

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РФ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
ФГБОУ ВПО «САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ»**

Дисциплина

«ОБЩИЙ КУРС ТРАНСПОРТА»

Преподаватели кафедры №22:

Зайцев Евгений Николаевич

Шайдуров Иван Георгиевич

Богданов Евгений Вадимович



Санкт - Петербургский государственный

УНИВЕРСИТЕТ

гражданской авиации

Лекция №5

5. ТИПЫ МОРСКИХ СУДОВ И ИХ СОВРЕМЕННОЕ РАЗВИТИЕ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

5.1. Типы морских судов

5.2. Международные морские перевозки грузов

5.3. Сравнительный анализ глобального контейнерного флота

5.4. Классификация контейнеровозов

5.5. Оценка экономической эффективности дизельного двигателя Wartsila-Sulzer RTA96-C

5.6. Maersk и CMA CGM ведут переговоры о покупке NOL

5.7. Лидеры глобального контейнерного флота

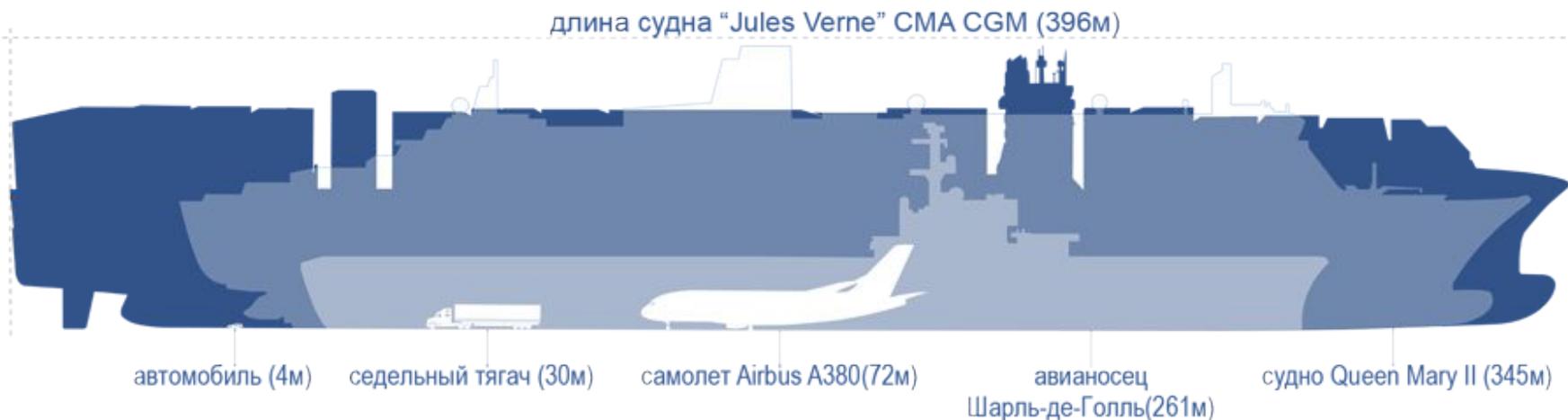
5.8. Морские и речные перевозки грузов в России

5.9. Безопасность

Выводы



5.1. Типы морских судов



**Морские перевозки грузов –
самый экономичный вид перевозок
грузов по всему миру.**



Балкер



Балкер — судно для перевозки насыпных грузов. Как и танкеры, балкеры не оборудованы погрузочными кранами, а имеют в своей конструкции трюмы для насыпных грузов.

Эти суда позволяют перевозить огромные объемы груза на дальние расстояния по морю, что снижает затраты на транспортировку. Трюмы балкеров оборудованы специальным образом и очень удобны для морских перевозок насыпных и навалочных грузов. Трюмы имеют плотные задвижки, что обеспечивает сохранность груза на всем пути следования. К насыпным грузам относятся, например, зерно, уголь, соль и многие другие такого типа.

Многие балкеры имеют универсальное строение и позволяют перевозить не только насыпные, но и наливные грузы, такие как нефть. Такие суда называют:

ОВО Ore Bulk Oil – руда, навалочный груз, нефть;

ОВС Ore Bulk Containers – руда, навалочный груз, контейнеры.

Кроме этого балкеры могут быть оборудованы трюмами для перевозки автомобилей. Такое комбинирование увеличивает эффективность балкеров при перевозке различных типов грузов. Универсальность является главным достоинством балкеров и позволяет сократить расходы при морской транспортировке.

Морские контейнеровозы



Контейнеровоз — это судно для перевозки контейнеров. Их появление связано с возникновением универсальной тары — контейнеров. Контейнеровозы бывают двух типов: морские и фидерные.

Морские контейнеровозы применяются в большем количестве в морских перевозках грузов. Они осуществляют перевозки грузов в контейнерах между континентами: Азия — Европа, Северная или Южная Америка — Европа и по другим маршрутам. Фидерные контейнеровозы специализированы на доставке из небольших портов в крупные, в которых все грузы консолидируются и отправляются на морских контейнеровозах на другие континенты.

Контейнерные перевозки имеют огромные объемы и они постоянно растут, занимая первое место среди прочих видов грузоперевозок. В результате количество морских судов для перевозки контейнеров резко возросло и начали появляться новые типы судов.

Грузовые трюмы контейнеровозов оборудованы вертикальными направляющими, которые позволяют загружать контейнеры строго друг на друга и предотвращают смещение их во время транспортировки. Кроме внутренних отсеков, верхние палубы также предназначены для погрузки на них контейнеров. Такой подход является более рациональным и увеличивает количество перевозимого груза в несколько раз, что снижает стоимость доставки.

Морские контейнеровозы



На палубе контейнера подвержены многим внешним факторам, которые могут нанести ущерб грузу. Поэтому их креплению и размещению уделяется особое внимание. На грузовой палубе каждый контейнер фиксируется специальными креплениями: цепями, штангами, талперами.

При погрузке соблюдается пропорция между количеством контейнеров в трюмах и на палубе и составляет три к одному. Контейнеровозы обычно не оборудованы погрузочными механизмами. Их загрузка и разгрузка осуществляется кранами в портах.

Технические помещения и каюты находятся на высокой надстройке, чтобы контейнеры не закрывали видимый обзор. Для увеличения безопасности управления контейнеровозы оборудованы видекамерами на носовых мачтах. Все современные контейнеровозы оснащены на высоком техническом уровне.



Ролкер



Ролкер — морское судно для перевозки грузов, которые загружаются/выгружаются горизонтально.

Основные типы ролкеров:

«ро-ро» — только горизонтальный способ загрузки — накатная техника, грузы на европаллетах

«ло-ро» — горизонтальный и вертикальный тип загрузки (с помощью крана)

Рост объемов грузоперевозок и унификация грузов привели к необходимости применять новые технологии перегрузки и новые типы судов. Такие морские суда стали называть ролкеры с горизонтальным способом загрузки — от английских слов roll on — roll off — вкатывай — выкатывай. На ролкерах можно перевозить автомобили, трейлеры, контейнеры, грузы на поддонах и европаллетах.

