

УДК 656.073

Хусейн Карам¹, аспирант кафедры логистики и маркетинга,
e-mail: kafedra-lim@yandex.ru

Костров Владимир Николаевич¹, д.э.н., профессор кафедры логистики и маркетинга
e-mail: vnkostrov@yandex.ru

¹Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия.

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В ПОРТАХ МТК "СЕВЕР-ЮГ"

Аннотация: Транспортно-логистическая деятельность важная часть процесса перевозки груза вне зависимости от его пункта назначения, состава и характеристик. Комплекс услуг, предоставляемый логистическими организациями должен отвечать современным стандартам качества для обеспечения безопасной и своевременной доставки груза из пункта отправления в пункт назначения. В данной статье рассмотрены проблемы развития транспортно-логистического обслуживания в портах МТК «Север-Юг», начиная с момента организации данного транспортного пути, заканчивая современным состоянием проблемы. В ходе работы был проведен анализ деятельности портов транспортного коридора и анализ факторов, определяющих качество транспортно-логистической деятельности в целом.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, международные транспортные коридоры, внешнеторговые перевозки, проблемы, цели и задачи.

Международный транспортный коридор «Север-Юг» - мультимодальный транспортный путь, представляющий собой международный проект, основными участниками которого являются такие страны, как: Россия, Индия, Иран и Казахстан. Основной задачей данного транспортного узла является организация укороченного маршрута, являющегося конкурентом Суэцкого канала. Таким образом, использование международного транспортного канала «Север-Юг» позволяет сократить, по сравнению с путем через Суэцкий канал, позволяет сократить время доставки аналогичных грузов из Индии в Западную Европу с 25-38 суток до 15-18 суток. Стоит отметить так же, что параллельно снижению времени доставки, происходит уменьшение стоимости грузоперевозок на 30-40% [1].

Рассматривать Международный транспортный коридор «Север-Юг» в качестве аналога Суэцкому каналу, на данном этапе его развития, некорректно, так как годовые грузопотоки этих двух путей отличается на несколько порядков. Таким образом, грузопоток через МТК «Север-Юг» в 2021 году достиг 2,5 млн. тонн, а через Суэцкий канал – 1 млрд. тонн. Ограничения накладываются так же и низкими характеристиками пропускной способности портов Каспийского бассейна.

МТК «Север-Юг» состоит из трех основных направлений, в состав которых входят этапы перевозок железнодорожным, автомобильным и водным транспортом.

Использование центрального направления подразумевает двойную перевалку грузов: с железнодорожного или автомобильного на морской транспорт и с морского на автомобильный или железнодорожный транспорт.

Актуальность данной темы заключается в том, что несмотря на конкурентное расстояние и время доставки грузов по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал, нагрузка на МТК «Север-Юг» остается по-прежнему на низком уровне, в частности на несколько порядков ниже, чем у альтернативного маршрута через Суэцкий канал [2].

Соответственно, качество транспортно-логистического обслуживания будет формироваться совокупными показателями эффективной деятельности портовой инфраструктуры на всех этапах перевозки.

Основными теоретическими методами научного исследования для данной статьи являются анализ и синтез. В ходе анализа и синтеза были определены основные аспекты транспортно-логистической деятельности портов международного транспортного коридора «Север-Юг», которые отражают современное состояние проблемы развития данной деятельности.

Перевозка по МТК «Север-Юг» подразумевает использование морского транспорта в Каспийском море через российские (Астрахань, Оля, Махачкала) и иранские (Бендер-Энзели, Ноушехр, Амирабад) порты с дальнейшим сухопутным маршрутом (автомобильного и железнодорожного транспорта) и выходом в Индийский океан и крупнейший в Индии порт Джавахарлала Неру в регионе Мумбаи в западном штате Махараштра [3]. Маршрут МТК «Север-Юг» и маршрут через Суэцкий канал представлен на рис. 1.



Рисунок 1 – маршрут МТК «Север-Юг» и маршрут через Суэцкий канал

При описании проблемы транспортно-логистического обслуживания грузов, стоит учитывать совокупность факторов, определяющих качество процедуры:

1. Оснащенность техническими средствами

2. Обеспеченность грамотным персоналом;
3. Оснащенность цифровыми системами управления;
4. Качественная инфраструктура;

На этапе становления МТК «Север-Юг» в качестве значительного транспортного пути, использовались уже существующие объекты инфраструктуры. Таким образом, все объекты инфраструктуры были непригодны к увеличению пропускной способности до планируемых значений в 2021 году. Устаревшие объекты не обеспечивали оптимального распределения грузовых контейнеров, которые составляют до 97% от общего числа грузов, соответственно затрудняя процедуру погрузки-выгрузки на местах временного хранения. Другая сторона проблемы заключалась в удаленном расположении железнодорожных узлов от портов. Так в Иранском порту Бендер-Энзели доставка контейнеров, привезенных железнодорожным транспортом, осуществляется грузовыми трами по дорогам общего пользования, часть которых не оборудована искусственным покрытием, что в свою очередь пагубно сказывалось на времени доставки [4].

