

## ОСОБЕННОСТИ ПЛАНИРОВАНИЯ СРОКОВ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ

Международные перевозки грузов различными видами транспорта - одна из прогрессивных форм, позволяющих использовать преимущества каждого из видов транспорта при доставке грузов по методу «от двери до двери» при минимальных затратах на перевозку. Роль автомобильного транспорта неоспорима в его оперативности и доступности.

Международные автомобильные перевозки России внешнеторговых грузов за последние 10 лет развивались весьма высокими темпами: их объем в 2001 г. в сравнении с 1991 г. возрос примерно в 12 раз и составил более 18 миллионов тонн. Доля автомобильного транспорта в общем объеме перевозок внешнеторговых грузов, выполняемых всеми видами транспорта (за исключением трубопроводного), возросла с 0,3% до 5% или примерно в 18,5 раза. Доля грузовых перевозок, выполняемых автотранспортом между Россией и странами СНГ, составила выше 29%.

Наибольший объем международных автомобильных перевозок грузов приходится на направление с Финляндией — 4,4 млн. т, или 24,5% от всего объема перевозок автотранспортом; с Беларусью - 9,2%; с Германией - 7,4% и с Украиной - 7,3%. На направлениях с другими европейскими государствами доля перевозок колеблется от 0,8 до 2% [1].

Особой сферой регулирования международных перевозок является организация работы пограничных переходов. Из-за их необустроенностии и отсутствия должной координации только российские автомобильные перевозчики теряют до 60 миллионов долларов ежегодно. В

декабре 2001 г. время ожидания пропуска автомобилей на северо-западном участке российской границы достигало пятидесяти часов. Тем самым, процесс товародвижения на входе в российские транспортные коридоры прерывается с огромными потерями для страны. Ведь известно, что ускорение доставки грузов на один час в масштабе российской экономики эквивалентно почти пятистам миллионам рублей дополнительного валового продукта [2].

Сложность определения сроков доставки грузов в международном сообщении обусловлена различными ограничениями скорости, суточного времени движения и пройденного пути на территории стран Европы и СНГ. Выбор маршрута движения транспортного средства зависит от ограничений габаритов автомобиля (автопоезда), полной массы, допустимой нагрузки на ось; ограничений на проезд в праздничные, выходные дни иочные часы, а также от уровня цен на топливо и наличия автозаправочных и ремонтных пунктов [3].

Рассмотрим методику расчета сроков доставки экспортно-импортных грузов на примере деятельности ООО «Автотранс-2», действующего на рынке международных автомобильных перевозок в Кузбассе.

Перевозки осуществляются автопоездами в составе седельных тягачей Mercedes Benz, Volvo, MAN и современных полуприцепов объемом от 70 до 83 куб. м. Перевозки осуществляются как в страны Европы (Германия, Италия, Чехия, Австрия и другие), так и по России и странам СНГ. Незначительный объем перевозок осуществляется в страны Юго-Восточной

Азии. Общее распределение объема перевозок ООО "Автотранс - 2" по странам представлено в таблице.

Один рейс в страны Европы занимает от двадцати до сорока дней, так что один автомобиль совершает 9-12 рейсооборотов в год. Все автомобили, перевозящие грузы в страны Европы соответствуют стандартам Евро-1, Евро-2, Евро-3, имеют зеленые карты и страхование гражданской ответственности (TIR).

Анализ заявок на перевозку экспортно-импортных грузов ООО «Автотранс-2» за несколько лет позволил выявить четыре основные страны, в которые наблюдается наиболее большой грузопоток – Германия, Италия, Австрия и Чехия, поэтому в дальнейшем рассмотрим технологию определения сроков доставки грузов на примере организации движения между этими странами и Россией.