Большое количество ролкеров используется при морских перевозках между странами Европы. Также такие суда отлично подходят для перевозок между континентами. Структура ролкеров сходна с паромными, но в них отсутствуют жилые помещения. За счет отсутствия кают увеличена грузовая площадь. Грузовые палубы оснащены лифтами и наклонными аппаратами.

Ролкер



Погрузка-разгрузка ролкеров производится с помощью рампы, которая соединяет судно с причалом. Эти механизмы могут устанавливаться на корме, бортах или носовой части палубы. Кормовые рампы бывают прямые и угловые. Угловые более универсальны, так как с их помощью погрузо-разгрузочные работы можно производить у любого причала, что не может позволить прямая рампа. Бортовые и носовые рампы используются как вспомогательные к кормовым для ускорения процесса разгрузки ролкера.

При необходимости палуба ролкера может использоваться для перевозки контейнеров, что увеличивает объем перевозимого груза. При этом погрузка-выгрузка может происходить в параллельном режиме, при котором контейнеры перегружаются с помощью специальных кранов, а из грузовых трюмов через кормовую рампу можно перегружать автомобили и грузы типа «ро-ро». К вспомогательной погрузочной технике относятся вилочные погрузчики, тельферы, трейлеры, которые имеются на борту ролкера и существенно сокращают время погрузки.

Паромы



Паромы — это своего рода ролкеры, так как они загружаются через устройства заезда — носовые и кормовые аппарели. Паромы являются накатными пассажирскими судами.

Пассажирские суда стали развиваться в период между двумя мировыми войнами в середине 20-го века. Количество пассажирских перевозок между Америкой и Европой постоянно росло и тем самым усиливало конкуренцию на рынке судостроения.

Для достижения этого делалось все: повышался комфорт, размеры, а также скорость передвижения. Но при высоких скоростях требовались большие затраты на топливо и приходилось выбирать оптимальный вариант между скоростью и стоимостью.

Паромы относятся к отдельной группе, так как предназначены для перевозки как пассажиров, так и колесной техники. Основное развитие паромных перевозок получило в начале 70-х годов 20-го века. Сейчас паромное сообщение особенно развито в Европе и странах Азии. Спрос на такой вид транспорта высокий за счет высокого развития стран Европы, а также из-за возможности путешествовать вместе со своим автомобилем.

Паромы



Конструкция паромов

Конструкция паромов состоит из внутренних палуб, на которых перевозятся автомобили и другой накатный груз. Для перемещения между палубами используются лифты и специальные наклонные плоскости. Для загрузки используются рампы и бортовые лацпорты. Выгрузка производится через ворота противоположные тем, через которые производилась загрузка. Для погрузки могут использоваться тягачи и вилочные погрузчики.

Места для пассажиров оборудованы на высоком уровне комфорта сравнимом с круизными лайнерами. Кроме этого для людей предусмотрены различные места отдыха и развлечений.



Сухогруз



Сухогруз — судно для перевозки упакованного штучного товара, который требует особых условий, то есть генеральный груз. Также сухогруз применяется для перевозки негабаритных и тяжеловесных грузов.

Грузовые отсеки представляют собой трюмы с люками. Более габаритные грузы крепятся на палубе с помощью тросов. Для погрузки и разгрузки используются локальные грузовые краны и стрелы. При погрузке товара необходимо точно соблюдать баланс, чтобы не произошло опрокидывание судна.

К сухогрузам также относятся рефрижераторные суда, которые применяются для перевозки продуктов, например, мяса, рыбы, фруктов. Сухогрузы могут встать у не оборудованных причалов и самостоятельно осуществлять разгрузку или погрузку.

Универсальные сухогрузные суда отлично подходят для непрерывных поставок сырья во многих отраслях промышленности, что обеспечивает бесперебойную работу предприятий.

Танкер



Танкер — морское судно, предназначенное для перевозки грузов наливом. К грузам такого типа относятся всевозможные нефтепродукты, сжиженный газ, химические жидкости, цемент, масло, вино. Танкеры не оборудованы погрузочно-разгрузочными средствами, кроме насосов, и имеют только хранилища для перевозки, которые называются танки.

Металлический каркас танкера обшит листами из металла и формирует корпус, который разделяется на отсеки (танки). Танки заполняются жидкими грузами. Двойное дно и борта защищают груз от разлива, что предотвращает во многих случаях порчу груза или заражение водной среды химическими веществами. Первые наливные танкеры появились на рубеже 19-го и 20-го веков и были небольших размеров. Развивающаяся промышленность многих стран потребовала увеличения объемов морских перевозок, что послужило стимулом для построения новых морских судов. В результате габариты и грузоподъемность танкеров постоянно росли, что позволило снижать стоимость морских перевозок.



Танкер



Новые типы танкеров стали называть супер танкеры и крупнотоннажные танкеры:

VLCC – Very Large Crude Oil Carrier – очень большое судно для перевозки сырой нефти;

ULCC – Ultra Large Crude Oil Carrier – сверх большое судно для перевозки сырой нефти.

Вместе с ростом габаритов появились проблемы с наличием портов, которые смогут принимать такие огромные суда, а также очень сложно управлять такими гигантами. Для приема и обслуживания самых больших морских танкеров порты оборудуют нефтяными причалами. Эти причалы вынесены далеко на морскую глубину и соединены с берегом нефтепроводом. Танкеры наполняются грузом с помощью мощных насосов.

Большое значение имеют танкеры, предназначенные для перевозки сжиженных газов и различных химических жидких веществ. Многие наливные суда имеют универсальную специализацию, что позволяет перевозить сразу несколько различных видов грузов. Наливные танкеры востребованы на всех направлениях морских перевозок.



5.2. Международные морские перевозки грузов



Основные виды услуг предоставляемые перевозчиками:

- доставка FCL (Full Container Load) [1], LCL (Less than Container Load) [2] и RORO грузов [3];
- специальные условия работы с морскими линиями;
- грузоперевозка навалом;
- фрахтование судов;
- организация негабаритных и проектных транспортировок;
- транспортировка грузов «Река – Море»;

