

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ, 3
СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕЖДУГОРОДНЫХ ГРУЗОВЫХ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК, 1988

УДК 656.135.073

ОПЫТ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА
АВТОМАГИСТРАЛЯХ ЛАТВИЙСКОЙ ССР

Л. Васильева, Т. Призина

Претворение в жизнь Комплексной программы "Развитие всех видов транспорта в Латвийской ССР" требует решения задач по централизации управления перевозками на автомагистралях республики.

Практическое внедрение моделей централизации перевозок зависит от степени координации и выдвигает необходимость разрешения локальных задач по организации перевозок на магистралях Латвийской ССР.

С учетом отличий транспортно-географического положения магистралей Рига-Даугавпилс, Рига-Лиепая и Рига-Вентспилс получены массивы исходной информации для определения объема перевозок на перспективу до 2000 г., охватывающие данные по 110 предприятиям 56 министерств и ведомств. Номенклатура перевозимых грузов состоит из 27 наименований (промстрой-материалы - 42-51 %, продовольствие - 14 %, тара - 13 %). При относительно устойчивом среднемесячном объеме перевозок (+7 %) по магистралям выявлены различия. На основании данных исследований установлено, что на магистрали Рига-Лиепая в объеме перевозок перевозки транспортом общего пользования составляют 85,2 %, по магистрали Рига-Вентспилс соответственно 85,2 %, а по магистрали Рига-Даугавпилс - 80,2 %.

Удельный вес контейнерных перевозок в целом по Латвийской ССР в 1985-1986 гг. стабилизировался и не превышал 6 %. В направлении Лиепая этот объем несколько выше (8 %),

в направлении Вентспилса - 6,8 %, Даугавпилса - 5,9 % в общем объеме междугородных автомобильных перевозок.

Около 315 тыс. т грузов в год в контейнерах отправляет через свои грузовые автостанции производственное объединение "Латвмагистральавтотранс".

Помимо этого задействованы десятки ведомственных складов и контейнерных площадок, на которых накапливаются грузы в ожидании отправки автопоездами. В связи с этим период оборота контейнеров в 1986 г. увеличился по сравнению с 1985 г. на 5 дней и составил 17,8 дней. Это привело к неоправданному росту транспортных издержек в республике.

Отмечается относительно высокий удельный вес перевозок порожних контейнеров. Так, в загрузке Салдусской центральной районной диспетчерской станции в 1985 г. порожние контейнеры достигали 10 % в месяц в общем объеме контейнерных перевозок.

Перестройка народного хозяйства нашла отражение в структуре перевозимых грузов. По сравнению с предыдущими годами резко сократились перевозки таких предприятий, как "Ригас Бальзамс", пивных заводов. Если ранее до 7,5 % занимали в отправлениях из Риги алкогольные напитки, а в обратном направлении следовала стеклотара, то по данным за 1986 г., эти перевозки составили лишь 4,5 %.

Графиковые перевозки на магистрали Рига-Даугавпилс составляют 12 %, Рига-Лиепая - 9 %, а Рига-Вентспилс - 7,5 % в общем объеме транспортной работы на магистрали.

Значительное место в перевозках (13,7 %) занимает транзитная поставка грузов, в т.ч., в адрес грузополучателей Литовской ССР. В этой связи возникает необходимость в централизации перевозок не только в рамках республики, но и в межреспубликанском масштабе. А это в свою очередь потребовало решения такой задачи, как прогнозирование объема перевозок на перспективу по пятилетиям. При этом были использованы нормативный и балансовый методы планирования перевозок, а также предпринято исследование интенсивности движения на данных магистралях.

Построены эпюры грузопотоков по направлениям, грузообразующим и грузопоглощающим пунктам. Для Латвийской ССР, в отличие от Литовской ССР, характерна радиальная схема дорог,

что привело к определенному дисбалансу в перевозках (около 20 % несбалансированного объема).

Используя опыт Литовской ССР по сокращению дисбаланса, Министерству автотранспорта и шоссейных дорог Латвийской ССР предложено принять на автотранспорт часть грузов, следующих по железной дороге на расстоянии до 200 км (г. Вентспилс) и 220 км (г. Лиепая): из Лиепая - 80-100 тыс. т, из Вентспилса - 20-25 тыс. т в год.

Назрела необходимость создания в перспективе центра организации контейнерных перевозок, который координировал бы работу автомобильного и железнодорожного транспорта, контролировал работу ведомственных площадок, нес ответственность за загрузку контейнеров и ускорение их оборачиваемости.

Экономически обосновано возрастание доли контейнерных перевозок до 10 % за счет транспортировки контейнеропригодных грузов (промышленные и продовольственные товары, запчасти и др.) в контейнерах. Одновременно увеличится в 2 раза доля 20-тонных контейнеров в перевозках. Во избежание использования ведомственного автотранспорта в доставке грузов на магистрали необходимо использовать его на подвоз груза на ГАС и координировать работу транспорта общего пользования и ведомственного автомобильного транспорта через Центр управления перевозок (ЦУП) или Центр управления движением (ЦУД). С этой целью на каждой магистрали предлагается создать 3-4 придорожных склада для накопления мелких отправок и перевалки грузов.

Целесообразно создать в Огре склад-накопитель в районе выхода на магистраль Рига-Даугавпилс транзитного грузопотока. По расчетам площадь склада составит 425 м^2 , на его оборудование потребуется 60 тыс. руб. Опыт работы такого склада по принципу терминала позволит определить целесообразность и очередность создания обустройства магистралей подобными складами.

Рижский политехнический институт
Кафедра экономики и организации
машиностроения

Поступила
1987 06 01

KROVINIŲ PERVEŽIMO CENTRALIZACIJOS PATYRIMAS LATVIJOS TSR AUTOMAGISTRALĒSĒ

L. Vasiljeva, T. Drizina

R e z i u m ė

Straipsnyje pateikta tarp miestinių pervežimų rezultatų analizė pagal krovinų siuntėjus, nomenklatūrą ir kiekius.

EXPERIENCE OF CENTRALIZATION IN INTERURBAN TRANSPORT DEVELOPMENT IN THE LATVIAN SSR

L. Vasiljeva, T. Drizina

S u m m a r y

The analysis of interurban transport development is presented. Problems of interurban transport organisation and economics at present are revealed and main ways of solving these problems are pointed out.