Время движения рассчитывается программой Microsoft AutoRoute Express в зависимости от расположения пунктов отправления-назначения и наличия информации о дорожной обстановке, кратчайших расстояний между пунктами с уч-

Таблица  
Распределение объема перевозок ООО "Автотранс - 2" по странам

Страна	Объем перевозок, %
Германия	27
Австрия	16
Италия	23
Чехия	10
Китай	2
Монголия	1,5
Россия	18
	2,5

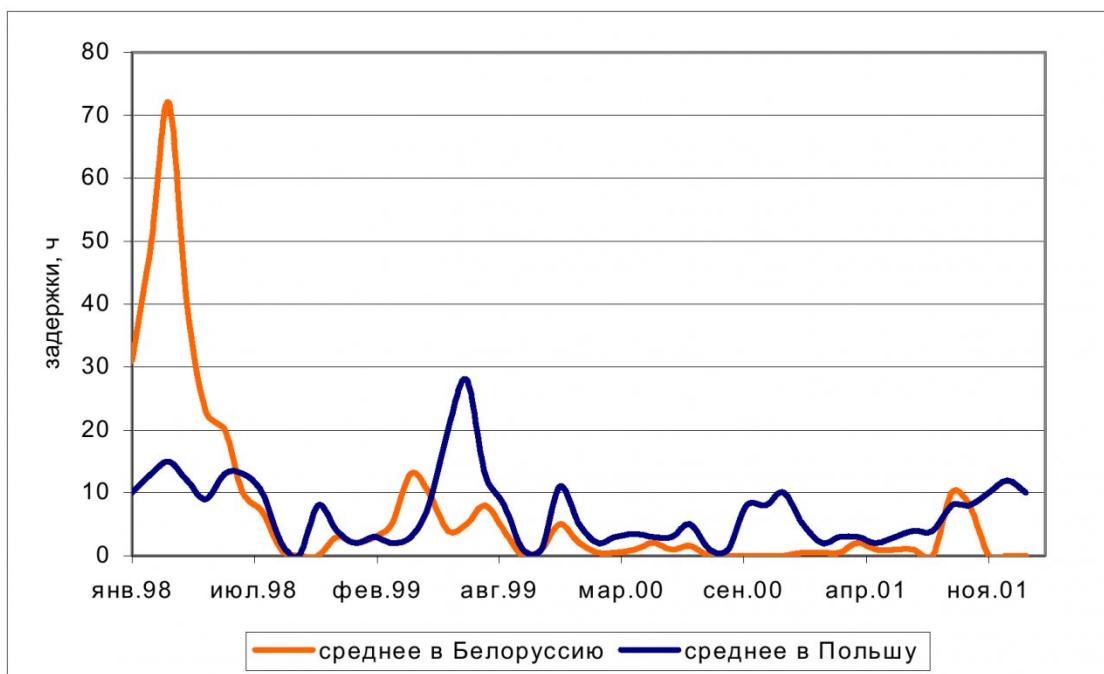


Рис. 1. Диаграмма задержек автотранспорта на границе Белоруссия-Польша за период с 01.01.98 г. по 01.01.02 г.

том ограничений по перемещению транспортных средств.

Так как отправители и получатели дисперсно расположены на территории иностранных государств и России, то имеется различие в сроках доставки грузов в каждом направлении. Так время движения по иностранной территории колеблется от

32 до 49,5 (Австрия), от 26,7 до 30,6 (Германия), от 49,5 до 52,5 (Италия) и от 22,3 до 29,6 ч (Чехия). Время движения по территории Белоруссии и России также неодинаково и колеблется от 189,1 до 194,9 ч при организации доставки грузов в Австрию, от 187,1 до 189,1 – в Германию, от 69,3 до 188 – в

Италию и 187,1 ч – в Чехию. При этом общее время движения составляет от 221,1 до 244,4 ч при перевозках в Австрию, от 213,8 до 219,7 ч – в Германию, от 118,8 до 240,5 ч – в Италию и от 209,4 до 216,7 ч – в Чехию. Все эти данные были получены упомянутой выше программой Microsoft AutoRoute Express.

