



Олег Германович,
региональный директор ГК TELS

КАК УСКОРИТЬ СРОКИ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ В УСЛОВИЯХ ДЕФИЦИТА ТРАНСПОРТА

На фоне бурного посткризисного роста рынка в 2017 г. транспортно-экспедиционная деятельность осуществлялась в условиях общего дефицита автотранспортных провозных возможностей. В результате сокращения за годы кризиса автопарка международных грузоперевозчиков сегодня на рынке отмечается недостаток и транспортных средств, и квалифицированных водительских кадров. В 2018 г. этот дефицит еще не будет восполнен. На многих направлениях перевозок, как, например, из дальних регионов Европы в страны ЕАЭС, нехватка транспорта ощущается особенно сильно.

Данная ситуация требует от организаторов транспортно-экспедиционной деятельности выработать решения, позволяющие нивелировать риски недостатка провозных возможностей. Ниже мы рассмотрим принципиальные решения по ускорению доставки грузов в ситуации дефицита транспорта, некоторые из них сопровождаем дополнительными усложняющими условиями.

Итак, какие это решения.

Доставка груза с перегрузкой в пути

Это решение относительно легко реализуется при перевозке комплектных грузов, не требующих особых условий транспортировки.

Например, требуется срочная доставка груза автомобильным транспортом из дальнего региона Франции в Российскую Федерацию. Быстро найти прямой транспорт на данном

направлении в пиковый сезон удается не всегда. В этом случае решением является схема доставки с перегрузкой в Польше. Как правило, на направлениях Франция – Польша и Польша – Россия транспорта всегда достаточно, и при четкой организации процесса видимого увеличения срока перевозки не происходит.

А теперь усложним задачу: нужно осуществить доставку груза с требованием строгого соблюдения температурного режима. Пусть это будет фармацевтическая продукция, ввоз и выпуск в обращение которой требует безупречного документального подтверждения условий хранения и транспортировки.

Описанное выше решение реализуется с такими дополнениями: а) перевозка осуществляется двумя рефрижераторами; б) ко времени прибытия первой машины в Польшу второй рефрижератор ожидает ее с заранее включенной системой поддержки температуры; в) обе машины заезжают в закрытое складское помещение с регулируемой температурой, перегрузка осуществляется из одной машины в другую по кратчайшему пути, в придверном пространстве рефрижераторов установлены датчики температуры.

При условии, что соблюдение температурного режима непрерывно мониторится средствами объективного контроля с последующей распечаткой данных, у таможи нет оснований для сомнений в обеспечении условий транспортировки.

Реализация данной схемы требует четкого планирования и исполне-

ния, поэтому справиться с этой задачей могут перевозчики, у которых налажено сотрудничество с предприятиями высокотехнологичной складской инфраструктуры в приграничных с ЕАЭС странах, например в Польше или Литве.

Доставка по схеме «сборных грузов»

Данное решение реализуется экспедиционными компаниями, у которых развит сервис доставки сборных грузов (СГ) по схеме: сбор грузов от отправителей в регионе с доставкой на консолидационный склад, консолидация грузов и плановая отправка машин в регионы назначения. Как правило, у таких сервисных подразделений уже четко отлажены рабочие процессы и сформирован надежный пул перевозчиков, что позволяет точно планировать и соблюдать сроки доставки.

Сегодня общая схема перевозки сборных грузов из Европы в страны ЕАЭС у экспедиций с развитым сервисом доставки СГ выглядит следующим образом: 1) доставка груза от грузоотправителя на консолидационный склад в Польшу или Литву занимает 24–48 ч. с момента получения заявки; 2) консолидация грузов осуществляется еще на стадии обработки заявок; 3) машины с консолидированными грузами уходят по расписанию в регионы назначения, частота отправок зависит от потока грузов. Доставка груза в Центральный регион РФ занимает от 7 дней с момента получения заявки.

Сроки доставки в этом случае обычно больше по сравнению с прямой пере-



возкой, но при частом расписании отправок консолидированных машин разница во времени может оказаться незначительной или даже отсутствовать. В условиях недостатка прямого транспорта и неопределенности временных затрат на его поиск данный вариант становится надежной альтернативой, стабилизирующей и ускоряющей для предприятия процессы доставки грузов.

Дополнительным преимуществом перевозки по данной схеме является оптимизация затрат, когда объем груза меньше объема стандартного полуприцепа. В этом случае груз перевозится в составе сборного с оплатой пропорционально занимаемому в транспортном средстве месту.

Приобретение подвижного состава под нужды заказчика

Поиск свободного специализированного транспорта для специфических грузов – еще более сложная задача. Если потребность в поставках такого рода грузов у заказчика постоянная, вопрос решается путем долгосрочных договоренностей: а) с заказчиком о предоставлении постоянных объемов грузов; б) с перевозчиком о предоставлении нужного объема провозных возможностей.

При наличии гарантированных заказов перевозчики обычно легко идут на приобретение специализированного транспорта под нужды заказчика. Помимо стабильного наличия провозных возможностей, преимущество данного решения еще и в том, что доставку при необходимости можно ускорить.

Пример. По требованию заказчика доставка жировых материалов из Франции для пищевого производства должна осуществляться только в цистернах, предназначенных для перевозки пищевых жиров. Производство работает безостановочно, однако по краткосрочным планам нужно обеспечить гарантированное наличие жиров, но объем потребления нестабилен. Решить эту задачу возможно путем приобретения автоцистерны под нужды заказчика и организации доставки жира по базовому графику с возможностью ускорения доставки под ситуационный рост потребностей.

Есть и более простые ситуации: при наличии долгосрочных договоренностей с крупным заказчиком на регулярную перевозку грузов в тентованных полуприцепах целесообразно договориться с перевозчиком о приобретении под это сотрудничество полуприцепов МЕГА с увеличенным объемом грузового пространства. Таким образом решаются задачи и гарантированной быстрой доставки, и оптимизации затрат.

Схемы ускорения доставки

С большей или меньшей частотой потребность в срочной доставке груза возникает у любого заказчика. Схемы ускорения перевозки в периоды острого дефицита транспорта становятся особенно востребованы, поскольку позволяют нивелировать задержки, возникшие по причине поиска свободного транспорта.

Одна из таких схем: перевозка груза с привлечением двух водителей.

Законодательство стран Западной Европы жестко ограничивает время нахождения водителей в кабине автомобиля. По истечении этого времени, независимо от того, управлял ли водитель автомобилем или отдыхал в кабине, он должен поставить автомобиль на стоянку и организовать свой отдых в гостинице.

Для сокращения транзитного времени организуется перевозка по следующей схеме: первый водитель забирает груз у отправителя и проезжает отрезок пути до установленного пункта маршрута, где его заменяет второй водитель. Если доставка осуществляется из дальних регионов Европы, замена водителей происходит дважды. В этом случае первый водитель следует на легковой автомашине до места следующей замены, организует там свой отдых, и по прибытии грузового транспорта снова садится за руль.

Такая схема повышает фрахтовую стоимость доставки, но выручает в ситуациях, когда время важнее стоимости.

Общим главным эффектом предложенных решений для заказчика является стабилизация сроков доставки грузов в условиях несбалансированного логистического рынка и дефицита провозных возможностей. Чем шире у подрядчика пул решений по нивелированию проблемы недостатка транспорта, тем надежнее исполняются сроки поставки, независимо от текущей ситуации на рынке.