

ТЕМА:

Классификация и принципы организации внутренних перевозок различными видами транспорта.

План лекции:

- 1) Понятие прямой и смешанной перевозки.**
- 2) Проблема взаимодействия разных видов транспорта.**
- 3) Мультимодальные перевозки**
- 4) Посредничество и агентирование в транспортных операциях.**
- 5) Транспортно-экспедиторское обслуживание грузооборота**

Прямые перевозки – это перевозка грузов одним видом транспорта.

Базовым типом транспортировки является одновидовая перевозка – доставка груза перевозчиком одним видом транспорта, например, автомобильным транспортом из места отправления в пункт назначения. Обычно прямые перевозки применяются, когда заданы начальный и конечный пункты транспортировки логистической цепи без промежуточных операций складирования и грузопереработки. Критериями выбора вида транспорта в прямой перевозке обычно является вид груза, объем поставки, время доставки в звено логистической цепи (потребителю), затраты на перевозки. При прямой перевозке основными логистическими характеристиками являются показатели конкретного вида транспорта.



Смешанной перевозкой - называется транспортировка грузовой партии от пункта отправления до пункта назначения, когда для процесса перемещения используется более одного вида транспорта. Может осуществляться как при участии предприятий транспортной инфраструктуры (портов, аэропортов, терминалов), так и без них, когда груз последовательно передается от перевозчика одного вида транспорта перевозчику другого»



Проблема взаимодействия разных видов транспорта.

Основная масса грузовых и пассажирских перевозок осуществляется с участием 2-х и более видов транспорта. Так 80% грузов, прибывающих в порты, передается на железную дорогу (на речных 50%). Практически вся нефть из трубопроводов передается на другие виды транспорта, а автомобиль взаимодействует со всеми видами транспорта, особенно велик его вес для пассажирских перевозок. Пунктами взаимодействия являются транспортные узлы.

В настоящее время во многих случаях переход грузовых потоков с одного вида транспорта на другой сопровождается значительными затратами живого труда, финансовых средств и времени, что удорожает перевозку, удлиняет сроки доставки грузов и пассажиров, замедляет оборот подвижного состава и оборачиваемость материальных ценностей страны.

Особенно велики задержки грузов при передаче их с железнодорожного на водный транспорт и обратно. В результате прогрессивные перевозки в смешанных сообщениях развиваются медленно. Так, в прямых смешанных железнодорожно-речных сообщениях доставляется примерно 1.5 – 2% от суммарного объема грузов, перевозимых, железнодорожным и речным транспортом. В то же время параллельно незагруженным речным путям идет большой поток грузов по железным и автомобильным дорогам. Однако проблема взаимодействия зависит не только от планировки и организации работы в транспортных узлах. При единстве цели для всех видов транспорта каждый из них имеет свою специфику, вытекающую из физических законов собственно движения, уровня и своеобразия технического оснащения, административно-организационной структуры, методов эксплуатации, системы обмена информацией и др.

Аспекты проблемы взаимодействия транспорта

Технический аспект

Технический аспект проблемы взаимодействия сводится к конструкционной и мощностной унификации всех элементов и звеньев (различных видов транспорта), участвующих в осуществлении перевозок в смешанных сообщениях. Для этого практически требуется:

- 1) Согласование пропускной и перерабатывающей способности стыкующихся линий, по которым следуют потоки грузов и пассажиров смешанного сообщения, а также отдельных устройств в узлах например, вместимость железнодорожных путей на станциях и причалах порта, приспособленность техники для перегрузки грузов из вагонов в суда и автомобили и обратно, мощность перегрузочной техники и емкость складов, наличие соответствующих маневровых средств и т.п.);
- 2) Увязка параметров подвижного состава взаимодействующих видов транспорта; в отдельных случаях целесообразно иметь соответствие грузоподъемности судна и состава поезда (масса поезда), грузоподъемности вагона и автомобиля, идентичную специализацию судна и вагона и т.д.;
- 3) Рациональная планировка транспортных узлов, поточность размещения в них отдельных элементов и «цехов», обеспечение параметрического и геометрического соответствия пути, подвижного состава и перегрузочного оборудования (например, соответствие вагонов конструкции вагоноопрокидывателей; соответствие цистерн наливным, сливным эстакадам и т.п.); создание средств надежной и удобной системы связи между лицами оперативного аппарата, обеспечивающего смешанные перевозки, и руководством транспортных узлов.

Технологический аспект

Технологический аспект проблемы заключается в необходимости, обработки грузов в транспортных узлах единому порядку, без которого быстрый и эффективный переход грузов с одного вида транспорта на другой невозможен. Здесь необходимо тщательное согласование частных технологических процессов между собой. Это относится к железнодорожным станциям, автопредприятиям, портам, подъездным путям клиентуры и другим звеньям, сосредоточенным в узлах.

Организационный аспект

Проблема взаимодействия обеспечивается, с одной стороны, совместной разработкой ряда стабильных документов, регламентирующих эксплуатационную деятельность разных видов транспорта в течение сравнительно длительного срока, а с другой, принятием единой системы оперативного планирования текущей работы.

К стабильным документам можно отнести контактные графики движения транспортных единиц на прилегающих к узлу линиях, гарантирующие согласованную частоту и равномерность подвода единиц к узлу.

Единство системы оперативного планирования достигается установлением на всех элементах узла унифицированных форм суточного и сменного планов, введением единого времени для вступления и окончания работы смен, соблюдением принятого порядка для обмена необходимой информацией о предстоящем движении потоков и обеспеченности их переработки техническими средствами и т.п.

