

## **Классификация и принципы организации перевозок различными видами транспорта**

Задачи системы организации перевозок. Параметры, характеризующие спрос. Задачи развития транспортного обслуживания. Качество транспортного обслуживания: ключевые параметры. Стандарт ISO 9000: 2000. Алгоритм выбора перевозчика.

Евросоюз в настоящее время предпринимает попытки организации эффективного выхода на страны, граничащие с ЕС. С ними развивается и активизируется сотрудничество, увеличивается грузовой и пассажирский потоки.

В ноябре 2005 года в странах ЕС начал реализовываться новый крупный транспортный проект, который называется «Транспортные сети для мира и развития. Развитие основных трансъевропейских транспортных осей в направлении соседних стран и регионов» [1].

В настоящее время, растущие быстрыми темпами экономики Китая, Индии, Кореи, являются перспективными товарными рынками для ЕС. В свою очередь рынки Юго-Восточной Азии также заинтересованы в увеличении товарооборота со странами ЕС. Кратчайший транспортный маршрут между ними проходит через два государства: Россия и Казахстан. Возникает вопрос: как транспортная инфраструктура этих стран впишется в международные «транспортные оси»?

В этой связи заблаговременно подготовить транспортные маршруты, инфраструктуру на границах ЕС и стран Юго-Восточной Азии для создания наибольшей привлекательности — весьма правильная задача. Развитые коммуникации позволят обеспечить рациональную долю транспортной составляющей в цене товара.

Современное состояние транспортно-логистического комплекса Западно-Сибирского региона во многом определяется ее местоположением и развитостью инфраструктуры. Характерной и отличительной особенностью его местоположения служит то обстоятельство, что он является географическим центром России и приграничной территорией. С Запада на Восток через регион проходят автомобильные и железнодорожные магистрали, с юга на север речные, а так же воздушные линии. Неразвитость складской инфраструктуры, недостаток, а иногда и полное отсутствие современных складов типа «А» и «В», низкий уровень логистического сервиса, отсутствие крупных логистических 3PL провайдеров снижает

привлекательность региона для прохождения грузового и пассажирского транзита.

Если государство не предпримет в ближайшее время необходимых усилий по развитию транспортно-логистической инфраструктуры, вскоре можем оказаться как мимо России, с востока на запад и обратно, проходит огромный грузовой поток. Так, например: 1 млн тонн контейнерного железнодорожного транзита по Транссибирской магистрали дает государству около 2 млрд руб. прибыли. Пропускная способность магистрали по разным оценкам 7–8 млн т контейнеров в год, не считая поставок других видов груза. По сравнению с морскими перевозками доставка из Китая в Европу сокращается с 30 дней до 15. Это сокращение времени доставки реально выражается в сокращении логистических издержек потребителей и экономии финансовых средств.

Таким образом, государство с грамотно организованной инфраструктурой может много заработать, а с неорганизованной — много потерять. Кроме того, всплывает масса проблем, которые требуют решения и, конечно, финансирования. Если говорить о состоянии инфраструктуры железнодорожного транспорта региона, то, как отмечалось на состоявшемся в ноябре 2007 года съезде железнодорожников, железнодорожный парк сильно изношен. Аналогичное состояние парка и в других видах транспорта. Степень износа основных фондов транспорта достигла 67%, в том числе железнодорожного — 75%, водного — 64%, автомобильного — 56%.

С увеличением транспортных потоков может не справиться и таможня. Так, например, сейчас на южных постах Западно-Сибирского региона транспортные средства, как правило, больше суток не задерживаются, но если будут привлекаться транзитные грузы с сопредельных государств, пограничным переходам понадобится современное техническое оборудование для обеспечения соответствующей пропускной способности таможенных постов.

В связи с увеличением автотранспортного парка в регионе и неудовлетворительным состоянием автодорог возникла избыточная транспортная напряженность дорожной сети. Расширение рынка транспортных услуг и многократное увеличение количества автоперевозчиков различных форм собственности, привели к обострению проблем государственного регулирования перевозок. Необходимо проведение единой экономической и технической политики на автомобильном транспорте. Низкое качество и неразвитость транспортных систем наносит значительный экономический ущерб. Сократилось

количество транспортных средств, осуществляющих социально значимые пассажирские перевозки на территории региона.

В современных условиях транспортные услуги оказываются различными видами транспорта и подвижным составом. Все виды транспорта образуют межотраслевой комплекс, имеющий сложную структуру и оказывающий многообразное воздействие на социально-экономическое развитие городов и регионов, что затрудняет выработку удовлетворительной концепции развития транспортного процесса.

На первое место в транспортном обслуживании хозяйства и населения выступают скорость, надежность и сохранность грузов. Гарантия именно этих качеств обеспечивает нормальное функционирование хозяйства и торговли, усиливает коммерческий интерес предпринимателей. В конкурентной борьбе за рынки ресурсов и сбыта главным императивом выступает оперативность в принятии и реализации решений: кто быстрее освоит новые сферы, быстрее перестроит свое производство в соответствии с изменившимися потребностями и скорее доставит новые изделия потребителю. Революционные изменения, которые в современных условиях происходят в транспортном комплексе, радикально меняют традиционные положения о сферах рационального применения различных видов транспорта. Более того, перекосы в развитии товарных рынков различных регионов России приводят к тому, что перевозчики с более развитым грузовым и пассажиропотоком находятся в более выгодном с экономической точки зрения положении, чем перевозчики периферийных регионов. Поэтому следует выявить «узкие места» и определить направления деятельности, которые в ближайшей перспективе обеспечат собственной национальной экономики наиболее эффективное развитие.

