

Я.А. Ливоянт

О Р Г А Н И З А Ц И Я
Т Р А Н С П О Р Т Н О -
Э К С П Е Д И Ц И О Н Н О Й
Р А Б О Т Ы

А В Т О Т Р А Н С И З Д А Т
М О С К В А - 1955

О Р Г А Н И З А Ц И Я
Т Р А Н С П О Р Т Н О -
Э К С П Е Д И Ц И О Н Н О Й
Р А Б О Т Ы

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
АВТОТРАНСПОРТНОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
Москва 1958

В книге излагаются основные вопросы организации транспортно-экспедиционной работы при перевозках грузов различными видами транспорта, главным образом автомобильным и железнодорожным, технико-экономические особенности и преимущества перевозок грузов в контейнерах, методика расчета производственной программы по отдельным видам транспортно-экспедиционных операций, а также вопросы материальной ответственности за невыполнение планов перевозок и договоров на транспортно-экспедиционное обслуживание.

Книга предназначена для широкого круга инженерно-технических работников автотранспортных организаций и специализированных транспортно-экспедиционных предприятий и может служить для них практическим пособием при организации транспортно-экспедиционной работы.

Книга может служить также учебным пособием для студентов транспортных институтов и учащихся транспортных техникумов при изучении вопросов организации и планирования транспортно-экспедиционных операций.

ВВЕДЕНИЕ

В Советском Союзе все виды транспорта являются государственной собственностью и образуют единую транспортную систему. В отличие от капиталистических стран взаимоотношения между отдельными видами транспорта в СССР складываются на основе тесного сотрудничества, а перевозочная работа распределяется между ними на основе единого государственного плана с учетом возможностей, особенностей и преимуществ каждого вида транспорта.

Таким образом, единство транспортной системы СССР дает возможность наиболее рационально организовать работу всех видов транспорта и наиболее эффективно использовать каждый из них с наименьшими затратами общественного труда на перевозке.

Значительное место в транспортной системе Советского Союза занимает автомобильный транспорт. Маневренность его, быстрота доставки грузов и более низкая по сравнению с железнодорожным транспортном стоимость перевозки на коротких расстояниях позволяют из года в год значительно расширять сферу применения автомобильного транспорта во всех отраслях народного хозяйства.

Автомобильный транспорт почти полностью осуществляет перевозки грузов внутри городов и промышленных центров, с успехом заменяя на этих перевозках все виды рельсового и гужевого транспорта.

Самостоятельное значение имеет автомобильный транспорт в осуществлении междугородных перевозок пассажиров и грузов по автомобильным дорогам и на подъездных путях к городам, промышленным центрам и населенным пунктам.

Автомобильный транспорт широко применяется для вывоза грузов со станций железных дорог, портов и пристаней на склады грузополучателей, а также для завоза грузов со складов отправителей на станции железных дорог, морские и речные порты и пристани.

Большое значение имеет автомобильный транспорт для разгрузки железных дорог от нерациональных для них перевозок грузов на короткие расстояния. Переключение перевозок грузов на короткие расстояния с железной дороги на автомобильный

транспорт создает условия для более рационального использования подвижного состава железных дорог, значительно сокращает сроки доставки грузов и обеспечивает снижение расходов, связанных с транспортированием грузов.

Быстрый рост парка грузовых автомобилей и широкое развитие сети автомобильных дорог обеспечивают систематическое увеличение объема перевозок грузов автомобильным транспортом. Еще до Великой Отечественной войны, в 1940 г., объем перевозок грузов автомобильным транспортом по количеству тонн составлял больше половины всего количества грузов, перевезенных в стране.

В послевоенные годы объем перевозок грузов автомобильным транспортом резко увеличился, а в 1954 г. автомобильным транспортом было перевезено грузов по количеству тонн больше, чем всеми остальными видами транспорта, вместе взятыми.

