

Клецов Александр Викторович

магистрант

Тауешев Арман Несипкалиевич

магистрант

ФГБОУ ВПО «Южно-Уральский государственный
университет» (НИУ)

г. Челябинск, Челябинская область

СРАВНЕНИЕ РЕКОМЕНДУЕМЫХ НОРМ И РЕАЛЬНОГО РАСХОДА ВРЕМЕНИ НА ПОГРУЗКУ-РАЗГРУЗКУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

***Аннотация:** данная статья отражает актуальность проблемы простоев при выполнении погрузочных и разгрузочных работ. Авторами сравниваются устаревшие и действующие правовые акты, регулирующие нормы времени погрузки и разгрузки. В работе выявлены недостатки правового регулирования. Отмечены также недостатки технологического процесса погрузки подвижного состава.*

***Ключевые слова:** время простоя, погрузка подвижного состава, разгрузка подвижного состава, грузоперевозки.*

В современных условиях для успешной конкуренции на рынке автомобильных грузоперевозок – необходимо знать влияние целого ряда факторов на результативность перевозочного процесса. Одним из важнейших показателей, влияющих на эффективное использование подвижного состава, является коэффициент использования рабочего времени. Чем лучше организованы погрузочно-разгрузочные работы и меньше простои, тем выше коэффициент использования рабочего времени и выше эффективность использования подвижного состава [1].

Время простоя автомобиля под погрузкой и разгрузкой составляет значительный процент от общего времени работы грузовых автомобилей, особенно при перевозках грузов на малые расстояния. Поэтому необходимо уделять осо-

бое внимание правильной организации погрузочно-разгрузочных работ, при которой простой автомобилей и себестоимость перевозок будут минимальными [2].

С 1 января 1990 года автотранспортные предприятия руководствовались нормативным документом – Прейскурант 13.01.01. Постановление Госкомцен РСФС от 8 февраля 1989 г. №67, в котором представлены нормы времени простоя грузового автотранспорта в пунктах погрузки и разгрузки; номенклатура и классификация грузов, перевозимых автомобильным транспортом. Согласно содержанию прейскуранта, за задержку транспорта под погрузкой или разгрузкой сверх установленных норм времени, с грузоотправителей взимался штраф в соответствии со ст. 141 Устава автомобильного транспорта РСФСР.

В 2011 году были разработаны новые рекомендуемые нормы времени на погрузку или разгрузку грузовых автомобилей – Постановление Правительства РФ от 15.04.2011 №272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом».

В таблице 1 представлены нормы времени на механизированную погрузку или разгрузку подвижного состава из Постановления Правительства РФ от 15.04.2011 №272. Указанные нормы времени предполагают варианты погрузочно-разгрузочных работ: автотранспорт – склад, склад – автотранспорт.

Таблица 1

Нормы времени на механизированную погрузку и разгрузку
подвижного состава

Грузоподъемность автомобиля (тонн)	Погрузка (минут)		Разгрузка (минут)	
	Грузы, перевозимые со счетом мест.	Грузы, перевозимые навалом	Грузы, перевозимые со счетом мест	Грузы, перевозимые навалом
Свыше 7 до 10	20	8	20	8
Свыше 10 до 15	25	10	25	10
Свыше 15 до 10	30	15	30	15

Данные таблицы 1 предполагают, что рекомендуемое время на погрузочные и разгрузочные работы, в соответствии с новыми нормативами, должно составлять не более 30 минут, для подвижного состава грузоподъемностью до 20 тонн. Для сравнения, рекомендуемое время погрузочных и разгрузочных работ по нормативам Прейскуранта 13.01.01. составляет от 50 до 70 минут для подвижного состава аналогичного типа.

По данным ПО «АвтоГРАФ», простой на погрузке занимает 24,2% от общего времени рейса, а простой на выгрузке занимает – 5,3% [2]. Простои на погрузке и разгрузке достигают 30% от общего времени, затраченного на езду. И зачастую грузоотправители допускают задержку погрузки, и процесс занимает рабочий день или сутки. К примеру, в США непозволительно допускать подобные задержки, так как норма на погрузку составляет около 2 часов, и по истечении отведенного времени начинает набегать штраф в размере 30–40 долларов за каждый последующий час простоя.

