

УДК 656.073

РИСКИ ВВОДА НОВОЙ ДОЛЖНОСТНОЙ ЕДИНИЦЫ ДЛЯ
ОФОРМЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ДОКУМЕНТОВ
RISKS OF INTRODUCTION OF A NEW POSITION FOR
PROCESSING OF SHIPPING DOCUMENTS

Королева Ю.А.

Научный руководитель – Александрова С. А., ст. преподаватель
Белорусско-Российский университет, г. Могилев, Беларусь
ula15162@gmail.com

J. Koroleva

Supervisor – Aliaksandrava S., Senior lecturer
Belarusian-Russian University, Mogilev, Belarus

Аннотация. В статье рассмотрена специфика организации оформления перевозочных документов в транспортно-логистическом центре, предложено мероприятие по усовершенствованию данного процесса, а также рассмотрены риски при его внедрении.

Abstract. The article gives the specifics of the organization of registration of shipping documents for transport and logistics center, proposes an action to improve this process, and also considers risks of its implementation.

Ключевые слова: перевозочные документы, транспортно-логистический центр, агент коммерческий, кадровые риски.

Key words: shipping documents, transport and logistics center, commercial agent, personnel risks.

Введение.

Организация управления транспортно-логистической деятельностью на предприятии связана с принятием ряда управленческих решений, одной из функций выполняемой на транспортно-логистическом центре Минск является заполнение ключевых перевозочных документов для обеспечения самого процесса. Правильная его организация является одной из базовых управленческих задач, решение которой может повлечь появление тех или иных рисков.

Основная часть.

Автором была изучена организация оформления документов при отправлении и выдаче грузов во внутривеспубликанском и международном сообщении на транспортно-логистическом центре Минск, который оказывает широкий спектр терминальных услуг малому, среднему и крупному бизнесу на следующих грузовых железнодорожных станциях: Колядичи, Степянка, Борисов, Орша-Восточная, Молодечно, Смолевичи, Койданово.

По итогу исследования выявлена главная черта процесса – возложение всех задач на агента коммерческого по транспортному обслуживанию. Это приводит к большим временным затратам, которые отображены на рисунке 1.

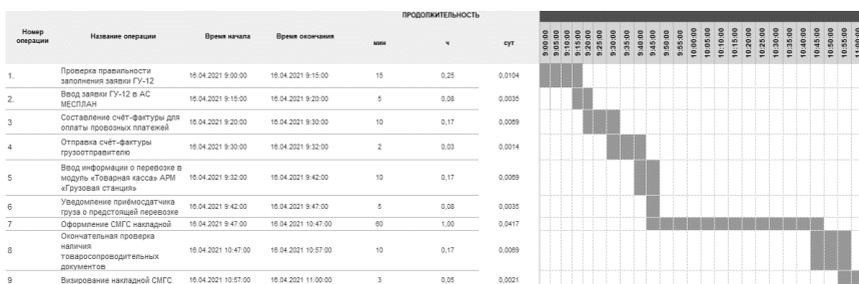


Рисунок 1 – Временные затраты на оформление перевозочных документов при отправлении груза в международном сообщении

Исходя из построенной диаграммы видно, что процесс оформления перевозочных документов при отправлении груза в международном сообщении состоит из 9 процедур, общая продолжительность – 2 ч. Наиболее трудоемкими процедурами являются оформление СМГС-накладной, проверка правильности заполнения заявки ГУ-12, составление счет-фактуры и ввод информации о перевозке в модуль «Товарная касса» АРМ «Грузовая станция».

Для оптимизации и ускорения движения документооборота предлагается выделить новую должностную единицу – оператора связи, который сможет обеспечивать связь с приемосдатчиком и перевозчиком по поводу особенностей предстоящих услуг: приёма, перевозки, получения груза. В этом случае агент коммерческий по транспортному обслуживанию сконцентрируется на выполнении

основных операций – оформление транспортной накладной и расчет счета-фактуры. Распределение функций по оформлению перевозочных документов при международном отправлении груза тогда будет выглядеть следующим образом, как показано в таблице 1.

Таблица 1 – Распределение функций по оформлению перевозочных документов при отправлении груза в международном сообщении

Функция	Агент коммерческий по транспортному обслуживанию	Оператор связи
1. Проверка правильности заполнения заявки ГУ-12	X	
2. Ввод заявки в АС МЕСПЛАН		X
3. Составление счёт-фактуры для оплаты провозных платежей	X	
4. Отправка счёт-фактуры грузоотправителю		X
5. Ввод данных в модуль «Товарная касса» АРМ « Грузовая станция»		X
6. Уведомление приёмосдатчика груза о предстоящей погрузке		X
7. Оформление СМГС накладной	X	
8. Окончательная проверка наличия товаросопроводительных документов	X	
9. Визирование накладной СМГС	X	

Оптимизированная диаграмма Ганта агента коммерческого по транспортному обслуживанию представления на рисунке 2.