Автомобильный транспорт осуществляет перевозки грузов в основном на небольшие расстояния. В связи с этим удельный вес его в общем грузообороте всех видов транспорта по количеству тонна-километров, хотя и возрастает из года в год, все еще продолжает оставаться незначительным: в 1940 г. — 1,8%, в 1950 г. — 2,8%, в 1955 г. — 3,6%, в 1956 г. — 3,7%. По плану на 1960 г. удельный вес автомобильного транспорта в общем грузообороте должен повыситься до 4,3%.

Последние годы характеризуются исключительно высокими темпами развития автомобильного транспорта общего пользования, а также организацией и широким развитием централизованных перевозок грузов. Если в 1953 г. централизованные перевозки составили всего лишь 9,6% грузооборота автомобильного транспорта общего пользования, то в 1955 г. объем централизованных перевозок грузов увеличился более чем в 11 раз, а удельный вес их в общем грузообороте автомобильного транспорта общего пользования составил более чем 30%.

Мощное развитие автомобильного транспорта общего пользования, а также организация и широкое внедрение централизованных перевозок грузов обеспечивают повышение производительности автомобилей и снижение себестоимости перевозок грузов.

Директивы XX съезда КПСС по шестому пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1956—1960 гг. предусматривают в области автомобильного транспорта: «...увеличить грузооборот автомобильного транспорта в 1960 году по сравнению с 1955 годом примерно в 2 раза. Значительно повысить в перевозках удельный вес автомобильного транспорта общего пользования, увеличив грузооборот его до 40 миллиардов тонна-километров, или в 4,3 раза по сравнению с 1955 годом. Обеспечить дальнейшее развитие централизованных перевозок и значительное улучшение использования автомобильных прице-

пов, увеличить перевозки пассажиров легковыми автомобилями — такси в 3 раза и автобусами в 3,5 раза»¹.

Таким образом, уже в 1960 г. грузооборот автомобильного транспорта общего пользования составит 50% всего грузооборота автомобильного транспорта страны.

Наряду с ростом грузооборота перед автомобильным транспортом общего пользования поставлены огромные задачи в области улучшения использования автомобильного парка и снижения себестоимости перевозок. В этой части Директивы XX съезда КПСС по шестому пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР предусматривают: «Повысить производительность грузовых автомобилей общего пользования за пятилетие примерно на 36 процентов и снизить себестоимость перевозок грузов не менее чем на 20 процентов»².

Огромные задачи, поставленные шестым пятилетним планом по дальнейшему развитию автомобильного транспорта общего пользования, значительному увеличению объема перевозок грузов, улучшению использования автомобильного парка и снижению себестоимости перевозок, требуют новых, более совершенных форм организации перевозок грузов.

Широкое развитие централизованных перевозок грузов создает необходимые условия для улучшения обслуживания грузоотправителей и грузополучателей и ставит перед автотранспортными организациями общего пользования задачу выполнения наряду с перевозкой грузов всех вспомогательных операций, связанных с организацией и осуществлением транспортного процесса, с момента приема груза на складе отправителя и до сдачи его получателю.

Это означает, что автотранспортные организации общего пользования должны принять на себя транспортно-экспедиционное обслуживание клиентуры, полностью освободив грузоотправителей и грузополучателей от ряда несвойственных им вспомогательных функций, связанных с транспортированием груза.

Такая система организации работы автотранспортных организаций создает значительные удобства для предприятий и организаций — отправителей и получателей грузов, способствует улучшению качественных показателей и повышению производительности подвижного состава автомобильного транспорта и обеспечивает значительное сокращение транспортных издержек в народном хозяйстве.

В настоящей работе освещаются вопросы организации и планирования транспортно-экспедиционных операций, являющихся важной и неотъемлемой частью производственной деятельности автотранспортных организаций общего пользования.

¹ XX съезд Коммунистической партии Советского Союза. Стенографический отчет, II том. Госполитиздат, 1956. стр. 469.

² Там же.

Глава I

СУЩНОСТЬ И ЗНАЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ РАБОТЫ

1. ОБЩИЕ ПОНЯТИЯ О ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ РАБОТЕ

Транспорт является важнейшей отраслью народного хозяйства.

