

УДК 656.6

ОРГАНИЗАЦИОННЫЙ АСПЕКТ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Нюркин Сергей Иванович¹, доцент, кандидат технических наук

e-mail: NurkinSI@rambler.ru

Нюркин Олег Сергеевич¹, доцент, кандидат технических наук

e-mail: niurkin.os@vsuwt.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. Вследствие ряда причин на транспортном рынке Европейской части России основными узловыми центрами конкретных грузопотоков стали морские порты Азово-Черноморского бассейна. Организация их работы осложняется рассинхронизацией в потоке груженых и порожних контейнеров, который перевозится в основном силами автомобильного и железнодорожного транспорта. При этом возможности использования внутреннего водного транспорта практически не рассматриваются. Хотя использование для решения этой проблемы грузовых теплоходов при решении ряда организационно-технических задач представляется весьма перспективным.

Ключевые слова: порты, водный транспорт, транспортный рынок, контейнерные грузопотоки, попутные перевозки.

ORGANIZATIONAL ASPECT IMPROVING THE EFFICIENCY OF CONTAINER TRANSPORTATION BY INLAND WATERWAY TRANSPORT

Nyurkin Sergey Ivanovich¹, Associate Professor, Candidate of Technical Sciences

e-mail: NurkinSI@rambler.ru

Nyurkin Oleg Sergeevich¹, Associate Professor, Candidate of Technical Sciences

e-mail: niurkin.os@vsuwt.ru

¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. Due to a number of reasons, the seaports of the Azov-Black Sea basin have become the main hubs of specific cargo flows in the transport market of the European part of Russia. The organization of their work is complicated by the lack of synchronization in the flow of loaded and empty containers, which is transported mainly by road and rail transport. At the same time, the possibilities of using inland waterway transport are practically not considered. Although the use of cargo ships to solve this problem in solving a number of organizational and technical tasks seems very promising.

Keywords: ports, water transport, transport market, container cargo flows, passing transportation.

В условиях санкционного давления, начавшегося более десяти лет назад, транспортные потоки экспортно-импортного направления стали претерпевать значительные изменения. В частности, произошла переориентация грузопотоков с северо-западного направления на дальневосточное и южные порты России.

В современной ситуации на транспортном рынке Европейской части страны пунктами консолидации и расконсолидации контейнерных грузопотоков являются морские порты юга России (порты Азово-Черноморского бассейна). После доставки из морского порта и разгрузки контейнеров на территории РФ грузовладельцы или их транспортные посредники зачастую должны решать задачу доставки уже порожнего контейнера в морской порт, так как часть контейнеров уходит из морских портов порожнем из-за разбалансированности импортных и экспортных грузопотоков.

В настоящее время доставка порожних контейнеров в морские порты выполняется автомобильным и/или железнодорожным видами транспорта. При этом стоимость транспортировки порожнего или груженого контейнера автопоездом практически не различается. Аналогичная картина и при использовании железнодорожного транспорта. Перевозка крупногабаритной тары увеличивает загрузку федеральных автотрасс и железнодорожных путей. Учитывая характеристику транспортной инфраструктуры многих черноморских портов зачастую автопоезда, прибывшие с порожними контейнерами, тратят много времени в ожидании пропуска в порт для грузовой обработки.

Учитывая, что в весенне-летне-осенний период резко возрастает загрузка автотрасс и железных дорог из-за значительного увеличения пассажиропотоков, а также то, что имеется параллельно расположенный водный путь, имеющий большой резерв пропускной способности, целесообразно рассмотреть возможность привлечения к транспортировке порожних контейнеров судоходные компании и речные порты, расположенные на внутренних водных путях [1]. При этом можно рассмотреть разные транспортные ситуации:

- судно «река-море» плавания доставляет основной груз и, попутно, порожние контейнеры (на крышках люков) в нужный морской порт;
- судно «река-море» плавания доставляет порожние контейнеры, погруженные в нескольких речных портах, в нужный морской порт;
- речное судно доставляет порожние контейнеры в Ростовский порт или в морской порт Азовского бассейна, где они выгружаются на склад порта. Также можно рассмотреть использование несамоходного флота, например, барж-площадок, общий вид расположения контейнеров на которых представлен на рисунке 1.



Рисунок 1 – Перевозка контейнеров несамоходным флотом

Далее судно необходимого класса плавания транспортирует их в конечный морской порт. В этом случае морской порт Азовского бассейна будет играть роль накопителя порожних контейнеров. Аналогичная ситуация используется на внутренних водных путях Западной Европы.

