

III. ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТЕХНОЛОГИИ И ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК НА РАЗЛИЧНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА

УДК 656. 2.073 : 004.9

К ВОПРОСУ СОЗДАНИЯ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ ВЫБОРА РАЦИОНАЛЬНОГО ВАРИАНТА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА

Ташлыкова А.И., Анисимов В.А.

*ФГБОУ ВПО «Дальневосточный государственный университет путей
сообщения», Россия, 680021, г. Хабаровск, ул. Серышева, 47,
кафедра «Управление эксплуатационной работой», mursia1987@mail.ru*

Аннотация

Статья посвящена проблемам выбора оптимального варианта доставки груза для пользователей транспортных услуг – грузоотправителей и грузополучателей.

Ключевые слова: экспедитор, перевозчик, перевозочный процесс, информационная система.

THE QUESTION OF MANAGEMENT INFORMATION SYSTEM OF CHOICE SHIPPING OPTIONS

Tashlykova A., Anisimov V.

Far Eastern State Transport University

Abstract

The article deals with the problems of choice of optimal delivery of cargo transportation services to the users, namely shippers and consignees.

Key words: forwarder, carrier, transportation process, the information system.

В транспортной стратегии России до 2030 года одним из приоритетных вопросов является реализация транзитного потенциала страны. До 2020 года прирост объема транзитных перевозок через территорию России может составить свыше 12 млн тонн, а к 2030 году может увеличиться до 100 млн тонн [1].

Однако в настоящее время транспортная инфраструктура России не позволяет реализовать планируемый объем. Данное положение связано с влиянием многих факторов на состояние перевозочного процесса.

Условно все эти факторы можно разделить на пять групп: социальные, подразумевает проблемы связанные с наличием спроса на предоставление транспортной услуги; природно-климатические – географическое расположение страны; технико-эксплуатационные – наличие и

состояние транспортной инфраструктуры; экономические – инвестиционные вложения в развитие транспортной инфраструктуры и тарифы на перевозку; временные – сроки доставки груза.

Вопрос оптимизации перевозочного процесса активно обсуждается на конференциях и страницах печати. В многочисленных исследовательских трудах рассматриваются проблемы из категорий экономических и технико-эксплуатационных факторов, таких как оптимизация работы терминального комплекса, повышение перерабатывающей способности припортовых станций и т.д. Оптимизация данных факторов предполагает сокращение сроков доставки грузов, при расчете которых, однако, учитываются не все составляющие. Таким образом, необходимо более подробно рассмотреть проблемы данной группы факторов.

Для организации транзитных перевозок используют, как правило, универсальное средство, которое позволяет обеспечивать сохранность груза вне зависимости от условий перевозки, вида транспорта, внешних факторов – контейнер.

Общий срок доставки контейнерного груза включает: время на оформление перевозочных документов; чистое время хода контейнерного поезда; простой под грузовыми операциями; время на техническое обслуживание в пунктах технического обслуживания (ПТО); время на таможенное оформление. При доставке груза значительное время составляет простой груза под различными операциями.

В настоящее время срок доставки контейнерного груза из Европы в Азию по Транссибирской магистрали составляет 25 суток, а если это сборный контейнер – 35 суток. Завышенные сроки доставки контейнеров из Европы в Азию имеют ряд причин: неразвитая инфраструктура портов, припортовых станций; большое количество пунктов технического обслуживания, на которых каждый контейнерный поезд простаивает порядка 300 часов. Сократить время простоя на ПТО возможно за счет внедрения современных технических и технологических средств [2].

Для международной транспортировки контейнеров основной проблемой является простой на таможенных пунктах. Продолжительность процедуры таможенного оформления контейнеров при перегрузке с морского на железнодорожный транспорт может достигать до 10 дней. К 2018 году ожидается сокращение сроков оформления контейнеров до 4-5 дней за счет упрощения таможенных процедур, что значительно снизит сроки доставки.

Транспортировка груза является сложным логистическим процессом. Для доставки груза от грузоотправителя до грузополучателя существует множество логистических схем. Основными участниками перевозочного процесса в цепи доставки являются грузоотправитель, перевозчик и грузополучатель. Смежным звеном между грузоотправителем и

перевозчиком, как правило, выступают экспедиторские компании, которые занимаются организацией доставки груза.