К. Маркс характеризует транспорт как самостоятельную отрасль материального производства. Кроме добывающей промышленности, земледелия и обрабатывающей промышленности, указывает К. Маркс, существует еще четвертая отрасль материального производства, которая в своем развитии тоже проходит различные ступени производства: ремесленную, мануфактурную и машинную. Эту отрасль производства он называет транспортной промышленностью¹.

В процессе производства на транспорте не создается нового вещественного продукта. В транспортной промышленности производственный процесс и процесс потребления его полезного эффекта совпадают во времени. Продукция транспорта не существует самостоятельно вне производственного процесса. Продукцией транспорта является сам материальный процесс перемещения грузов и пассажиров.

Для того, чтобы обеспечить перемещение груза из одного места в другое, пространственно отдаленное от него, необходимо помимо самого процесса перевозки груза тем или иным видом транспорта осуществить ряд промежуточных дополнительных операций, неизбежных в процессе перемещения грузов.

Транспортный процесс в целом складывается из нескольких различных элементов. Основными элементами транспортного процесса являются:

- а) погрузка грузов на подвижной состав в пункте отправления;
- б) перемещение грузов из пункта отправления в пункт назначения;

¹ К. Маркс. Теории прибавочной стоимости. I том. Госполитиздат, 1954, стр. 397.

в) выгрузка грузов из подвижного состава в пункте назначения.

Помимо этого при перевозках грузов возникает необходимость выполнения и ряда других вспомогательных операций, сопровождающих организацию и осуществление транспортного процесса.

Так, чтобы доставить груз автомобильным транспортом из пункта отправления в пункт назначения, необходимо помимо самого процесса перевозки принять груз от отправителя на его складе, погрузить груз на автомобиль, обеспечить сопровождение и сохранность груза в пути следования, выгрузить груз из автомобиля в пункте назначения, сдать груз получателю по весу, обмеру, счетом мест или другим порядком, оформить товарные и транспортные документы, связанные с приемом и сдачей груза.

При перевозке груза железнодорожным или водным транспортом с участием автомобильного перечень вспомогательных операций расширяется. Помимо перечисленных выше операций возникает необходимость в подвозе груза автомобильным транспортом от склада отправителя до станции железной дороги или порта (пристани) в пункте отправления, сдаче груза основному перевозчику — железнодорожному или водному транспорту — и оформлении связанных с этим документов, выкупе и получении груза от станции железной дороги или порта (пристани) в пункте назначения и доставке груза автомобильным транспортом на склад грузополучателя.

Рациональная организация транспортного процесса требует в ряде случаев, и в особенности при перевозках грузов мелкими партиями, выполнения дополнительно операций по завозу груза на специальные склады для краткосрочного хранения, сортировке их и подгруппировке по направлениям или станциям назначения.

Весь этот комплекс вспомогательных операций, связанных с процессом перемещения груза и включающий в себя все промежуточные операции с момента приема груза на складе отправителя до момента сдачи его получателю, и называется транспортно-экспедиционными операциями.

Виды и объем вспомогательных операций, выполняемых при перевозках грузов, различны.

В зависимости от характера перевозок и рода перевозимых грузов транспортно-экспедиционная работа может включать в себя дополнительно и ряд других операций, как, например, упаковку и маркировку предназначенных к отправлению грузов, оплату за счет клиента провозных платежей по железнодорожным и водным перевозкам, информацию клиента о прибытии в его адрес грузов на станцию железной дороги, порт или пристань, хранение грузов на транзитных и завозных складах, таможенные операции при перевозках, связанных с внешнеторговым оборотом, и др.

Большинство из перечисленных операций не связаны друг с другом и могут выполняться самостоятельно как одной, так и несколькими различными организациями. Однако практика работы транспортных организаций в течение многих лет подтверждает бесспорную целесообразность осуществления всех промежуточных функций, связанных с процессом перемещения груза, специализированными транспортно-экспедиционными предприятиями.

