

УДК 656.225

М. С. ИЗТЕЛЕУОВА, А. Ш. ТУЛЕМИСОВ

СОВРЕМЕННАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ТАРА И СТРУКТУРА ЕЕ ПОТРЕБЛЕНИЯ

Рассмотрена взаимосвязь логистики и транспортной упаковки, ее влияние на перевозку грузов, а также изменение структуры потребления тары изготовленной из различных материалов.

На современном этапе развития тарная индустрия все больше становится важным звеном в экономике стран, необходимой составной частью товарного рынка и соответственно и частью логистических процессов.

Объем производства тароупаковочной продукции в мире оценивается в 400-500 млрд долл., и наблюдается устойчивая тенденция увеличения этих цифр, например, суммарный годовой прирост тароупаковочной продукции США за последнее время составляет 8%, а стоимость продукции оценивалась в 80 млрд.долл., что равно 2% валового национального продукта страны. Но не только в США, а также в 8 других развитых странах тароупаковочное хозяйство занимает одно из доминирующих мест в национальной экономике.

От правильности выбора упаковки зависят качество и сохранность продукции, расход упаковочных материалов, удобство доставки, продажи и использования упакованных продуктов потребителем.

Транспортная тара - важнейший элемент логистики, а потому должна отвечать ее главным требованиям:

- приспособленность тары к длительной транспортировке с многократными операциями погрузочно-разгрузочных работ;

- приспособленность к использованию различных транспортных средств, а также средств механизации погрузочно-разгрузочных работ;

- соизмеримость и сопоставимость тары с транспортными средствами;

- приспособленность к различным климатическим условиям и их изменениям;

- приспособленность к использованию и утилизации образующихся отходов;

- низкий коэффициент тары - отношение массы тары к массе упакованного товара.

Современные тара и упаковка разделяются на две основные группы: потребительскую и транспортную. Четкой границы между этими

группами не существует. В ряде случаев потребительская упаковка одновременно является и транспортной тарой.

Под транспортной тарой понимается тара, предназначенная для транспортирования, складирования и хранения продукции. Ее можно классифицировать по многим признакам:

- по кратности использования: разовая и многократная;
- по жесткости: жесткая и мягкая;
- по виду упаковываемой продукции: для жидкостей, сыпучей или штучной продукции;
- по виду основного материала:
- деревянная, картонная, полимерная, металлическая, тканевая, стеклянная и т.д.;
- по виду конструкции: ящики, бочки, мешки, контейнеры и т.д.

Наиболее часто используют классификацию тары по ее конструкционному исполнению и по виду материала, из которого она изготовлена. Структура транспортной тары по применяемости материалов за последнее время существенно изменилась. В недалеком прошлом преобладающим ее видом в нашей стране была деревянная тара: удельный вес в общем объеме потребления составлял более 60%, а на изготовление расходовалось около 40 млн куб. м деловой древесины. Кроме того, значительная часть потребности в таре покрывалась возвратной деревянной тарой, и общее потребление деревянной тары составляло около 70 млн куб. м в год.

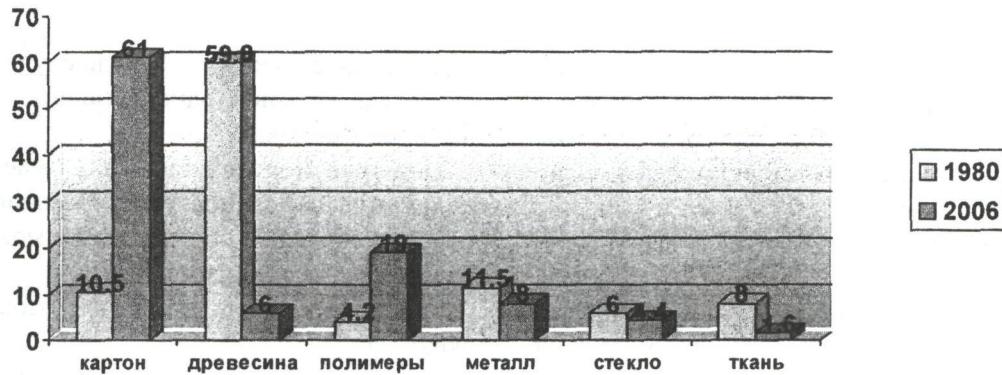
Картонная тара в тот период занимала менее 10% в общем объеме, а полимерная - менее 1%. С развитием производства прогрессивных видов тары, больших перемен в сфере торговли, транспортных потоков, складского хозяйства структура тары коренным образом изменилась.

Доминировать стали картонная и полимерная тара как наиболее прогрессивные, востребованные потребителями и удовлетворяющие современным условиям транспортирования, хранения

и реализации продукции. Их доля в общем объеме потребления составляет более 70%.

