Тема 1. Состояние и перспективы развития грузовых перевозок автомобильным транспортом в России

1. Развитие автомобильного транспорта в России. Современное состояние и перспекти-вы совершенствования транспортного обслуживания народного хозяйства

2. Транспортная продукция и особенности ее производства

3. Классификация грузовых автомобильных перевозок

 Контрольные вопросы по теме

На современном этапе развития мировой экономики автомобильный транспорт является основным видом внутреннего транспорта и ключевым элементом транспортной системы, он играет главную роль в обеспечении экономического роста и социального развития любого государства.

В большинстве развитых стран автомобильный транспорт развивался опережаю-щими темпами по отношению к другим видам транспорта и отраслям экономики, чему способствовали его объективные преимущества, дополненные значительным прогрессом в области дорожного строительства и конструкций автотранспортных средств, а также широкое распространение систем промышленной и транспортной логистики.

Массовое применение автотранспортных средств повлекло за собой изменения во всех секторах экономики и в социальной сфере, в ситуации на рынке труда, в градостро-ительной политике, в организации розничной торговли, отдыха, в других аспектах жизни общества. При этом процесс автомобилизации принял, по существу, глобальный харак-тер. В настоящее время в наиболее развитых странах 75-80 % всего объема пассажирских и грузовых перевозок выполняется автомобильным транспортом.

Последние годы в Российской Федерации сохраняется тенденция устойчивого экономического роста. Согласно имеющимся прогнозам, тенденция экономического роста сохранится и в среднесрочной перспективе.

Социально-экономическое развитие страны сопровождается увеличением спроса на транспортные услуги со стороны населения и экономики. В удовлетворении этого спроса автомобильному транспорту принадлежит особая роль.

Развитие рынков товаров и услуг, мелкого и среднего бизнеса, расширение сферы розничной торговли, рост фермерства в агрокомплексе, наличие значительного количества промышленных предприятий, не имеющих других подъездных путей, кроме автомобильных, объективно увеличивают «нишу» безальтернативного применения грузового автомобильного транспорта.

Мировой опыт свидетельствует о том, что автомобильный транспорт способен не только значительно повысить уровень мобильности населения, но и обеспечить высокие темпы экономического роста. Полная реализация потенциала провозных возможностей автомобильного транспорта способна качественно изменить характер размещения и взаимодействия производительных сил, расширить рынки сбыта продукции, способствовать сбалансированному развитию регионов страны.

Вместе с тем, процесс автомобилизации сопровождается и негативными послед-ствиями, нарастающими с увеличением парка автотранспортных средств и объемов пере-возок.

На автомобильный транспорт приходится основная часть вредных экологических воздействий транспорта, которые, если не принять мер, могут привести к необратимым последствиям в природной среде.

Недопустимо велик ущерб, наносимый обществу и экономике дорожно-транспортными происшествиями.

Перегруженность городских улиц и автомагистралей автомобилями приводит к значительным задержкам в перемещении людей и товаров, затруднению развития и функционирования общественного пассажирского транспорта.

Развитие городской среды во многом затруднено необходимостью отвода значи-тельных территорий для проезда, парковки, сервисного обслуживания и ремонта автомо-билей. Возникла проблема утилизации автотранспортных средств и материалов.

Выгоды от автомобилизации и ее негативные последствия оказывают существен-ное влияние на социально-экономическую сферу общества и требуют выработки и прове-дения системной государственной политики.

1.1. Развитие автомобильного транспорта в России.

Современное состояние и перспективы совершенствования транспортного обслужи-вания народного хозяйства

Первый российский автомобиль с двигателем внутреннего сгорания совместными усилиями построили в 1896 г. «Первый русский завод керосиновых и газовых двигателей Е. А. Яковлева» и «Акционерное общество постройки и эксплуатации экипажей П. А. Фрезе». Эта машина экспонировалась летом 1896 г. на Всероссийской художественно-промышленной выставке в Нижнем Новгороде

Крупным поставщиком автомобилей до Великой Октябрьской социалистической революции был Русско-Балтийский вагонный завод в Риге. Его машины называли «Рус-со-Балтами». С 1909 по 1915 г. он выпустил около 800 машин: четыре модели легковых автомобилей, три грузовых, а также автобусы, броневики, пожарные и полугусеничные машины.