Экспедитор – агент перевозчика, организующий транспортно-экспедиторское обслуживание.

В настоящее время на рынке транспортных экспедиторских услуг усиливается конкуренция. Каждая из компаний экспедиторов стремится занять на рынке услуг лидирующее место, предлагая минимальные сроки доставки, высокий уровень безопасности перевозки, минимальные транспортные расходы, новые контейнерные маршруты следования. В многочисленных научных работах различных авторов в течение многих лет рассматривался вопрос развития здоровой конкуренции транспортных компаний по доставке груза. В отношении экспедиторов, конкуренция является положительным фактором, но для отправителя наличие конкуренции на рынке транспортных услуг не только расширяет возможности выбора перевозчика, но и приводит к возникновению дополнительных затрат на его поиск.

На этапе зарождения экспедиторской компании для привлечения грузоотправителей используется реклама в средствах массовой информации, интернете, при помощи печатных проспектов и т.д. С течением времени компания может перейти на стадию развития и процветания в результате реализации ряда заключенных договоров с крупными грузоотправителями на оказания услуг по перевозке груза. Часть клиентов может переходить из одной экспедиторской компании в другую из-за более выгодных условий. Клиенты экспедиторских компаний, как правило, не пытаются проводить какие-либо маркетинговые исследования по поиску наиболее рационального экспедитора, а ориентируются на информацию об известности компании, полученной из рекламных источников. Это связано с тем, что поиск экспедитора требует дополнительных временных затрат, что влияет на общий срок доставки груза.

Учитывая тот факт, что с каждым годом появляются новые экспедиторские компании, маркетинговые исследования приобретают циклический характер. Из-за дефицита времени, поверхностный анализ, проводимый потребителями транспортных услуг, в основном приводит к нерациональным затратам на транспортировку. Компании-производители, занимающиеся продажей своей продукции, зачастую предлагают потребителю тех экспедиторов, с которыми у производителей уже заключён договор на доставку груза. Потребитель, в свою очередь, должен выбрать из предложенного перечня экспедиторов компанию, услугами которой он хочет воспользоваться.

Однако существует другой контингент клиентов, который условно можно назвать как «разовый», т.е. использующий услугу по транспортировке груза единожды. Именно для этой категории клиентов возникает

ряд проблем, на которых следует остановиться подробнее.

Например, условному грузоотправителю необходимо доставить контейнер с грузом в Бельгию. Всю последовательность действий грузоотправителя разобьём на этапы.

Первый этап – сбор информации. Грузоотправитель является частным лицом и услугами экспедитора ранее не пользовался. Поэтому отправитель начинает искать необходимую для организации доставки информацию и данные, которые включает в себя: перечень документов, необходимых для перевозки; наличие контейнера; схема доставки; сроки доставки и оформления документов; окончательная стоимость доставки. Затем отправитель, анализируя полученную информацию, приходит к выводу, что схема по отправке груза является достаточно затратной по времени.

С описанными проблемами сталкивается более половины грузоотправителей, не владеющих необходимой информацией. Затратив время на поиски информации, данные клиенты переходят ко второй стадии – поиску посредников на оказание услуги по доставке груза, в результате которой определяется компания-экспедитор.

Остальная часть отправителей, как правило, владеет необходимой рекламной информацией о компаниях-экспедиторах.

Второй этап – выбор экспедиторской компании. Выбор экспедиторской компании – одна из приоритетных задач для клиента, требующая для своего решения определенных затрат времени.

Все экспедиторские компании можно разделить на несколько групп по признакам, которые можно рассматривать в качестве критерия выбора:

- районы обслуживания: региональные, межрегиональные; областные и межобластные; международные;
- род груза (не все компании занимаются перевозкой специализированной техники, контейнеров, полувагонов, цистерн и т.п.);
- филиальная сеть компаний (за исключением экспедиторов, которые с течением времени заняли лидирующее положение на рынке перевозок и имеют довольно обширную сеть).

Таким образом, отправитель, анализируя по перечисленным критериям множество возможных вариантов перевозки груза, тратит дополнительное время на формирование области конкурентоспособных вариантов.

Третий этап – выбор рационального варианта перевозки груза. Сделав выборку и найдя ряд подходящих компаний, возникает необходимость их сравнения по следующим показателям: стоимость; сроки; условия обеспечения сохранности груза.