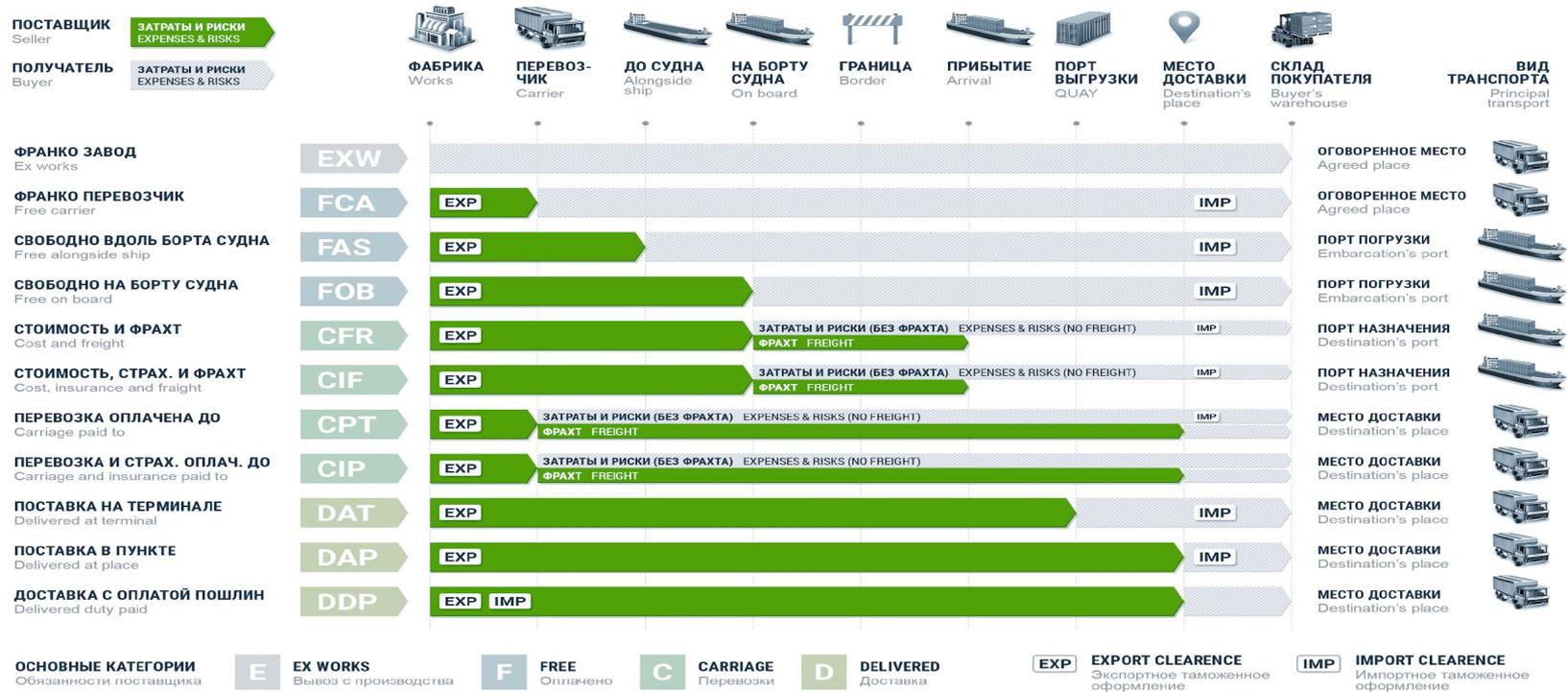
[1] FCL (Full Container Load) – контейнер с полной загрузкой одного отправителя (получателя). Целый контейнер.

[2] LCL (Less than Container Load) – контейнер со сборным грузом, как правило, двух и более отправителей (получателей). Контейнер с частичной загрузкой.

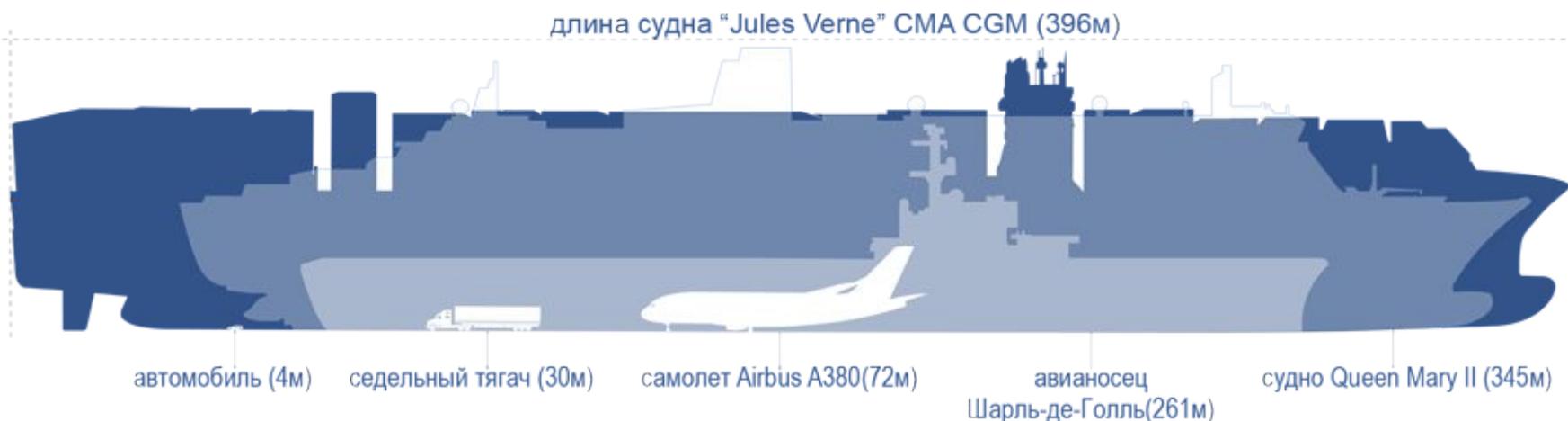
[3] RORO (судно для транспортировки негабарита) - доставка грузов на колесной базе (автомобили, спецтехника, тракторы и т.д.).

5.2. Международные морские перевозки грузов

Речные грузоперевозки и перевозки морским транспортом, наряду с железнодорожными, являются одними из самых востребованных способов доставки во всем мире. Среди неоспоримых преимуществ грузоперевозок по воде можно выделить экономическую выгоду: морские и речные транспортные перевозки намного дешевле, нежели наземные или воздушные. Благодаря большой грузоподъемности судов и современному техническому оснащению возможна транспортировка различной номенклатуры. Для снижения транспортных издержек и достижения максимальной экономической эффективности грузоперевозчики чаще всего используют водный транспорт в составе мультимодальных грузоперевозок по стандартам Incoterms, при участии авиационного, железнодорожного или автомобильного транспорта.



