**Практическое занятие 12. Обслуживание контейнерных грузов**

Контейнеры грузятся, выгружаются и перегружаются на контейнерных терминалах (container terminals) специальными перегружателями: портайнерами (portainers) – для погрузки и разгрузки в морских портах, кранами козлового типа – для перегрузки с железнодорожного транспорта на автомобильный, транстейнерами (transtainers) грузоподъемностью 30,5–41 т – для штабелирования. Для внутри терминальных перемещений используются автопогрузчики повышенной грузоподъемности и автоконтейнерово-

зы-штабеллеры.

Перевозка контейнеров осуществляется специализированным океан-

ским флотом контейнеровозов и ролкеров, работающих по системе линейного обслуживания с заходами в ограниченное число базовых (base) пор-тов и фидерного обслуживания с доставкой контейнеров по назначениюсудами малой и средней вместимости.

Для перевозки контейнеров железнодорожным транспортом применя-

ются специальные платформы длиной преимущественно 18,3–18,4 м (в США и Канаде перевозятся в два яруса на сочлененных 5-секционных вагонах длиной 80,7 м), формирующиеся в регулярные контейнерные поезда– маршруты (block trains) с движением, как правило, по расписанию в режиме пассажирских сообщений.

На автомобильном транспорте применяются сцепы трейлеров – кон-

тейнеровозов грузоподъемностью 34,7 т с погрузочной высотой не более 1200 мм, с мощными скоростными автотягачами.

На авиационном транспорте (для перевозки крупнотоннажных контейнеров) – грузовые самолеты с автономными приспособлениями для наката контейнеров внутрь фюзеляжа.

В составе терминалов, а также в крупных транспортных и промышлен-

ных узлах действуют склады для заполнения контейнеров (packing,

stuffing) грузами или разгрузки, расформирования (unstuffing, stripping) и таможенной очистки контейнеров, которые называют контейнерными грузовыми площадками – КГС (container freight station – CFS), складами для таможенной очистки вне порта или аэропорта (Inland Clearance depots, ICD). Площадки для хранения контейнеров (container yard), их отстоя, временного складирования (container depo) для дальнейшего вывоза самими получателями и возврата ими порожняка (в районах со слабой инфраструктурой) называются внутренними контейнерными складами (inland container depo).

Научно-техническая революция на морском транспорте проявилась в

создании судов с горизонтальным способом погрузки и выгрузки грузов – типа РО-РО (ролкеров) и судов-лихтеровозов. Ролкерные суда – универсальные суда накатного типа с применением в качестве средств укрупнения грузов ролл-трейлеров – низкорамных прицепных платформ длиной 6 055 мм и 12 192 мм, соответствующей 20–40-футовым контейнерам. Суда такого типа считаются более экономичными на коротких морских расстояниях, так как закатка контейнера на ролл-трейлере в судно тягачом или трактором не требует дорогостоящего контейнерного кранового оборудования.

Основная масса контейнерного парка принадлежит перевозчикам, экс-

педиторам и лизинговым компаниям, сдающим контейнеры в аренду. Грузовладельцам принадлежит большинство разного рода специальных контейнеров (цистерн, для перевозки сыпучих грузов, химовозов, изотермических рефрижераторов и т.д.), а также обычных контейнеров для контейнерной перевозки грузов транзитом через несколько стран (например, по Транссибирской магистрали – ТСКС).

В контейнерах доставляется более половины всех внешнеторговых генеральных (штучных) грузов развитых стран и до 20 % развивающихся государств. Основная капиталоемкость контейнерных перевозок под силу только крупным монополистическим объединениям, что привело к концентрации основных контейнерных перевозок в руках примерно 130 судоходных и железнодорожных компаний с системами пулового взаимообмена и использования контейнеров. В России контейнерный парк принадлежит морским и речным пароходствам, железным дорогам (через централизованное управление в рамках МПС РФ), автотранспортным предприятиям. Большинство иностранных контейнеров находится во владении и

управлении огромного числа транспортных компаний и предприятий.

На основе межотраслевых договоров груженые и порожние контейнеры передаются с железной дороги на водный и автомобильный транспорт или в обратном направлении на условиях равночисленного обмена, независимо от имущественной принадлежности контейнеров. В договорах предусматривается, что на основе месячного баланса сторона, имеющая задолженность по обмену контейнеров, выплачивает другой стороне компенсацию в

размере и в порядке, согласованном сторонами. Станции и порты перевалки контейнеров при выполнении смешанных железнодорожно-водных и железнодорожно-автомобильных сообщений заключают между собой с участием автохозяйств узловые соглашения, регулирующие оперативные взаимоотношения сторон по передаче и перегрузке контейнеров с одного вида транспорта на другой.\_ Доставка товаров от продавца к покупателю с участием нескольких видов транспорта и использованием контейнеров осуществляется по различным технологическим схемам движения. Технологические схемы движения контейнеров различаются между собой степенью применения бесперегрузочного варианта перевозки груза в смешанном сообщении. Наиболее оптимальным из них является перемещение контейнера с полным использованием его вместимости грузом (full container load – FCL) под пломбой

грузоотправителя (shipper's seal) из пункта отправления в адрес получателя в пункте назначения. Такой вариант перевозки называют «от двери до двери» (door to door), от склада к складу (house to house) и обозначают «FCL–FCL». Такую перевозку обеспечивает оператор перевозки груза в смешанном сообщении по коносаменту смешанного сообщения. Оператором может быть или перевозчик или экспедитор. Не всегда и не везде возможна такая перевозка в организационном плане. Прежде всего у отправителя может оказаться количество груза, недостаточное для использования полной вместимости контейнера, и он его отправит с недогрузом (less than container load – LCL), и тогда такой вариант перевозки по варианту «от двери до двери» обозначают «LCL–LCL». Наземную транспортировку контейнера со склада на причал (house-pier) или с терминала (pier-house) на склад может осуществлять сам грузовладелец (merchant haulage) или основной перевозчик (carrier haulage) [1].

Для сокращения расходов по транспортировке и в целях более эффек-

тивного использования контейнерного парка создана система комплектования «сборных контейнеров». Она осуществляется следующим образом:

на контейнерной грузовой станции (CFS) контейнер заполняется мелкими партиями грузов (LCL) до его полной вместимости (FCL), сборный контейнер перевозится до контейнерной грузовой станции CFS в пункте назначения, его расформировывают на станции с последующей доставкой груза LCL каждому получателю. При таком варианте перевозки грузовладелец может отправить полный контейнер, но с условием его расформирования на CFS, расположенной на терминале отправления, с дальнейшей

отправкой грузов мелкими партиями: с возможной группировкой их в полные контейнеры по терминалам назначения или с условием расформирования доставленного контейнера на CFS терминала назначения и с развозом мелких партий грузов конкретным получателям.\_