

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПЕРЕВОЗКИ КРУПНОТОННАЖНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ В УНИВЕРСАЛЬНОМ ПОДВИЖНОМ СОСТАВЕ

Аннотация: В статье рассматривается перспективное направление логистики перевозки крупнотоннажных контейнеров в универсальном подвижном составе.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, логистика, подвижной состав, крупнотоннажные контейнеры.

Annotation: The article deals with the perspective direction of logistics of transportation of large-capacity containers in universal rolling stock.

Key words: railway transport, logistics, rolling stock, large-capacity containers.

В настоящее время в логистической сфере трендом являются контейнерные перевозки. За последние несколько лет увеличился рост грузоперевозок контейнерами на международном уровне. Контейнерные перевозки представляются привлекательными для грузовладельцев так, как освобождают от необходимости транспортной упаковки и маркировки, снижают затраты на погрузочно-разгрузочные и складские работы и снижают риски потери или кражи груза.

Крупнотоннажные контейнеры позволяют транспортировать большой спектр выпускаемой продукции: товары народного потребления – одежду, обувь, бытовые приборы и прочее, то есть изделия лёгкой промышленности; продукты питания любого рода – от консервов до молока и различных соусов, то есть

скоропортящиеся продукты и продукты длительного хранения, при чем перевозят их не в обычных универсальных контейнерах, а в рефрижераторных контейнерах, которые обладают функцией поддерживать определённую температуру, заранее выставленную на данном контейнере в зависимости от температуры хранения самой продукции; различное оборудование и запчасти, причем как отдельные детали для машин, так и готовую продукцию в виде автомобилей и многое другое.

Разработаны технологии, которые позволяют перевозить насыпные грузы в специализированных контейнерах, при этом делая стоимость перевозки ниже. Существуют и успешно выполняют свою задачу так называемые танк-контейнеры. В таких контейнерах перевозят опасные наливные грузы в виде нефтепродуктов или продуктов отрасли химической промышленности.

Все типы контейнеров независимо от назначения имеют определённый стандарт по габаритам, массе брутто, по конструкции присоединительных устройств к автотранспорту, железнодорожному транспорту и к «спредеру» (захватывающему механизму) ричстакера (погрузочно-разгрузочной машины).

Огромным преимуществом крупнотоннажного контейнера как тары является то, что сама тара остаётся многооборотной и способна перевозиться автомобильным, железнодорожным или водным видами транспорта. Перевозка груза в крупнотоннажном контейнере называется интермодальной. Преимущество интермодальной перевозки перед мультимодальной является тот факт, что нет необходимости перегружать груз, который находится внутри контейнера, с одного вида транспорта на другой, то есть исключается факт доступа к грузу по сравнению с мультимодальной перевозкой, при функционале которой существует доступ к грузу, а также затрачивается время на перегрузку груза с одного вида транспорта на другой.

Как правило, распространён один тип измерения контейнерных грузопотоков. Это двадцатифутовый эквивалент (TEU от англ. – twenty-foot equivalent unit) – единица измерения вместимости грузовых транспортных средств, основа которой является объём 20-футового (6,1 метров)

интермодального стандартного контейнера. Данная единица часто используется для описания вместимости контейнеровозов и контейнерных терминалов.

На железных дорогах Российской Федерации ускоренные контейнерные поезда широко распространены. Они являются транзитными, то есть проходят попутные станции без переформирования с определённой скоростью. Контейнерные поезда классифицируют по условию формирования, дальности следования, по условиям движения, а также числу групп в составе поезда. Такие поезда формируются на крупных станциях, в которых производится обмен группами вагонов с контейнерами, а именно на станциях участкового или сортировочного типа.

Преобразования железнодорожного комплекса Российской Федерации прошли длинный путь и привели к упразднению массовых перевозок контейнеров в универсальном подвижном составе. Сама идея перевозки контейнеров в универсальном подвижном составе не нова. Контейнер в полувагоне принимался к перевозке с повышенной трудоёмкостью. Необходимо было каждый раз проверять закрепление контейнера на предмет соблюдения действующих правил перевозки в трудных условиях, где доступ к контейнеру весьма ограничен. На железнодорожной станции выгрузка контейнера с полувагона также связана с достаточно трудоёмкой работой. При выгрузке контейнера с полувагона необходимо убрать остатки брусков и пневмооболочек, которые обеспечивали устойчивое закрепление контейнера внутри полувагона. В реальных условиях возникала ситуация, что контейнер не опирался на пол полувагона на все четыре угла и из-за этого возникало нарушение развесовки вагона, представляющее угрозу для безопасного движения поездов. Технология перевозки контейнера в полувагонах таким образом применялась в России до 2014 года. В ряде других стран СНГ, Балтии и Китая такие перевозки уходят в прошлое.

Перевозка контейнеров в полувагонах обладает следующими преимуществами:

- При перевозке порожнего контейнера на фитинговой платформе допускаются риски опрокидывания его с платформы. При перевозке в полувагоне данный риск исключается;
- В количественном соотношении полувагоны значительно преобладают над фитинговыми платформами;
- У клиента появляется выбор перевозить груз в более дешёвом подвижном составе.

Преобладающее количество полувагонов в Российской Федерации находится на Дальнем Востоке. Это обусловлено тем, что на Дальнем Востоке значительную часть перевозок составляет перевозка угля. С Дальнего Востока полувагоны возвращаются на Запад в порожнем состоянии, что, в свою очередь, является экономической нецелесообразностью - увеличиваются порожние пробеги полувагонов, профицит порожних вагонов усиливает конкуренцию на рынке оперирования подвижного состава, увеличивается простой вагона на станции и, соответственно, увеличиваются материальные убытки, при этом фитинговые платформы идут во встречном направлении вместе с порожними полувагонами.

Существует идея оборудовать полувагоны откидывающимися фитингами, служащими для крепления крупнотоннажных контейнеров на подвижном составе. Это позволит упростить выполнение погрузочно-разгрузочных работ тем, что исключается факт увязки контейнера в полувагоне, при этом не ущемляя способность полувагона перевозить другие виды грузов. Полувагоны займут определённую долю рынка перевозки контейнеров, при этом не будут угрожать перевозке контейнеров традиционным способом на фитинговых платформах.

Таким образом, откидные фитинги, установленные в полувагонах, поднимут вопрос возрождения перевозок контейнеров в полувагонах, позволят решить проблему профицита порожних полувагонов на Дальнем Востоке, уменьшить их порожний пробег, а также предоставить грузоотправителю выбор подвижного состава, делая холдинг более клиентоориентированным.

Использованные источники:

1. Вакуленко С.П., Куренков П.В. «Логистика перевозки крупнотоннажных контейнеров в универсальном подвижном и специализированном подвижном составе» // Журнал «ЛОГИСТИКА».
2. Лисин предложил РЖД вернуть старый способ перевозить контейнеры // РБК. Электронный ресурс: URL: <https://www.rbc.ru/business/15/06/2020/5ee2939f9a79477d6fd5b1d0>
3. Резер С.М. Контейнеризация грузовых перевозок. – М.: ВИНТИ, 2012. – 678 с.
4. Москвичев О.В. Клиентоориентированная контейнерная транспортная система. – М.: ВИНТИ, 2018. – 186 с.