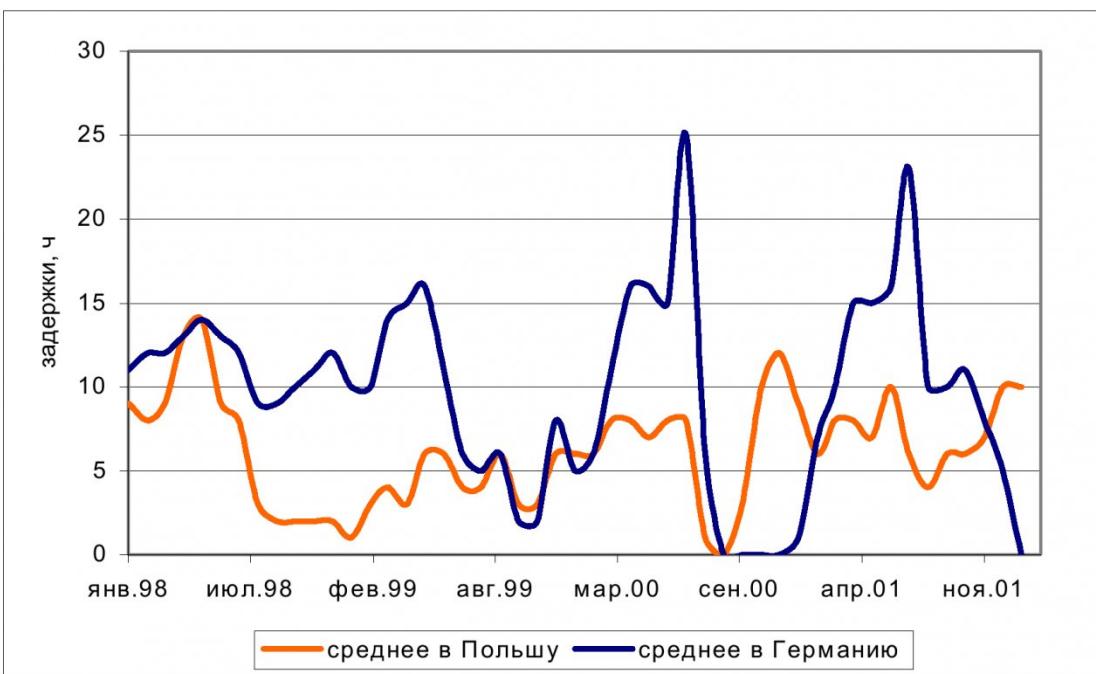


Рис. 2. Диаграмма задержек автотранспорта на границе Польша-Германия за период с 01.01.98 г. по 01.01.02 г.