В эти годы промышленные партии автомобилей изготовляли также заводы «Пузы-рев» и «Нобель» в Петербурге, «Хрущов» в Орле. После 1915 года производство автомо-билей в России было прекращено. Социализм страна начинала строить без автомобиля.

Сухопутные сообщения на короткие (да и не только на короткие) расстояния вы-полнялись преимущественно гужевым транспортом. Населенные пункты соединялись почтовыми трактами, по которым тысячи ямщиков на лошадях или волах занимались из-возом грузов, почты и людей, поэтому и в настоящее время отсчет длины дороги ведут от почты (от Главпочтамта в Санкт-Петербурге).

После того, как гражданская война закончилась, страна начала восстанавливать разрушенное хозяйство, потребовался транспорт. В 1924 г. начал выпуск автомобилей за-вод АМО в Москве, в 1925 – Ярославский автозавод (впоследствии ЯМЗ), с 1932 г. вы-пускает автомобили Горьковский автомобильный завод.

В Великую Отечественную войну грузы возили на автомобилях ГАЗ-ММ, ЗиС-5, ЯМЗ и их модификациях, в качестве легкового использовался ГАЗ-М. Кроме того, по ленд-лизу в основном с 1944 г. американцы поставляли нам «студебеккер» и «виллис».

В годы войны ЗиС эвакуировали на Урал, в город Миасс. Сегодня это объедине-ние «Уралаз АВТО», производящий хорошо известные не только в России автомобили «Урал». После войны построены заводы в Белоруссии (в Минске – выпускает МАЗы, в Жодино – БелАЗы), на Украине (в Кременчуге –КрАЗы). Затем были созданы объедине-ния АЗЛК, ИЖМАШ, ВАЗ, КамАЗ.

На конец 2000 г. российский парк автомобилей по численности достиг 25 млн единиц (за последние 10 лет вырос в 2,5 раза, в том числе в Москве в 10 раз) и все же со-ставляет 10 % от мирового. По прогнозам специалистов, в ближайшей перспективе авто-мобильный парк страны может достичь 40–45 млн ед.

Автомобильный транспорт является составной частью транспортной системы страны (рис. 1.1), причем входит в обе подсистемы: транспорт общего пользования и транспорт необщего пользования.

Транспорт общего пользования выступает как самостоятельная отрасль материаль-ного производства, обеспечивая связь между сферой производства и сферой потребления.

В отличие от него транспорт необщего пользования выполняет перевозки внутри сферы производства, то есть для конкретного предприятия, фирмы. Такие перевозки называют внутрипроизводственными или технологическими. Транспорт, принадлежа-щий промышленным предприятиям, называют промышленным или ведомственным, а ведомственные автомобильные или железные дороги – подъездными путями.

Автомобильный транспорт в России выполняет около 80 % всего объема перево-зок грузов. Так, по состоянию на 2000 г. объем перевозок автомобильным транспортом составил 5702 млн т из общего объема 7173 млн т, выполняемого всеми видами транспор-та, и более 50 % всех перевозок пассажиров. Так как автомобильный транспорт выполня-ет основную массу перевозок на короткие расстояния (20–24 км), в грузообороте по Рос-сии (во внутренних грузовых перевозках) его доля составляет примерно 9 %.

В России на этапе становления рыночных отношений сложились объективные предпосылки для ускоренного развития автомобильного транспорта. Возросло его влия-ние на развитие социально-экономической сферы страны. Так, при перевозках грузов установилась тенденция, подтверждающая практику зарубежных стран: средние темпы роста объемов автомобильных перевозок соответствуют средним темпам экономического роста, превышая при этом темпы роста объемов перевозок на других видах транспорта.

