

Организация автомобильных перевозок

Самостоятельно управляемые собственные или арендованные транспортные средства

Организации, осуществляющие деятельность любой продолжительности в любых условиях, могут пожелать приобрести, арендовать или взять в лизинг транспортные средства, предназначенные исключительно для работы и под управлением самой организации. Если организация решает приобрести собственные транспортные средства, необходимо рассмотреть ряд вопросов, таких как тип транспортного средства и тип кузова. Характер операции по реагированию на чрезвычайные ситуации может также потребовать включения в общую спецификацию транспортного средства механических приспособлений для облегчения погрузки и разгрузки. Арендованные и собственные транспортные средства могут быть получены на месте или импортированы для участия в операции реагирования по запросу организации. Привлечение сторонних транспортных средств может быть оптимальным способом найти лучшее или наиболее подходящее оборудование, но его приобретение может занять много времени и обойтись в крупную сумму затрат в зависимости от расстояния доставки и типа используемого транспорта. Транспортные средства, привезенные из другой страны, также должны будут проходить обычные таможенные формальности.

Следует иметь в виду, что некоторые страны не разрешают импортировать конкретные модели. Это обусловлено главным образом экологическими или экономическими причинами. В некоторых случаях страны устанавливают чрезвычайно высокие налоги на импорт и/или регистрацию, чтобы защитить свой производственный рынок. Если организации желают импортировать транспортное средство, крайне важно выяснить официальные и практические процедуры импорта.

Преимущества самостоятельного управления транспортными средствами:

- **Изготовлено для специальных целей** – арендованные или собственные транспортные средства могут быть спроектированы, модифицированы или построены специально для перевозки конкретного товара, например, товаров холодильной цепи, которые могут требовать особого обращения.
- **Водители под самостоятельным управлением** – организации, осуществляющие полный контроль над своими транспортными средствами, могут обучать и предоставлять своих собственных водителей, что позволит обеспечить развитие, специализацию и контроль качества в случае проблем с эффективностью.
- **Индивидуализация** – арендованное или собственное транспортное средство может быть оснащено логотипами и средствами визуального опознавания, а также на нем может быть установлено и настроено специальное коммуникационное оборудование.
- **Контроль качества** – при самостоятельном управлении транспортным средством гораздо проще убедиться, что транспортное средство используется надлежащим и этичным образом, соответствующим организации.

Недостатки самостоятельного управления транспортными средствами:

- **Время и сложность** – самостоятельное управление транспортными средствами и автопарками может занимать много времени и требовать чрезмерного внимания со стороны руководства.
- **Специальные знания** – обслуживание одного или нескольких транспортных средств требует специальных навыков и знаний. Если не будут заключены внешние соглашения со сторонними ремонтными службами, организациям придется самостоятельно искать механиков и заключать с ними договоры, а также управлять собственной цепочкой поставок запасных частей. Диспетчерское управление и управление автопарком также является собственным специальным навыком и требует компетентного и подготовленного персонала для координации движения нескольких транспортных средств.
- **Затраты** – стартовый и инвестиционный капитал для получения транспортных средств, водителей и запасных частей может быть значительным, а организации по оказанию

помощи, ограниченные грантовым финансированием, могут быть не в состоянии покрыть все расходы одновременно. Работа во многих контекстах также повлечет за собой значительные расходы на страхование. Управление транспортным средством, находящимся в собственности, должно осуществляться до тех пор, пока имущество не будет фактически передано другой стороне, включая обновление записей об имуществе местными органами власти. Организация может быть привлечена к ответственности за любую ответственность, связанную с транспортным средством в течение периода владения.

- **Единая пункт на случай отказа** – организации, которые владеют или управляют своими собственными транспортными средствами, рискуют столкнуться с механическими проблемами или авариями, которые приводят к полному прекращению использования данного транспортного средства в любое время.

