

УДК 658.7

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ИСТОРИЧЕСКИЙ АСПЕКТ
CONTAINER TRANSPORTATION: HISTORICAL ASPECT

Бондал А.С.

Научный руководитель - Осипова Ю.А., магистр экономических наук,
ст. преподаватель

Белорусский национальный технический университет,

г. Минск, Беларусь

aleksandra.bondal@yandex.ru

A. Bondal,

Supervisor - Osipova Yu. A., Master of economic sciences, Senior lecturer
Belarusian national technical university, Minsk, Belarus

Аннотация. Контейнерные перевозки получили широкое применение как во внутренних, так и во внешних сферах организации движения за счёт привлечения различных видов транспорта. В процессе исследования были выявлены ключевые этапы контейнерных перевозок. И представлен исторический аспект возникновения контейнера.

Abstract. Container transportation has become widely used in both internal and external areas of traffic management due to the involvement of various modes of transport. During the research process, the key steps of container shipping were identified. And the historical aspect of the origin of the container is presented.

Ключевые слова: контейнерные перевозки, торговля, грузооборот
Key words: container transportation, trade, cargo turnover

Введение.

Начнём с того, что мы никогда не задумывались о том, что вся мировая торговля проходит при содействии различных видов транспорта. К примеру, на долю морского транспорта приходит около 90% грузооборота. Практически всё перевозки морским транспортом происходят при участии двадцатифутовых металлических контейнеров, грузоместимость которого составляет около 22 тонн. Вся мировая торговля зависит от того, на сколько быстро будет доставлен груз от грузоотправителя к грузополучателю. Морские контейнерные рейсы просто окутали весь земной шар и превратились

в кровеносную систему глобальной экономики. За один год трафик составляет более 800 млн двадцатифутовых контейнеров, то есть десятки миллионов контейнеров путешествуют от грузоотправителя к грузополучателю. Во всём мире насчитывают около 200 миллионов «стальных ящиков».

Основная часть.

Контейнерные перевозки — это метод транспортировки грузов, при котором товары помещаются в стандартные контейнеры, которые затем перевозятся различными видами транспорта, включая морские суда, поезда и грузовики. Этот метод имеет множество преимуществ:

- **Универсальность:** Контейнеры стандартизированы, что позволяет легко перегружать их с одного вида транспорта на другой без необходимости разгрузки и повторной загрузки товаров.

- **Безопасность:** Контейнеры защищают грузы от повреждений, краж и воздействия окружающей среды.

- **Экономичность:** благодаря возможности перевозить большие объемы товаров, контейнерные перевозки часто оказываются более экономичными по сравнению с другими методами.

- **Эффективность:** Процесс погрузки и разгрузки контейнеров автоматизирован, что сокращает время обработки грузов.

- **Большая вместимость:** Морские суда могут перевозить крупные партии грузов, что делает их идеальными для массовых перевозок.

- **Глобальное покрытие:** Большинство стран имеют выход к морю, что упрощает международные перевозки.

В качестве примера приведём историческое сравнение. В первой половине XX века, доставку по миру была проблемой, товары грузились в мешки, ящики и бочки. Всё это вручную перекладывалось, перекачивалась и поднималась на грузовое судно. Медленно, дорого и опасно для груза, его было легко повредить или украсть. Проблема была в том, что суда находились в море только половина времени, а остальную половину они стояли в порту и не приносили денег. Это ещё одна из главных причин, почему всё заморское стоило гораздо дороже. А всё изменил один человек в 1956 году, благодаря ему у нас есть теперь телефоны, свежие овощи, фрукты, продукты и напитки со всех точек мира, а понадобилось одно простое изобретение, которое изменило мир. Железные ящики - контейнеры.

Итак, представьте, тридцатые годы, подходит к концу Великая депрессия, Малкольм Маклин, водитель грузовика, сутки ждёт своей очереди в порту. Наблюдая за работой грузчиков, ему в голову

приходит простая мысль, что, если грузовик поднять на судно целиком, не разгружая отдельные ящики, только трейлер с грузом, без кабины и колёс. И ни один, а десятки сотни трейлеров. Ему потребовалось 20 лет, чтобы накопить денег, изложить всё своё имущество и купить танкер времен Второй Мировой войны. В 1956 году произошло событие, определившее мировую глобализацию. Судно с 58 контейнерами на борту отправилось из Нью-Йорка в Хьюстон, по прибытии контейнеры были перегружены на грузовики и доставлены получателям. Если раньше погрузка 1 т груза стоила 6 долларов, то теперь она стала стоить 16 центов, экономия в 37 раз. Профсоюзы были в ярости, сотни лет грузчики зарабатывали честные деньги за свои мозоли, а теперь их просто заменили какие-то краны и контейнеры. Представьте стройку, на которой рабочие поднимают по 1 кирпичику на 10 этаж, а потом строят грузовой лифт и поднимают сразу сотню кирпичей, а рабочих увольняют.