В начале существования МТК «Север-Юг» использовались технические средства, которые находились в эксплуатации в основных портовых узлах транспортного пути. Одним из основных условий успешного обслуживания контейнерных перевозок является наличие достаточного количества подъемных кранов козлового типа для перегрузки с борта на талы или вагоны-платформы и наоборот. Недостаточное количество такого вида техники приводило к тому, что для выполнения погрузочно-разгрузочных работ использовался неподходящий вид подъемного оборудования, что представляло угрозу для безопасности сотрудников и груза, а также негативно сказывалось на эффективности выполнения данных операций. Для локального перемещения по портовому узлу требуется использование достаточное количество автотранспорта. Использование устаревшей техники приводило к остановкам на данных операциях и, соответственно, к задержкам на всех этапах обслуживания грузов в порту. Чем чаще техника выходит из строя – тем больше задержек по техническим причинам. Например, в российском порту «Оля» происходили многочисленные повреждения груза, связанные с использованием неподходящих для погрузочно-разгрузочных работ видов автокранов. В 2016 году в результате разлива опасного груза – толуола, с баржи, прибывшей в порт «Оля». Причиной произошедшего является использование крана с неисправной системой управления, что привело к повреждению емкости с грузом.

Ситуация с персоналом обстоит аналогичным образом. При расширении объемов перевозок и соединении портов в единый транспортный коридор, персонал не проходил процедур дополнительной подготовки и повышения квалификации, что приводило к проблемам, как на уровне операций, так и на уровне документальных формальностей. В частности, вопрос документальных формальностей касался процедур таможенного оформления и процедур оформления документов на перевозку опасных грузов. Ошибки на данных этапах приводили к сложным ситуациям, в частности к возврату груза в пункт отправления по причине нарушения процедуры таможенного контроля. Так же, в ходе работ по обслуживанию опасных грузов происходили нарушения технологии работы, что приводило к производственным инцидентам, которые повреждали сам груз и приводили к остановкам погрузочно-разгрузочных работ.

При рассмотрении ситуации с обеспечением портов автоматизированными системами управления грузовыми потоками стоит учитывать тот факт, что на момент самого раннего этапа развития МТК «Север-Юг» вопрос о полной информатизации процесса документального обслуживания и логистического управления не стоял. Все процессы происходили с использованием бумажных носителей, что в свою очередь негативно сказывалось на скорости прохождения этапов документального характера, и приводило к периодическим потерям части документации на груз. Проблемы документооборота являются чрезвычайно важными, особенно в вопросах перевозок

грузов мультимодальными методами с неоднократным пересечением территориальных границ различных государств.

Все вышеописанные трудности привели к тому, что МТК «Север-Юг» в целом и портовые узлы в частности были не готовы к оказанию качественных услуг в области транспортно-логистической деятельности в плановом объеме. Многочисленные нарушения графиков технологических операций, возникшие как по техническим причинам, так и по причине ошибки со стороны работников портовых узлов, приводили к срыву сроков доставки и повреждению груза, что негативно сказывалось на показателях своевременности и качества выполнения транспортных процессов.

В настоящее время объекты портовой инфраструктуры МТК «Север-Юг» представляют собой современные терминалы, полностью подготовленные для оказания транспортно-логистических услуг. Стоит отметить также, что и число портов возросло по сравнению с начальным перечнем портов-участников МТК «Север-Юг». Основной толчок модернизации портовых узлов обеспечило сотрудничество двух сильных государств: Индии и России.

В заключении можно сделать вывод, что проблема использования МТК «Север-Юг» является актуальной в современных условиях. В ходе исследования определены ключевые задачи развития транспортно-логистических процессов, в том числе путевой и портовой инфраструктуры, среди которых - создание единой электронной системы управления документооборот, формирование современной логистической инфраструктуры, подготовка квалифицированного персонала и ряд других.

Список литературы:

1. Суэцкий канал VS «Север-Юг». Россия, Индия и Иран создадут новый грузовой коридор. URL: <https://nsn.fm/economy/economy-sueckiy-kanal-vs-sever-yug-rossiya-indiya-i-iran-s-ozdadut-novyuy-gruzovoy-koridor> (дата обращения 23.05.2022)
2. Малышева Д. Международный транспортный коридор «Север-Юг» в политике России. – ИМЭМОРАН, 19.05.2021. URL: https://www.imemo.ru/files/File/magazines/rossia_i_novay/2021_02/11-Malysheva.pdf (дата обращения 20.05.2022);
3. Международный транспортный коридор «Север-Юг» улучшит сообщение между Индией и Россией с помощью более дешевых мультимодальных транзитных маршрутов. URL - <https://www.russia-briefing.com/news/mezhdunarodnyj-transportnyj-koridor-sever-yug-uluchshit-soobshhenie-mezhdu-indiej-i-rossiej-s-pomoshhyu-bolee-deshevyh-multimodalnyh-tranzitnyh-marshrutov.html/> (дата обращения 10.05.2022);
4. Железнодорожный и морской транспорт. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3193941> (дата обращения 30.04.2022);

THE CURRENT STATE AND SCIENTIFIC PRACTICAL TASKS OF THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS SERVICES FOR FOREIGN TRADE TRANSPORTATION IN THE PORTS OF THE NORTH-SOUTH ITC

Hussein Karam, Vladimir N. Kostrov

Abstract. Freight logistics is an important part of the cargo transportation process, regardless of its destination, composition and characteristics. The range of services provided by freight logistics organizations must meet modern quality standards to ensure safe and timely delivery of goods from destination to destination. This article considers the problems of development of freight logistics services in the ports of ITC "North-South", from the organization of this transport route, ending with the current state of the problem. In the course of the work, an

analysis of the activity of the transport corridor ports and an analysis of the factors determining the quality of freight logistics activities in general was carried out.

Keywords: transport infrastructure, international transport corridors, foreign trade transportation, problems, goals and objectives.