

ПОЗИЦИЯТА НА БЪЛГАРСКИТЕ ТРАНСПОРТНИ ФИРМИ ПО УПРАВЛЕНИЕ ВЕРИГАТА НА ДОСТАВКИТЕ В ЕС

THE POSITION OF THE BULGARIAN TRANSPORT COMPANIES ON THE SUPPLY CHAIN MANAGEMENT IN THE EU

ПОЗИЦИЯ БОЛГАРСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ ФИРМ ПО РУКОВОДСТВО ЦЕПИ ДОСТАВОК В ЭС

Assoc. Prof. Eng. Dragneva N. PhD,
Bourgas Free University

Abstract: *The effective management in the modern business world is practically impossible without strategic planning and constant monitoring over the supply chain management through the operators – transport companies. The development of the transport logistics in the EU is a precondition for that.*

KEYWORDS: LOGISTICS, TRANSPORT COMPANIES

1. Увод

Навсякъде световните компании срещат предизвикателството за подобряването на ефективността. Начин да се постигне това е да приложат по-добро управление веригата на доставки или SCM (Supply Chain Management).

Управление веригата на доставки – SCM (Supply Chain Management) обхваща целия цикъл от закупуване на суровините, производство, съхранение до разпространение на готовата продукция и включва такива елементи като:

- управление на запасите;
- проследяване на стоката;
- информационния поток.

Ефективното управление в съвременния бизнес е практически невъзможно без стратегично планиране и постоянен мониторинг върху управлението на веригата на доставки.

Най-прогресивно научно-приложно направление в тази област е логистиката. Нарастващият интерес към логистиката е обусловен от потенциалните възможности за повишаване ефективността на функциониране на различни организации. Практиката показва, че компаниите, използващи решения за управление на своите логистични операции, са по-конкуреноспособни и значително са увеличили своята печалба за сметка на по-малко загуби и разходи. Ефективното функциониране на предприятието, ползващо система за Управление на веригата на доставки се постига за сметка на:

- рязко понижаване себестойността на продукта; висока надеждност и качество на продукта;
- пълен контрол върху всички операции;
- намаляване влиянието на човешкия фактор в работата;
- доверие.

2. Обща транспортна политика

Една особена област на извършване на услуги при логистичните процеси, представляват услугите за преодоляване на разстоянията. Те се извършват от транспортните предприятия, които осъществяват своята дейност чрез обединяване на активните елементи- съоръжения, хора, машини, енергия и информация, така че при съществуващата структура на разпределение на областите на дейност да се получи една директна верига.

Система за управление на транспорта (Transportation Management System, TMS) – информационна система за автоматизация на управлението на транспорта, част от процеса на веригата на доставки (SCM). Система за управление на транспорта дава възможност да се изготвят графици за пристигане/изпращане на стоките, тяхното движение в

предприятието, моделиране на маршрута, регулиране на тарифите, поддръжка на база данни, изготвяне на товаро-транспортни документи, планиране и оптимизация на процеса на натоварване на поръчките

От такива позиции може и по-подробно да се изследва взаимодействието на активните и пасивните (суровини, спомагателни материали и енергоносители, полуфабрикати) елементи в логистичната верига и заедно с това да се обърне внимание на особеностите на транспорта в рамките на процеса на съединяване на производството с потреблението.

Използване на единна технологична система за работа със стока и информация позволява, високоскоростно получаване и обработване на поръчката и съгласувано планиране.

Развитието на транспортната логистика се обуславя на предположението за увеличаване обем товари във връзка с членството на България в ЕС (фиг.1). Ръст се отбеляза особено при товарите внос в страната с инвестиционно предназначение, като по предварителни прогнози на база опита на други страни, осезаемо увеличение на товарните потоци може да се очаква след третата година от членството в ЕС. Намаляването на транзитното време, свързано с отпадането на митническите процедури на основния обем пратки от външнотърговския стокообмен на страната е също положителен фактор за повишаване ефективността на превозите.

ПРЕВОЗЕНИ ТОВАРИ ОТ БЪЛГАРСКИ ФИРМИ

(за 2005 г. в млн. тонкилометри, по страна на разтоварване)



Фиг.1 Превозени товари от български транспортни фирми 2005г

За постигането на целите на Общата транспортна политика е необходимо хармонизирането на транспортното законодателство, правилата и процедурите със съвкупното право на Общността (*acquis communautaire*) да се извършва по

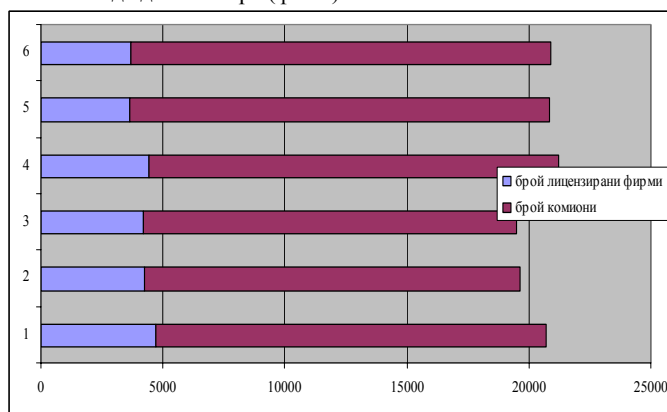
такъв начин, че съответните закони на ЕС да станат изцяло включени в националната правна система.