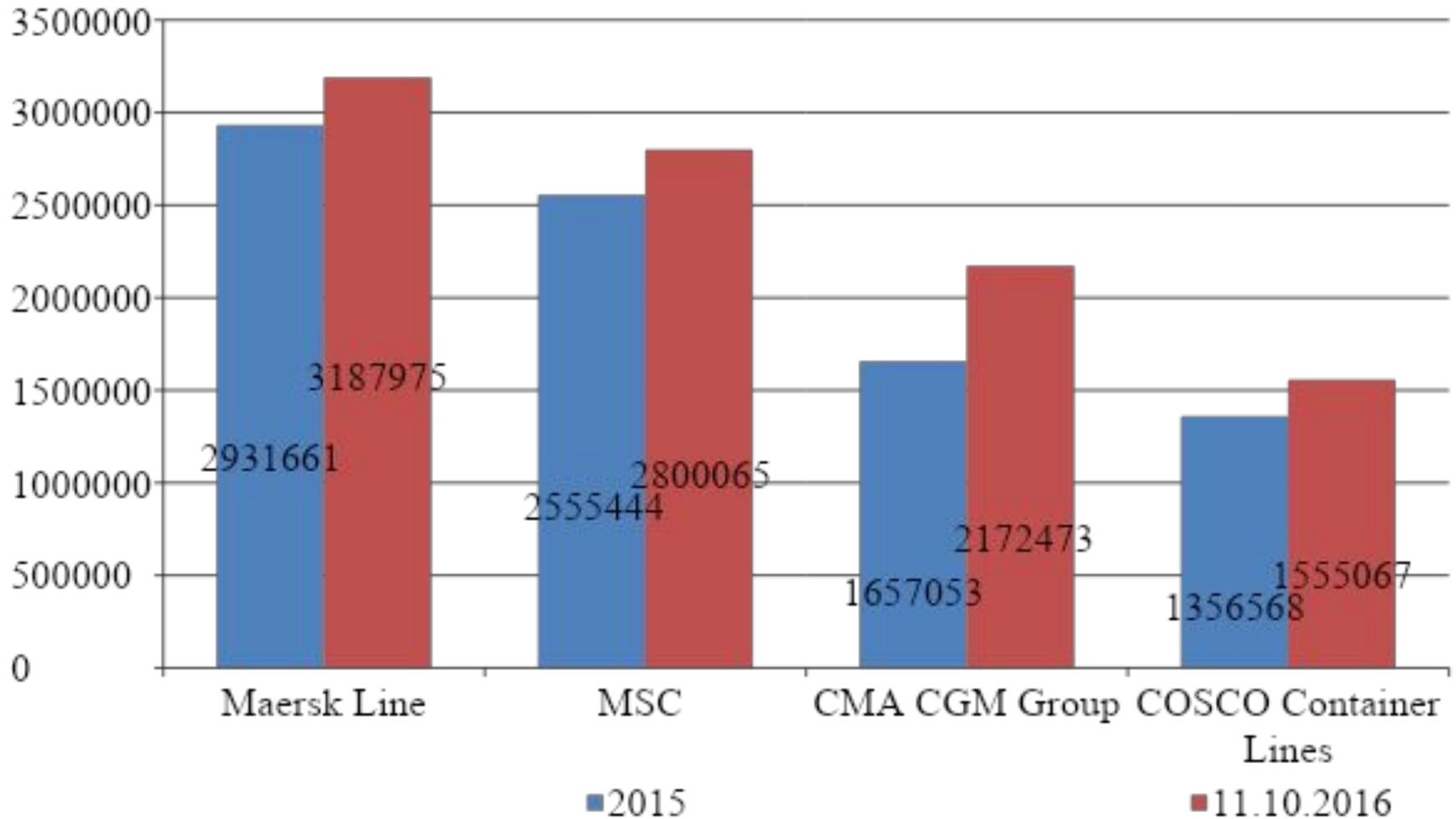
5.3. Сравнительный анализ глобального контейнерного флота



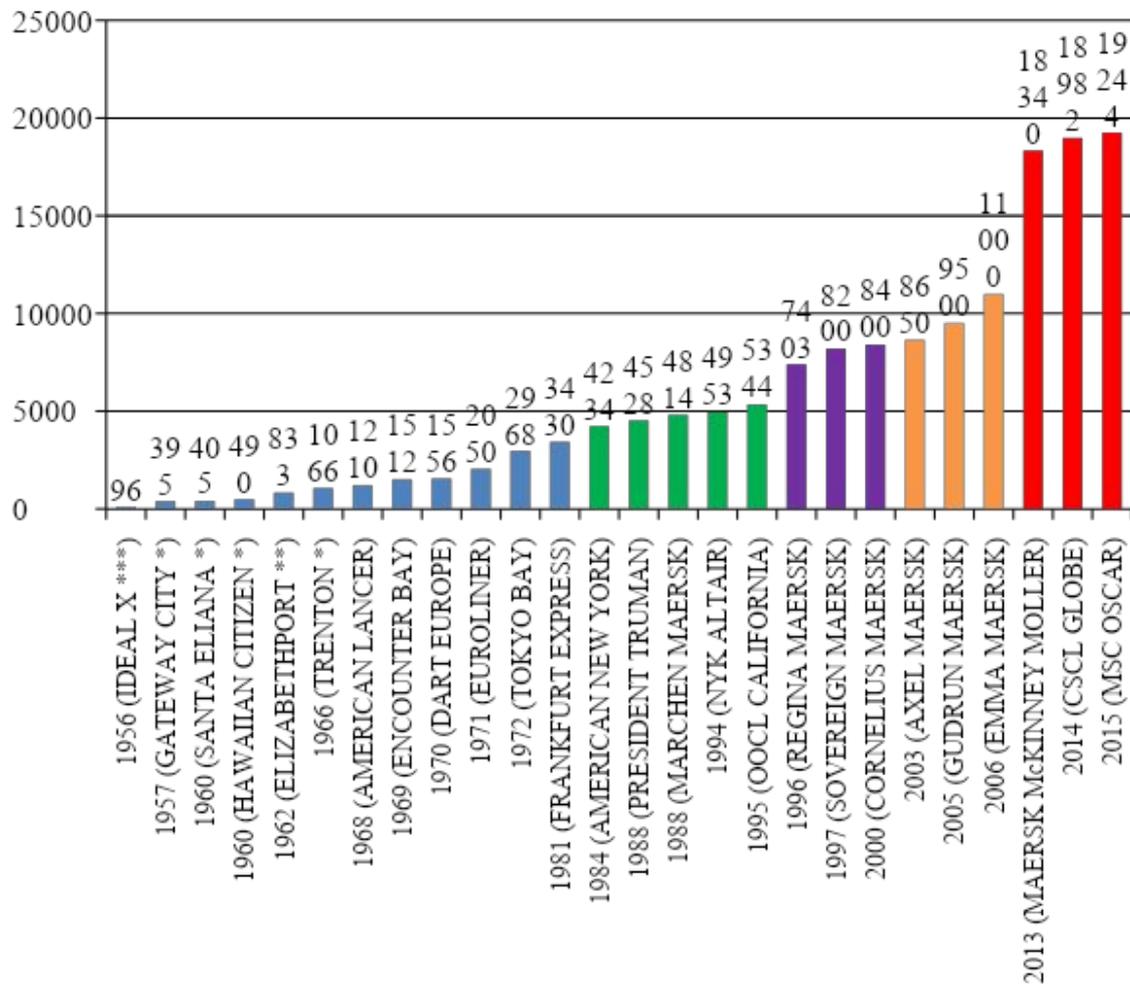
Морские перевозки грузов – самый экономичный вид перевозок грузов по всему миру.



5.3. Сравнительный анализ лидеров глобального контейнерного флота, TEU



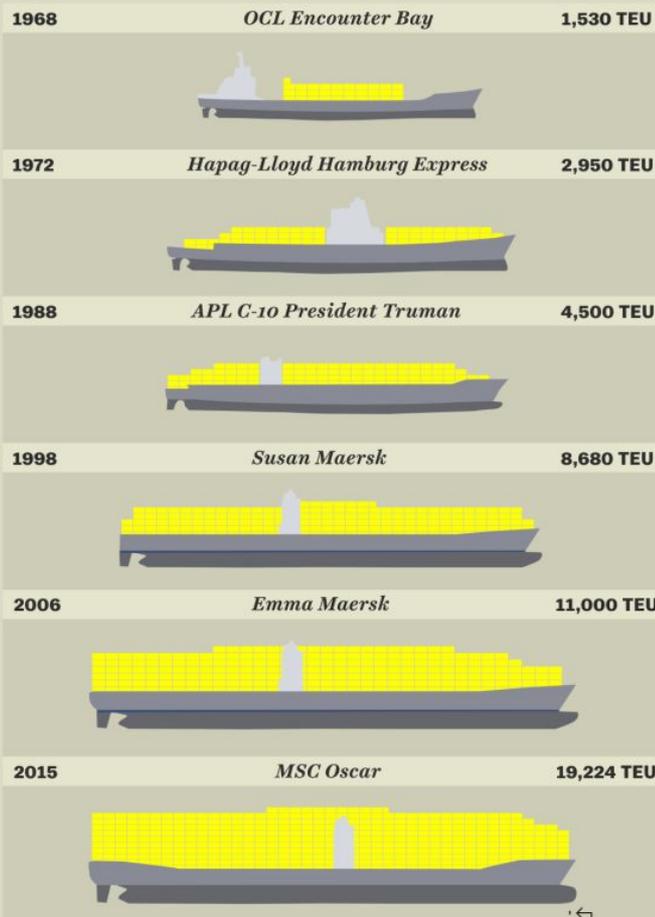
Хронология крупнейших в мире контейнерных судов по номинальному количеству TEU



