

УДК 33

DOI 10.21661/r-471696

С.Г. Котелев, В.А. Юрченков

ОСОБЕННОСТИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

Аннотация: в статье рассматривается современное состояние рынка международных автомобильных перевозок и его особенности в Российской Федерации. Дается понятие международных автомобильных перевозок грузов и перечисляются их основные преимущества перед выбором иных видов транспорта. Анализируются основные проблемы международных автомобильных перевозок грузов на современном этапе и приводятся возможные пути их решения. В частности, рассматривается функционально-информационная модель международной торговой компании и ее преимущества.

Ключевые слова: логистика, маркетинг, грузоперевозки, автомобильный транспорт, товарооборот.

S.G. Kotelev, V.A. Iurchenkov

FEATURES OF INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT OF GOODS AT THE PRESENT STAGE

Abstract: the article examines the current state of the international road transport market and its features in the Russian Federation. The concept of international road transport of goods is given and their main advantages before choosing other modes of transport are listed. The main problems of international road transport of goods at the present stage are analyzed and possible ways of their solution are given. In particular, the functional-informational model of the international trading company and its advantages are considered.

Keywords: logistics, marketing, trucking, road transport, commodity turnover.

Одной из важнейших составляющих экономики современных государств составляет транспорт как система, обеспечивающая производственные связи и

опосредующая процесс товарооборота как на локальном, так и на международном уровне. Это обуславливает необходимость изучения и анализа логистических систем с целью их своевременного совершенствования. Особое значение рассмотрение вопросов транспортной системы приобретает в условиях продвижения национального бизнеса на мировой рынок товаров и услуг, что напрямую связано с организацией международных перевозок.

Выбор того или иного вида транспорта для доставки товаров в плане экономического эффекта должен отвечать «шести правилам логистики», которые сформулированы в следующем виде:

1. Груз (нужный товар).
2. Качество (необходимого качества).
3. Количество (в необходимом количестве).
4. Время (должен быть доставлен в нужное время).
5. Место (в нужное место).
6. Затраты (с минимальными затратами) [4].

Отдельное место в системе доставки товаров занимает автомобильный транспорт, который среди других видов транспорта имеет свои неоспоримые преимущества. Основным преимуществом и отличительной чертой автомобильного транспорта является то, что он позволяет доставить товар непосредственно заказчику, что называется «от двери до двери». Помимо этого, именно автомобильный транспорт вплетается в общую логистическую сеть как связующее вено между другими видами доставки. Автомобильный транспорт позволяет максимально учесть потребности заказчика и адаптировать систему доставки в соответствии с его предпочтениями. Одновременно по сравнению с использованием, например, с воздушных судов, ориентация на автомобильный транспорт куда менее затрата. В связи с этим автомобильный транспорт в ближайшее время, да и вообще вряд ли когда-либо потеряет свою актуальность. Об этом свидетельствуют и цифры, согласно которым в развитых государствах на долю грузовых перевозок, осуществляемых автомобильным транспортом, приходится до 80% от всего объема [3, с. 409].

Структурируя преимущества перевозок, осуществляемых автомобильным транспортом, по сравнению с иными видами транспорта можно представить их в следующем виде:

1. Быстрота доставки, ее маневренность и вариативность.
2. Возможность срочной доставки груза.
3. Регулярность автомобильных перевозок.
4. Возможность учета особенностей упаковки перевозимых грузов.

Среди общих недостатков использования автомобильного транспорта при перевозке грузов можно отметить относительно малую грузоподъемность, риски угона автотранспорта или похищения перевозимых товаров, сравнительно высокую себестоимость [1, с. 72].

Что касается Российской Федерации, то в ней сегодня насчитывается примерно 40 млн. единиц автомобильного транспорта, из которых около 6 млн. единиц составляют грузовые автомобили. Количество железнодорожных вагонов на российском рынке для сравнения составляет только 980 тыс. единиц [6]. В этом отношении автомобильный транспорт составляет в отношении отдельных видов товаров железнодорожному определенную конкуренцию, особенно в ближайшем междугороднем и пригородном сообщении.

