смазочные материалы.

Преобладание автомобильных перевозок над всеми другими связано, прежде всего, с мобильностью данного вида транспорта. Так, во-первых, автомобильным транспортным компаниям было проще перестроиться на существование в условиях суверенного государства, а во-вторых, этот вид транспорта успешно осуществляет перевозки «од двери до двери», что в большинстве случаев недоступно для других. Что касается тарифов на перевозки, тут для автомобильного конкурентами являются железнодорожный и водный виды транспорта. Однако сложность отношений с железной дорогой и разные правила при осуществлении перевозок на разных видах транспорта приводят к отказу работать с «неавтомобильными» видами транспорта, а тем более их сочетать. Также немаловажным является тот факт, что при взаимодействии разного транспорта практически всегда повышаются сроки перевозки. Это связано с перегрузками с одного вида транспорта на другой, которые обычно сопровождаются краткосрочным хранением груза. Так что небольшое снижение суммарной стоимости перевозки обычно комбинируется с увеличением сроков доставки и повышением сложности организации и контроля такой перевозки. При этом можно добавить, что комбинированные перевозки обычно намного сложнее спрогнозировать по срокам и по возможным рискам. Здесь проблемы информационного сопровождения стоят намного острее, чем при перевозках автомобильным транспортом.

Кроме вышеперечисленных проблем транспортная отрасль имеет сегодня еще много различных недостатков:

- отсутствие необходимой комплексности в управлении развитием и функционированием транспортной системы;
- высокий уровень неравномерности в использовании производственных мощностей действующих инфраструктурных объектов;
- не соответствие состояния автомобильных дорог темпам автомобилизации;

-
- сохранение в транспортной отрасли тенденций старения основных фондов и их неэффективного использования;
 - региональные несоответствия в развитии транспортной сети.