

Організація автомобільних перевезень

Самостійно керовані власні або орендовані транспортні засоби

Агенції, що здійснюють операції будь-якої тривалості в будь-якому масштабі, можуть забажати придбати, орендувати або взяти в лізинг транспортні засоби, які призначені виключно для потреб та під управлінням самої агенції. Якщо організація вирішує придбати власний транспортний засіб, необхідно врахувати низку аспектів, таких як тип транспортного засобу та тип кузова. Характер операції з ліквідації наслідків надзвичайної ситуації може також вимагати включення в загальну специфікацію транспортного засобу механічних навантажувально-розвантажувальних засобів для полегшення завантаження і розвантаження. Орендовані та власні транспортні засоби можуть бути знайдені на місці, або вони можуть бути імпортовані для участі в операції з ліквідації наслідків на вимогу організації. Придбання транспортних засобів за межами країни може бути найкращим способом знайти найкраще або найбільш відповідне обладнання, але це може зайняти багато часу і коштувати велику суму грошей, залежно від відстані до місця доставки та типу транспорту, що використовується. Транспортні засоби, привезені з іншої країни, також повинні будуть пройти звичайні митні формальності.

Майте на увазі, що деякі країни не дозволяють ввозити певні моделі. Це пов'язано в основному з екологічними або економічними причинами. У деяких випадках країни встановлюють надзвичайно високі податки на імпорт та/або реєстрацію, щоб захистити свій ринок виробництва. Якщо установи хочуть імпортувати транспортний засіб, надзвичайно важливо з'ясувати офіційні та практичні процедури імпорту.

Переваги самостійного керування автопарком:

- **Спеціально побудовані транспортні засоби** – орендовані або власні транспортні засоби можуть бути спроектовані, модифіковані або побудовані спеціально для перевезення певного продукту, наприклад, предметів холодного ланцюга, які можуть вимагати особливого поводження.
- **Самостійне управління водіями** – організації, які повністю контролюють свої транспортні засоби, зможуть навчати та готувати власних водіїв, що дозволить розвиватися, спеціалізуватися та контролювати якість у разі виникнення проблем з роботою.
- **Персоналізація** – орендований або власний транспортний засіб може бути оформлений логотипами та розпізнавальними знаками, а також може бути встановлене та налаштоване обладнання службового зв'язку.
- **Контроль якості** – використовуючи самостійно керований транспортний засіб, набагато легше гарантувати, що транспортний засіб використовується належним та гідним агентства етичним чином.

Недоліки самостійного керування автомобілями:

- **Час і складність** - самостійне управління транспортними засобами та автопарками може займати багато часу і вимагати надмірної уваги з боку керівництва.
- **Спеціальні знання** – обслуговування одного або декількох транспортних засобів вимагає спеціальних навичок і знань. Якщо не буде укладено сторонніх домовленостей зі спеціалізованими ремонтними службами, організаціям доведеться шукати механіків і укладати з ними контракти, а також керувати власним ланцюжком постачання запасних частин. Координація та управління автопарком - це також окрема спеціальна навичка, яка вимагає наявності кваліфікованого персоналу для координації руху декількох транспортних засобів.
- **Витрати** – стартовий та інвестиційний капітал для придбання транспортних засобів, на водіїв та запчастини може бути значним, а гуманітарні організації, обмежені грантовим фінансуванням, можуть бути не в змозі покрити всі витрати одразу. Діяльність у багатьох ситуаціях також вимагатиме значних витрат на страхування. Транспортним засобом, що перебуває у власності, необхідно управляти до моменту фактичної передачі його іншій особі, включаючи оновлення записів про власність місцевими органами влади. Організація

може нести відповідальність за будь-які зобов'язання, пов'язані з транспортним засобом протягом періоду володіння.

- **Єдина точка відмови** – організації, які володіють або керують власними транспортними засобами, наражаються на ризик механічних проблем або аварії, які можуть повністю зупинити використання цього транспортного засобу в будь-який час.