Однако жизнь общества сегодня трудно представить не только в связи с удовлетворением внутреннего спроса и предложений, но и международных экономических отношений, товарообменом между различными государствами. Это определяет переход доставок автомобильным транспортом с внутригосударственного уровня на международный. Международный характер перевозок дополняет их рядом особенностей и условий, которые необходимо учитывать при построении соответствующих логистических систем. В общем и целом, организация перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении требует значительно более серьезной и ответственной подготовки, чем организация внутренних перевозок. В первую очередь это связано с тем, что на международном уровне такие перевозки подчинены не только государственному праву, но и международным правилам и стандартам. Во-вторых, что в мировом масштабе

отечественные перевозчики конкурируют уже не только между собой, но и с компаниями иностранных государств.

Так, Российская Федерация вовлечена в континентальный рынок автомобильных перевозок, который потребовал от нее присоединения более чем к 20 договорам и соглашениям [5]. При этом отечественные грузоперевозки во многом ориентированы в европейском направлении, которое диктует свои специфические требования к автомобильному транспорту. На территории Европы по сравнению с Россией и СНГ существенно ужесточены требования к автотранспортным средствам (ЕВРО-5). Это обуславливает необходимость российских компаний иметь и поддерживать в надлежащем состоянии свой автопарк, а отечественный автопром, который во многом отстает от международных требований, форсировать разработку новых моделей автомобилей. В противном случае российскому рынку международных автомобильных перевозок грозит перспектива остаться только в пределах СНГ и Азии.

Что касается конкуренции, то основными соперниками России являются перевозчики из Белоруссии, Украины, Польши и Литвы. Согласно статистике из общего объема перевозок внешнеторговых грузов, ориентированных на Россию или из нее, лишь 42% приходится на долю российских компаний [5]. Во многом это достигается за счет того, что правительство этих стран развитию международных автомобильных перевозок уделяет значительное внимание, превращая их в бюджетообразующую часть экономики. Сокращаются налоговые нагрузки, уменьшаются процентной ставки по кредитам в банках, стимулируется заработная плата водителей, которая в 2–3 раза больше, чем у их российских коллег.

Еще одним аспектом международных автомобильных перевозок является ценообразование, которое в отличие от внутригосударственных тарифов единообразны для всех участников перевозок. Это нельзя не принимать во внимание, поскольку речь идет о рынке монополистической конкуренции, когда основой тарифа является равновесная цена спроса и предложения на международные перевозочные услуги.

Все это свидетельствует о том, что в настоящее время рынок международных автомобильных перевозок в Российской Федерации нуждается в определенной доле государственного регулирования, направленной на обеспечение российских компаниям условий, не худших, чем у их западных конкурентов.

Что касается непосредственно организации международных автомобильных перевозок, то главные особенности тут выражаются в значимости роли логистики, в повышении качества и доходов от перевозок грузов, применении приемов и методов прогнозирования объемов и структур перевозок, в выборе реальных подходов к организации логистики в перевозках автомобильным транспортом.

Международные коммерческие операции немыслимы без информационного обеспечения как основного средства управления международными перевозками грузов автомобильным транспортом. Большой объем поступающей первичной информации в дальнейшем обрабатывается и используется для расчета числа устройств сбора, передачи, обработки и подготовки данных на абонентских пунктах, числа каналов связи и параметров ЭВМ в вычислительных центрах или сети интернета, количества необходимого компьютерного или телекоммуникационного оборудования и т. п. [2, с. 199].

Расчеты объемов информации применительно к системе сбора и подготовки данных на пунктах системы международных перевозок грузов автомобильным транспортом включают такие основные операции, как погрузочно-разгрузочные работы, перемещение грузов по заданному транспортному маршруту, процессы складирования, поддержание товарных запасов, упаковка, обработка заказов, учет времени пребывания или отправления автомобильного транспорта с товарами.

Внутренняя информация об объектах (в результате осуществления хозяйственной, финансовой, экономической, торговой деятельности, их планирования и управления) в международных перевозках грузов может передаваться за пределы территории отправителя, а внешняя – использоваться внутри предприятия. Учетная информация: оперативно-технологическая, административная,

бухгалтерская, финансовая, статистическая, плановая, нормативная и др. имеет свои особенности, отличаясь как сроками обработки, так и разнообразием ролей в общем информационном потоке.

Характерными особенностями системы международных перевозок грузов являются необходимость длительного хранения как исходной информации, подлежащей обработке, так и результативной, полученной после аналогической логистической обработки, а также относительно узкий математический инструментарий при очень больших массивах, участвующих в расчетах первичных данных. Таким образом, логистический подход к управлению автомобильным транспортом представляет собой совокупность различных операций по количественному и качественному изменению характеристик обрабатываемой информации.