Законодателството в областта на транспорта включва всички директиви, наредби и решения, приети на базата на съответните клаузи от Договора. Освен това са включени правните принципи и интерпретации на Европейския съд, всички транспортни споразумения, в които участва Европейската общност, както и съответните декларации и резолюции на Съвета на министрите. Изискванията към превозвачите се групират както следва:

- Наличието на финансова стабилност -достатъчно финансови средства за нормално и законосъобразно стартиране на дейността и нейното добро функциониране и управление, което условие следва да се проверява на всеки пет години;
- Изискване за професионална компетентност-Наредба № 11 за международен автомобилен превоз на пътници и товари и изменената Наредба № 33 за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България.
- Задължителни технически (социални) изисквания за превозните средства.

3. Резултати и дискусия

По данни на ИА "Автомобилна администрация" лицензираните за международни превози на товари фирми в България са намалели през последните шест години от 4709 на 3674 - с над една четвърт (фиг.2).



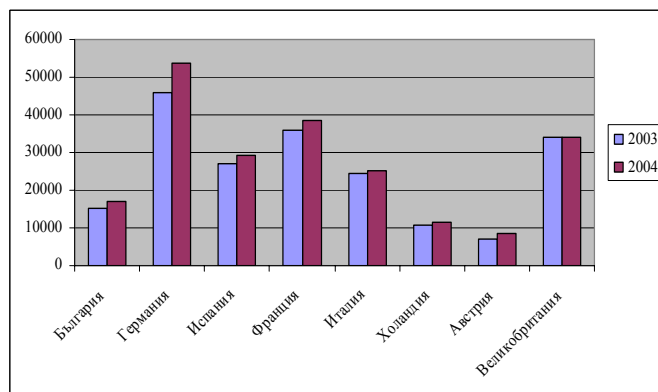
Фиг.2 Лицензирани фирми за международни превози и брой товарни камиони за периода 2001-2006 г.

Причините за това са няколко, но на първо място достъпът до бизнеса е твърде скъп. Според Закона за автомобилните превози всяка година изискванията за финансова стабилност на превозвачите растат. За да запазят лиценза си, компаниите трябва да докажат наличието на поне 7200 евро капитал за първия си камион и по 4000 евро за всеки следващ. За 2007 г. този праг е 9000 и 5000 евро съответно за първи и всеки следващ камион. Допълнителен натиск в посока консолидация и заличаване на малките фирми идва и от системата за разпределение на многократните СЕМТ разрешителни за превози в Европа. Според нея колкото повече автомобили от типа Евро 4 има една компания, толкова повече такива разрешителни получава. Тоест превозвачите са не само стимулирани, но и принудени да подменят парка си. Според "Автомобилна администрация" обаче това не означава по-малко камиони - техният брой дори се е увеличил от 2001 г. досега от 16 000 на 17230 (фиг.3). За размерите на РБългария данните са твърде показателни.

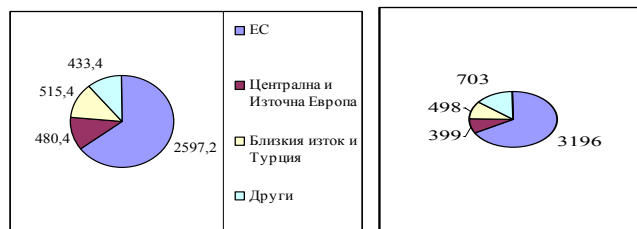
Тези развития намират отражение в европейския транспортен сектор както следва:

1. Транспортните пазари във всички държави-членки и РБългария се интегрират в общностните транспортни пазари.

2. Премахване на оставащите ограничения за мобилността в ЕС, за по-ефективно организирани транспортни операции.
3. Използване максимално икономическите възможности на съседните на ЕС страни, чрез развитие на транспортните връзки с тях, както и съответните технологии и инфраструктури.



Фиг.3 Тежкотоварни автомобили в ЕС



Фиг.4 Превози по страна на разтоварване 2004-2005г-млн. тонкилометри

От графиките на фиг.4 се вижда нарастващият товарооборот от страна на българските транспортни фирми, който в рамките само на една година е 16,04%, като почти двойно е увеличението на превозите за Руската Федерация и Украйна.

4. Заключение

Очакваното нарастване на международния шосеен превоз на товари за периода 2007г. до 2013г., изчислен на 20,5 милиарда тонкилометра на година за 25-те държави-членки на Европейския съюз, е с отрицателни последствия по отношение на разходи за допълнителна пътна инфраструктура, ПТП, задръстване, местно и глобално замърсяване, надеждността на веригата за доставки и логистичните процеси и увреждане на околната среда. В Бялата книга на Комисията относно Общата транспортна политика от септември 2001г. се набляга на развитието на интермодалния транспорт като практично и ефективно средство за постигане на балансирана транспортна система. В тази връзка:

- Програмата Марко Поло II предлага различни видове дейности, които следва да допринесат за измеримо и устойчиво прехвърляне на товари и по-добро сътрудничество на интермодалния пазар.
- Насочени са усилията към изграждането на производствени, търговски и логистични складови площи за общо ползване.
- За да устоят на ценовата конкуренция и за да поддържат високо качество по веригата доставките, много български фирми са принудени да приемат нови решения, съобразявайки се с тенденциите и да потърсят услугите на професионален логистичен провайдер.

5. Референции:

1. Kortschak V., Що е логистика? НТС и АЕБТРИ, С.
2. IAAA www.rta.government.bg