Никакой другой вид транспорта не позволял доставить так быстро и дёшево что-нибудь из точки А в точку Б. Стало понятно, что за контейнерами будущее, осталось выбрать только один для всех стандарт. Им стал двадцатифутовый контейнер, в таком поместится два автомобиля, 160 шин от них, 200 матрасов, 400 LCD телевизор, 4.000 коробок обуви, почти 10.000 бутылок вина и полмиллиона яиц. И каждый порт мира забит контейнерами **Evergreen** и **Maersk**.

Контейнеры подводят к порту складывают друг на друга как конструктор, трюм закрывают крышкой и загружают контейнерами палубу. Завод - поезд - судно - трейлер - магазин. Это принесло индустрии столько же, сколько переход от парусных лодок к стальным пароходам. И всё благодаря Малкольму Маклину. В день его похорон контейнеровозы по всему миру дали протяжной гудок, отдавая дань уважения своему "отцу".

Рассмотрим основные этапы контейнерной мультимодальной перевозки, данная комплексная процедура состоит из 13 этапов. Итак, первый этап - это подача контейнера под загрузку отправителя. Второй этап - это погрузка, далее идёт таможенное оформление. В основном оно организовывается в региональных таможах либо уже в порту отправления. Затем наземная доставка грузов в порт, она осуществляется автомобильным или железнодорожным транспортом. Как только контейнер с грузом доставляется в порт, начинается следующий этап - экспедирование в порту. Собираются и оформляются все необходимые разрешительные и таможенные

документы для дальнейшей отправки груза. Шестой этап - погрузка на борт судна, так называемый погрузочно-разгрузочные работы, этот этап является заключительным в стране отправления. Следующий этап - это морская перевозка до страны получателя, на данном этапе возможны перегрузки контейнера с одного судна на другое в транзитных портах. Последующие шесть этапов проходят в стране получения груза и представляют собой обратный порядок действий в сравнении с этапами в стране отправления. Прежде всего это выгрузка с борта судна, то есть погрузочно-разгрузочные работы. Далее идёт экспедирование в порту достаточно ответственный этап, требующий высокой компетенции бортового экспедитора, которая поможет избежать задержек груза, всякого рода трудностей, которые влекут за собой дополнительные расходы. За экспедированием следует таможенная очистка груза, этот этап также требует высокой компетентности и внимательности таможенного брокера. Финальным этапом перевозки является доставка груза до двери получателя железнодорожным или автомобильным транспортом. Затем идёт выгрузка груза на складе получателя. И наконец возврат контейнерного оборудования в сток морской линии. В зависимости от согласованных между продавцом и покупателем базисных условий поставки, ответственность каждого участника за определённые этапы перевозки будет разным.

Перейдём к рассмотрению финансового потока, который сопровождает контейнерную перевозку груза. Первое, это расходы на организацию доставки, информационную составляющую, документооборот: акты и счета. Следующая статья - это портовые и терминальные расходы, счета на их оплату выставляются по факту проведения соответствующих работ. В них входит транспортная экспедиторское обслуживание на территории порта, а также дополнительные расходы в случае их возникновения, такие как взвешивание, досмотр и выполнение других бортовых и терминальных услуг. Далее, это погрузочно-разгрузочные работы в порту за организацию которых, порт выставляет счёт на морскую линию датой осуществления операций. Линия в свою очередь перевыставляет эти расходы на портового экспедитора. Важную часть в структуре расходов составляет морской фрахт в соответствии с законодательством некоторых стран, данный этап считается международной перевозкой. Данные расходы в зависимости от условий поставки оплачиваются отправителем или получателем, счёт

для их оплаты линия выставляет после отхода судна из порта отправления, этот счёт можно оплатить и после выгрузки контейнера в порту получения, но следует понимать, что линия издаст коносаменты только после полной оплаты расходов. Также следует помнить, об условиях оплаты согласно правил инкотермс. На условиях SIF либо CFR, что линия предоставит возможность вывести контейнер с грузом только после полной оплаты всех счетов.