Известные преимущества автомобильного транспорта (обеспечение партионности, возможность организации работы «с колес», доставка «от двери до двери», скорость, гиб-кость, мобильность, надежность) позволяют рассматривать его как наиболее рыночно ориентированный вид транспорта.

Автомобильный транспорт является одной из важнейших составляющих транс-портного обеспечения безопасности государства в особый период.

Стратегической целью грузового автомобильного транспорта является транспорт-ное обеспечение развития секторов экономики страны. Осуществляя свыше 55% объемов внутренних грузовых перевозок, с тенденцией увеличения этой доли, автомобильный транспорт в настоящее время выполняет роль «главного перевозчика» грузов России.

Автомобильному транспорту нет адекватной замены при перевозках дорогостоя-щих грузов на небольшие и средние расстояния, в транспортном обеспечении розничной торговли, производственной логистики, строительной индустрии, агрокомплекса, а также малого бизнеса, что подтверждается большими объемами перевозок грузов и значитель-ной автотранспортной составляющей в стоимости продукции: в промышленности – не менее 15%, в строительстве – до 30%, в сельском хозяйстве и торговле – до 40%. Суммар-но эти издержки, с учетом выполнения погрузочно-разгрузочных и складских работ, со-ставляют не менее 400 млрд. руб. в год или около 6% от ВВП страны.

В процессе международной интеграции значительно возросла роль автомобильно-го транспорта во внешней торговле. В общей стоимости перевозимых всеми видами транспорта внешнеторговых грузов доля автомобильного транспорта, осуществляющего перевозки наиболее ценной продукции, находится примерно на уровне железнодорожно-го и морского транспорта.

Процесс автомобилизации наряду со значительным ускорением развития эконо-мики и социальной сферы сопровождается нарастающими негативными эффектами, ко-торые необходимо учитывать при формировании национальной автотранспортной поли-тики.

Известно, что автомобильный транспорт является одним из крупнейших загрязни-телей окружающей среды. В масштабах страны его доля в суммарных выбросах загрязня-ющих веществ в атмосферу всеми техногенными источниками достигает 45%. Общая масса выброса вредных веществ в атмосферу превышает 14 млн. т в год. Доля автотранс-порта в шумовом воздействии на население городов составляет 85-95%. Повышенному риску и необратимой потере здоровья в результате загрязнения атмосферного воздуха ав-тотранспортом подвержено примерно 10-15 млн. горожан.

Отдельную экологическую проблему представляют отходы автотранспортного комплекса. Общая масса твердых отходов достигает 3 млн. т в год, а отработавших масел и спецжидкостей - около 300 тыс. т. Ежегодно утилизации подлежит 1,2 млн. брошенных и разукомплектованных автомобилей.

Величина экологического ущерба от функционирования автотранспортного комплекса достигает 1,5-2% от ВВП и продолжает возрастать.

Угрожающая ситуация сложилась в области безопасности дорожного движения. Ежегодно в стране совершается до 200 тыс. дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в которых гибнут более 33 тыс. и получают ранения свыше 215 тыс. человек.

Удельные характеристики дорожной аварийности в стране – такие, как число погибших на 10 тыс. автотранспортных средств и на 100 тыс. человек населения - значительно хуже, чем в развитых зарубежных странах, в сравнении с которыми Россия характеризуется самым высоким уровнем риска гибели в ДТП и самым высоким уровнем тяжести их последствий.

К основным причинам такого положения, наряду с низкими характеристиками производимых автомобилей, повышенным их износом и неудовлетворительными дорожными условиями, следует отнести массовое пренебрежение участников движения элементарными требованиями правил дорожного движения, низким уровнем «дорожной культуры» водителей и пешеходов, недостаточной эффективностью и слабым выполнением мероприятий государственных программ, направленных на повышение безопасности дорожного движения.