Система управления оказывает существенное влияние на ход и результаты эксплуатационной работы в узлах и в границах более крупных подразделений разных видов транспорта. Эффективность этого командования зависит не только от всех вышеназванных условий, но и от подбора кадров, их квалификации и субъективных качеств. Опыт показывает, что положительные результаты дает формирование так называемых единых смен, образующихся путем закрепления определенных лиц в соответствующих сменах. Единые смены позволяют работникам различных «цехов» узла (станций, портов, предприятий) изучить друг друга, что улучшает деловые контакты, способствует повышению доверия и ответственности между работниками оперативного аппарата.

Бесперегрузочное сообщение

Бесперегрузочными сообщениями называют такие методы перевозок, когда груз в пунктах перевалки передается на новый вид транспорта вместе с грузовой емкостью, в которую он был первоначально помещен в пункте отправления.



КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

В настоящее время самым распространенным видом бесперегрузочных сообщений является система контейнерных перевозок. Идея контейнерной системы заключается в том, что груз перевозится с начального до конечного пункта единой грузовой емкостью - контейнере, который в пунктах перевалки передается с одного вида транспорта на другой. Представляя собой как бы съемный кузов автомобиля или вагона, контейнер одновременно выполняет функцию тары и склада для груза.

Мультимодальные перевозки

Мультимодальные грузоперевозки — это внутригосударственные и международные перевозки груза смешанным транспортом, когда перевозка груза до пункта назначения осуществляется двумя или более видами транспорта на основании единого договора.



Мультимодальные перевозки - это эффективное сочетание возможностей морского, железнодорожного, автомобильного и воздушного транспорта. Такие перевозки позволяют оперативно и экономично доставлять грузы по всему миру.

Мультимодальные перевозки особенно актуальны на межконтинентальных направлениях, когда необходим доступ в удаленные точки мира, где один вид транспорта просто бессилён.

Признаками мультимодальной перевозки является:

1. Присутствие оператора;
2. Осуществляющего перевозку от начального до конечного пункта пути следования;
3. Единый сквозной тариф за перевозку;
4. Единый транспортный документ;
5. Единая ответственность за груз и исполнение договора перевозки.

Основные принципы функционирования мультимодальной системы заключаются в следующем:

1. Единообразный коммерческо-правовой режим;
2. Комплексное решение финансово-экономических аспектов функционирования системы;
3. Использование систем электронного обмена данными (ЭОД), обеспечивающих слежение за передвижением груза, передачу информации и связь;
4. Единство всех звеньев транспортной цепи в организационно-технологическом аспекте, единая форма взаимодействия и координация всех звеньев транспортной цепи, обеспечивающих это единство;
5. Кооперация всех участников транспортной системы;
6. Комплексное развитие транспортной инфраструктуры различных видов транспорта.

Посредничество и агентирование в транспортных операциях

К основным наиболее распространенным формам посредничества в международных транспортных операциях следует отнести:

- транспортно-экспедиторское обслуживание перевозок грузов в международном сообщении;
- брокерскую деятельность по фрахтованию морского тоннажа;
- агентирование иностранных морских судов в портах;
- транзитные перевозки;
- бондовые операции;
- лизинг транспортных средств;
- стивидорные (погрузочно-разгрузочные) операции.

Комплексное агентирование включает в себя:

- Логистическое агентирование
- Таможенное агентирование
- Страхование агентирование
- Контрактное агентирование
- Финансовое агентирование.

Виды агентирования

Логистическое агентирование — это построение оптимальной цепи поставки, обработка и хранение комплектующих и товаров на складах, организация транспортировки в международном пространстве.

Таможенное агентирование — мероприятия по выбору пункта таможенного оформления, сбор и подготовка документов, заблаговременное декларирование товаров до их прихода на пункт таможенного контроля, взаимодействие с таможенными органами в процессе оформления товаров.

Страховое агентирование — включает определение оптимального соотношения страховой премии, страховой суммы и рисков, выбор страхового партнера, оформление документов, страховое сопровождение груза в течение всего цикла поставки, достоверную оценку ущерба, если таковой возник, организацию страховой выплаты.

Контрактное агентирование — специальный продукт, индивидуально разработанный для решения комплекса задач Клиента по логистическому обеспечению бизнеса. Дополняет, усиливает и придаёт новые возможности уже существующему логистическому подразделению компании Клиента при разовом, либо постоянном увеличении объемов логистической работы, дефиците трудовых и финансовых ресурсов (сезонные пики, запуски новых проектов, др.). Обеспечивает возможность полной концентрации Клиента на основном бизнесе, экономит ресурсы и время, позволяет сократить деятельность, не относящуюся к основному бизнесу, чем повышает эффективность основного бизнеса Клиента.

Финансовое агентирование — специальные финансовые инструменты или их комплекс, позволяющие оптимизировать международные финансовые потоки, связанные функциональным циклом товара.

Транспортно-экспедиторское обслуживание груза

Основным логистическим посредником в транспортировке является транспортно–экспедиторская фирма (или экспедитор). Согласно ст. 801 Гражданского кодекса (ГК) Российской Федерации по договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента - грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза. В договоре транспортной экспедиции предусмотрены обязанности экспедитора организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранным экспедитором или клиентом, заключить от своего имени или от имени клиента договор (договоры) перевозки груза, обеспечить отправку и получение груза, а также другие обязанности, связанные с перевозкой.

Экспедитор, как правило, оказывает клиентам дополнительные услуги:

- Оформление документов для экспорта – импорта грузов;
- Выполнение таможенных формальностей;
- Проверка комплексности и состояния груза;
- Погрузка – разгрузка транспортных средств;
- Уплата пошлин, сборов и других расходов, связанных с транспортировкой;
- Хранение, складирование, сортировка, комплектация груза;
- Информационные услуги, страхование и т.п.

Как видно из приведенного перечня услуг, транспортно–экспедиционные фирмы по существу интегрируют большое число логистических операций и функций в логистической системе.