Такая организация транспортно-экспедиционной работы полностью освобождает грузоотправителей и грузополучателей от многочисленных забот, связанных с транспортированием груза, и вместе с тем способствует значительному улучшению транспортного процесса.

Однако из этого не следует, что транспортно-экспедиционные предприятия во всех случаях должны выполнять все без исключения вспомогательные операции, сопровождающие организацию и осуществление транспортного процесса.

Вопрос о том, какие операции из общего комплекса промежуточных работ, сопутствующих процессу перевозки грузов, целесообразно выполнять транспортно-экспедиционным предприятиям, должен решаться исходя из того положения, что экспедиционное обслуживание грузоотправителей и грузополучателей имеет целью:

а) создание условий для рациональной организации перевозок грузов и улучшения использования транспортных средств;

б) обеспечение максимальных удобств для грузоотправителей и грузополучателей;

в) снижение стоимости выполнения вспомогательных операций.

Необходимо отметить, что работы, связанные с погрузкой грузов на автомобиль и выгрузкой их с автомобиля, не могут и не должны рассматриваться как обязательные для транспортно-экспедиционных предприятий.

Выполнение погрузочно-разгрузочных работ в пунктах приема и сдачи грузов является, как правило, обязанностью грузоотправителей и грузополучателей.

Имеющая место в ряде случаев перевозка грузчиков на автомобилях в пункты приема груза для погрузки его на автомобиль и в пункты сдачи груза для выгрузки его с автомобиля приводит к тому, что грузчики большую часть рабочего времени находятся в движении и лишь в течение незначительной части рабочего дня заняты производительной на работе по погрузке и выгрузке грузов. При этом производительность труда грузчиков чрезвычайно низка. Так, при перевозке груза на расстояние в 10 км грузчики в течение рабочего дня (за 8 часов) примерно 5 часов находятся в движении и лишь 3 часа производительно работают. С увеличением расстояния перевозки производительность труда грузчиков резко снижается, а при перевозках на расстояние в 100 км время производительной работы грузчиков

составляет примерно 12—15% от их общего рабочего времени (рис. 1).

Разумеется, что такая практика перевозки грузчиков на автомобилях должна быть полностью ликвидирована.

Необходимым условием рациональной организации погрузочно-разгрузочных работ является механизация процессов погрузки грузов на автомобиль и выгрузки их с автомобиля.

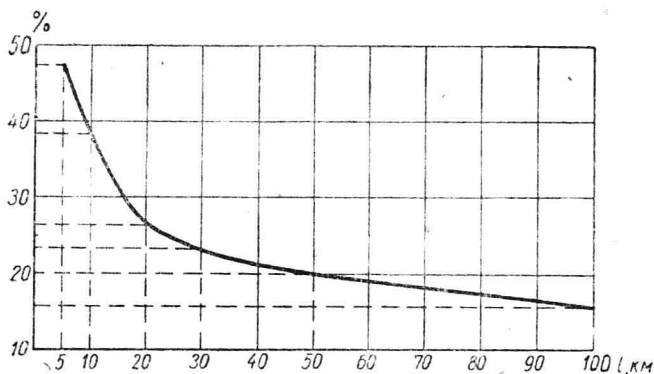


Рис. 1. Зависимость времени производительной работы грузчика от расстояния перевозки

Отправители и получатели грузов в большей степени, чем транспортно-экспедиционное предприятие или автотранспортная организация, имеют возможности для рациональной организации погрузочно-разгрузочных работ.

Исходя из этого, погрузка грузов на автомобиль, как правило, должна осуществляться силами и средствами предприятий, организаций, баз, складов-грузоотправителей, а выгрузка грузов из автомобиля — силами и средствами грузополучателей.

На грузовых дворах станций железных дорог, морских и речных портах и пристанях погрузка грузов на автомобиль и выгрузка их с автомобиля должны производиться силами и средствами железных дорог, портов или пристаней.

В отдельных случаях транспортно-экспедиционные предприятия по соглашению с отправителями и получателями грузов могут принять на себя выполнение погрузочно-разгрузочных работ своими силами и средствами.