Отныне доставляют не автомобили, доставляют контейнеры, что внутри неважно. Задача сводится к одному - доставить контейнер из точки А в точку б максимально быстро. Глобализация началась и размеры судов стали расти с сумасшедшей скоростью. За 60 лет их вместимость увеличилась в 200 раз. Так мы пришли вот к этому гиганту - OOCLGonkong, почти 400 м в длину, если его поставить вертикально, он будет выше небоскребов Москва-сити. Один его двигатель размером с 5-ти этажный дом. Он может перевести 21.413 контейнеров, чтобы его разгрузить потребуется 50 поездов длиной 2,5 километров или 10.000 грузовиков

21.413 контейнеров, почему бы не сделать ещё больше, почему бы не 40.000, что вообще ограничивает их размер? Чтобы это выяснить, взглянем на карту. Тысячи машин находится в море прямо сейчас, даже если убрать очертания континентов мы все равно их увидим, настолько плотный трафик. Сразу видно, где Шанхай и Гонконг, - это центры контейнерного мира. Но нас интересует, самые узкие места через которые пробираются судна - это Панамский канал, соединяющий две Америки, Малаккский пролив в Индонезии, самый важный в Азии, и Суэцкий канал - главная транспортная артерия планеты и кратчайший путь из Европы в Азию. Это, своего рода, бутылочные горлышки через которые приходится пробираться судну, если транспортная компания хочет сэкономить. Если контейнеровоз будет шире 77 метров, он не влезет в Суэцкий канал и ему придётся делать длинный крюк вокруг Африки. А если он погрузится глубже чем на 20 м, оно сядет на мель в Малаккском проливе.

Заключение.

Давайте задумаемся над вопросом: сколько нужно человек, чтобы перевести 21.000 контейнеров? Двадцать человек, двадцать пять максимум: это капитан, первый вторые и третий помощники, мотористы, рулевые, техники и кок с помощником. Из всей команды только капитан и его помощники знают, что они везут, но знают только по документам. Документам с весом и содержанием

контейнеров, поэтому большая часть наркотиков, мигрантов и оружия, перевозится именно морем, в контейнерах. Команде в 20 человек всё равно, что внутри каждого контейнера, для них важно их довести, но, чтобы это сделать нужно сдвинуть сотни тысяч тонн с места. Весь процесс может занять час, но если судно долго стояло в порту и двигатель успел остыть, то на прогрев тон металла может уйти весь день. Дальше судно вытаскивают из порта буксиры, команда выстраивает курс и может на время отдохнуть. До тех пор, пока не начинается шторм. Сильнейшие ветра над морем создают волны высотой до 30 метров, чтобы не перевернуться, судно пробивает их носом, но при этом само страшно изгибается. Особенно опасны короткие, но высокие волны, которые бьют прямо в мостик, выводя из строя электронику. Эти волны могут сломать длинное судно пополам. Экипаж закупоривает все двери и иллюминаторы, чтобы их не смыло в море. Приведём забавный факт: контейнерам, снаружи, везёт меньше, иногда происходит потеря груза и они выпадают в океан. Так в 1992 году была ситуация, что по всему мировому океану плавал груз (детские резиновые уточки), контейнеры с которыми упали в воду.

Литература

1. Перминова, А.А. История развития контейнерных перевозок / А.А. Перминова // Вестник транспорта. – 2016. – № 1. – С. 44
2. Семенов В.М, Железнов Е.В. Организация грузовых перевозок. - 5-е изд. - М.: 2021. - 250 с
3. Транспортно-экспедиционное обслуживание при доставке грузов: учеб.-метод. пособие. В 2ч Ч.2/ И. А Еловой и[др.]; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус.гос.уни-т трансп. – Гомель:БелГУТ, 2005. – 68с
4. Осипова, Ю.А. Транспортные системы: учебно-методическое пособие для обучающихся по специальности 1-27 02 01 «Транспортная логистика (по направлениям)» : в 2 ч. / Т.В. Пильгун, Ю.А. Осипова; Белорусский национальный технический университет, Кафедра «Экономика и логистика». – Минск: БНТУ, 2023. – Ч.1: Инфраструктура грузовых перевозок. – 87 с.
5. Гагарский, Э.А., Кириченко, С.А., Трихунков, М.Ф. Тенденции развития контейнерных транспортно-технологических систем на современном этапе [Текст] Э.А. Гагарский, С.А. Кириченко, М.Ф. Трихунков. – М.: Бюллетень транспортной информации, – 2011. – №188.

Представлено 14.11.2024