



УДК 656.085:656.614.3

Г. А. Пелехов, аспирант кафедры логистики и маркетинга ФГБОУ ВО «ВГУВТ»
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

АНАЛИЗ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЕВ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ЛЕСНЫХ ГРУЗОВ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ

Ключевые слова: морской транспорт, грузоперевозки, смещение груза, аварийные случаи, потери, причины

В статье рассматриваются аварийные случаи на морском транспорте, связанные с перевозкой пиломатериалов, рассматриваются обстоятельства, производится анализ таких потерь, как: жизни членов экипажа, потери от смыва за борт груза, потери самих судов и затраты на спасательные операции.

Экспорт пиломатериалов в 2017 г. вырос на 9,9% до 29,7 млн. куб. м (17,9 млн. тонн) по сравнению с 2016 годом, очередной раз обновив исторический максимум [1]. Последнее падение экспорта было зафиксировано во время мирового экономического кризиса 2008 – 2009 годов (8,8 и 9,1 млн. тонн соответственно), а в 2011 и 2012 годах уровень экспорта был одинаковым (по 11,1 млн. тонн). С 2013 года экспорт только растет, рост фиксируется 5-й год подряд. В стоимостном выражении экспорт составил 3,99 млрд. долл. США. Более 80% экспорта выполняется морским транспортом. [1]. Эксперты прогнозируют рост мирового спроса на лес к 2030 году на 100 млн. кубометров. Согласно «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года» объём перевалки лесных грузов в российских портах к 2030-му году составит более 50 млн. тонн в год, рост более чем в три раза по сравнению с 2016 годом.

Несмотря на численное уменьшение количества судов [2, 3], которые способны перевозить пиломатериалы, количество происшествий на них растёт. На фоне численного уменьшения количества сухогрузов, и общего уменьшения количества судов наблюдается рост численности нефтеналивных судов [2, 3]

В конце 2000-го года общее количество судов составляло 3908 ед., в том числе сухогрузов 795 ед., а нефтеналивных 237 ед.. На конец 2017 года количество сухогрузов составляет 505 ед., а нефтеналивных судов 407 ед.. За 17 лет нефтеналивной флот пополнился на 170 ед., а сухогрузный флот уменьшился на 290 ед.. Сухогрузный флот стремительно стареет и не успевает пополняться новыми судами, как это происходит с нефтеналивными судами.

За последние пять лет доля построенных нефтеналивных судов превышала долю сухогрузов в 3,82 раза (19,5 % и 5,1 % соответственно). Более 35 % всех сухогрузов имеют возраст свыше 30 лет.

В последнее время на фоне устойчивого роста экспорта пакетированных пиломатериалов участились аварийные ситуации при перевозке морским транспортом, принадлежащим как российским, так и иностранным компаниям. Всего за 2017 год на водном транспорте было 49 происшествий. Рост происшествий наблюдается также на воздушном и железнодорожном видах транспорта.

Происшествия, произошедшие при перевозках пиломатериалов, сведены и проанализированы в табл. 1.

Таблица 1

Происшествия, связанные с перевозкой пилотматериалов за период 1998 – 2018 годы

№	Название судна	Год постройки	Флаг судна	Дата и место происшествия	Причины происшествия	Потери
1	т/х «Пионер Славянки»	1975	Россия	17.09.1998, Японское море	Штормовая погода, смещение каравана, сильный крен	Сброс части палубного груза, для спасения судна и экипажа
2	т/х «Академик Расплетин»	1987	Россия	24.12.2000, Японское море	То же	Сброс части палубного груза, для спасения судна и экипажа
3	т/х «Капитан Любченко»	1977	Россия	03.10.2002, Японское море	То же	Потеря части палубного груза
4	т/х «Fjord Pearl» (Пионер Охи)	1975	Мальта	01.01.2002, Балтийское море	То же	Не запланированный судозаход в п. Турку (Финляндия). Ремонт, переукладка каравана
5	т/х «Кодима»	1989	Мальта	02.02.2002, пролив Ла-Манш	То же	Потеря судна (выброшено на берег), потеря груза, загрязнение побережья остатками груза
6	т/х «Black Pearl» (Пионер Узбекистана)	1980	Мальта	12.10.2004, Северное море	То же	Потеря части палубного груза, спасательная операция, заход в п. Роттердам (Голландия), переукладка груза
7	т/х «Вест»	нет данных	Монголия	02.11.2004, Японское море	То же	25 из 27 членов экипажа погибли, судно с грузом затонуло
8	т/х «Black Pearl» (Пионер Узбекистана)	1980	Мальта	12.11.2005, Атлантический океан, Бискайский залив	То же	Потеря палубного груза, буксировка судном-спасателем, незапланированный судозаход в п. Брест (Франция), ремонт, переукладка груза
9	т/х «Синегорье»	1979	Россия	23.10.2006, Японское море	То же	11 из 18 членов экипажа спасены, 2 погибших, 5 пропало без вести, судно с грузом затонуло
10	т/х «Пионер Молдавии»	1979	Россия	13.11.2006, Северное море	То же	Незапланированный судозаход в п. Имёйден (Голландия), выгрузка палубного груза
11	т/х «Кастор - 1»	1988	Сент - Винсент	18.11.2007, Японское море	Штормовая погода, смещение каравана, сильный крен	35 членов экипажа спасены, 1 пропал без вести, судно с грузом затонуло

