

В течение всего времени существования Реестра его основным ядром был и есть транспортный флот, на который в разные годы приходилось от 88 до 98 % всех зарегистрированных в реестре судов. При этом в последние 2–3 года наблюдается ускоренный рост доли вспомогательных судов и судов нетранспортного профиля. Это объясняется тем, что принятый в 2011 г. Федеральный закон №305-ФЗ позволяет регистрировать в РМРС не только суда, занимающиеся перевозками, но и любой деятельностью, попадающей под определение «мореплавание» или «судоходство».

Одной из корректировок законодательства, отраженной в №305-ФЗ, является возможность регистрации в Реестре речных судов нового судостроения. В результате этого доля речных судов в РМРС за период с 2010 г. выросла с 0,5% до 5%.

Средний возраст судов РМРС составил в 2014 г. 18 лет, что значительно ниже среднего возраста судов основного государственного реестра (29 лет).

При этом средний возраст зарегистрированных в РМРС судов в течение рассматриваемого периода постепенно снижался (с 24 лет в 2010 г. до 18 лет в 2014 г.), что подтверждает действенность принятых поправок к законодательству и соответствует стратегическим правительственным программам, предусматривающим курс на омоложение флота.

Вместе с тем, в международном реестре зарегистрировано 353 судна, имеющие возраст старше 15 лет, что составляет 46,2 % от общего числа судов этого реестра. Поэтому вопрос определения оптимальной возрастной планки судов для регистрации в РМРС нуждается в дополнительной проработке с учетом международного опыта.

Подавляющее число судов в РМРС зарегистрировано в портах Европейской части России, крупнейшими из которых являются Санкт-Петербург, Таганрог, Астрахань, которые находятся на основных направлениях работы судов смешанного река-море плавания.

Проведя анализ деятельности РМРС с 2010 года можно сделать вывод, что задача по привлечению флота в Реестр, в основном, выполнена.

Н.В. Железнова

ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

С.Н. Сергеев

ФБУ «Администрация Камского бассейна внутренних водных путей»

ОБОСНОВАНИЕ ОПТИМАЛЬНОГО СООТНОШЕНИЯ ПРОВОЗНОЙ СПОСОБНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО ФЛОТА И ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ШЛЮЗОВАННОЙ СИСТЕМЫ

Соотношение провозной способности флота и пропускной способности шлюзованных систем всегда являлось сложной, инженерно-математической задачей, требующей применения экономико-математических методов.

Под провозной способностью флота понимается максимальное количество груза в тоннах (или максимальный грузооборот в тонно-киломерах), которое может перевезти (выполнить флот) за расчетный промежуток времени при определенных характеристиках судов, портов, пути и принятой организации перевозок и движения флота.

Пропускная способность шлюзованной системы – это максимальное количество судов (или тонн груза), которое может проследовать через шлюзованную систему в оба направления за расчетный промежуток времени при определенных технических характеристиках флота и принятой организации движения.

Основной технологический процесс задачи обоснования оптимального соотношения провозной способности флота и пропускной способности шлюзованной системы

является длительность пропуска судна через систему, состоящая из времени ожидания шлюзования и технической длительности пропуска судна (группы судов) через шлюзованную систему.

Отсюда следует противоречие между объемом транспортного потока (в единицах судов, тоннах груза) и технической пропускной способностью шлюзованной системы в тех же единицах.

Суть противоречия в том, что валовое время пропуска потока (флот) через обслуживающую систему (шлюзованная система) для потока и для обслуживающей системы различно.

Чем плотнее поток заявок на обслуживание тем лучше производственные показатели обслуживающей системы. Ожиданий практически нет. Все технические системы работают с максимальным КПД по времени использования. Показатели обслуживающей системы отличные.

Но при этом скорость транспортного потока стремится к нулю, за счет резкого увеличения ожидания на пропуск через обслуживающую систему.

Исходя из выше перечисленного оптимальное соотношение времени ожидания флотом шлюзования и технического времени шлюзования это поиск равновеликих экономических затрат на эти процессы.

Сложность данной задачи состоит в математической модели расчета времени ожидания флотом шлюзования.

В.И. Жмачинский, С.В. Веселов
ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

ОСОБЕННОСТИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ (ТЛЦ)

Развитие экономики России в условиях кризиса, в условиях нестабильности, обновление внешнеэкономических и транзитных связей, процессы противоречий на мировом рынке ставят перед транспортом задачу организационно-экономической перестройки. Вместе с тем, основным ориентиром транспортной отрасли остаются задачи, разработанные Транспортной стратегии России до 2030 года:

- обеспечение единства экономического пространства страны;
- совершенствование процесса прохождения товарно-материального потока на принципах логистики;
- снижение удельных транспортных издержек;
- завершение формирования единой транспортной системы (ЕТС) без «узких мест» в процессе грузо- и товародвижения;
- интегрированное взаимодействие различных видов транспорта (смешанные перевозки);
- формирование транспортно-логистических центров.

Как видим, реализация стратегии развития транспортного комплекса тесно связана с логистикой. В связи с глубоким проникновением логистики во все сферы хозяйственной деятельности в научной литературе стало встречаться достаточно большое количество различных подходов к определению логистики. Наиболее известными из них являются: научный подход; управленческий; экономический; оперативно-финансовый. Наиболее целесообразным мы считаем подход с позиции управленческой деятельности.

Транспортная логистика – это вид управленческой деятельности, направленной на организацию, планирование и контроль материальных, транспортных, информацион-