Целесообразность производства погрузочно-разгрузочных работ транспортно-экспедиционными предприятиями должна решаться в каждом отдельном случае с тем, чтобы обеспечить:

- а) максимально возможную механизацию погрузочно-разгрузочных работ;
- б) улучшение использования механизмов и повышение производительности труда грузчиков;

в) сокращение времени простоя автомобилей и автопоездов в пунктах погрузки и выгрузки грузов;

г) снижение стоимости погрузочно-разгрузочных работ.

Виды и характер транспортно-экспедиционных операций различаются в зависимости от того, какими видами транспорта и каким способом осуществляется перевозка грузов.

Доставка грузов от склада отправителя до склада получателя может быть осуществлена либо одним видом транспорта, либо несколькими (железнодорожным, водным, автомобильным, воздушным).

Местные и междугородные перевозки грузов, осуществляемые автомобильным транспортом от склада отправителя до склада получателя, называются перевозками **прямого автомобильного сообщения**.

К перевозкам **смешанного сообщения** относятся перевозки, выполняемые несколькими видами транспорта. Так, например, если перевозят груз от склада отправителя до склада получателя автомобильным и железнодорожным транспортом, то такая перевозка относится к перевозкам в смешанном сообщении железнодорожного транспорта с автомобильным.

Перевозками **прямого смешанного сообщения** называются перевозки, осуществляемые различными видами транспорта по единому транспортному документу на весь путь следования.

В соответствии с этим различают:

а) экспедицию, осуществляемую при перевозках грузов в порядке прямого автомобильного сообщения;

б) экспедицию, осуществляемую при перевозках грузов в смешанном сообщении автомобильного транспорта с другими видами транспорта;

в) междугородную экспедицию, осуществляемую при перевозках грузов в порядке прямого смешанного железнодорожно-автомобильного, водно-автомобильного или железнодорожно-водно-автомобильного сообщения.

При экспедиции, осуществляемой в порядке прямой автомобильной перевозки, операции начинаются с момента приема грузов на складе грузоотправителя и заканчиваются сдачей груза на складе получателя. Эти операции включают в себя:

а) прием грузов на складе грузоотправителя;

б) охрану и сопровождение грузов в пути следования;

в) оформление товарных и транспортных документов, связанных с приемом грузов от грузоотправителя;

г) сдачу грузов и сопроводительных документов грузополучателю в пункте назначения;

д) вручение грузоотправителю сдаточных документов.

В связи с этим экспедитор, осуществляющий непосредственно эти операции, обязан хорошо знать порядок приема грузов на складе отправителя и сдачи их получателю, порядок взвешивания, обмера и подсчета принимаемых и сдаваемых грузов, порядок и особенности погрузки, разгрузки и перевозки отдельных

видов грузов автомобильным транспортом, порядок оформления товаро-транспортных документов.

Значительно большими по объему и более сложными по характеру выполнения являются экспедиционные операции, осуществляемые при перевозках грузов в смешанном сообщении автомобильного транспорта с железнодорожным или водным.

Экспедитор, осуществляющий эти операции, обязан помимо общих положений, регулирующих порядок приема, сдачи, погрузки, разгрузки и перевозки грузов автомобильным транспортом, хорошо знать также основные положения Устава железных дорог и Устава внутреннего водного транспорта, определяющие условия перевозок грузов железнодорожным или речным транспортом. Экспедитор также должен знать правила завоза грузов на станции железных дорог, в речные порты или пристани, порядок выкупа и сроки вывоза грузов со станций железных дорог, портов и пристаней, правила перевозок грузов в прямом смешанном сообщении различных видов транспорта, а также все другие правила и положения, регулирующие порядок перевозки грузов по железной дороге и речным транспортом.

При организации транспортно-экспедиционной работы в порядке смешанного сообщения автомобильным транспортом с железнодорожным или водным объем и характер выполняемых операций изменяются и бывают различными для пункта отправления и для пункта назначения грузов.

