

КОНТЕЙНЕРИЗАЦИЯ И КОНТРЕЙЛЕРИЗАЦИЯ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

А. Ф. КОТЛЯРЕНКО, Т. А. ЗАЙЦЕВ, И. В. СЕРЯПОВА

Московский государственный университет путей сообщения,

Самарский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация

По данным Федеральной службы государственной статистики общий парк грузовых автомобилей в Российской Федерации в 2010 г. достиг 5,4 млн единиц. В соответствии со структурой этого парка порядка 850 тыс. грузовиков составляют потенциальную клиентуру для услуг «бегущее шоссе». При этом количественный рост автопарка в России (4–7 % в год) является опережающим по отношению к росту протяженности дорожной сети (1 % в год). Эта тенденция сохранится в ближайшем обозримом будущем, что объективно ведет к усугублению проблем в сфере автоперевозок. Внедрение контрейлерных перевозок может и должно стать одним из путей решения данного вопроса, способного привести к снижению транспортных издержек в конечной стоимости производимой и потребляемой в РФ продукции.

Принимая во внимание, что генеральные грузы, перевозимые автотранспортом, составляют порядка 4 % от общего объема внутренних перевозок всех остальных грузов, а средняя протяженность маршрута составляет 2000 км, потенциал грузовой базы контрейлерных перевозок во внутреннем сообщении составляет около 700 тыс. единиц.

Таким образом, на основе анализа макроэкономических показателей можно сделать вывод о потенциальном количестве транспортных средств, составляющих «целевую аудиторию» для контрейлерных перевозок во внутреннем сообщении в диапазоне 700–850 тыс. единиц или 19,2–21,6 млн тонн в год.

Учитывая комплексное влияние факторов, прежде всего, технологического и инвестиционного характера, с учетом выделенных основных направлений движения реалистичный суммарный объем рынка контрейлерных перевозок во внутреннем и в международном сообщениях следует оценивать на уровне 2,3 млн грузовиков в год.

При этом в настоящее время общий объем контрейлерных перевозок в Европе составляет около 70 млн. т. в год. Общее количество маршрутных отправок в год – около 21 500.

По итогам состоявшегося 17 марта 2011 г. в ОАО «РЖД» обсуждения совместного заседания Комитета Государственной Думы по транспорту и Комиссии Российского союза промышленников и предпринимателей по транспорту и транспортной инфраструктуре принято решение обратиться к федеральным органам исполнительной власти, а именно: к Федеральному Собранию Российской Федерации, Правительству Российской Федерации, Министерству транспорта Российской Федерации к Министерству финансов Российской Федерации и к Министерству экономического развития Российской Федерации; к Федеральной таможенной службе и к Федеральной службе по тарифам, к АСМАП и руководителям автомобильных компаний с предложением:

- разработать и принять нормативные акты и реализовать практические меры для организации контрейлерных перевозок на пространстве 1520;

- внести поправки в проект федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках», устанавливающие понятие «контрейлер», «контрейлерная перевозка» и регламентирующие особенности (условия) данных перевозок;

- разработать и унифицировать (по аналогии с зарубежными) нормативно-правовые акты, регламентирующие курсирование большегрузных трейлеров по автомобильным дорогам и стимулирующие перевозки трейлеров на специализированных железнодорожных платформах;

- разработать и согласовать «Концепцию организации контрейлерных перевозок на пространстве 1520», включая предложения по организационно-правовым, технологическим и экономическим решениям, а также представить обоснование инвестиций в проект в рамках государственно-частного партнерства.

Признавая масштабность и инвестиционную емкость проектов развития инфраструктуры контрейлерных перевозок, государство, тем не менее, будет являться выгодоприобретателем в результате их реализации в следующих аспектах: повышение устойчивости транспортной системы; снижение экологической нагрузки; снижение нагрузки на автотранспортную сеть и расходов на ее содержание; повышение безопасности движения автотранспорта; создание новых рабочих мест и улучшение условий труда водителей большегрузных автомобилей; повышение уровня конкурентоспособности российских предприятий реального сектора экономики за счет снижения транспортных издержек; расширение налоговой базы за счет развития новых направлений бизнеса.

Создание инфраструктуры контейнерных перевозок позволит в рамках государственно-частного партнерства привлечь частный капитал в такие виды бизнеса, как операторская деятельность подвижного состава, управление терминальными услугами, оказание логистических, брокерских и иных услуг.

УДК 656.225 (476)

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СХЕМЫ ДОКУМЕНТООБОРОТА ПРИ ПРИЕМЕ ГРУЗА К ПЕРЕВОЗКЕ ВО ВНУТРИРЕСПУБЛИКАНСКОМ СООБЩЕНИИ НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

А. В. КРАВЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Развитие транспортно-экспедиционного обслуживания грузоотправителей и грузополучателей является в настоящее время одним из приоритетных направлений совершенствования работы предприятий и подразделений Белорусской железной дороги.

Комплекс коммерческих операций выполняется товарной конторой. Коммерческие операции по обслуживанию клиентов, производящих погрузку-выгрузку на местах необщего пользования, выполняются филиалом товарной конторы. Для автоматизации выполнения технологических операций по заполнению перевозочных документов, расчету провозных платежей и ведению станционной коммерческой отчетности, автоматизированные рабочие места коммерческих агентов оснащены клиентским программным обеспечением «Системы автоматизации подготовки и оформления документов станционной и коммерческой отчетности» (САПОД) и объединены локальной вычислительной сетью с ОРЦ отделения дороги.

При отправлении груза во внутриреспубликанском сообщении грузоотправитель предъявляет товарную контору коммерческому агенту по отправлению транспортную железнодорожную накладную (перевозочный документ) на перевозку груза во внутриреспубликанском сообщении. Перевозочный документ заполняется коммерческим агентом ТЭП с использованием САПОД.

Коммерческий агент по отправлению проверяет: наличие согласованного объема на перевозку грузов, железнодорожный код грузоотправителя и грузополучателя, открыта ли станция назначения для выполнения грузовых операций с данным грузом, правильность указания станции и дороги назначения, тарифное расстояние перевозки, группу, позицию, схему, уточняет, нет ли конвенционных запрещений и т. п. и определяет причитающиеся железной дороге платежи.

После выполнения этих операций коммерческий агент по отправлению производит предварительный расчет провозной платы за работы и услуги, выписывает счет-фактуру для оплаты причитающихся провозных платежей в 2 экземплярах.

После предварительной оплаты провозных платежей согласно счету-фактуре отправитель предъявляет перевозочный документ коммерческому агенту, который убеждается в наличии предоплаты за перевозку, после чего визирует накладную, т. е. проставляет дату погрузки груза (подачи вагона под погрузку) и подписывается в накладной, при необходимости создает визу перевозочного документа в САПОД.

Проверенный и завизированный перевозочный документ возвращают отправителю для сдачи груза к перевозке через склад станции или погрузки непосредственно в вагон, или для выделения контейнера под погрузку.

Схема документооборота по отправлению грузов во внутриреспубликанском сообщении и технологический график обработки в товарной конторе документов на отправляемые грузы приведены соответственно на рисунке 1.

При отправлении повагонных отправок вышеописанные операции выполняются коммерческим агентом по отправлению повагонных отправок, при отправлении контейнерных отправок – коммерческим агентом по отправлению контейнерных отправок.

Согласно представленной на рисунке схемы документооборота стоит сделать вывод о значительном движении документов и необходимости их сокращения, что возможно с применением специализированных программ, и в частности, внедряемой на предприятиях Белорусской железной дороги SAP ERP.