Гофрокартонная тара заменила громоздкую деревянную тару. Использование 5- и 7-слойного гофрокартона позволяет упаковывать широкую номенклатуру продукции, которая ранее упаковывалась в деревянную тару.

Значительное снижение потребления деревянной тары произошло вследствие бурного развития производства полимерной тары. Доля ее потребления выросла до 20% (рис.). Это также сказалось и на снижении потребления металлической тары - на замену металлических бочек, канистр пришла полимерная тара.



Изменение структуры потребления транспортной тары (1980–2006 гг.)

Широкое использование термоусадочных и растягивающихся пленок, применение пакетных способов перевозки изделий в первичной упаковке позволило в ряде случаев отказаться от использования стандартной транспортной тары.

В настоящее время тароупаковочная индустрия располагает необходимыми условиями для обеспечения динамично развивающегося рынка современными видами транспортной тары, и тенденции дальнейшего ее роста будут сохраняться. Появились новые предприятия по изготовлению полимерной тары, в частности жесткой крупногабаритной: контейнеры, поддоны, бочки, ящики, канистры и др. Расширилось производство полипропиленовых тканых мешков, термоусадочных и растягивающихся пленок, что позволило в значительной степени обеспечить потребность в этих видах тары. Взамен тяжелых металлических бочек используют тонкостенные бочки и барабаны.

Увеличение потребления металлической тары к 1980 г. было обусловлено значительным ростом в 1975-1980 гг. парка металлических контейнеров, которые в этот период широко использовались для перевозки промышленной и сельскохозяйственной продукции.

В 1990-1996 гг. произошел резкий спад производства машиностроения, которое было крупным потребителем деревянной тары. Продукция

других отраслей промышленности, ранее упаковываемая в деревянную тару, стала в настоящее время упаковываться в картонную и полимерную тару, что также отразилось на общей структуре потребления деревянной тары.

Тем не менее, деревянная тара продолжает занимать определенные позиции и займет значительное место в упаковочной индустрии в будущем. Ведь упаковка продукции тяжелого машиностроения, кабельных изделий, плодов и овощей не обходится без тары из древесины. Древесина применяется также для изготовления поддонов для пакетных перевозок.

В целом транспортная тара заметно полегчала. Если сравнивать ее потребление в весовом отношении, то замена деревянной тары на картонную снижает ее вес в 8-10 раз, а замена металлической тары на полимерную - в 20 раз!

Изменение структуры потребления транспортной тары позволяет оптимизировать издержки при продвижении товара изготовителя к потребителю то снижает непроизводственные затраты и потери продукции и положительно влияет на общие экономические показатели.

Рассматривая проблему транспортной тары, нельзя забывать о таком важном параметре, как ее размеры. Рациональное использование транспортных средств, механизация погрузочно-разгрузочных работ, современных механизированных и

автоматизированных складских комплексов невозможны без системной унификации размеров тары. Эта работа успешно проводится в большинстве стран с развитой экономикой. Она осуществляется на базе единого международного модуля - стандартного поддона 800x1200 мм и 1000x1200 мм. Такая работа была проведена и в нашей стране. По ее результатам был принят ГОСТ 11320 «Тара. Система размеров».

Унификация размеров тары предусматривает комплексный подход в решении проблемы увязки размеров тары с транспортными средствами, погрузочно-разгрузочными механизмами, складскими площадями.

Одним из эффективных путей сокращения расходов на упаковку продукции, создания условий для комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ, обеспечения сохранности грузов является укрупнение грузовых единиц путем применения контейнеров и различных способов пакетирования.

Одним из перспективных направлений рационального способа пакетирования грузов на поддонах является применение термоусадочных и растягивающихся пленок. Их применение обеспечивает стабильное крепление грузов на поддоне, повышает устойчивость штабеля при складировании. Пакеты с термоусадочной пленкой

можно перевозить на открытом транспорте, хранить на открытых площадках. Для формирования транспортных пакетов применяют высоко механизированные и автоматизированные линии. Скреплять пакеты, кроме упомянутых пленок, можно металлической или полимерной лентами, различного рода стяжками и другими средствами пакетирования.

Совершенствование конструкций транспортной тары, использование более эффективных способов упаковки продукции являются приоритетными направлениями в современной логистике.

ЛИТЕРАТУРА

1. Данилевский В. // Тара и упаковка. 2007. №5.
2. Шитинский В.Г. Упаковка и средства пакетирования. Минск, УП «Технопринт».

Резюме

Көліктік кантаманың және логистиканың байланысы, оның жүк тасымалдаудына әсері, сонымен қатар әртүрлі материалдардан жасалған ыдыстың пайдалану күрылымы өзгерісі көрсетілген.

Summary

In given article the interrelation of logistics and transport package, its influence on a shipping goods, and also fluctuation of structure of consumption of container made of various materials is considered.

КазАТК

Поступила 5.07.08г.