Необходимую для этого информацию можно получить непосред-

ственно в офисах или на интернет-сайтах данных компаний. Содержание данных сайтов, как правило, весьма ограничено и содержит следующий набор данных: наименование предоставляемых услуг; маршруты следования поездов; род груза; тип подвижного состава; бланки документов различного рода; форма заявки на перевозку груза. Для оценки перевозчика по вышеперечисленным показателям необходимо осуществить заявку, после чего оператор экспедиторской компании формирует маршрут следования груза и рассчитывает стоимость. Затраты времени на расчет могут доходить до двух суток, в зависимости от загруженности компании, и большинство компаний за услугу такого рода взимают плату. Таким образом, маркетинговое исследование по компаниям-экспедиторам требует не только затрат времени, но и финансовых затрат.

Четвертый этап – организационный. После удачного завершения предыдущих этапов отправителю необходимо заключить договор с экспедитором, произвести оплату и погрузку груза в контейнер.

Таким образом, расчётный срок доставки груза будет состоять из времени на: выбор экспедиторской компании; оформление всех требуемых документов на перевозку; погрузку груза; следование; дополнительные операции (простой под таможенными операциями, время стоянки на технических станциях и т.д.).

В настоящее время на железнодорожном транспорте существует система «Электронной информационной площадки грузоотправителей и операторов», представляющая собой инструмент взаимодействия между грузоотправителем и собственником вагона и позволяющая участникам перевозок получить информацию и договориться о сотрудничестве. Грузоотправителю предоставляется возможность разместить данные о потребности в вагонах для перевозки собственных грузов, а собственнику вагонов – предложить для перевозок свой вагонный парк. На основе заданных критериев участники имеют возможность осуществить поиск предложений или заказов на перевозку грузов [3]. Однако данная система ориентирована на юридических лиц и доступна только после регистрации в ней. Частный клиент воспользоваться данной системой не сможет.

ОАО «РЖД» с помощью интернет-сервиса «справочный расчет провозной платы» предлагает расчет стоимости доставки груза, однако данная система производит расчет только при условии перевозки железнодорожным транспортом. При смешанной перевозке необходимо производить дополнительные расчеты, а также делать выбор экспедиторской компании. При использовании системы «справочный расчет провозной платы» необходимо вводить большой перечень данных, а также владеть данными о принадлежности вагонов.

На воздушном транспорте существуют разнообразные информационные системы, которые позволяют пассажиру в реальном времени

найти рациональный вариант перелета и выбрать для себя авиакомпанию по критерию стоимостным или времени поездки.

Для оптимизации логистического процесса за счет уменьшения затрат времени на выбор экспедиторской компании необходимо создание информационной системы, которая обеспечит клиентам поиск рациональных вариантов для выбора экспедиторской компании. Использование данной системы позволит скоординировать работу всех видов транспорта.

Таким образом, информационная система создаст условия для расширения сферы транспортных услуг и улучшения их качества за счет повышения конкуренции между экспедиторскими компаниями, а так же обеспечит дополнительный приток клиентов без затрат на рекламу. С точки зрения клиентов такая система позволит сократить затраты времени на выбор рационального варианта перевозки груза.

Библиографический список

1. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030г. Утв. распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. №877-р.

2. Леонтьев Р.Г., Орлов А.Л. Транзитный потенциал транспорта Дальнего Востока Российской Федерации (гипотезы и реалии): монография. – Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2011. – 303 с.

3. Официальный сайт ОАО "Российские железные дороги" [Электронный ресурс]. URL: <http://rzd.ru>.

УДК 630*377

РАЗРАБОТКА МОДЕЛИ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ И ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ ПРИ ФУНКЦИОНИРОВАНИИ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ В ЛЕСНОМ КОМПЛЕКСЕ

Сушков С.И.

*ФГБОУ ВПО «Воронежская государственная лесотехническая академия» (ВГЛТА), 394087 г. Воронеж, ул. Тимирязева, 8,
s.i.sushkov@mail.ru*

Бурмистрова О.Н.

*ФГБОУ ВПО «Ухтинский государственный лесотехнический университет» (УГТУ), 169300, Республика Коми,
г. Ухта, ул. Первомайская, 13, oburmistrova@ugtu.net*

Аннотация

В данной статье рассматривается воздействие транспортного фактора на территориальное размещение лесопромышленных предприятий,