С помощью логистики решается ряд задач: доставка и получение групп товаров; анализ информации; заключение договоров; определение способов доставки грузов в международном сообщении; учет показателей международных транспортных затрат; прием и хранение международных грузов на базе торговой компании; регистрация заказов; контроль перемещения товаров на международных маршрутах и др.

Организационная структура логистических услуг основывается на применении функционально-информационной модели международных коммерческих операций с использованием информационно-компьютерной технологии. В этой схеме четко определены функции обеспечения международных перевозок грузов автомобильным транспортом и их контроля на основе взаимосвязи базы данных по исходным документам и планирования грузоперевозок, осуществляемых в соответствии с распоряжениями руководителя компании и правилами по оказанию логистических услуг [2, с. 200].

Анализ функционально-информационной модели международных перевозок грузов автомобильным транспортом способствует формированию организационной структуры отдельных компаний, выполнению ими соответствующих задач для успешного использования информационно-компьютерной технологии в международных коммерческих операциях.

В настоящее время в международных грузоперевозках необходимо внедрение дистанционного управления, повышающего оперативность в прямой и обратной связи. Наиболее совершенным и перспективным вариантом организации дистанционного управления является использование технологий глобальных и локальных корпоративных информационных компьютерных сетей. Планомерное внедрение информационно коммуникационных технологий, в том числе интернет-технологий, в международных автомобильных перевозках грузов позволит более оперативно и эффективно реагировать как на социально-экономические изменения в различных странах, так и на колебания финансового, биржевого, товарного рынков, стабилизируя рыночную деятельность. При этом передача данных и их корректировка производятся мгновенно, имеется возможность автоматической обработки и анализа контрольной информации, выбора разнообразной формы предоставления материала.

Таким образом, применение маркетинга и логистики в международных перевозках грузов автомобильным транспортом через разработку и внедрение обобщенного взаимодействия процессов обработки данных с помощью функционально-информационной модели международной торговой компании, организационной структуры и информационно-компьютерной технологии способствует повышению эффективности эксплуатации транспортных средств и в целом предприятий, участвующих в системе доставки грузов.

Список литературы

1. Абесалашвили М.З. Международные автомобильные перевозки на современном этапе: значение и преимущество // Право и практика. – 2015. – №1.
2. Икрамов М.А. Особенности маркетинглогистического механизма управления международными автомобильными перевозками грузов / М.А. Икрамов, К.Ш. Зиядуллаев // Вестник гражданских инженеров. – 2013. – №4 (39).
3. Майборода М.Е. Грузовые автомобильные перевозки / М.Е. Майборода, В.В. Беднарский. – М., 2008.
4. Сербин В.Д. Основы логистики: Учебное пособие. – Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2004.

5. Холопов К.В. Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права: Учебное пособие. – М.: Статут, 2010.

6. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.mintrans.ru/>

References

1. Abesalashvili, M.Z. (2015). Mezhdunarodnye avtomobil'nye perevozki na sovremennom etape: znachenie i preimushchestvo. Pravo i praktika, 1.

2. Ikramov, M.A., & Ziiadullaev, K.Sh. (2013). Osobennosti marketinglogisticheskogo mekhanizma upravleniia mezhdunarodnymi avtomobil'nymi perevozkami gruzov. Vestnik grazhdanskikh inzhenerov, 4 (39).

3. Maiboroda, M.E., & Bednarskii, V.V. (2008). Gruzovye avtomobil'nye perevozki. M.

4. Serbin, V. D. (2004). Osnovy logistiki: Uchebnoe posobie. Taganrog: Izd-vo TRTU.

5. Kholopov, K. V. (2010). Mezhdunarodnoe chastnoe transportnoe pravo. Analiz norm mezhdunarodnogo i rossiiskogo transportnogo prava: Uchebnoe posobie. M.: Statut.

6. Retrieved from <https://www.mintrans.ru/>

Котелев Станислав Гарриевич – студент ФГБОУ ВО «Государственный университет управления», Россия, Москва.

Kotelev Stanislav Garrievich – student at the State University of Management, Russia, Moscow.

Юрченков Владислав Александрович – студент ФГБОУ ВО «Государственный университет управления», Россия, Москва.

Iurchenkov Vladislav Aleksandrovich – student at the State University of Management, Russia, Moscow.