Характеристики большинства речных судов класса «О» позволяют им заходить в морские порты Азовского бассейна, а используя суда «река-море» плавания, доставлять порожние контейнеры непосредственно в черноморский морской порт, обрабатывающий экспортный-импортный контейнерный поток [2]. Следовательно, владельцу порожнего контейнера необходимо доставить контейнер в ближайший речной порт и возложить на водный транспорт выполнение задачи его дальнейшей транспортировки в нужный морской порт.

Привлекательными моментами такой организации транспортировки порожних контейнерных потоков являются:

1. Для грузовладельца – это значительное сокращение расходов на транспортировку порожнего контейнера (уменьшение расстояния доставки автомобильным транспортом до ближайшего речного порта).

2. Для речных портов – это дополнительные доходы и увеличение занятости основных средств и производственного контингента, имеющих в большинстве портов значительные резервы [3].

3. Для судоходных компаний – это дополнительные грузопотоки, позволяющие вовлечь в работу суда, и увеличить доходы. К тому же порожние контейнеры можно грузить на крышки люков судна, идущего с грузом, так как дополнительная загрузка судна при этом очень мала [4].

4. Для морского порта – работа одновременно с несколькими или с большой партией порожних контейнеров, а значит непосредственной перегрузки из речного в морское судно.

5. Для государства – это снижение загрузки автотрасс и железнодорожных путей в самый напряженный период времени.

6. С народнохозяйственной точки зрения (для производств и населения) такое решение, это повышение качества обеспечения потребности в транспортировке.

Анализ возможности реализации этой идеи показывает, что:

- с технической точки зрения, задача, решаемая и не требующая дополнительных инвестиций, так как все речные порты оборудованы необходимой перегрузочной техникой (портальные и/или плавающие краны) и необходимыми грузозахватными приспособлениями (строповыми или контейнерными захватами), а также имеют площади для хранения и накопления порожних контейнеров;

- с технологической стороны проблем также не предвидится, так как в речных портах имеется необходимая технологическая документация и производственный персонал соответствующей квалификации;

- с экономической точки зрения предполагается большая народно-хозяйственная эффективность переключения такого грузопотока на внутренний водный транспорт даже несмотря на увеличение сроков доставки порожних контейнеров в конечный морской порт;

- с организационной точки зрения для вовлечения предприятий внутреннего водного транспорта в транспортировку порожнего контейнеропотока необходимо решить следующие задачи:

- заключить договор с морским портом о приеме речным судном порожних контейнеров;
- заключить договора с судоходными компаниями, эксплуатирующими свой флот на соответствующих маршрутах;



- провести обследование речных портов и оценить их возможности по приему, перегрузки, организации складирования и краткосрочного хранения порожних контейнеров на своих территориях;
- заключить соответствующие договора с организациями – временными владельцами этих контейнеров или их транспортными посредниками;
- решить организационные вопросы с грузовладельцами основного груза в случае использования этих судов для попутной транспортировки порожних контейнеров на крышках люков судна.

Организационная составляющая может стать наиболее серьезной из всех проблем, так как она требует согласованности в действиях и интересах большого числа различных участников перевозочного процесса. Учитывая же наличие в организации подобной транспортировки интересов государства можно рассчитывать на определенные административные шаги, облегчающие и ускоряющие решение конфликтных вопросов.

Считаем, что к решению этой задачи необходимо срочное вовлечение всех перечисленных субъектов транспортного рынка под руководством соответствующего отдела Федерального агентства морского и речного транспорта, а может и Министерства транспорта РФ.

Список литературы:

1. Климова Д.Н. Направления повышения эффективности и конкурентоспособности различных видов транспорта // Проблемы функционирования рынка товаров и услуг: материалы докладов XXIV региональной научно-практической конференции молодых ученых. – Иркутск, 2024. – С. 53 – 55.

2. Сорокалетова Е.И. Проблемы и перспективы развития внутренних водных путей РФ // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2023. – №1 – 2 (95). – С. 83 – 91.

3. Фадеев, Е.А. Повышение эффективности контейнерных перевозок водным транспортом в международном сообщении "Азия-Европа": дис. ... канд. наук : 08.00.05 / Фадеев Евгений Александрович. – М., 2016. – 186 с.

4. Складнев Г.А. Повышение эффективности контейнерных перевозок // StudNet. 2020. №7. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/povyshenie-effektivnosti-konteynernyh-perevozok> (дата обращения: 13.05.2024).