В пункте отправления груза транспортно-экспедиционное предприятие осуществляет следующие операции:

- а) прием грузов на складе грузоотправителя;
- б) доставку грузов автомобильным транспортом от склада грузоотправителя до станции железной дороги, порта или пристани отправления;
- в) охрану и сопровождение грузов в процессе автомобильной перевозки;
- г) сдачу грузов по поручению грузоотправителя станции железной дороги, порту или пристани;
- д) оформление товарных и транспортных документов, связанных со сдачей грузов железнодорожному или водному транспорту;
- е) оплату по поручению грузоотправителя тарифа и других сборов, связанных с перевозкой грузов по железной дороге или водным транспортом;

ж) сдачу грузоотправителю транспортных документов, подтверждающих прием грузов к перевозке железнодорожным или водным транспортом.

В пункте назначения груза транспортно-экспедиционное предприятие осуществляет:

- а) наблюдение по поручению грузополучателя за прибытием грузов на станцию, порт или пристань назначения;
- б) информацию грузополучателя о прибытии в его адрес груза;

в) выкуп груза по поручению грузополучателя от станции железной дороги, порта или пристани;

г) производство всех платежей, связанных с получением груза;

д) прием грузов от станции железной дороги, порта или пристани;

е) оформление товаро-транспортных документов, связанных с прибытием грузов по железной дороге или водным транспортом;

ж) доставку грузов автомобильным транспортом на склад грузополучателя;

з) охрану грузов и сопровождение их своим экспедитором в процессе автомобильной перевозки;

и) сдачу грузов и товаро-транспортных документов грузополучателю.

Транспортно-экспедиционные операции, связанные с перевозками грузов в прямом смешанном автомобильно-железнодорожном и автомобильно-водном сообщении, осуществляются лишь теми транспортно-экспедиционными предприятиями, которые включены в прямое смешанное сообщение с другими видами транспорта.

Отличительной особенностью этого вида экспедиционных операций является выдача транспортно-экспедиционным предприятием грузоотправителю при приеме от него груза документа прямого смешанного сообщения, т. е. единого документа на перевозку груза до пункта назначения всеми участвующими в этой перевозке видами транспорта.

Весьма существенным в транспортно-экспедиционных операциях является принятие на себя транспортно-экспедиционным предприятием материальной ответственности за целостность и сохранность грузов и за возможный ущерб от неправильных действий его агентов.

При выполнении экспедиционных операций, связанных с перевозкой грузов в прямом автомобильном сообщении, ответственность транспортно-экспедиционного предприятия начинается с момента приема груза к отправлению на складе грузоотправителя и заканчивается сдачей груза получателю в пункте назначения.

При выполнении экспедиционных операций, связанных с перевозкой грузов в смешанном сообщении автомобильного транспорта с железнодорожным или водным, ответственность транспортно-экспедиционного предприятия распространяется по отправлению — с момента приема груза на складе грузоотправителя и до момента передачи его железной дороге или пароходству, а по прибытии — с момента приема прибывшего груза от станции железной дороги, порта или пристани и до сдачи его грузополучателю.

2. ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННАЯ РАБОТА В КАПИТАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАНАХ

Почти во всех капиталистических странах Западной Европы и Америки экспедиционные операции осуществляются специализированными транспортно-экспедиционными предприятиями.

В капиталистических странах транспортно-экспедиционные предприятия являются в основном посредническими предприятиями, деятельность которых направлена на извлечение максимальной прибыли и не преследует целей рациональной организации транспортного процесса в интересах общества в целом.

Однако техника организации транспортно-экспедиционной работы в капиталистических странах в ряде случаев заслуживает внимания.

В настоящее время большинство транспортно-экспедиционных предприятий располагают собственным парком грузовых автомобилей и выполняют большой объем перевозок грузов автомобильным транспортом.

Наряду с этим имеется много экспедиционных предприятий, организующих перевозки грузов путем привлечения транспортных средств специализированных автотранспортных организаций.