Общий ущерб от дорожно-транспортных происшествий превышает 3% от ВВП и продолжает возрастать.

На автотранспорте, с учетом автомобильных дорог и инфраструктуры обслужива-ния, занято около 6% работающего населения, а основные фонды оцениваются в размере не менее 11% всех основных фондов страны. Суммарные издержки на выполнение пере-возок грузов и пассажиров, не считая личный легковой автотранспорт, оценочно состав-ляют 700 млрд. руб. в год или более 10% от ВВП страны.

Высокий уровень издержек обусловлен не только огромным объемом выполняе-мой автотранспортом работы, но и следующими факторами.

1. В настоящее время производительность грузового автотранспорта России в 2,6 раза ниже по сравнению с дореформенным периодом и в 4 раза ниже по сравнению с развитыми зарубежными странами.

2. Парк отечественных автомобилей характеризуется низким техническим уровнем, высокой степенью изношенности в эксплуатации, несоответствием структуре перевозимых грузов и другим эксплуатационным требованиям.

3. Недостаточное развитие логистических систем и координации работ при перемещении грузов другими видами транспорта с участием автомобильного транспорта.

4. Отсутствие эффективных перевозочных технологий в грузоперерабатывающих узлах и на междугородных маршрутах обусловили значительное сокращение использования большегрузных автотранспортных средств и неадекватное увеличение на этих перевозках малотоннажного автопарка, при полной ликвидации системы загрузки порожних автомобилей грузом в попутном или обратном направлении.

5. На долю автомобильного транспорта, являющегося наиболее ресурсоемким, приходится две трети объема всех нефтяных топлив, потребляемых транспортом, причем структура и удельные показатели топливопотребления на автотранспорте в нашей стране весьма далеки от достигнутых в развитых странах мира.

Несмотря на значительное место автомобильного транспорта в транспортной си-стеме нашей страны, он значительно уступает по уровню развития автомобильному транспорту развитых стран Европы и США. Так, среднесуточная скорость доставки по-машинных отправок грузов в России составляет 350–380 км, тогда как в США – 1200–1400 км; стоимость перевозок автомобильным транспортом в России в 1,5–2 раза выше, чем в развитых странах (в основном из-за отсутствия гарантии обратной загрузки). У нас практически отсутствует информационное обеспечение перевозок, слабо развито сервис-ное обслуживание как подвижного состава, так и водителей на маршрутах перевозок.

К недостаткам автомобильного транспорта относят:

высокую себестоимость перевозок (в десятки раз выше, чем на других видах транспорта);

высокий уровень загрязнения окружающей среды;

большую трудоемкость (из всех работников транспортной отрасли примерно ¾ ра-ботают в автотранспортной, что по состоянию на 2001 г. составляет около 4 млн чел.);

низкий уровень производительности труда (в основном из-за малой грузоподъем-ности подвижного состава);

большая металлоемкость и энергоемкость.

С развитием рыночных отношений и научно-технического прогресса появились новые проблемы в области организации перевозок:

проблема качества транспортного обслуживания при перевозках как грузов, так и пассажиров (если у нас специализированных автомобилей примерно 50 %, то за рубежом их до 90 %);

проблема ремонта (трудозатраты на создание нового автомобиля ЗИЛ-130 состав-ляют примерно 140 нормочасов, а на его капитальный ремонт – 360. Естественно, напрашивается вопрос, нужен ли такой ремонт);

сохранение количества и качества грузов в процессе перевозки;

повышение скорости доставки;

доставка точно в назначенный срок;

проблема регулярности перевозок (создание непрерывной системы транспорти-ровки грузов и пассажиров, основной целью функционирования которой является свое-временное и полное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в перевозках);

проблема организации и безопасности движения (совершенствование автомобиля и организации движения, в том числе изоляция потоков пешеходов от транспортных по-токов, автоматизация управления движением);

