

СОВРЕМЕННЫЕ ИННОВАЦИОННО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ МЕТОДЫ ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ТАНКЕРНЫМ ФЛОТОМ НЕФТЕНАЛИВНЫХ ГРУЗОВ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНЫМИ РЕЙСАМИ

Суйеуова Н.Б., Табылов А.У.

КГУТиИ им. Ш.Есенова

Экономическая эффективность работы танкерного флота Республики Казахстан в значительной степени повышается при организации перевозок на линиях. Линейное судоходство стало следствием необходимости регулярной и быстрой доставки грузов относительно мелкими партиями в условиях растущих возможностей единовременных судовых отправок по весу и объему. Наряду с повышенными, в сравнении с обычными перевозками, тарифами существенным фактором повышения эффективности перевозок нефтегрузов на линиях является закрепление на линиях судов. Такое закрепление позволяет:

- ускорить и улучшить качество обработки судна путем выбора наиболее подходящего к данным перевозкам конструктивного типа судна и его освоения производственным персоналом портов;
- повысить безопасность плавания благодаря освоению судоводительским составом судов географического района плавания.

Кроме того, во многих иностранных портах введены налоговые льготы для судов, имеющих регулярные заходы. Это дает уже прямой экономический выигрыш судовладельцам, организующим перевозки грузов на линиях и постоянных грузопотоках закрепленными судами.

Перевозка нефтеналивных грузов как в заграничном плавании, так и в каботаже почти в полном объеме производится на устоявшихся грузопотоках. Таким образом, работа танкеров последовательными рейсами на большинстве перевозок нефтеналивных грузов вызывается явной целесообразностью, поэтому данный источник повышения эффективности работы флота на перевозках постоянно находится в центре внимания пароконств. АО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот» (Республика Казахстан), например, в 2005 г. перевезло последовательными рейсами около 15,6 млн. т. нефтегрузов [1]. Чтобы определить размеры повышения производительности работы танкера и улучшить качество перевозок при организации работы танкеров последовательными рейсами, был проведен анализ сокращения затрат времени на производство разгрузки танкера «Керчь» Новороссийского морского пароконства (Российская Федерация). Этот танкер в первом полугодии 2006 г. сделал 26 рейсов между портами Батуми и Одесса. При группировании рейсов по 5 для определения средней величины затрат времени на выгрузку оказалось, что в первой группе интенсивность составила 381 т., во второй — 386 т., в третьей — 441 т., в четвертой — 433 т., а в пятой — 458 т. Таким образом, можно подсчитать, что в среднем рост производительности на 5

групп составил 8%, т. е. за каждые 5 рейсов производительность росла примерно на 1,6%. Естественно, что по достижению какого-то высшего в данных условиях предела, производительность будет колебаться в определенных границах, и размер отклонений будет тем меньше, чем дольше судно будет работать на данном направлении. Несмотря на явную целесообразность внедрения организации перевозок последовательными рейсами, до сих пор ими охвачено только 25-30% перевозок массовых грузов на устойчивых направлениях. Дальнейшее внедрение такой организации перевозок сдерживается, с одной стороны, определенной инертностью системы, не позволяющей в определенные моменты мобилизовать возможности пароходства на выполнение плановых заданий за счет массового отправления судов в наиболее важные, в финансовом отношении, рейсы, а с другой стороны, слабой осязаемостью результатов непосредственно организующим работу персоналом. В разъяснение этого необходимо напомнить, что пароходства получают планы на определенные отрезки времени: месяц, квартал, год. В практике перевозок бывают случаи, когда в определенные периоды — отгрузки и, соответственно, поступления — плата за перевозку грузов начинает поступать не в том темпе, как это предусматривается планом. Если это ставит под угрозу его выполнение, наиболее популярным методом у эксплуатационников является сгущенная подача танкеров в дальние рейсы, т. е. рейсы с наиболее высокими фрахтовыми ставками за тонну перевозки. Таким путем эксплуатационный аппарат добивается увеличенных поступлений, а зачастую и выполнения плана, за счет ослабления подачи тоннажа на другие направления. Естественно, это приводит, с одной стороны, к сгущению подхода танкеров и увеличению их простоев, а с другой — лишению тех экономических льгот, которые были бы возможны для танкеров, и других судов при регулярных заходах. Эксплуатационники к таким потерям относятся в соответствии с укоренившейся практикой, довольно пренебрежительно, понимая, что такой срыв легко можно объяснить многими причинами, например, суда опоздали вследствие штормовых погод, отсутствием необходимого груза и, наконец, стремлением выполнить календарный план. Квалифицировать причину как уважительную тем более легко, что администрации многих иностранных портов предоставляют льготы по портовым сборам при определенных и заранее объявленных условиях. Так, в Швеции в порту Треллеборг наличные сборы взимаются только 10 раз в году, в порту Уддевала — 9, Вестерас — 9 раз и т. д., однако, для того чтобы использовать льготу, необходимо заранее объявить об этом администрации порта и, соответственно, выдержать, как можно более четко, последовательность плавания судов в данные порты [2]. Такое же положение со сборами установлено и в некоторых портах Бельгии, например в Антверпене портовые сборы за первые 10 рейсов платятся по 8,5 бельгийских франков, а за последующие рейсы — только по 5,5 бельгийских франков за 1 рег. т. При этом в портовых правилах отмечается, что ставка портового сбора уменьшается до 4,5 бельгийских франков за 1 рег. т в каждом последующем рейсе после 10 за количество рейсов, сделанных в