- * Переделанное грузовое судно
- ** Переделанный танкер
- *** Экспериментальная нагрузка на палубе танкера

САМЫЕ БОЛЬШИЕ КОНТЕЙНЕРОВОЗЫ

■ = 50 TEU (объем контейнера 6.1x2.44x2.59)



Компания A.P. Moller-Maersk Group



A.P. Moller-Maersk Group (дат. A.P. Møller-Mærsk Gruppen) — датская компания, оперирующая в различных секторах экономики, по большей части известная своим транспортным бизнесом. Обычно известна под названием Maersk (дат. Mærsk). Штаб-квартира компании базируется в Копенгагене, а её дочерние предприятия и офисы, в которых занято около 108 тыс. сотрудников, располагаются в более чем 135 странах мира. Эта компания занимает 208-е место в списке Fortune Global 500 за 2015 год, по сравнению со 172-м местом в 2014 году.



Санкт - Петербургский государственный

УНИВЕРСИТЕТ

гражданской авиации

Компания MSC

Mediterranean Shipping Company

MSC Mediterranean Shipping Company S.A., Женева, Швейцария — Международная частная судоходная компания, основанная в 1970 Джанлуиджи Апонте. Всего за четыре неполных десятилетия, компания осуществила бурный рост от обычного мелкого судового оператора до одной из ведущих мировых судоходных компаний, специализирующейся на перевозках морским транспортом.

В течение последних лет существенно расширился флот MSC, уже в 2003 году компания заняла 2-ое место в рейтинге крупнейших морских контейнерных перевозчиков по количеству управляемых ею судов. Такие впечатляющие результаты были достигнуты за счет внутренних резервов и в процессе органического роста, а не через приобретения или слияния компаний.

Сейчас это второй в мире линейный оператор по вместимости контейнерного флота с 480 отделениями в 150 странах по всему миру. В штате компании более 24 тыс. сотрудников. В распоряжении компании, помимо морских судов, развитая сеть железнодорожного транспорта, автотранспорта по всему миру. Суда компании плавают на 200 маршрутах и осуществляют заходы в более чем 315 портов. По состоянию на конец января 2015 г. флот MSC насчитывает 471 судно общей вместимостью 2,435,000 TEUs.



Санкт - Петербургский государственный

УНИВЕРСИТЕТ

гражданской авиации

Компания MSC Mediterranean Shipping Company



Супер-контейнеровоз MSC Oliver пополнил флот швейцарского линейного оператора MSC.

MSC Oliver, второе судно в серии из 20 контейнеровозов вместимостью 19,224 TEUs, заказанных Mediterranean Shipping Company, было передано в эксплуатацию на южнокорейской верфи DSME в Пусане, говорится в сообщении швейцарской судоходной компании. Передача судна состоялась всего через два месяца после сдачи MSC Oscar. Передача всех судов была в конце 2015 года.

В 2015 году прошла церемония крещения MSC Oscar в южнокорейском порту Пусан, принимали участие президент и гендиректор MSC Диего Апонте со своим сыном Оскаром, в честь которого было названо судно. В апреле 2015 года контейнеровоз MSC Oliver был размещен на сервисе Albatros (Albatross Service) на линии между Азией и Европой.

Компания CMA CGM Group



CMA CGM Group — транспортная судоходная компания со штаб-квартирой в Марселе (Франция), занимается преимущественно контейнерными морскими перевозками. Является самым крупным во Франции и третьим по величине в мире морским контейнерным перевозчиком с общим дедвейтом судов в 1,398,343 TEUs.[1]

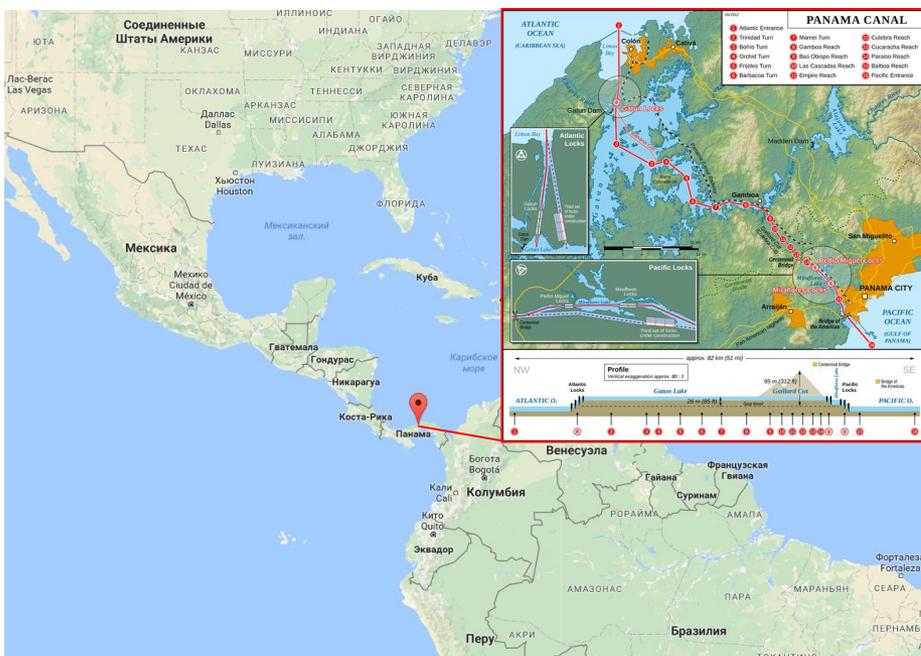
Компания оперирует флотом из 390 судов и обслуживает более 400 портов по всему миру.

CMA CGM Group представлена на каждом континенте, в 150 странах мира, через международную сеть своих региональных отделений, состоящую более чем из 650 офисов и филиалов.

В CMA CGM Group работают 18000 человек по всему миру.

5.4. Классификация контейнеровозов

1. Handysize Class - 260 - 1000 TEU
2. Handymax Class - 1000 - 1700 TEU
3. Feeder Class - 1700 - 2500 TEU
4. Sub-Panamax Class - 2500 - 4000 TEU
5. Panamax Class - (4000 - 7000 TEU). Появившийся в 1984 г. контейнеровоз вместимостью 4234 TEU (т/х American New York) стал самым большим контейнеровозом своего времени. На протяжении последующих 10-ти лет максимальная вместимость контейнеровозов составляла 4500-5000 контейнеров (основной причиной были ограничения по ширине и длине, установленные камерами шлюзов Панамского канала).