В последние годы в целях конкуренции с автомобильным транспортом в ряде капиталистических стран (США, Англия, Франция, ФРГ и др.) железные дороги стали приобретать грузовые автомобили для организации доставки грузов «от двери до двери».

Виды и характер экспедиционных операций, выполняемых транспортно-экспедиционными предприятиями в разных странах Западной Европы и Америки, различны.

В США за последние годы значительное развитие получили транспортные предприятия, осуществляющие в больших объемах перевозки грузов автомобильным транспортом в междугородных сообщениях с полным экспедиционным обслуживанием грузоотправителей и грузополучателей.

По данным отдела транспортной экономики и статистики междугородной коммерческой (транспортной) комиссии США за 1951 г., 988 транспортных предприятий 1-го класса (с валовым доходом от перевозок в 200 и более тысяч долларов) перевезли в 1951 г. в междугородных сообщениях 117,3 млн. т грузов при средней дальности перевозок 294 миль, или 472 км.

Перевозки грузов в междугородных сообщениях транспортные предприятия США осуществляют как собственным парком грузовых автомобилей и тягачей, так и арендованным или наемным парком, привлекаемым для междугородных перевозок из различных автотранспортных организаций.

Эти транспортные предприятия, являющиеся в основном предприятиями «общего пользования», принимают к перевозке в междугородных сообщениях все виды грузов различных грузо-владельцев, осуществляют перевозки по расписанию и выполня-

ют при этом все вспомогательные операции, связанные с процессом транспортирования грузов.

Грузы, перевозимые мелкими отправлениями, завозятся предварительно на товарные станции транспортно-экспедиционных предприятий для подгруппировки, после чего отправляются по назначению на автомобилях большой грузоподъемности или автопоездах. За 1951 г. средняя грузоподъемность одного автомобиля (автопоезда) составила 10,13 т.

Товарные станции осуществляют в ряде случаев также краткосрочное хранение грузов до момента сдачи их грузополучателю.

О масштабах экспедиционного обслуживания, осуществляемого этими транспортными предприятиями при перевозках грузов в междугородных сообщениях, можно судить по удельному весу численности персонала товарных станций и фонда его заработной платы.

Удельный вес отдельных служб и групп работников в общей численности персонала транспортных предприятий и общем фонде заработной платы приведен в табл. 1.

Таблица 1*

Наименование служб и отдельных специальностей	Численность персонала, % к итогу	Зарплата, % к итогу
Служба движения — всего	47,6	51,7
В том числе:		
шоферы линейные	21,6	24,8
шоферы по сбору и развозке грузов	23,0	22,1
помощники шоферов	1,1	0,9
Товарные станции — всего	32,6	26,9
В том числе складские работники	19,5	17,1
Гаражная служба	7,6	7,6
Коммерческая служба	3,2	3,9
Отдел страхования	1,0	0,9
Управление	8,0	9,0
	100,0	100,0

* Данные приведены по материалам Института комплексных транспортных проблем Академии наук СССР.

Значительный удельный вес персонала товарных станций в общей численности персонала транспортных предприятий (32,6%) объясняется тем, что на товарных станциях сконцентрирована вся работа по экспедиционному обслуживанию грузоотправителей и грузополучателей.

В общей сумме расходов на содержание и эксплуатацию подвижного состава транспортных предприятий по перевозкам грузов в междугородных сообщениях расходы по содержанию товарных станций составляют 14,5%, не считая расходов транспортных предприятий по страхованию грузов от утери и порчи, а также расходов по коммерческой службе, в числе которых имеются отдельные виды затрат, связанные с экспедиционным обслуживанием.

Наиболее сложная работа осуществляется экспедиционными предприятиями при организации перевозок грузов мелкими партиями «от двери отправителя до двери получателя».

В США наиболее крупными экспедиционными предприятиями, осуществляющими работу по организации перевозок грузов мелкими отправками, являются: Universal Carloading Company, контролируемая центральной Нью-Йоркской железной дорогой, National Carloading Company, контролируемая железнодорожной компанией Эрие, и «независимое» предприятие Acme Fast Freight.