12	т/х «Пионер Литвы»	1977	Россия	24.11.2008 Норвежское море	То же	Потеря палубного груза, ремонт судна
13	т/х «Ice Prince», тип – «Павлин Виноградов»	1990	Греция	15.01.2008, пролив Ла-Манш	То же	Захламление остатками груза пляжей Южной Англии. Судно с грузом затонуло
14	т/х «Синегорск», тип – «Павлин Виноградов»	1992	Россия	19.01.2009. пролив Ла-Манш	То же	Потеря части палубного груза, Незапланированный судозаход в п. Саутгемптон (Великобритания), переукладка груза
15	т/х «Phantom»	2000	Антигуа и Барбуда	15.02.2012, Балтийское море	То же	Спасательная операция судами-спасателями, буксировка судна в п. Оскарсхамн (Швеция)
16	т/х «Poline»	1981	Камбоджа	03.09.2014, Японское море	То же	9 из 10 членов экипажа спасены, 1 погиб. Судно с грузом затонуло
17	т/х «Kergi»	1991	Мальта	13.01.2015, Северное море	То же	Потеря палубного груза
18	т/х «Механик Фомин»	1991	Россия	20.03.2017, Норвежское море	То же	Сопровождение норвежских судов-спасателей, незапланированный судозаход в п. Сортланд (Норвегия), переукладка груза
19	т/х «Mosvik»	1987	Антигуа и Барбуда	14.07.2017, Балтийское море, Кильская бухта	Безветренная погода, недостаточная остойчивость,	Спасательная операция с участием четырех судов-спасателей и пяти буксиров, незапланированный судозаход в п. Киль (Германия)
20	т/х «Механик Ярцев»	1990	Россия	26.12.2017, Пролив Ла-Манш	То же	Потеря части палубного груза, сопровождение судна-спасателя, незапланированный судозаход в п. Саутгемптон (Великобритания), переукладка груза, ремонт
21	т/х «Confident»	1985	Сьерра Лионе	01.02.2018, Японское море	То же	Незапланированный судозаход в п. Ульсан (Южная Корея), сопровождение судов-спасателей

По табл. 1 видно, что 90,48 % всех случаев произошли в осенне-зимний период [4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16]. В осеннее время было 10 случаев (47,62% от общего числа), зимой 9 случаев (42,86 % от общего числа). Весной и летом было по одному случаю (по 4,76 % от общего числа). 95,24 % (20 случаев из 21) произошли в штормовую погоду из-за недостаточного крепления палубного груза, из-за не надежных методов крепления и используемых для крепления материалов. И только 4,76 % (1 случай из 21) произошел в спокойную погоду. Причина в недостаточной остойчивости судна. При получении крена, часть палубного груза опрокинулась за борт, что свидетельствует о недостаточно надежных материалах и несовершенных методах крепления [4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16]

На рис. 1 можно увидеть величину потерь всех происшествий.



Рис. 1. Потери за период 1998-2018 годы

В шести случаях была гибель судна, в том числе в четырех случаях была гибель членов экипажа. В девяти случаях - потеря только палубного груза (части). Незапланированный судозаход в порт для переукладки и крепления и ремонта был в девяти случаях, и в одиннадцати случаях были проведены спасательные операции (эвакуация экипажа, спасательная буксировка, сопровождение судном-спасателем) Общая сумма потерь в денежном эквиваленте составляет ориентировочно 12,4 млн. USD по ценам 2017 года, 28 погибших членов экипажей, и 6 человек пропавших без вести.