Водители являются важным компонентом автопарков грузового транспорта в самостоятельном управлении, не менее важным, чем сами транспортные средства. Даже если организация имеет идеально обслуживаемый автопарк, в том случае, если она использует водителей низкой квалификации или же водителей, не имеющих лицензии на работу в тех или иных контекстах, или не вкладывает средства в обучение водителей, то могут иметь место аварии, повреждения, потеря груза и, возможно, проблемы со штрафами или судебными исками. Организации, желающие содержать собственные транспортные средства и иметь штат водителей, должны обеспечить прозрачность практики найма и четкую демонстрацию навыков и знаний. При наборе водителей организации могут предпринять следующее:

- Запросить документацию для подтверждения авторизованной лицензии на управление данным транспортным средством
- Запросить проверку биографических данных
- Попросить кандидата непосредственно продемонстрировать свои навыки вождения в безопасном месте
- Подготовить технические вопросы
- Если возможно, ввести в действие программу скрининга на наркотики

Транспорт сторонних поставщиков

Гуманитарные организации все больше полагаются на сторонних поставщиков транспортных услуг в качестве метода перевозки грузов в рамках операций по реагированию. Общие текущие расходы на использование услуг сторонних компаний могут быть выше, но в условиях нестабильности деятельности по реагированию сторонние компании могут помочь быстро начать работу, а организации могут начать или остановить работу так быстро, как это необходимо, не заботясь о том, что предпринять с крупными физическими активами, такими как грузовики. Даже если организация владеет своими транспортными средствами, вполне могут иметь место случаи, когда возникает потребность в дополнительном потенциале для удовлетворения пиковой активности или других краткосрочных потребностей. Это может быть достигнуто за счет использования транспортных средств, предоставляемых сторонним поставщиком коммерческих перевозок.

Сторонние транспортные компании, как правило, могут привлекаться на местном уровне в контексте чрезвычайных ситуаций, и их использование также выполняет функцию инвестирования средств в местную экономику и способствует принятию на местном уровне соответствующей организации по оказанию помощи. Организации должны проявлять должную осмотрительность при привлечении и отборе сторонних транспортных компаний и следовать своим собственным внутренним процедурам закупок, где это возможно.

Преимущества стороннего транспорта:

- **Гибкость** — организации могут использовать коммерческих поставщиков для удовлетворения меняющихся требований спроса
- **Без ограничений по объему** – организации, которые могут осуществлять поставки нечасто или в небольших количествах и могут не нуждаться в постоянно находящимся в непосредственном распоряжении транспортных средств в самостоятельном управлении.

Сторонний транспорт обслуживает различные грузы и поездки.

- **Более низкая первоначальная стоимость** – у сторонних перевозчиков практически не будет стартовых затрат, и перевозчик может предложить более экономичное и эффективное обслуживание, разделяя грузы с другими грузоотправителями.
- **Сниженная сложность** – управление транспортными средствами и водителями больше не является обязанностью организации, что позволяет административным группам организации сосредоточиться на других областях.
- **Знания местных условий** – сторонние перевозчики или поставщики могут лучше знать требования страны, местные ограничения, географию, требования или ограничения в отношении транспортных средств, оптимизированные маршруты, помехи и многое другое.

Недостатки стороннего транспорта:

- **Этические аспекты** – сторонние перевозчики не представляют непосредственно подрядную организацию и как таковые могут участвовать в мероприятиях, которые организации по оказанию помощи могут счесть неэтичными, таких как транспортировка оборудования для сторон конфликта или использование детского труда. Стандарты водителей также не контролируются грузоотправителем, и могут иметь место такие действия, как употребление наркотиков или небезопасное вождение.
- **Дополнительный риск** – хотя грузоотправители могут использовать дополнительное страхование, всегда существует повышенный риск при использовании третьих сторон, которые могут иметь меньшую личную заинтересованность в доставке гуманитарного груза.
- **Более высокие долгосрочные затраты** – хотя начальные затраты в случае сторонних перевозчиков могут быть значительно ниже, в течение достаточно длительного периода времени и при достаточном количестве груза коммерческие перевозки сторонних перевозчиков всегда могут быть выше в расчете на кг. Организации, реализующую долгосрочную программу и отправляющие большие объемы грузов, могут столкнуться с более низкими затратами при аренде или использовании собственных транспортных средств с самостоятельным управлением.