течение 12 месяцев с даты первого рейса в любом случае погрузки или выгрузки груза. Выше приведены только основные факторы, определяющие последовательность на перевозках массовых грузов. Но необходимо также учитывать местные условия, перерыв в эксплуатации судна из-за ремонта, форс-мажорных обстоятельств и многое другое. По существующей в иностранных портах практике перерыв между двумя последовательными рейсами на ремонт, отклонение и другие цели может допускаться не более 10 дней в каботажном плавании и 20 дней в заграничном плавании. Для большого каботажа, видимо, должны предусматриваться несколько иные условия. В организационном плане в масштабах флота следует разрабатывать типовое положение и отчетность по наиболее общим показателям, характеризующим работу судов последовательными рейсами, а в каждом порту или пароходстве - на базе типового положения должны быть разработаны местные правила и положение по перевозкам грузов на последовательных рейсах. К таким особенностям относится, например, вопрос приемлемости ренджа портов захода при перевозках последовательными рейсами. Объединение в группу (рендж) портов для перевозки последовательными рейсами должно быть определено положением пароходства и утверждено соответствующим планом и расписанием. То же самое можно сказать и о влиянии смены администрации на судах, производящих перевозки последовательными рейсами, на производительность и эффективность перевозок. [3].

К настоящему времени практика накопила достаточно опыта, чтобы с уверенностью утверждать, что под последовательными рейсами понимается такая форма работы флота, при котором обеспечивается движение одного и того же судна между определенными портами или группами портов с целью регулярной доставки массовых грузов в каботаже и заграничном плавании. Это определение позволяет теоретически правильно охарактеризовать источники эффективности работы судов на последовательных рейсах, а именно, обеспечение безопасности плавания и сокращение времени на маневровые операции, исходя из лучшего знания навигационной обстановки в районах плавания, навигационных особенностей порта или группы захода; сокращение времени обработки судна в результате хорошего знания администрацией порта его конструктивных особенностей, технической оснащенности, а также личных производственных контактов между администрацией судна и порта; получение прямых льгот в виде различного рода скидок с портовых сборов, которые устанавливают многие иностранные порты. Кроме названных преимуществ, закрепление на устойчивых направлениях перевозок необходимого количества судов автоматически приводит к ритмичности доставки и вывоза грузов на данном направлении, что, в свою очередь, позволяет наиболее полно использовать портовые технические средства, рабочую силу, а также повышать качество перегрузочных работ и, в конечном итоге, создает все предпосылки для увеличения валовой нормы грузовых работ в портах погрузки и выгрузки. [4]. Для расчета экономической эффективности может быть принята

методика, по которой, например, льготы по портовым сборам должны засчитываться прямым счетом. Так за n рейсов на определенном направлении перевезено Q_T груза. При трамповых перевозках за заходы в порты пароходство должно уплатить S_T тг. портовых сборов; перевозки были организованы на данном направлении последовательными рейсами танкеров, и за то же количество n рейсов с учетом скидок выплачено только S_p тг. Таким образом, прямой доход $\Delta_{\text{э}}$ составит (тг.):

$$\Delta_{\text{э}} = S_T - S_p$$

Непременным условием выполнения плана перевозок последовательными рейсами и применения материального стимулирования является выполнение плана рейса. При общем выполнении плана рейса для расчета эффективности используется не более 2% экономии времени рейса в судо-сутках (судо-часах). Таким образом, общая эффективность работы танкеров в последовательных рейсах может определяться по формуле:

$$(T_{\text{ПЛ.Р}} - T_{\text{ФАКТ.Р}})S_{\text{С.С}} + \Delta_{\text{э}} = \Delta_{\text{о}}$$

(при этом $T_{\text{ПЛ.Р}} - T_{\text{ФАКТ.Р}}$ — не может превышать 2% общей продолжительности рейса),

где $T_{\text{ПЛ.Р}} - T_{\text{ФАКТ.Р}}$ — соответственно плановое и фактическое время рейса, судо-сут;

$S_{\text{С.С}}$ — среднесуточная стоимость содержания судна в рейсе, тг.

$\Delta_{\text{о}}$ — общая эффективность работы судов, тг.

Литература:

1. Отчет о производственной деятельности НМСК «Казмортрансфлот» за 2006г.
2. Омаров А.Д., Кобдилов Р.А., Кабашев Р.А., Ли С.В. «Механизация погрузочно-разгрузочных работ на транспорте», Алматы, 2005
3. Митиашвили А.А. Проблемы развития водного транспорта, М., «Транспорт», 2004.
4. Малышкин А.Г., Морозов Н.П., «Организация перевозок нефтепродуктов», ГИИВТ, Нижний Новгород, 1999.