

Анисимов Игорь Алексеевич

студент

Институт отраслевого менеджмента

СП ФГБОУ ВО «Государственный университет управления»

г. Москва

АНАЛИЗ ОСНОВНЫХ ПРЕИМУЩЕСТВ И НЕДОСТАТКОВ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Аннотация: в статье рассмотрены особенности контейнерных перевозок. Перечислены основные виды контейнеров. Обозначены стандарты большегрузного контейнера. Выделены преимущества контейнерной перевозки грузов. Проанализированы недостатки контейнерной перевозки грузов.

Ключевые слова: перевозка грузов, контейнеры, транспортировка, контейнерные грузоперевозки.

В международной [1; 2], трансграничной [3], региональной [4], национальной [5; 6] логистике зависимости от того, что нужно перемещать, подбирают соответствующий вид и типовые размеры контейнера [7; 8]. Существует много различных видов контейнеров: стандартные; нестандартные (высокие); открытые – вентилируемые без крыш; рефрижераторные; танк-контейнеры; специализированные; бочка; половинный; изотермические; контейнеры для сыпучих грузов, жесткие из металлов, мягкие из синтетических материалов, используемые перевозчиками [8].

При создании стандартного большегрузного контейнера его размеры и характеристика приспособлений для запора дверей, устройств для закрепления контейнера на подвеске кранов и др. были стандартизированы Международной организацией по стандартизации. При стандартной ширине и высоте в 2,44 м в отношении длины используется модульный принцип конструирования контейнеров на основе применения 20- и 40-футового эквивалентов. Кроме того, допускаются отклонения по высоте до 8,5 и 9 футов. Также необходимо выделить танк-контейнеры, предназначенные для транспортировки жидких грузов, сжиженных

газов. Танк-контейнеры имеют гидроизоляцию, с возможностью изменения температурного режима (подогрев, охлаждение) груза в пути. Танк-контейнер содержит цистерну на 26–35 куб. м, прочный каркас из рам, сливную систему, работающую при разгрузке самотеком, под действием силы тяжести и под напором. Танк-цистерна выполнена из качественной нержавеющей стали, удобна при транспортировке, не вступает в реакции с перевозимой жидкостью. В танк-контейнере транспортируют: пищевые жидкие продукты; промышленные жидкие и сжиженные продукты и химические.

Преимущества контейнерной перевозки грузов. Применение контейнеров позволяет повысить производительность труда в среднем в 4–6 раз, а на морском транспорте – до 30 раз по сравнению с производительностью труда при ручной обработке грузов, комплексно механизировать и автоматизировать погрузочно-разгрузочные и складские операции, полностью исключить тяжелые ручные работы, в 7–10 раз снизить себестоимость перегрузочных работ, в 1,5–2 раза сократить затраты на тару и упаковку, повысить сохранность перевозимой продукции, ускорить на 25–30% доставку грузов. Замена крытых складов открытыми, лучшее использование складских площадей в результате многоярусного складирования контейнеров сокращает капиталовложения в складское хозяйство с учетом необходимых средств на механизацию в 2–3 раза. Таким образом, основные преимущества контейнеризации грузов сводятся к следующему:

- доставка грузов от «двери до двери» без промежуточной перегрузки;
- относительно малый риск повреждения товарных грузов;
- более быстрая доставка грузов;
- экономия рабочей силы и складских помещений.

Анализ тенденции мирового товарооборота, грузооборота и транспортно-экономических преимуществ перевозки унифицированных укрупненных грузовых единиц в комплексном, координированном и интегрированном взаимодействии разных видов транспорта дает основание для уверенного прогноза дальнейшего развития контейнерных перевозок практически на всех основных

направлениях, где имеются потоки генеральных, рефрижераторных и ряда других грузов. Контейнерные перевозки становятся все выгоднее из-за совершенствования, автоматизации и механизации перевозочного процесса, снижения транспортных расходов и устранения тяжелого физического труда в пунктах перевалки грузов, повышение сохранности перевозимых грузов от отправителя до грузополучателя.

Укрупнение грузовых единиц дает возможность перевозить большие объемы грузов с минимальными затратами и высокой скоростью доставки грузов на специализированном транспорте Система контейнерных перевозок является в настоящее время самым распространенным видом организации интермодальных перевозок грузов [9].

Недостатки контейнерной перевозки грузов. Основной недостаток контейнерных перевозок – жесткий неизменяемый объем. Увеличение сроков доставки, связанные с погрузкой и отправлением. Для осуществления доставки небольших грузов с помощью контейнера, необходимо проводить комплектацию. На подбор комплектного товарного груза уходит определенное количество времени. Потом будет потеря времени при разгрузке контейнера.

