РАЗДЕЛ XVII. ЛОГИСТИКА

Паршина Д.И., Пак В.Р., Вишняков Г.С.

Современное состояние и перспективы дистанционных технологий при контейнерных перевозках

*Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)
(Россия, Москва)*

doi: 10.18411/sr-10-04-2021-76

Аннотация

В данной статье рассматриваются основные технические средства при осуществлении контейнерных перевозок. Особое внимание обращается на необходимость корректировки правил контроля за грузом для использования этих технологий в полной мере. В заключение делается вывод о необходимости совершенствования методов, обеспечивающих безопасность при перевозке и закрепления их в международных правилах.

Ключевые слова: контейнерные перевозки, система интеллектуальных грузов, комплексные дистанционные технологии, правила контроля за грузом, контроль за состоянием судна.

Abstract

In this article we consider the main technical means in the implementation of container shipping. Particular attention is paid to the need to adjust the cargo control rules in order to use these technologies to the fullest. In conclusion, it is concluded that there is a need to improve methods that ensure safety during transportation and to consolidate them in international rules.

Key words: container transportation, intelligent cargo system, complex remote technologies, cargo control rules, control over the state of the vessel.

Актуальность темы исследования определяется тем, что с развитием современных технологий, невозможно обеспечить эффективность контейнерных перевозок без разработки правил, которые были бы понятны и применялись транспортно-логистическими компаниями [1, с.115; 2, с.150].

Конвенция ООН (Роттердамские правила) относится к основополагающим документам, которые регулируют отношения в области морской международной перевозки грузов.

В настоящее время в морских портах применяется система электронных GPS-замков. Это система интеллектуальных грузовых / контейнерных замков Over-The-Air-Keyless (получение доступа «по воздуху») для контейнеров, прицепов и вагонов. Это такие автономные устройства, которые не требуют внешнего питания и представляют собой замок и электронное устройство, которое осуществляет передачу данных [3, с.89].

Технология обеспечивает следующие преимущества:

1. отсутствует необходимость физического контроля безопасности грузов посредством пломб и замков;
2. нет необходимости нанимать дополнительный персонал для охраны груза;
3. отсутствует необходимость организации физического контроля контейнеров.

Технология при этом значительно упрощает процедуру таможенного транзита, что за счет снижения объемов документооборота и за счет сокращения количества отчетов о сохранности контейнера по время перегрузок:

- 1) ведет к росту грузооборота;
- 2) уменьшает временные затраты на таможенные процедуры;
- 3) повышает привлекательность морских перевозок.

Помимо этого существуют комплексные дистанционные технологии, которые также позволяют дистанционно контролировать контейнер посредством спутниковой связи [4, с.10].

При этом контейнеры обеспечиваются датчиками температур, перегрузок, акселерометром.

Такие технологии имеют следующие преимущества:

1. Обеспечение полного контроля за грузом;
2. Оперативное выявление неисправностей и нарушений;
3. Сокращение затрат на подготовку, обработку и мониторинг транспортировки.
4. Исключение человеческого фактора при физическом осмотре контейнеров.

При морских перевозках, имеется возможность использовать корабельные датчики, к примеру, датчики расхода топлива, которые передают информацию на сушу и дают возможность оптимизировать топливные затраты [5, с.220].

Роттердамские правила предусматривают правила об электронных транспортных записях. Такие записи выступают альтернативой «бумажных» транспортных документов (коносаментов, морских накладных). Эти положения Роттердамских правил устанавливают направления будущего развития электронной формы отношений по перевозке. К примеру, электронная транспортная накладная, электронный путевой лист, электронный коносамент.

В отношении контроля Роттердамские правила дают определения следующим терминам: «право контроля над грузом» и «контролирующая сторона».

Согласно ст. 50 Конвенции ООН, право контроля над грузом ограничивается следующими полномочиями:

- а) инструктировать по поводу груза в рамках условий договора;
- б) получить груз в определенном месте или по пути следования;
- в) изменить грузополучателя.

В данном случае возникает юридическая коллизия, поскольку применение дистанционных технологий дает возможность осуществлять контроль за пределами вышеназванных полномочий [6, с.76].

При этом Конвенция была принята в 2009 году, что делает ее правила несколько устаревшими в современных условиях развития информационных технологий.

Поэтому целесообразно пересмотреть правила контроля за грузом, указав, что в полномочия контролирующей стороны выходит получение информации о состоянии груза, установление дополнительных дистанционных средств обеспечения сохранности груза (электронных замков). Статья 50 Конвенции ООН должна быть дополнена следующими положениями:

- г) получать своевременную информацию о состоянии груза;
- д) устанавливать дополнительные дистанционные средства обеспечения сохранности груза».

При этом сам перевозчик обладает правом контроля над состоянием морского судна, которым осуществляется транспортировка груза, что безусловно необходимо закрепить в правилах международных морских перевозках.

Исчерпывающий перечень параметров контроля за состоянием судна, которые будут доступны перевозчику:

- местоположение объекта, скорость хода, курс в режиме реального времени;
- техническое состояние судовой энергетической установки;
- количество полученного горючего, объём и время бункеровки;
- расход горючего двигателями, котлами;
- остаток топлива в танках.

В целом следует отметить, что международные правила должны пересматриваться и корректироваться на основе изменения современных реалий логистических дистанционных технологий путем закрепления соответствующих прав и полномочий.

1. Карикова Н.Г. Возможности совершенствования процесса организации контейнерных перевозок / Н.Г. Карикова // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2019. – № 3-1. – С. 115-118.
2. Сабайдаш М.В. Морские контейнерные терминалы - точки инновационного роста экономики / М.В. Сабайдаш // Транспортное дело России. – 2018. – № 6. – С. 150-151.
3. Мельникова Т.Е. Современные электронные средства и способы обеспечения международных автоперевозок грузов / Т.Е. Мельникова, С.Е. Мельников, А.К. Дидковская, З.М. Адуллина // Вестник Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). – 2020. – № 3 (62). – С. 87-91.
4. Филатов С.А. Короткие морские контейнерные перевозки в составе интермодальных перевозок / С.А. Филатов, Е.Н. Бутылкина // Вестник транспорта. – 2018. – № 6. – С. 9-12.
5. Филиппова Н.А. Навигационный контроль доставки грузов в условиях севера России / Н.А. Филиппова, В.М. Власов, В.М. Беляев // Мир транспорта. – 2019. – Т. 17. – № 4 (83). – С. 218-231.
6. Тарасова Г.В. Ответственность перевозчика по кодексу торгового мореплавания и транспортным конвенциям: сравнительный анализ / Г.В. Тарасова // Интеграция наук. – 2019. – № 2 (25). – С. 74-78.