Эти предприятия имеют целью посредничество между грузоотправителями и транспортными организациями, непосредственно осуществляющими перевозку. В их задачу входит комбинированное использование услуг других транспортных предприятий для обеспечения перевозки грузов с максимальной скоростью.

В целях наиболее полного обслуживания грузоотправителей экспедиционные предприятия упаковывают груз, подлежащий отправлению, применяя при этом в зависимости от рода груза и расстояния перевозки специальные виды тары, которые обеспечивают целость и сохранность перевозимых грузов как при погрузке и разгрузке, так и в пути следования.

Экспедиционные предприятия располагают широко развитой сетью специализированных грузовых станций, на которых концентрируются грузы многочисленных индивидуальных грузоотправителей. Грузовые станции подгруппировывают эти грузы в более крупные партии, обеспечивающие полную загрузку вагона или автомобиля большой грузоподъемности.

Подгруппированные таким образом грузы перевозятся с грузовой станции к месту назначения, где сдаются в специально организованный для этой цели распределительный пункт. На распределительном пункте прибывший груз сортируют и доставляют его автомобильным транспортом в адрес получателя.

Перевозка грузов с грузовой станции в пункте отправления до распределительного пункта в месте назначения осуществляется преимущественно по железной дороге. При перевозках на короткие расстояния используются также автомобили специализированных автотранспортных организаций. Собственных средств транспорта для осуществления этих перевозок экспедиционные предприятия в большинстве случаев не имеют, за исключением автомобилей малой и средней грузоподъемности, ис-

пользуемых для сбора грузов от грузоотправителей и доставки их на грузовую станцию, а также для доставки грузов с распределительных пунктов на дом или на склад получателя.

Тарифные платы, взимаемые экспедиционными предприятиями с грузоотправителей, находятся на уровне действующих железнодорожных тарифов на перевозку грузов мелкими отправлениями. В отдельных случаях экспедиционные предприятия взимают с грузоотправителей даже более низкую плату за перевозку, чем железные дороги, так как, получая от грузоотправителей плату по тарифам железных дорог на мелкие отправки или даже несколько ниже, они подгруппировывают эти отправки в крупные партии до полной загрузки вагона и рассчитываются с железными дорогами по более низким тарифам на повагонные отправки.

Железные дороги, заинтересованные в привлечении мелких партий грузов на железнодорожный транспорт, вступают в договорные отношения с транспортно-экспедиционными предприятиями.

В ряде случаев транспортно-экспедиционное предприятие, концентрируя у себя мелкие партии грузов различных грузоотправителей, подгруппировывают их в один сборный вагон и отправляют его в адрес иногороднего транспортно-экспедиционного предприятия, с которым оно состоит в корреспондентских отношениях. Последнее осуществляет доставку грузов со станции железной дороги непосредственно получателям. Таким образом транспортно-экспедиционные предприятия обеспечивают доставку грузов «от двери отправителя до двери получателя».

Для того, чтобы усилить свои позиции в конкурентной борьбе с автомобильным транспортом, вытесняющим в ряде случаев железные дороги от перевозок грузов по отдельным маршрутам, железные дороги стран Западной Европы в течение последних лет начали организовывать доставку не только мелких отправок и контейнеров, но и вагонов с грузами «от двери отправителя до двери получателя».

В Западной Германии для перевозки вагонов различных типов по автомобильным дорогам применяются специальные многоосные трейлеры (рис. 2).

Вагон с грузом устанавливается на трейлер и с помощью тягача доставляется от станции железной дороги непосредственно к складу получателя, где выгружают груз из вагона.

Во Франции значительную часть грузов мелкими отправлениями перевозят между городами на автомобилях. Для этой цели в крупных городах транспортно-экспедиционные предприятия имеют специализированные грузовые станции с собственным парком грузовых автомобилей.

Грузовые станции организуют прием грузов на складе грузоотправителей и доставку их автомобилями на свои склады. Доставленный на станцию груз подгруппировывают по направлениям и укрупненными партиями перевозят в пункт назначения.