Требуется использование специальной методики и технических способов и приемов погрузки контейнеров на платформы, в вагоны, с учетом центра тяжести. Существует специальная технологическая схема расстановки контейнеров в вагоне, чтобы центр тяжести вагона находился примерно посередине.

В зависимости от условий транспортного предприятия может возникнуть необходимость получения груза на некотором удалении от получателя. Это будет создавать определённые неудобства и дополнительные материальные и временные затраты, что снижает рентабельность такой перевозки.

Трудности при доставке морским путем заключаются в зависимости от состояния климата, штормовой погоды, от графика выхода судов из порта, от пропускной возможности портов, их технического состояния, наличия специального

оборудования и оснастки, что требует осуществлять комплексный подход к интегрированному взаимодействию морского транспорта и морских портов [10; 11].

Из всего вышесказанного можно заключить, что, несмотря на визуальную простоту контейнерных перевозок, данный метод транспортировки является достаточно сложным и требует определенных навыков. Развитие контейнерных перевозок определяет уровень технического прогресса в организации транспортировки грузов. Данный вид перевозок сейчас является наиболее востребованным в большинстве стран мира, поскольку контейнер обеспечивает максимальную безопасность и сохранность груза. А именно этот фактор является одним из наиболее важных как для компаний производителей, так и для получателей груза.

Данная научно-исследовательская работа выполнена в научной школе кафедры логистики Государственного университета управления [12–15].

Список литературы

1. Воронов В.И. Международная логистика / В.И. Воронов // Вестник университета (Государственный университет управления). – 2004. – 700 с.
2. Воронов В.И. Основные элементы эволюции элементов цепей поставок в международной логистике / В.И. Воронов, А.В. Воронов // Логистика. Проблемы и решения. – 2013. – №2. – Украина. Харьков.
3. Лазарев В.А. Трансграничная логистика в евразийском таможенном союзе [Текст]: Монография / В.А. Лазарев, В.И. Воронов. – М.: ГУУ, 2014. – 158 с.
4. Воронов В.И. Методологические основы формирования и развития региональной логистики: Монография. – Владивосток: Изд-во Дальневосточного Университета, 2003. – 316 с.
5. Ермаков И. Постановка проблемы развития национальной логистической системы / И. Ермаков, Д. Петухов // Логистика. – 2014. – №11 (96). – С. 56–59.

6. Абдулабекова Э.М. Развитие логистики в России / Э.М. Абдулабекова // Гуманитарные науки: новые технологии образования. Материалы 10-й Региональной научно-практической конференции (19–20 мая 2005 г.). – Махачкала: Ипц дгу, 2005.
7. Мацинина С.С. Современное состояние рынка контейнерных перевозок перспективы его развития (основные преимущества и актуальные проблемы) / С.С. Мацинина // Риск: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. – 2011. – №2. – С. 81–84.
8. Мацинина С.С. Анализ объектов управления контейнерными перевозчиками в логистических цепях поставок продукции / С.С. Мацинина // Риск: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. – 2011. – №3. – С. 82–85.
9. Мацинина С.С. Организация управления интермодальными контейнерными перевозками в логистических цепях поставок продукции. Дис. ... канд. экон. наук. Государственный университет управления. – Москва, 2011.
10. Воронов В.И. Имитационная модель управления работой морского порта / В.И. Воронов // Вестник Самарского Государственного Аэрокосмического Университета им. Академика С.П. Королева. – №1 (7). – 2005. – С. 38–42.
11. Лазарев В.А. Комплексный подход и позиционирование морского транспорта России на мировом рынке транспортных услуг / В.А. Лазарев, В.И. Воронов // Транспорт: наука, техника, управление. – 2008. – №3. – С. 5–10.
12. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики: Учебное пособие / Б.А. Аникин [и др.]. – Москва, 2014.
13. Ермаков И. Становление научных школ кафедры логистики ГУУ / И. Ермаков, Е. Филиппов, С. Белова // Логистика. – 2014. – №10 (95). – С. 71–75.
14. Аникин Б.А. Научная школа «Логистика» ГУУ / Б.А. Аникин, И.А. Ермаков, С. Белова // Управление. – 2015. – Т. 3. – №2. – С. 5–15.
15. Сайт транспортного портала «ТранспортММ». Раздел «Контейнерные перевозки – особенности, преимущества и недостатки» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.transportmm.ru/transportnaya-logistika/435-kontejnernye-perevozki-osobennosti-preimushhestva-i-nedostatki.html>