Водії є важливим компонентом автопарку, що управляється самостійно, так само як і самі транспортні засоби. Навіть якщо організація має ідеально доглянутий автопарк, якщо вона використовує непрофесійних водіїв, водіїв, які не мають ліцензії на роботу в певному середовищі, або не інвестує в навчання водіїв, то можуть статися аварії, пошкодження, втрата вантажу і, можливо, проблеми зі штрафами або судовими позовами. Агенції, які прагнуть утримувати власні транспортні засоби та мати штат водіїв, повинні забезпечити прозорість практики найму, а також чітко продемонструвати навички та знання, необхідні для роботи. При підборі водіїв агентства можуть враховувати:

- Прохання надати документи, що підтверджують наявність ліцензії на право керування відповідним транспортним засобом
- Запит на перевірку особистих даних
- Прохання заявнику продемонструвати свої навички водіння з перших рук у безпечному місці
- Підготовку технічних запитань
- По можливості, запровадити програму скринінгу на наркотики

Перевезення третіми сторонами

Гуманітарні організації все більше покладаються на сторонніх постачальників транспортних послуг як на метод переміщення вантажів до та з району проведення операцій реагування. Загальні поточні витрати на залучення сторонніх компаній можуть бути вищими, але в умовах нестабільного характеру діяльності з реагування сторонні компанії можуть допомогти швидко розпочати операції, а організації можуть розпочати або припинити роботу так швидко, як це необхідно, не турбуючись про те, що робити з великими матеріальними активами, такими як вантажівки. Навіть якщо організація володіє власними транспортними засобами, можуть виникнути випадки, коли виникає потреба в додаткових потужностях для задоволення пікових навантажень або інших короткострокових потреб. Це можна зробити за допомогою транспортних засобів, наданих сторонніми комерційними транспортними компаніями.

Сторонні транспортні компанії, як правило, можна знайти на місцевому рівні в умовах надзвичайної ситуації або поблизу неї, і їх використання також виконує функцію інвестування коштів у місцеву економіку та сприяє прийняттю місцевим населенням відповідної організації, що надає допомогу. Організації повинні проявляти належну ретельність при залученні та виборі сторонніх транспортних компаній, а також дотримуватися власних внутрішніх процедур закупівель, де це можливо.

Переваги стороннього транспорту:

- **Гнучкість** - Організації можуть використовувати комерційних постачальників для задоволення мінливих вимог попиту
- **Без обмежень за розміром** – Організації, які можуть відправляти вантажі нечасто або лише в невеликих кількостях і не потребують постійної наявності власного транспорту під рукою. Сторонній транспорт обслуговує різноманітні вантажі та поїздки.
- **Нижчі початкові витрати** – Сторонні перевізники практично не матимуть початкових витрат, і перевізник може запропонувати більш рентабельну та ефективну послугу, з розділенням витрат за перевезення з іншими вантажовідправниками.
- **Зниження рівня складності** – Управління транспортними засобами та водіями більше не є обов'язком організації, що дозволяє адміністративним командам організації зосередитися на інших сферах.
- **Знання місцевої специфіки** - Сторонні перевізники або постачальники можуть мати кращі робочі знання про вимоги країни, місцеві обмеження, географію, вимоги або обмеження до транспортних засобів, оптимізовані маршрути, проблемні моменти та інше.

Недоліки стороннього транспорту:

- **Етичні проблеми** – Сторонні перевізники не є прямими представниками організації-контрагента, а тому можуть займатися діяльністю, яку гуманітарні організації можуть вважати неетичною, наприклад, перевозити обладнання для сторін конфлікту або використовувати дитячу працю. Стандарти водія також не контролюються вантажовідправником, і можуть мати місце такі дії, як вживання наркотиків або небезпечне водіння.
- **Додатковий ризик** – Хоча вантажовідправники можуть використовувати додаткове страхування, завжди існує підвищений ризик використання третіх сторін, які можуть бути менш зацікавлені в доставці вантажу допомоги.
- **Вищі довгострокові витрати** – Хоча початкові витрати можуть бути значно меншими при використанні сторонніх перевізників, протягом досить тривалого періоду часу і при достатній кількості вантажу, вартість послуг сторонніх комерційних перевізників завжди може бути вищою за кг.