Рынок автотранспортных услуг по перевозке грузов представляет собой совокупность экономических отношений, складывающихся в процессе обмена товарами — перемещения материально-вещественных продуктов. Изучение и оценка рынка транспортных услуг включает анализ состояния его структуры и сегментов, направлений и динамики развития, уровня монополизации или развития конкуренции, а также количественных и качественных параметров.

Автомобильный транспорт является наиболее массовым, рыночно ориентированным и гибким. Автомобильные перевозчики в решающей мере обеспечивают развитие региональных товарных рынков, транспортные потребности розничной торговли, сельского хозяйства, многих других

секторов экономики. На их долю приходится почти две трети всего объема перевозок грузов в стране. Автотранспорт представляет собой источник формирования малого и среднего индивидуального бизнеса.

Основой развития современного рынка транспортных услуг являются следующие составляющие:

- исторически сложившаяся культура грузовых перевозок на мировом рынке транспортных услуг, которая представляет практически одинаковые права всем участникам товародвижения;
- набор финансовых инструментов, юридических процедур сделок, неограниченный сервис транспортных услуг;
- снижение риска грузоотправителей и грузополучателей в связи с использованием различных форм и вариантов страхования грузов [2].

Важной задачей, влияющей на эффективность функционирования рынка транспортных услуг, является прогнозирование потенциального спроса на транспортные услуги — объемы грузовых перевозок в целом и по видам грузов, в частности. Номенклатура грузов и требования к объемам и качеству доставки определяют потребность в провозных возможностях транспорта, его структуре и формируются предложения транспортных услуг.

Применяемые тарифные системы, являясь экономическим механизмом регулирования государственной транспортной политики, должны быть достаточно гибкими, чтобы отражать динамику происходящих процессов в экономике.

В тарифных системах отражаются следующие основные параметры: сроки нахождения грузов в процессе транспортировки, количественная и качественная сохранность грузов, возможность поставок по графику, развитость механизации погрузочно-разгрузочных работ, технологии доставки грузов и др. Существующая практика формирования тарифов, базируется на среднем уровне себестоимости и учитывает тип подвижного состава, степень использования грузоподъемности, вид отправок, скорость перевозки, расстояние, объемы перевозок.

Рассмотрим данную ситуацию на примере Омского региона. На основе анализа социальных и экономических предпосылок развития этой области, динамики основных экономических результатов было выявлено, что грузовой поток по маршрутам междугороднего сообщения в прямом и обратном направлении неравномерен. За последние годы произошло

перераспределение объемов ввозимых и вывозимых на территорию Омской области грузов. Объем ввозимых грузов преобладает над вывозом. Причем неравномерность грузовых потоков составляет по одним видам груза 2%, другим 50% и более.

Анализируя структуру ввозимых грузов на территорию области можно отметить, что состоит она в основном из продуктов питания и оборудования нефтяной и газовой промышленности. Вывоз осуществляется зерновых, автомобильных шин, нефтепродуктов, древесины, пластмассы и изделий из нее. Основную часть перевозимых грузов составляют продукты питания, производители которых для перевозок используют отечественный транспорт из-за более низких (на 20%) тарифов на перевозки.

Технологические процессы, протекающие при доставке грузов, имеют свои характерные особенности в зависимости от транспортной характеристики грузов, его количества, вида транспорта, его провозной способности, вида маршрута и др. Поиск оптимальных решений позволяет эффективно осваивать необходимые объемы перевозок при возможно малых финансовых и ресурсных затратах.

Сегодня остро назрела необходимость создания в регионах единых логистических 3PL-провайдеров, наделенных полномочиями по управлению грузовыми (входящими, выходящими и транзитными) потоками, по организации взаимодействия всеми элементами регионального логистического комплекса. Как показывает зарубежный опыт работы логистических провайдеров, организация и управление на таком большом масштабе, позволит значительно снизить транспортно-логистические издержки бизнеса. Однако для этого необходимо преодолеть различие интересов бизнес-структур, ясно показать цели и результаты, которые можно будет получить при согласованной деятельности транспортных, торговых, стивидорских и др. организаций региона.

Низкий процент складских площадей современного уровня вида «А» и «В» является основным негативным фактором, который снижает привлекательность омского комплекса. В данную область необходимо привлечение значительного объема инвестиций для проведения исследований, проектирования и строительства. Создание на территории Омской области крупного транспортно-логистического комплекса позволит не только полностью обеспечить потребность в такого рода услугах, но и привлечь инвестиции, создать новые рабочие места, что в перспективе обеспечит комфортное экономическое состояние Омской области. Качество и

цена обслуживания омским мультимодальным логистическим комплексом  
будет определяться масштабом охвата грузовых и пассаж