топливно-энергетическая проблема (наши грузовые автомобили грузоподъемно-стью до 2 т расходуют в 2 раза больше горючего, чем аналогичные транспортные средства за рубежом, грузоподъемностью 5–8 т – в 1,2–1,3 раза, автобусы длиной 6–7 м –в 1,5–1,7 раза, длиной 10–12 м – в 1,2–1,3 раза). Отсюда проблемы новых двигателей, качества топ-лива, качества всего автомобиля, качества дорог, качества вождения;

возрастная структура парка автотранспортных средств всех категорий в стране вы-глядит неудовлетворительно. Лишь 12,4% грузовых автомобилей имеет возраст до 5 лет, а около половины парка составляют автомобили старше 10 лет. Изношенность парка еже-годно увеличивается, поскольку фактическое его обновление в 2-3 раза ниже норматив-ных значений;

сложившаяся структура парка грузовых автомобилей по типу кузова и виду используемого топлива является несовершенной и не соответствует требованиям транспортного рынка. Так, доля бортовых автомобилей является завышенной, тогда как парк автомобилей со специальными кузовами, в первую очередь, с кузовами фургон не обеспечивает потребности пользователей автотранспортных услуг. В парке преобладают среднетоннажные автомобили и недостаточно малотоннажных и большегрузных автотранспортных средств. Доля автомобилей, использующих наиболее дешевые и экологически более чистые виды топлива (сжатый природный газ, сжиженный нефтяной газ), является весьма низкой и в настоящее время составляет 5,7%;

актуальная для автотранспорта проблема эффективности использования подвиж-ного состава. Если учесть, что среднее значение коэффициента использования пробега для транспорта общего пользования составляет 0,49, коэффициента использования грузо-подъемности – 0,72, то это значит, что потенциальные возможности автомобиля исполь-зуются не более, чем на 35 %. Если же при этом учесть, что подвижной состав автопред-приятий в основном работает в одну смену, зачастую неполный рабочий день, а до 40 % рабочего времени простаивает под загрузкой-разгрузкой, то становится очевидно, что эта проблема также ждет своего решения.

Вместе с тем прогнозы показывают, что, несмотря на указанные недостатки, авто-мобильный транспорт может расширить свой сектор на рынке транспортных услуг, осо-бенно в связи с неизбежным развитием дорожного строительства, совершенствованием и увеличением парка подвижного состава.

Роль автомобильного транспорта на транспортном рынке страны обусловливают его специфические особенности:

высокая маневренность и подвижность, что позволяет быстро сосредоточить транспортные средства в необходимом количестве и в нужном месте;

способность доставлять грузы «от двери до двери»;

высокая скорость доставки: на расстояние до 200 км в 5 раз быстрее, чем железно-дорожным, и в 12 раз быстрее, чем в смешанном железнодорожно-автомобильном сооб-щении; на расстояние в 500 км соответственно в 3 и 7 раз. Специалисты считают, что на расстоянии суточного пробега автомобиля (300-350 км) автомобильный транспорт вне конкуренции даже с железнодорожным;

обеспечение сохранности грузов (за счет меньшего количества перевалок в про-цессе транспортировки);

широкая сфера применения по видам грузов и системам сообщения;

меньшие капиталовложения на подготовку путей сообщения при малых грузопо-токах (при крупных – приближаются к стоимости железнодорожного строительства);

эффективность контейнерных перевозок на расстояния до 500 км. Более того, практика показывает, что такие перевозки выгодны и на большие расстояния. Так, авто-транспортом грузы из Ирана в Европу везут на расстояние в 3000 км.

Основными задачами по развитию автомобильного транспорта считаются:

совершенствование конструкции и технических характеристик автомобилей в от-ношении экономичности, экологичности, дизайна и управляемости. Европа вводит тре-бования по экологичности (дымность, шум) Евро-2 и Евро-3, у нас же только начинается производство двигателей в соответствии с требованиями Евро-1 и Евро-2 (ОАО «КамАЗ-дизель»);

рационализация структуры автопарка, увеличение выпуска специализированных автомобилей и автомобилей малой и большой грузоподъемности.

