



УДК 656.022.8

Нюркин Сергей Иванович, доцент, к.т.н., доцент кафедры логистики и маркетинга, Волжский государственный университет водного транспорта 603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

Нюркина Элла Евгеньевна, доцент, к.т.н., доцент кафедры управления транспортом, и.о. директора института экономики, управления и права, Волжский государственный университет водного транспорта 603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ФЛОТА ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ ГРУЗОВ НА НЕБОЛЬШИЕ РАССТОЯНИЯ

Аннотация. Статья посвящена вопросам поиска направлений повышения конкурентоспособности речных транспортных предприятий за счет создания единой транспортно-логистической системы транспортировки грузов, которая обеспечивает достижение наибольшего совокупного эффекта; рассматривается особенность организации работы флота при перевозке на грузов на небольшие расстояния.

Ключевые слова: грузопотоки, судоходные компании, флот, транспортно-логистические системы, расстояние перевозки, грузовые линии, грузовладелец, грузовые терминалы.

В силу множества объективных факторов сфера производства и сфера потребления были, есть и будут территориально разделены, отсюда возникает необходимость в перемещении товаров, которая увеличивается с развитием цивилизации: специализация производств, рост городского населения, увеличение потребностей человека и общества в целом и т.п. Следовательно, между предприятиями и населенными пунктами образуются постоянные грузовые потоки, перемещаемые различными видами транспорта по существующим транспортным путям. Постоянные грузопотоки это всегда приоритетный сегмент транспортного рынка для многих видов транспорта

Чем крупнее корреспондирующие населенные пункты, тем интенсивнее по размеру и ассортименту грузопотоки между ними и тем более привлекательными они являются для конкурирующих видов транспорта, несмотря на необходимость выполнения различных требований грузовладельцев к выполнению перевозки. Крупные города обычно располагаются на пересечении транспортных путей нескольких видов транспорта, следовательно, грузы могут быть доставлены различными видами транспорта.

Так, например, от Астрахани до Ярославля вдоль реки Волга грузы могут быть доставлены из одного города в другой автомобильным и железнодорожным транспортом, а в теплое время года к ним может присоединиться и речной транспорт. Это создает объективные условия для возникновения конкуренции между видами транспорта. Сегодня в этой конкурентной борьбе преимущественно побеждают предприятия автомобильного транспорта, предлагающие выполнить перевозки грузов практически любого объема и номенклатуры, и обеспечить выполнение важного для грузовладельцев требования – доставка по системе «от двери до двери» (up door to door). И это несмотря на высокий тариф, который существенно выше, чем на других видах транспорта.

Ситуация на транспортном рынке стала меняться, когда рост автомобилепотоков между крупными городами, расположенными на берегах судоходных водоемов, стал превышать пропускную способность имеющихся автодорог, что происходит ежегодно в теплое время года, когда в существующий на автомагистралях поток включаются легковые автомобили жителей городов и других населенных пунктов. В результате снижаются скорости движения автомобилей, растет число ДТП, ухудшается качество дорожного полотна и, как следствие, растет время доставки грузов. Ситуация на городских улицах многих городов заставила местные администрации ограничить въезд на городские улицы большегрузных автомобилей, а именно они обеспечивают наименьшую стоимость перевозки грузов между городами. Возникла необходимость их разгрузки на сухопутных терминалах, расположенных на подъездах к городам.

В этой достаточно новой транспортной ситуации возникают возможности, которые могут оказаться привлекательными для выполнения перевозок различных тарно-штучных грузов судоходными компаниями, которые до последнего времени практически не привлекались к перевозкам этой группы высокотарифицированных грузов [1].

Дело в том, что при отправлении своего груза автомобильным транспортом из пункта отправления утром грузополучатель в лучшем случае примет его на свой склад вечером этого же дня, то есть перед или даже после окончания работы и реально может включить доставленный груз в работу только на следующий день, то есть через сутки после отправления.

Существующие самоходные суда расстояние между этими же городами проходят тоже за одни сутки. Следовательно, отправленный речным транспортом товар грузополучатель может использовать также утром, как и в случае с доставкой автомобильным транспортом.

Жестко выдерживая расписание работы флота и согласованные с флотом режимы работы береговых грузовых терминалов, можно обеспечить выполнения важного для грузовладельцев требования по доставке грузов «точно в срок» (Just in time), то есть утром следующего дня [2]. Учитывая разницу в стоимости транспортировки грузов автомобильным и речным видами транспорта и возможность самоходного судна принять и разместить в своих трюмах десятки партий груза автомобильного размера, переключение части этого грузопотока на воду позволит улучшить транспортную ситуацию на автодорогах и при этом, доставить грузополучателям грузы по цене намного ниже, чем у автомобилистов. А в сочетании с качественной коммерческой работой грузовых терминалов можно постараться выполнить и второе очень важное требование грузовладельцев по доставке грузов по системе «от двери до двери» (up door to door). То есть резко повысить привлекательность услуги по доставке груза речным транспортным предприятием в глазах грузовладельцев (или их представителей).

Для практической реализации вовлечения речных транспортных предприятий в перевозки тарно-штучных грузов необходимо проведение большой подготовительной работы как внутри судоходных компаний, так и с другими организациями, оказывающими влияние на работу флота. Для повышения надежности и долговременности своего существования на этом сегменте транспортного рынка судоходным компаниям следует разрабатывать и использовать свои пока малоиспользуемые резервы, как-то: проведение комплекса изысканий по уменьшению затрат на энергоносители, по сокращению численности судовых команд, приобретению для постоянной работы на таких маршрутах новых судов с лучшими скоростными характеристиками и т.д.