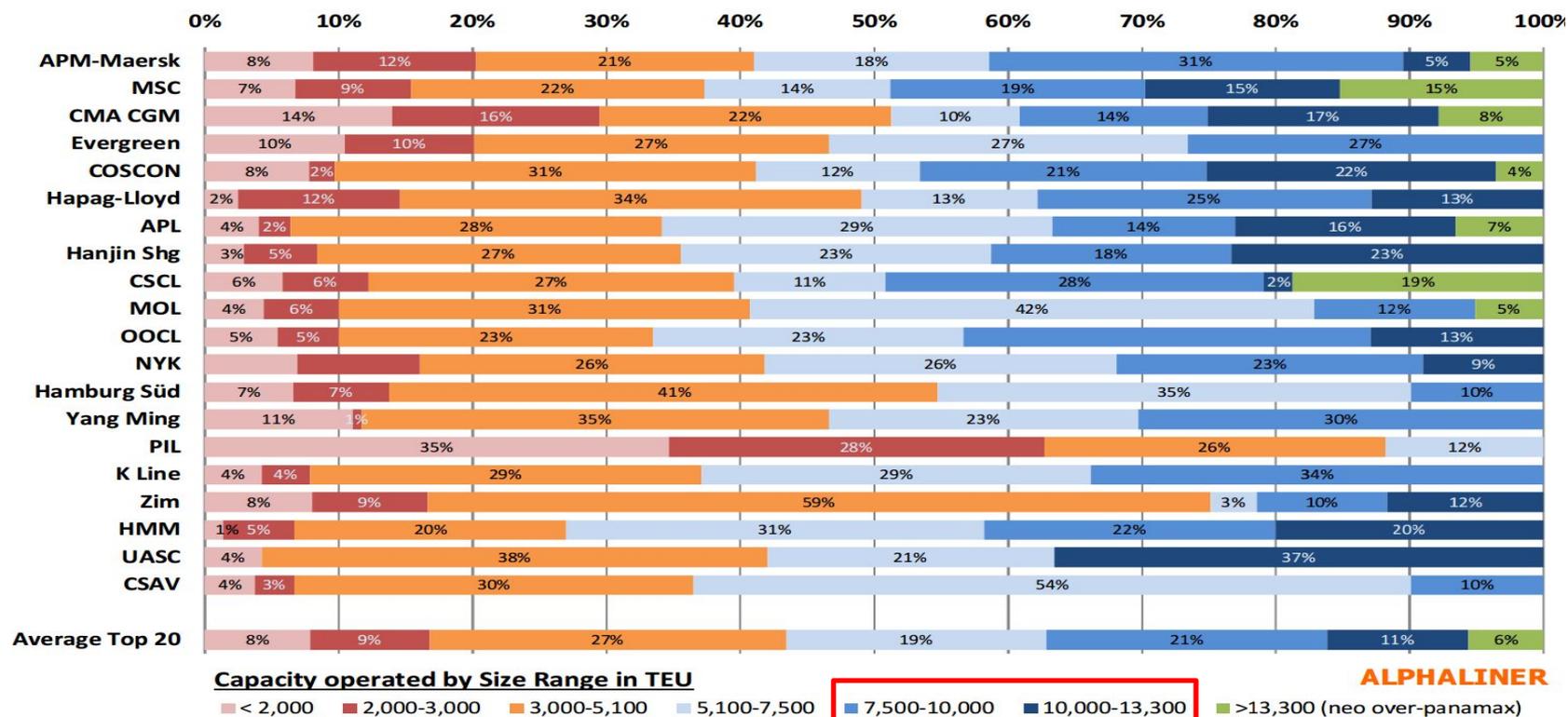


В настоящее время в канале имеются две полосы прохода, однако рассматривается возможность постройки третьей полосы с увеличенными размерами шлюзов для следующего поколения контейнеровозов вместимостью свыше 12000 TEU.

5.4. Классификация контейнеровозов

6. Post-Panamax Class - (7000 -13000 TEU). Компания APL, предложившая новые морские пути без прохождения Панамского канала, положила начало развития новых контейнеровозов типа Post-Panamax. В 1996 году судно Regina Maersk с официальной контейнеровместимостью 7403 TEU превысило существующий предел, после чего размер новых контейнеровозов стремительно возрос с 7403 TEU в 1996 году до 8200 TEU в 1997 году и до 9500 к концу 2005 года. Развитие флота было действительно впечатляющим. В настоящее время более 50% мирового контейнерного флота составляют суда типа post-panamax.

Ниже представлено распределение мощности эксплуатируемых морских судов перевозчиками в диапазоне грузоместимости TEU по состоянию на август 2013.



5.4. Классификация контейнеровозов

7. Super-Post-Panamax Class/E-Class - (более 13000 TEU) Длина Суэцкого канала составляет около 163 км, ширина колеблется от 80 до 135 м. В канале нет шлюзов. До 2012 года проведены дноуглубительные работы в канале для пропуска контейнеровозов вместимостью больше 19000 TEU.



5.4. Классификация контейнеровозов

8. Explorer Class (более 16600 TEU) - серия судов построенных Компанией CMA CGM. В эксплуатации четыре судна "CMA CGM Marco Polo", "CMA CGM Alexander von Humboldt", "CMA CGM Jacques Cartier" и "CMA CGM Jules Verne".



5.4. Классификация контейнеровозов

9. Triple E-Class (более 18200 TEU) - на 1 ноября 2013 года работают три судна такого класса: "Mærsk Mc-Kinney Møller", "Majestic Mærsk" и "Mary Mærsk" на линии Maersk-Line AE10.



5.4. Классификация контейнеровозов

10. Post-Triple E-Class (более 21000 TEU) - на 1 марта 2014 года известно, что CSCL заказало постройку четырех судов такого класса на HHI (с вводом в эксплуатацию первого из серии в январе 2015 года).

5.5. Оценка экономической эффективности дизельного двигателя Wartsila-Sulzer RTA96-C

Один из самых мощных, самых больших по размерам и самых дорогих дизельных двигателей является Wartsila-Sulzer RTA96-C который был создан для больших кораблей, в частности для контейнеровоза Emma Maersk.

Emma Maersk является одним из крупнейших действующих кораблей в мире, его стоимость оценивается в 170 000 000 \$.

Wartsila-Sulzer RTA96-C - это один из самых больших двигателей внутреннего сгорания, из когда-либо построенных человеком. Он представляет собой 14-цилиндровый 2-тактный дизельный двигатель с турбонаддувом, который был специально разработан для контейнеровоза Emma Maersk, владельцем которого является датская компания Maersk.

В сентябре 2006 года изготовление и испытание двигателя было успешно завершено, и он был установлен на контейнеровозе Emma Maersk. К 2009 году было изготовлено всего 9 кораблей подобной серии с аналогичными двигателями.



5.5. Оценка экономической эффективности дизельного двигателя Wartsila-Sulzer RTA96-C

Технические характеристики двигателя Wartsila-Sulzer RTA96-C:

Масса двигателя:

2300 тонн (коленчатый вал весит 300 тонн.)