совершенствование системы диагностики, развитие сервиса по техническому об-служиванию и ремонту подвижного состава;

улучшение организации и безопасности движения в системе «автомобиль – води-тель – дорога»;

расширение дорожного строительства и повышение качества автомобильных до-рог.

1.2. Транспортная продукция и особенности ее

производства

Любое производство невозможно без транспорта. «Кроме добывающей промыш-ленности, земледелия и обрабатывающей промышленности существует еще и четвертая отрасль материального производства… Это транспортная промышленность, все равно, перевозит ли она людей или товары» – писал К. Маркс.

Транспорт назван отраслью материального производства, хотя он и не создает но-вых материальных ценностей. Это объясняется следующим:

во-первых, нельзя произвести продукцию, не передвигая предмет обработки от станка к станку, с одного участка на другой, из цеха в цех. Эти перемещения осуществ-ляются средствами внутрицехового и межцехового транспорта;

во-вторых, за транспортировкой в местах производства следует транспортировка готовых продуктов из мест их производства в сферу потребления. «Продукт только тогда готов к потреблению, когда он закончит это передвижение», указывал К. Маркс.

Процесс производства на транспорте – это само продвижение грузов и пассажиров из пунктов отправления в пункты назначения, а готовая продукция транспорта – закон-ченная их перевозка.

Транспорту присущи все три элемента, характерные для любой отрасли матери-ального производства, а именно:

средства труда, то есть средства транспорта;

предметы труда, то есть объекты перевозки (грузы, пассажиры);

целесообразная деятельность людей, то есть их труд.

Место транспорта в системе производства показано на рис. 1.2.

Исходя из сказанного, можно перечислить особенности транспортной продукции:

материальный характер транспортной продукции заключается в изменении про-странственного положения перевозимых товаров;

на транспорте процесс производства продукции происходит одновременно с ее потреблением, продукция транспорта потребляется как эффект (перемещение), но не как вещь;

транспортную продукцию нельзя накопить впрок, повышение спроса на нее по-требует использования дополнительных провозных возможностей;

в процессе перемещения новая продукция не создается, более того, перевозка мо-жет сопровождаться потерей грузов или снижением их потребительской стоимости;

производство транспортной продукции вызывает дополнительные затраты в про-изводящих отраслях, что в конечном счете влияет на стоимость продукции.

Таким образом, транспорт является отраслью материального производства, облада-ет присущими любому производству признаками, но вместе с тем является особой отрас-лью, обладает своей спецификой, что и определяет своеобразие транспортного процесса и его продукции, техники, технологии, организации и управления.

1.3. Классификация грузовых автомобильных перевозок

Процесс перемещения грузов, выполняемый автомобильным транспортом, назы-вают автомобильными перевозками.

Грузовые автомобильные перевозки классифицируют по признакам (отраслевой, размер партий груза, территориальный, способ выполнения, время освоения, организаци-онный и коммерческий признаки).

По отраслевому признаку различают следующие перевозки: промышленные, стро-ительные, сельскохозяйственные, торговли и бытового обслуживания населения и про-чие. Соотношение объемов перевозок по отраслевому признаку показано в табл. 1.

По размеру партий груза перевозки бывают массовыми (иначе их называют пол-нопартионными или помашинными отправками) и мелкопартионными. К мелкопартион-ным относят перевозки, при которых объем партий груза не превышает половины гру-зоподъемности транспортной единицы, то есть одним автомобилем (автопоездом) можно перевозить несколько отправок одновременно.

Территориальный признак подразделяет перевозки по дальности их выполнения.

Технологические перевозки составляют часть технологического процесса произ-водства и выполняются преимущественно на территории промышленного предприятия.

Городскими считаются перевозки в пределах границ населенного пункта.

К пригородным относят перевозки, выполняемые в населенные пункты, удален-ные на расстояния до 50 км от городской черты.