При этом для повышения конкурентоспособности речных транспортных предприятий необходимо изменить организацию работы судна (судовой команды) и береговых предприятий речного транспорта (грузовых терминалов), создавая единую транспортно-логистическую систему транспортировки грузов, обеспечивающую достижение наибольшего совокупного эффекта. Для каждой пары городов параметры такой системы будут различаться: это и специфика работы местных предприятий – отправителей и получателей грузов, и объемы, характеристики и интенсивность

грузопотоков, и характеристики грузовых терминалов, и условия плавания. Например, работа таких судов по графику (расписанию) приведет к ситуации когда сутки хода судна будут чередоваться с сутками стоянки в порту под грузовыми операциями (разгрузка и загрузка) длительное время ожидания начала нового рейса. При этом рабочее время члена судовой команды на месяц составит только около 120-и часов вместо нормативных 168! Ведь нахождение судна а значит и судовой команды почти сутки в ожидании начала рейса реально работой считать будет неправильно. Положение меняется если рассмотреть следующее предложение.

При создании такой постоянной линии с коротким пробегом у судовладельцев, по нашему мнению, нет необходимости содержать на судне полный штат судовой команды, так как продолжительность одного рейса теплоходом (при переходе между соседними городами) при существующем флоте и существующих судовых условиях составит около одних суток. Так согласно нормам следования грузовой теплоход типа «СТ» доставит груз из Волгограда до Саратова за 22 часа. Рейс от Саратова до Самары продолжается 25 часов [1]. Картина с другими парами городов примерно одинакова. А в следующий рейс это судно уходит только утром на следующие сутки. То есть в реальности имеем сутки движение и сутки стоянки в порту. Существующие нормативы численности судовой команды рассматривали условия, когда судно находится непрерывно в движении длительное время, а во время стоянок в портах команда принимает участие в грузовых работах. В нашей ситуации при установлении режима работы судовой команды во время такого рейса - 4 часа работы и 4 часа отдыха на судне вместо трех рабочих смен останется только две смены. При этом суммарное число рабочих часов в месяц составит около 180 часов. То есть налицо экономия расходов на заработную плату и снижение расходов по эксплуатации судна. Хотя мы согласны – в целом этот вопрос весьма дискуссионный.

При этом представители судовой команды в грузовых терминалах не должны участвовать в операциях по загрузке и разгрузке судна. Они просто перевозят грузы, находящиеся на судне из пункта отправления до пункта назначения, по примеру железной дороги (или, например, рассматривать трюм судна, как контейнер). То есть трюм судна опломбирован полномочным представителем грузового терминала отправления, а принимает груз полномочный представитель грузового терминала прибытия судна. Следовательно, в пунктах погрузки и выгрузки судовой команда просто отдыхает и готовится к следующему рейсу.

Если такое предложение найдет интерес и поддержку у производственных предприятий речного транспорта, то грузовые терминалы получат дополнительные грузопотоки, которые необходимо будет эффективно обрабатывать, подтверждая свою квалификацию и авторитет надежного участника транспортно-логистической системы доставки грузов. Судходные компании, получив новые постоянные грузопотоки, смогут не только улучшить свои финансовые показатели, но с и большей уверенностью планировать свою работу на перспективу. Постоянство грузопотоков во времени позволяет судходной компании:

1. планировать работы по совершенствованию своих судов, используемых на таких перевозках, например, переводя их на газовое топливо, что позволит практически вдвое снизить затраты на топливо, автоматизируя процессы, требующие присутствия человека, что в свою очередь влияет на фонд заработной платы;

2. рассмотреть возможности будущего заказа на строительство специальных судов именно для таких перевозок, с использованием новых материалов (например, углепластиковые корпуса судов) и/или новое оборудование (например, новые судовые двигатели, спроектированные для работы на сжиженном газе и т.п.);

3. заказать для своих судов и установить оборудование, позволяющее автоматизировать процессы по управлению судном, что позволит снизить необходимую численность судовой команды, не снижая степень безопасности эксплуатации судна и сохранности груза.

Список литературы:

1. Материалы заседания президиума Госсовета по вопросу развития внутренних водных путей (г.Волгоград, 15.08.2016 г.). Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/events/state-council/52713/>
2. Нюркин, С.И. Переосмысление функций и задач речных портов, расположенных в крупных городах / С.И. Нюркин // Великие реки 2016: Материалы международной научно-методической конференции. ФГБОУ ВО «ВГУВТ». 2016. – Режим доступа: <http://вф-река-море.рф/> (0,2 печ.л.)

DIRECTIONS OF INCREASE OF EFFICIENCY OF THE FLEET WHEN TRANSPORTING GOODS OVER SHORT DISTANCES

Sergey I. Nurkin, Ella E. Nurkina

Abstract. The article is devoted to the search for ways to improve the competitiveness of river transport enterprises by creating a unified transport and logistics system for cargo transportation, which ensures the greatest overall effect. the article considers the specifics of the organization of the fleet when transporting cargo over short distances.

Keywords: cargo flows, shipping companies, fleet, transport and logistics systems, transportation distance, cargo lines, cargo owner, cargo terminals.