Длина: 27.1 метра

Высота: 13.4 метра

Максимальная мощность:

108 920 л.с. при 102 оборотов в минуту

Расход топлива при максимальной экономии:

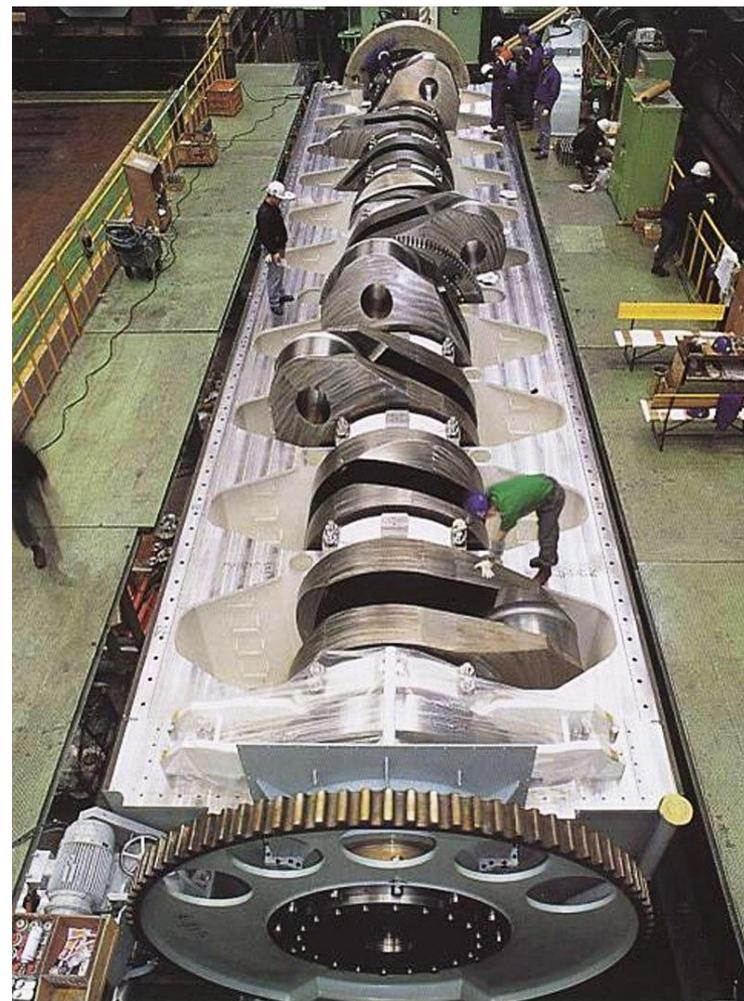
13 000 литров/час

Топливная эффективность:

более 50% топливной энергии преобразуется в механическую

Для сравнения, большинство автомобилей имеют топливную эффективность 25-30%.

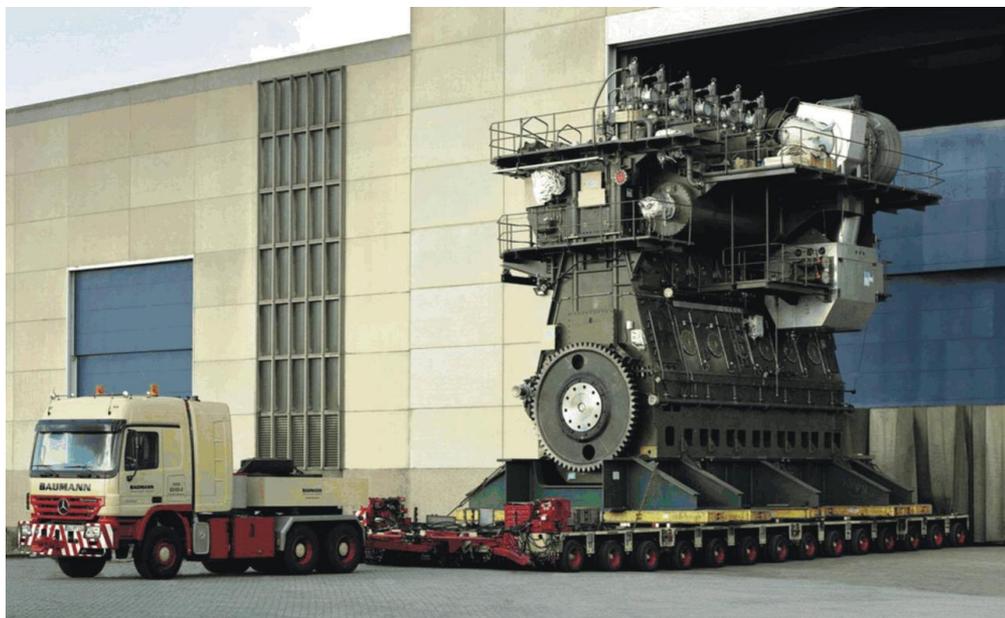
Некоторые сравнения, что бы понять мощность двигателя



5.5. Оценка экономической эффективности дизельного двигателя Wartsila-Sulzer RTA96-C

Самый мощный в мире двигатель может обеспечить электроэнергией небольшой город.

При 102 оборотов в минуту, он производит 80 миллионов ватт электроэнергии. Если средняя бытовая электролампа потребляет 60 Вт энергии, 80 миллионов ватт мощности вполне достаточно для 1,3 млн. ламп. Если в среднестатистическом доме одновременно горит 6 осветительных ламп, двигатель будет производить достаточное количество электроэнергии, чтобы осветить 220 000 домов. Этого достаточно для обеспечения электроэнергией города с 500 000 населения.



Стоимость работы двигателя

Двигатель Wartsila-Sulzer RTA96 потребляет 13000 литров топлива в час. Если баррель нефти равен 158,76 литра, самый большой двигатель в мире потребляется 81,1 баррелей нефти в час. Если цена на нефть составляет \$ 84/баррель на мировых рынках нефти, то стоимость 1 часа работы двигателя по топливу будет составлять \$ 6800 в час.

5.6. Maersk и CMA CGM ведут переговоры о покупке NOL

10 ноября 2015 представители Neptune Orient Lines подтвердили, что в настоящее время проходят предварительные обсуждения с A.P.Moeller-Maersk и CMA CGM о возможной продаже компании, передает Wall Street Journal со ссылкой на заявление компании для Сингапурской фондовой биржи.

Источники, близкие к процессу переговоров, сообщают, что успех процесса будет зависеть от цены и оценки перспектив того, насколько гармонично сервисы NOL смогут дополнять существующие сети Maersk или CMA CGM с учетом их относительно слабого присутствия на транс-тихоокеанских маршрутах из Азии в Америку. Сообщается, что CMA CGM сделала предварительное предложение с рыночной стоимостью 1,9 миллиард долларов.

По данным издания, сделка могла бы помочь крупнейшим контейнерным перевозчикам в мире справиться с последствиям кризиса в отрасли. В условиях падения спроса и переизбытка мощностей на рынке, операторы образуют стратегические альянсы и ищут способов резкого сокращения затрат. На прошлой неделе Maersk объявил программу мероприятий, предусматривающую сокращение 4000 рабочих мест, сервисов и инвестиций в новые суда.