Междугородные перевозки осуществляются в пределах одного региона (область, край, республика) между населенными пунктами, удаленными один от другого на рассто-яния более чем 50 км.

Межрегиональные перевозки выполняются между регионами Российской Федера-ции.

 К международным относят любые перевозки, которые совершаются с пересечени-ем границ Российской Федерации.

Признак способ выполнения подразумевает подразделение перевозок с учетом ис-пользования различных видов транспорта.

Перевозки в прямом сообщении выполняются от пунктов отправления до пунктов назначения одним транспортным средством.

Если же перевозка производится двумя и более видами транспорта, то ее называют смешанной. Прямая смешанная (комбинированная) перевозка осуществляется двумя и бо-лее видами транспорта на основании единого транспортного документа, составленного на весь путь следования.

Комбинированная перевозка – перевозка, выполняемая на одной и той же транс-портной единице от грузоотправителя до грузополучателя с использованием на промежу-точном этапе других видов транспорта (на паромах, специализированных платформах и т. п.), то есть предъявляется к перевозке транспортное средство с грузом.

Перевозки с использованием в качестве пунктов перевалки терминалов получили название терминальных; в России больше распространены перевозки с использованием грузовых автостанций.

По времени освоения перевозки подразделяют на постоянные, сезонные и времен-ные.

Постоянно перевозятся продукция промышленности, товары торговли, грузы по бытовому обслуживанию населения.

Сезонные перевозки выполняются в период заготовки сельскохозяйственной про-дукции, при завозе грузов в отдаленные районы.

Временные перевозки более характерны для строительных грузов.

В зависимости от уровня организации перевозки могут быть централизованными и децентрализованными.

При децентрализованных перевозках каждый грузополучатель (грузоотправитель) по своему собственному плану организует работу своего или нанятого (арендованного) подвижного состава. В данном случае говорить о согласованной работе подвижного со-става, складов и средств выполнения погрузочно-разгрузочных работ не приходится.

Централизованные перевозки организуют транспортно-экспедиционные или дру-гие, специализирующиеся на данном виде деятельности, предприятия или фирмы. В этом случае все элементы транспортного процесса, а именно: подготовка грузов, подвижного состава, подразделений механизации погрузочно-разгрузочных работ, загрузка подвиж-ного состава, перевозка, прием и сдача груза – выполняются по единому плану, подчине-ны единой цели, в результате чего транспортный процесс осуществляется с меньшими затратами материальных и трудовых ресурсов, с большей эффективностью.

Подразделение перевозок по коммерческому признаку подразумевает классифика-цию их с учетом того, что многие предприятия принадлежащий им транспорт использу-ют только для перевозок по обеспечению производственного процесса, то есть для нужд своего предприятия, не преследуя при этом коммерческих целей. В то же время предпри-ятия автомобильного транспорта общего пользования производят транспортную продук-цию в качестве услуг, по удовлетворению потребности в перевозках экономики и насе-ления. Такие перевозки относят к коммерческим, так как они производятся и продаются, как любая другая услуга или товар.

Литература по теме

1. Горев А.Э. Грузовые автомобильные перевозки: Учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений. М.: изд. центр «Академия», 2004, с. 6–14.

2. Хлевной И.И. Грузовые автомобильные перевозки: Учеб. пособие. СПб., 2003, с. 8–17.

Контрольные вопросы по теме

1. Перечислить положительные качества автомобильного транспорта.

2. Перечислить отрицательные качества автомобильного транспорта.

3. Дать определение понятия «Процесс производства на транспорте».

4. Дать определение понятия «Продукция транспорта».

5. Что является средствами труда на транспорте.

6. Что является предметами труда на транспорте.

7. Поясните место транспорта в системе производства.

7. Перечислить признаки, по которым классифицируются грузовые автомобильные перевозки.

8. Классификация перевозок по признакам:

- отраслевой,

- размер партий груза,

- территориальный,

- способ выполнения,

- время освоения,

- организационный,

- коммерческий.