Проведя анализ причин аварийных случаев и объём потерь можно сделать следующие выводы:

1. В последнее время объём экспорта пиломатериалов растет и рост прогнозируется экспертами, а количество судов, способных перевозить лесные грузы сокращается. Этот флот стареет, что оказывает влияние на качество перевозки. Из этого следует, что необходимо обновление как сухогрузного флота в целом, так и специализированного флота - "лесовозов – пакетовозов".
2. Из-за роста количества аварийных случаев, и принимая во внимание, что 90,48% из них произошли в осенне-зимний период по причине недостаточного крепления палубного груза, целесообразно усилить контроль за судами, отправляющимися из портов РФ с лесными палубными грузами, со стороны администрации порта, на предмет соответствия крепления палубного груза нормативной документации, особенно в осенне-зимний период.

Материалы научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава, аспирантов и студентов

3. Существующие методы и используемые материалы для крепления палубного груза недостаточно надежны в условиях штормов, поэтому необходимо уделять особое внимание совершенствованию способов крепления и используемых для этой цели материалов.

Список литературы:

- [1] Федеральная служба государственной статистики. <http://www.gks.ru/>
- [2] ЕМИСС. Государственная статистика. <https://fedstat.ru/organizations/>
- [3] РОСТРАНСНАДЗОР. Министерство транспорта Российской Федерации. <http://rostransnadzor.ru/>
- [4] Борисов Сергей. «Оставленный российским экипажем лесовоз "Кодима" сел на мель в Ла-Манше и может стать причиной экологической катастрофы» РИА «Новости» 03.02.2002.
- [5] «В Японском море затонул теплоход «Кастор-1», экипаж из 36 граждан России на четырех надувных плотках находится в море» ИТАР-ТАСС. 18.11.2007.
- [6] «В Японском море перевернулся теплоход с российско-украинским экипажем» Коммерсант.ru. 05.05.2014.
- [7] Войтенко Михаил. «Сухогруз Kergi потерял палубный груз на переходе из Архангельска в Гуль» Maritime Bulletin. 17.01.2015.
- [8] Восток-Медиа. «Выяснена основная причина гибели теплоходов «Ароса» и «Вест»» Sakhalin.info. 31.12.2005.
- [9] Зайцева Ольга. «Российский сухогруз "Синегорье" затонул в Японском море» РИА «Новости» 23.10.2006.
- [10] МИХАЙЛОВСКИЙ Александр. «"Механик Фомин" выстоял под ударами стихии, сдал груз и вернулся в Архангельск» Правда Севера. 20.04.2017.
- [11] МИХАЙЛОВСКИЙ Александр. «Теплоход «Механик Ярцев», получив опасный крен, укрылся у берегов Англии» Правда Севера. 26.12.2017.
- [12] «МОТ И ИМО РЕКОМЕНДУЮТ» Морской Профсоюзный Телеграф № 2 (32), 2008.
- [13] «Теплоход «Синегорск», потерявший часть груза в Ла-Манше, поставлен в док» Приморский край, Федерал Пресс. 20.01.2009.
- [14] Филимонов Валерий Николаевич. «Аварии с лесовозами и судами, перевозящими лес. Часть 2.». 09.03.2018. <http://balt-lloyd.ru/>
- [15] Филимонов Валерий Николаевич. «Аварии с лесовозами и судами, перевозящими лес и лесоматериалы». <http://balt-lloyd.ru/>
- [16] Voytenko Mikhail. «Hapless MOSVIK ran into new trouble» Maritime Bulletin. 18.07.2017.

ANALYSIS OF THE INVESTIGATION OF EMERGENCY CASES UNDER TRANSPORT OF FOREST CARGOES BY SEA TRANSPORT

G.A. Pelekhov

Keywords: sea transport, cargo transportation, cargo displacement, emergency cases, losses, causes

The article deals with emergency cases of maritime transport related to the transportation of lumber, examines the circumstances, analyzes such losses as: the lives of crew members, the loss of cargo washed overboard, the loss of ships themselves and the cost of rescue operations.