

КЛАССИФИКАЦИЯ И СТРУКТУРА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Любые перевозки, осуществляемые различными видами транспорта, служат для удовлетворения потребностей в перемещениях материальных и людских потоков. Каждый продукт имеет свой рынок сбыта и производства. Из тысячи наименований перевозимых грузов выделяют несколько групп, объемы перевозок которых преобладают на различных видах транспорта. После перехода России к рыночной экономике и отказа от директивного планирования и государственных планов перевозок существенно сократились перевозки как между предприятиями бывших союзных республик, так и внутри страны[1].

Маршруты следования материальных потоков сырья, полуфабрикатов, готовой продукции обусловлены географией размещения производственных сил, рынков сферы потребления. Факторы, определяющие направления, объемы, структуру и сроки осуществления грузовых перевозок:

- Сложившийся товарообмен готовой продукции между экономическими регионами и в международных рамках, включая транзит
- Развитие специализации и кооперации производственных связей между предприятиями внутри страны и за рубежом
- Хозяйственное освоение новых территорий, природных ресурсов и появление новых рынков сбыта готовой продукции
- Уровень транспортных тарифов и таможенных пошлин
- Климатические и сезонные условия доставки грузов
- Политические, военные и чрезвычайные ситуации.

Переход к свободным ценам сказался на быстром росте транспортных тарифов, что повлияло на уменьшение объемов грузо - и пассажиропотока. Следствием этого стало сужение экономического пространства вокруг России, в котором свободно могли перемещаться грузы и пассажиры. Особенно осложнились связи России с Восточной и Западной Европой – товаропотоки между Россией и странами Запада вынуждены пересекать границы и территории соседних стран СНГ и Балтии.

В результате высоких таможенных пошлин грузопотоки переориентировались и устремились в самый дешевый транспортный коридор (через Беларусь). В результате для сегодняшней России характерен сдвиг в сторону приоритетного обслуживания внешнеэкономических и транзитных связей при снижении объемов работы во внутреннем экономическом пространстве. Сфера транспортных услуг в этом пространстве решается снизу – через систему рыночного спроса и предложения, социальных потребностей общества.

Качественными показателями формирующими грузовые перевозки являются: надежность, безопасность поездки и перевозки, высокая скорость, сохранность грузов в пути следования, соблюдение графика движения[1].

Для достижения единства в оценке транспортных услуг на территории России действуют государственные стандарты: ГОСТ Р 51004-96 «Услуги транспортные. Пассажирские перевозки. Номенклатура показателей качества», ГОСТ Р 51005-96 «Услуги транспортные. Грузовые перевозки. Номенклатура показателей качества»

Грузовые перевозки- транспортные услуги по перемещению материальных ценностей, связанные с их сохранностью и своевременностью доставки.

Договор перевозки – документ между исполнителем и потребителем транспортной услуги, в котором регламентируются обязательства и взаимная ответственность сторон при перевозке

Грузополучатель – потребитель транспортных услуг, принимающий груз после перевозки и указанный в качестве получателя в договоре перевозки.

Грузоотправитель – потребитель транспортных услуг, сдавший груз к перевозке и указанный в качестве отправителя в договоре перевозки.

Грузовые перевозки можно классифицировать:

–Внутрихозяйственные, предусматривающие перемещение грузов в пределах одного предприятия

–Местные, осуществляемые между предприятиями в пределах одного экономического района

–Межрегиональные, обеспечивающие обмен грузов между предприятиями и фирмами, находящимися в разных экономических регионах

–Международные, предназначенные для товарообмена между предприятиями и фирмами, расположенными в разных странах[2].

Перевозки грузов между пунктами их отправления и назначения с участием различных видов транспорта называют комбинированными или смешанными (иногда – мультимодальными или интермодальными).

Мультимодальные и интермодальные перевозки имеют по сути однозначные определения смешанным. Мультимодальные перевозки – те, где всю ответственность за организацию перевозок в пути следования принимает один из перевозчиков независимо от числа используемых видов транспорта по маршруту доставки с оформлением единого перевозочного документа. Под интермодальными перевозками понимают смешанные перевозки укрупненных грузовых единиц (контейнеров), организуемые экспедитором по всему маршруту следования, но с оформлением им перевозочных документов на каждом виде транспорта.

Сроки перемещения грузов зависят от скорости используемого транспорта, а также от продолжительности перегрузки отправок и оформления грузовых документов. Доставку грузов в сжатые сроки называют экспресс – доставкой.

Структуру грузопотоков характеризуют долевые соотношения различных родов грузов в общем объеме перевозок и грузообороте. Эти грузы относят к массовым: 9 наименований, которые и определяют основной грузооборот на каждом виде транспорта (уголь, нефть и нефтепродукты, руда, черные металлы, удобрения, зерно, лесные и строительные материалы) [1].