Аргументи на користь як сторонніх, так і самостійно керованих вантажних перевезень:

Незалежно від того, чи є використовувані транспортні засоби власними, орендованими або управляються третьою стороною, важливо забезпечити дотримання всіх місцевих законів, що стосуються ліцензування, страхування та регулювання транспортних засобів:

- Водії мають законно отриману ліцензію на керування класом транспортного засобу, яким вони керують, на дорогах загального користування та автомагістралях.
- Плата сплачується за специфічні вантажі, такі як негабаритні або небезпечні вантажі.
- Транспортні засоби повинні бути застраховані принаймні на мінімальну суму, передбачену законом. Різні організації мають внутрішню політику щодо того, наскільки їхні власні транспортні засоби повинні бути застраховані
- Для транспортних засобів також може знадобитися документація, що стосується максимально допустимої ваги з точки зору повної маси транспортного засобу, ваги на вісь і корисного навантаження.

Ставки на перевезення сторонніми організаціями

Те, як сторонні автотранспортні компанії вирішують стягувати плату за транспортні послуги, залежить від країни, ситуації, очікуваних потреб контракту і навіть місцевих норм і правил. Загальні положення:

Заздалегідь визначений маршрут	Багато постачальників послуг автоперевезень люблять укладати контракти на основі заздалегідь визначених маршрутів. У контракті буде вказано заздалегідь встановлений тариф між двома пунктами, виражений або як вартість всього транспортного засобу, або як тариф за кілограм. Заздалегідь визначені тарифи на основі маршруту є зручними для агентств, які мають відомий план проєкту з відомими і часто використовуваними пунктами призначення. Запрошення до участі в тендерах на основі маршрутних тарифів допоможе фахівцям з планування легко визначити, які постачальники транспортних послуг є більш економічно ефективними в певних регіонах.
Обмеженість у часі	У деяких ситуаціях фахівці з планування і перевізники можуть побажати визначити контракти на основі конкретних часових інтервалів, як правило, добових або погодинних ставок. Ставки, що базуються на часових показниках, можуть бути корисними в перші дні реагування, особливо при щоденній оренді послуг вантажного транспорту. Однак обмежені в часі тарифи також можуть призвести до поганого контролю витрат - якщо транспортний засіб затримується з будь-якої причини, орендарі послуг вантажоперевезень будуть зобов'язані сплатити за ці дні, якщо інше чітко не зазначено в договорі.

Відстань	Деякі контракти виражаються у вигляді ставки за відстань - зазвичай кілометри – і стягують плату з орендарів послуг вантажних автомобілів за кілограм або транспортний засіб. Укладання контрактів на основі відстані може бути схожим на попередньо визначені маршрути, однак його можна використовувати, коли планувальники не знають усіх кінцевих пунктів призначення доставки заздалегідь. Фахівці з планування повинні бути обережними з тарифами на основі відстані - якщо вони не мають детального знання маршрутів, вони можуть не мати можливості підтвердити фактично пройдену відстань. Фахівці з планування також можуть захотіти запровадити бортовий журнал для відстеження пересування водіїв.
-----------------	--

Вага, що підлягає оплаті

У більшості гуманітарних ситуацій єдиними обмеженнями для завантаження транспортного засобу є вага вантажу, і якщо вантаж негабаритний. Існують ситуації, коли автотранспортні компанії можуть стягувати плату на основі так званої «об'ємної ваги». Об'ємна вага може застосовуватися, коли вантаж дуже легкий порівняно з його об'ємом. Якщо гуманітарна організація орендує цілу вантажівку, щільність вантажу може бути неважливою, однак у ситуаціях, коли з організації стягується плата за кілограм, автотранспортні компанії можуть включати мінімальну об'ємну вагу, щоб допомогти відшкодувати операційні витрати. Фахівці з планування повинні враховувати, що легкі, об'ємні вантажі можуть тарифікуватися за іншою ставкою.

Єдиного універсального стандарту об'ємної ваги не існує, проте хорошим показником об'ємної ваги може бути:

Метрична	$(L\text{ (cm)} \times W\text{ (cm)} \times H\text{ (cm)}) / 333 = \text{Volumetric Weight (KG)}$
-----------------	---