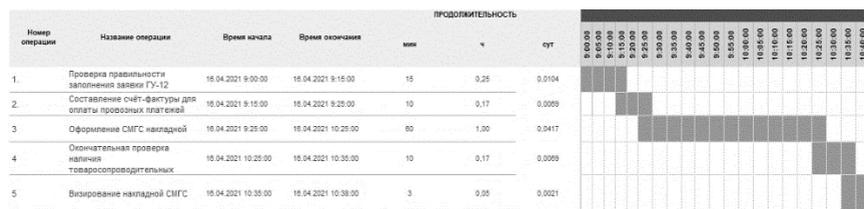


Рисунок 2 – Оптимизированная диаграмма Ганта агента коммерческого по транспортному обслуживанию

В результате такого решения агент коммерческий по

транспортному обслуживанию выполняет только основные операции и имеет суммарный резерв свободного времени равный 22 мин. Это время он может уделить следующему клиенту либо проверке составленных документов.

Однако при вышеописанном пути ускорения процесса оформления перевозочных документов могут возникнуть различные виды кадровых рисков.

Во-первых, основной ущерб может быть нанесен имиджу предприятия, если нанимаемый сотрудник не будет соответствовать предъявляемым требованиям. Источники риска подбора неподходящего кандидата:

1. неверная оценка кандидатов на этапе отбора: переоценка/недооценка его профессионального уровня, несовместимость со сложившимся коллективом, несоответствие целей организации и личных целей человека;
2. неправильный выбор источника найма кандидатов: рекрутинговых площадок, компаний и т.п.;
3. неточная постановка критериев отбора кандидатов;
4. отсутствие в процедуре подбора этапа проверки кандидата в целях безопасности фирмы.

Во-вторых, на стадии обучения и в период начала работы нового сотрудника основным риском для организации является риск стать «кузницей кадров», которая готовит профессионалов для своих конкурентов. Возможны разные причины быстрого ухода новых сотрудников, как правило, с низкой лояльностью связана с:

1. неудовлетворительными условиями, высокой напряженностью труда;
2. низким (по субъективному восприятию работника) уровнем оплаты труда;
3. отсутствием понятной и логичной системы мотивации персонала;
4. отсутствием или недостаточно хорошо разработанной системой планирования карьеры сотрудников;
5. отсутствием корпоративной культуры, этики, духа взаимопомощи и единства в коллективе.

Снижение вышеуказанных рисков возможно при реализации работ по двум направлениям:

- оптимизация системы найма и обучения персонала;

– совершенствование корпоративного менеджмента на предприятии.

При разработке и внедрении системы обучения персонала с целью снижения кадровых рисков рекомендуется:

- четкое построение программы обучения;
- включение вопросов корпоративной культуры организации в программу;
- введение адаптационного периода с поэтапным контролем и обратной связью;
- создание необходимых условий работы, возможности карьерного роста обученному сотруднику.
- тщательный выбор сотрудников для обучения.

Заключение.

Таким образом, для снижения временных и финансовых затрат на оформление транспортных документов транспортно-логистическому центру Минск рекомендуется ввод должности оператора связи, однако при этом необходимо учесть вышеописанные кадровые риски и предпринять рекомендованные меры по сокращению их вероятности.

Литература

1. Схапова, С.Э., Транспортно-экспедиционное обслуживание: учебное пособие / С.Э. Схапова, О.В. Попова, А.Э. Горев. – М.: Академия, 2005 – 432 с.
2. Будрина, Е.В. Транспортно-экспедиционная деятельность: учебное пособие / Е.В. Будрина. – М.: Юрайт, 2019. – 370 с.
3. Кибанов, А.Я. Оценка и отбор персонала при найме и аттестации, высвобождение персонала: учебно-практическое пособие / А.Я. Кибанов, Д.К. Захаров, И.А. Федорова. – М.: Проспект, 2019. – 550 с.
4. Кузнецова, Т.В. Кадровое делопроизводство: учебное пособие / Т.В. Кузнецова, С.Л. Кузнецов. – М.: Интел-Синтез, 2020. – 400 с.

Представлено 04.11.2021