Ранее NOL продал японской Kintetsu World Express свой логистический бизнес APL Logistics. Выручка от сделки позволила NOL закрыть 9 месяцев этого года с прибылью.

APL Logistics Ltd. (APLL) является дочерней компанией Kintetsu World Express, Inc. (KWE), в Японии на основе транспортно-экспедиторской и транспортной компании. В качестве глобального специалиста цепочки поставок, APL Logistics предлагает широкий спектр отправления и назначения услуг в более чем 60 странах мира, где предлагается автомобильной и бытовой электроники, промышленных компаний и розничных вертикалей, а также обеспечение транспортировки в качестве службы. Штаб-квартира компании в Сингапуре, APL Logistics имеет местами по всему земному шару.

5.7. Лидеры глобального контейнерного флота

Совокупный контейнерный флот, согласно рейтингу Alphaliner, передает ТАСС, по состоянию на 15 февраля 2016 года, насчитывает 6084 судов вместимостью 20,4 млн TEU. При этом первая десятка крупнейших перевозчиков оперируют 2515 контейнеровозами вместимостью 12 млн TEU. Т.е. при средней вместимости судна 3300 TEU, средняя вместимость судов под управлением перевозчиков из TOP-10 составляет 4777 TEU.

Наиболее заметным изменением в структуре TOP-10 глобальных контейнерных перевозчиков по итогам 2015 года стали продвижения Hamburg Suyd с 11 на 8 строчку рейтинга, а также OOCL с 12 на 10 строчку. Арабская UASC перепрыгнула сразу на 6 позиций - с 18 на 12. В результате слияния с чилийской CSAV Нарag-Lloyd поднялся с 6 на 5 строчку.

Лидером рейтинга остается Maersk Line, на втором месте - MSC, на третьем - CMA CGM. На четвертом на сегодняшний день находится Evergreen, однако уже в следующем месяце завершится слияние китайских Cosco Container Lines и CSCL, и объединенный перевозчик обгонит тайваньскую компанию с большим отрывом. CMA CGM сохранит свое место в тройке лидеров благодаря покупке APL Logistics.

Рынок контейнерных перевозок находится в затяжном кризисе, характеризующемся избытком тоннажа и падением фрахтовых ставок.

На направлении перевозок из Азии в Европу фрахтовые ставки только за первый месяц 2016 года снизились на 185%: по состоянию на конец первой недели февраля индикативные спотовые ставки на трейде, по данным Shanghai Containerized Freight Index, составили 431 доллар за TEU. При этом, по расчетам Wall Street Journal, уровень безубыточности операций в этом сегменте обеспечивается при уровне ставок не ниже 1300 долларов за TEU.

5.7. Лидеры глобального контейнерного флота

Падение ставок и ввод в эксплуатацию новых судов заставляет перевозчиков отказываться от зафрахтованного тоннажа. Доля собственного флота в структуре флота под управлением десяти крупнейших перевозчиков за прошедший год выросла на 5 процентов с 47% до 52%.

Однако, несмотря на избыток тоннажа, перевозчики продолжают заказывать новые суда. Портфель заказов десяти крупнейших перевозчиков за последний год вырос с 139 судов вместимостью 16 млн TEU в декабре 2014 года до 195 судов вместимостью 24 млн TEU, что составляет 37,5% от флота в собственности компаний на сегодняшний день.

Гонка за поддержание доли рынка заставляет перевозчиков увеличивать и размер заказываемых судов, несмотря на то, что низкие цены на нефть и слабый спрос сводит на нет экономию от масштаба. Лидерами отрасли по средней вместимости собственного флота на сегодняшний день являются CSCL (7.9 тыс. TEU), Hanjin (7.4 тыс. TEU), Harpag-Lloyd (7.27 тыс. TEU) и OOCL (7.27 тыс. TEU).

При этом средняя вместимость судов в портфеле заказов TOP-10 составляет 12,7 тыс. TEU. В апреле прошлого года OOCL разместила заказ на верфи Samsung Heavy Industries на поставку 6 контейнеровозов вместимостью свыше 21 тыс. TEU. Крупнейший японский перевозчик MOL заказал 4 таких контейнеровоза - также у Samsung Heavy Industries. Портфель заказов объединенной China COSCO насчитывает 35 судов средней вместимостью 15,9 тыс. TEU.

Покупательской активности перевозчиков способствует готовность судостроителей давать масштабные скидки, чтобы обеспечить себя заказами в условиях снижения спроса. Так стоимость первых супер-контейнеровозов - серии 17-тысячников Triple E Maersk Line - составляла порядка 190 млн долларов за судно, а 21-тысячники OOCL обойдутся компании по 159 млн долларов за единицу.

5.8. Морские и речные перевозки грузов в России

Экономичный и удобный способ доставки внутри России - перевозка грузов водным транспортом. Общая протяженность рек составляет 3 млн. километров, длина береговой линии морей достигает 100 тыс. километров. Речные суда позволяют доставить груз в труднодоступные районы, где отсутствует инфраструктура для иных транспортных средств. Не стоит забывать о привязке данного вида транспорта к навигационному сезону, который ориентировочно приходится на период с апреля по ноябрь. Морские контейнерные перевозки в России, в частности, импорт из Юго-Восточной Азии в регионы проходит через порты Санкт-Петербург, Владивосток (Восточный) и Новороссийск, обслуживающие наиболее востребованные направления. Трамповые суда фрахтуются под нужды клиента в зависимости от объема судовой партии груза и региона доставки. Для Российской Федерации стратегически важными направлениями являются доставка грузов через районы Крайнего Севера по Северному Морскому Пути.

Грузооборот российских портов за январь-ноябрь 2015 года, составил 608,9 млн тонн. Из них 6% - 36,6 млн. тонн общего грузооборота, а именно экспорт, импорт, транзит и каботаж, приходится на долю морских контейнерных перевозок.



Санкт - Петербургский государственный

УНИВЕРСИТЕТ

гражданской авиации

Доля морских перевозок через порты Российской Федерации за 2015 год, млн. тонн



5.9. Безопасность



Выводы

Грузооборот российских портов за январь-ноябрь 2015 года, составил 608,9 млн тонн. Из них 6% - 36,6 млн. тонн общего грузооборота, а именно экспорт, импорт, транзит и каботаж, приходится на долю морских контейнерных перевозок, что в свою очередь составляет около 10% от мирового объёма контейнерных перевозок.

Перед Российской Федерацией стоит сложнейшая задача развивая Международный транспортный коридор (МТК) «Западный Китай – Западная Европа», через территорию Китая, Казахстана, России, параллельно необходимо обеспечить высокую конкурентоспособность МТК «Северного Морского Пути» при взаимодействии морского транспорта с наземными видами транспорта в соответствии с «Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года».

Помимо развития транспортной техники, коммуникаций, переобучения персонала, обеспечения высокого уровня безопасности и экологичности перевозок, необходимо внедрение современных интеллектуальных систем управления большими и сложными системами, функционирующих на принципах концепции управления цепями поставок (SCM) в соответствии с международными правилами перевозки груза – Incoterms.



Санкт - Петербургский государственный

УНИВЕРСИТЕТ

гражданской авиации