Значительные объемы перевозок строительных и лесных грузов осуществляется речным транспортом, а более 2/3 общего объема нефти и нефтепродуктов поступает к потребителям по нефтепроводам.

Номенклатура товаров, доставляемых автомобильным транспортом весьма разнообразна. Ее основу составляют товары народного потребления, строительные материалы, нефтепродукты[4].

В европейской части России сосредоточено 4/5 всей обрабатывающей промышленности, а на ее азиатской территории 2/3 всей добывающей промышленности страны, что полностью отражает специфику производственного потенциала страны. Восточные регионы играют роль грузообразующих (топливно-энергетические ресурсы, черные и цветные металлы), 60% которых экспортируется за рубеж.

В европейской части России расположены основные ресурсы железных руд, бокситов, фосфоритов, горнохимического сырья. Так на Курской магнитной аномалии сосредоточено 2/3 национальных запасов железных руд. В Сибири запасы этих руд невелики (7%). До 60 % всех меднорудных месторождений страны находятся в Уральском экономическом регионе, а остальные 40% – в Восточной Сибири.

Наибольшими запасами угольных ресурсов располагают Западно-Сибирский и Восточно-Сибирский регионы. Западно-Сибирский регион еще является главным по запасам нефти и газа. На втором месте – Волго-Уральская нефтеносная зона[3].

На европейской части России расположены почти 90% предприятий химической и нефтехимической промышленности.

Подавляющая часть машиностроительной продукции, производимой в восточных регионах, вывозится в европейскую часть страны. Потребности Сибири и Дальнего Востока удовлетворяются за счет поставок из западных регионов страны и импорта.

Характерная особенность лесной промышленности – ее размещение практически во всех регионах страны. В общем объеме перевозок лесные грузы занимают значительный удельный вес, уступая лишь перевозкам угля, нефти, нефтепродуктов. До 40% всех потребностей ближнего зарубежья в продукции лесной, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности обеспечиваются поставками из России.

Промышленность стройматериалов в основном базируется на европейской территории России, а потребность в ее продукции востребована в восточных регионах в связи с ростом нефтяной и газовой промышленности.

Предприятия легкой промышленности расположены на европейской территории страны и имеют тесные транспортно-экономические связи сырьевыми центрами сельского хозяйства, химической промышленности. Аналогичная зависимость от сырьевых баз присуща отраслям пищевой промышленности[1].

К основным показателям, характеризующим размеры грузовых перевозок и связанные с ним величины транспортной работы, относят:

- Объем перевозок грузов, млн.т.
- Грузооборот, млрд.т-км

Используют и другие показатели, которые отражают качественные параметры этих перевозок, а также уровень предоставляемых транспортных услуг:

- Неравномерность грузовых перевозок – оценивают коэффициент неравномерности, значение которого определяют как отношение максимального объема перевозок в самый напряженный их период к среднему объему перевозок за такой же период.
- Уровень выполнения сроков доставки – характеризуется отношением объема продукции, доставленной покупателю в сроки (по договору перевозки), к общему объему доставленной ему продукции.
- Степень сохранности перевозимых грузов – отношение объемов перевозок, при которых не было допущено потерь или повреждений грузов, к общему объему перевозок этих грузов[1].

Для одних грузов сохранность означает неизменность их массы или количества в начале и конце перевозки или изменение этой массы в пределах норм естественной убыли. Для других грузов сохранность предполагает соблюдение полной комплектности отправок за период их перевозки. В ряде случаев под сохранностью груза понимают недопущение его загрязнения во время перевозки в пределах установленных норм.

В настоящее время идет повышение в объемах производства доли малых и средних предприятий и становление новых транспортно-экономических связей. Предприятия оптовой торговли представляют сегодня многочисленную группу грузополучателей и грузоотправителей. Прикрепление грузоотправителей к грузополучателям (поставщиков к потребителям) решается в условиях рыночных отношений на основе маркетинга и использования современных технологий организации товаропотоков, обеспечивающих оптимальные транспортные расходы.

Литература:

- 1 Транспортная система России. Электронный учебник. <http://allrefs.net>
- 2 Грузовые перевозки: учебно-методический комплекс/сост. И.В. Таневский. - СПб. : Изд-во СЗТУ, 2010.
- 3 Единая транспортная система: Учеб. для вузов/ Под ред. В.Г. Галабурды. М.: Транспорт, 2001.
- 4 Хлевной И.И. Грузовые автомобильные перевозки: Учеб. пособие. СПб., 2003.