Соображения в отношении грузовых перевозок как с привлечением сторонних компаний, так при самостоятельном управлении:

Независимо от того, находятся ли используемые транспортные средства в собственности, аренде или управляются третьей стороной, важно обеспечить соблюдение всех местных законов в отношении лицензирования, страхования и регулирования транспортных средств:

- Водители имеют законно полученные права на управление транспортным средством класса, соответствующего классу транспортного средства, которым они управляют на дорогах общего пользования и автомагистралях.
- Взимается плата за особые грузы, такие как негабаритные или опасные грузы.
- Транспортные средства должны быть застрахованы по меньшей мере на минимальном уровне, предусмотренном законодательством. Различные организации имеют внутреннюю политику в отношении того, в какой степени должны быть застрахованы их собственные транспортные средства.
- Для транспортных средств также может потребоваться документация, касающаяся максимально допустимого веса с точки зрения полной массы автомобиля, веса оси и полезной нагрузки.

Тарифы на грузоперевозки сторонних организаций

Детали взимания платы за транспортные услуги сторонними компаниями грузоперевозок зависят от страны, контекста, ожидаемых потребностей контракта и даже местных норм и правил. Общие факторы:

<p>Заранее определенный маршрут</p>	<p>Многие поставщики грузоперевозок предпочитают разрабатывать контракты на основе заранее определенных маршрутов. В контракте будет оговорена заранее установленная тарифная ставка между двумя точками, выраженная либо в виде стоимости всего автотранспортного средства, либо в виде ставки за кг. Тарифы на основе заранее определенных маршрутов подходят для организаций, которые имеют известный план проекта с известными и широко используемыми пунктами назначения. Привлечение тендерных заявок на основе тарифов, основанных на маршрутах, поможет специалистам по планированию легко определить, какие поставщики услуг грузоперевозок являются более экономически эффективными в определенных областях.</p>
<p>На основе времени</p>	<p>В некоторых ситуациях специалисты по планированию и перевозчики могут предпочесть составление контрактов на основе конкретных временных интервалов, как правило, суточных или почасовых ставок. Тарифные ставки на основе времени могут быть полезны на начальном этапе реагирования, особенно в отношении ежедневной аренды услуг грузоперевозок. Однако ставки, привязанные ко времени, могут также привести к ненадлежащему контролю за расходами: в случае задержки транспортного средства по какой-либо причине, арендаторы услуг грузоперевозок будут обязаны оплатить эти дни, если иное не указано в договоре.</p>
<p>На основе расстояния</p>	<p>Некоторые контракты выражаются в виде тарифной ставки за расстояние — обычно за километры — и подразумевают взимание с арендаторов грузовых автомобилей платы за кг или транспортное средство. Контракты на основе пройденного расстояния могут быть аналогичны контрактам на основе заранее определенных маршрутов, однако они могут использоваться, когда специалистам по планированию неизвестны все конечные пункты назначения для доставки заранее. Специалисты по планированию должны соблюдать осторожность в отношении тарифов на основе расстояния — если они не обладают подробными знаниями о маршрутах, они могут не иметь возможности проверить фактические пройденные расстояния. Специалисты по планированию также могут пожелать внедрить журнал транспортного средства для отслеживания перемещений водителя.</p>

Тарифицируемый вес

В большинстве гуманитарных контекстов единственными ограничениями при загрузке транспортного средства являются вес груза и то, является ли груз негабаритным. В некоторых ситуациях автотранспортные компании могут взимать плату на основе так называемого «объемного веса». Объемный вес может быть применен в тех случаях, когда груз очень легкий по сравнению с его объемом. Если гуманитарная организация арендует весь грузовой автомобиль, плотность груза может не иметь значения, однако в ситуациях, когда с организации взимается плата за килограмм, компании грузовых перевозок могут включать минимальный объемный вес, чтобы помочь возместить эксплуатационные расходы. Специалисты по планированию должны исходить из того, что за легкий объемный груз может взиматься плата по другой тарифной ставке.

Не существует единого универсального стандарта для объемного веса, однако хорошим показателем объемного веса может являться следующий:

Показатель $(Ш (м) \times В (м) \times В (м)) / 333 = \text{Объем} \text{ и} \text{ Вес (кг)}$