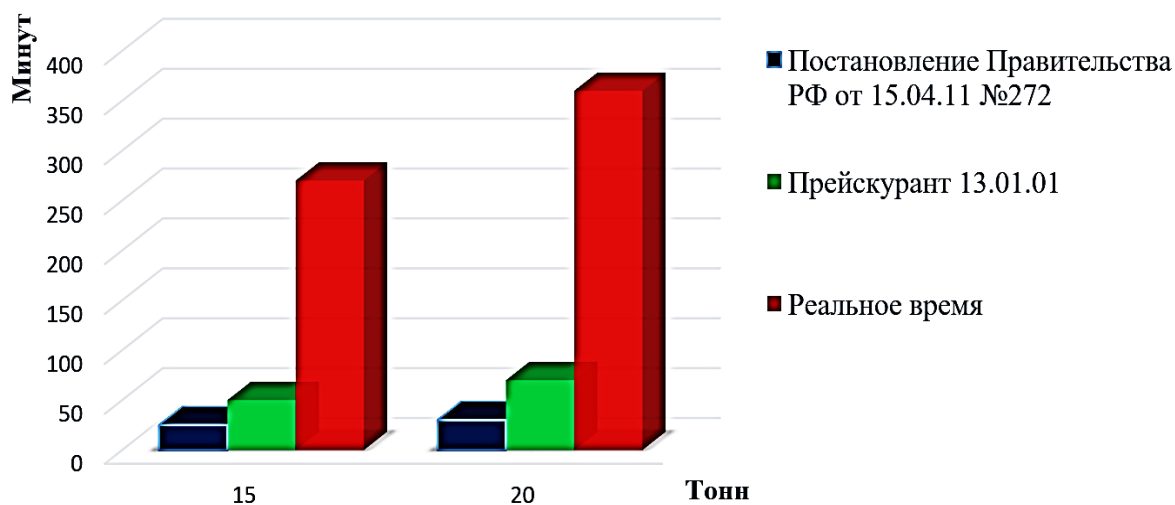


Рис. 1. Сравнение рекомендуемых норм времени на погрузку-разгрузку с реальными затратами времени на сегодняшний день в АТП

Исходя из вышеизложенного материала можно сделать следующий вывод: В настоящее время рекомендованные законодательством нормы времени не выполняются, более того простои при погрузке и разгрузке ПС занимают до 30% времени от общего времени на езду. На современном этапе развития гру-

зоперевозок, существует необходимость в эффективном правовом регулировании, в целях повышения эффективности работы подвижного состава. Следует применять меры административной ответственности в отношении грузоотправителей при погрузке, и грузополучателей при разгрузке подвижного состава, в целях соблюдения рекомендуемых норм времени.

Так же существует необходимость технического усовершенствования погрузо-разгрузочных работ, которое способствует сокращению времени на езду, соответственно увеличивает объем грузопотоков.

Список литературы

1. Альметова З.В. Повышение эффективности эксплуатации автомобильного транспорта при транзитных грузоперевозках / З.В. Альметова, О.Н. Ларин // Вестник ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент». – 2012. – №30 (289). – С. 161–167.

2. Шепелёв В.Д. Александрова Т.А., Герль К.Э. Повышение эффективности подвижного состава с помощью спутниковых систем мониторинга // Экономика и управление: проблемы, тенденции, перспективы развития: Сборник материалов Международной научно-практической конференции. – Чебоксары, 2015.

3. Постановление Правительства РФ от 15.04.2011 №272 (ред. от 03.12.2015) «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом».

4. Прейскурант №13.01.01. Тарифы на перевозку грузов и услуги, выполняемые автомобильным транспортом (утв. Постановлением Госкомцен РСФСР от 08.02.1989 №67).