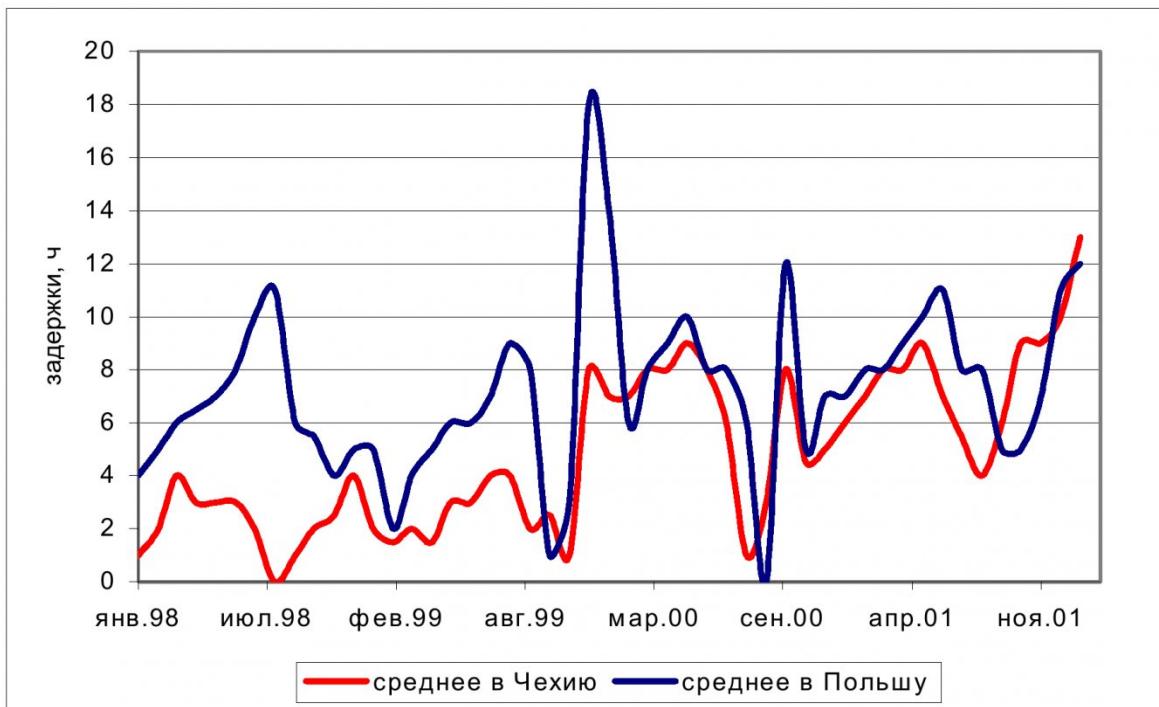


Рис. 3. Диаграмма задержек автотранспорта на границе Польша-Чехия за период с 01.01.98 г. по 01.01.02 г.

Однако программа не учитывает задержки на пограничных переходах, существенно влияющие на сроки доставки грузов. Данные о задержках на пограничных пунктах, полученные из Интернет на основе статистической информации IRU, представлены на рис. 1-3. Они представлены помесячно на основе средних значений задержек, рассчитанных по ежедневной информации, поступающей из пограничных пунктов в IRU.

Их анализ показывает, что при определении реальных сроков доставки необходим учет значительных колебаний простоев в зависимости от времени года. Поэтому не всегда крат-

чайший маршрут ведет к минимальным срокам доставки. Наблюдается и неодинаковый простой при движении в обоих направлениях через пограничные пункты. Так, в июле 1999 г. среднее время задержки по направлению в Польшу составило 28, а в Белоруссию – 5 ч.

Определим реальные сроки доставки грузов в различное время на рассмотренных направлениях. Учитывая данные рис. 1-3 и общее время движения, рассчитанное упомянутой программой, получим сроки доставки грузов: в Австрию – от 244,3 до 266,1; в Германию – от 235,3 до 257,1; в Италию – от 136,6 до 258,6 и в Чехию – от 233,4 до 252,9 ч. Таким обра-

зом, дополнительный простой на пограничных пунктах составляет от 18 до 36 ч.

Подводя итог, отметим, что учет задержек транспорта на пограничных переходах позволит правильно планировать работу водителей при организации международных перевозок, определить реальные сроки доставки грузов, увязать транспортный процесс с процессами производства и потребления, координировать действия между поставщиками, потребителями и транспортной организацией и, в конечном счете, повысить рентабельность работы подвижного состава на международных соединениях.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Батищев П.Г. Основные проблемы развития рынка международных автоперевозок. // Автомобильный транспорт. – 2001. – №8. – С. 23.
- Новиков Д.В. Барьеры, связанные с процедурами на границах. // Автомобильный транспорт. – 2002. – №4. – С. 9-12.
- Гинзбург А.З. Международные автомобильные перевозки грузов. – М.: Транспорт, 2000. – 245 с.

□ Автор статьи:

Тюрин

Алексей Юрьевич

– старший преподаватель кафедры автомобильных перевозок.