**ПЕРЕГРУЖЕННЫЕ ПОРТЫ – ЗАКОНОМЕРНАЯ ПРОБЛЕМА И ПУТИ РЕШЕНИЯ**

***Ратковский Александр Андреевич***

*студент 2 курса, — ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова»,*

*Санкт-Петербург, Российская Федерация*

***Рябов Артем Равильевич***

*студент 2 курса, — ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова»,*

*Санкт-Петербург, Российская Федерация*

**Суть проблемы**

Экономические причины все чаще идут на увеличение грузоподъемности контейнеров, для экономии топлива в ущерб времени. Многие судна имеют огромную грузоподъемность и не каждый порт способен принять такие суда. Такие суда довольно долгие в разгрузке

От перегрузки портов страдают сами порты, судоходные линии, региональные перевозчики и в конечном счете клиенты. Для предотвращения этого нужно нанимать больше работников - вкладывать значительные средства. Если этим пренебречь появляются задержки в обработке грузов, что приводит к подорожанию продукта для конечного покупателя.

**Последствия перегруза портов**

На данный момент порты являются главным атрибутом международной торговли. В среднем 80-90% перевозок осуществляется по морским путям.

Следовательно, простой портов прямой наводкой ударяют по всей системе международных перевозок.

Еще одна проблема – увеличение давления на экологию. Задержки в сроках доставки приводят к увеличению расхода топлива, поломкам, найму дополнительного персонала.

### Штрафы

В последнее время штрафы за использование контейнеров сверх нормы превращаются из стимула в практический риск. Взимаются с владельца груза за сверхнормативное использование контейнера.

Демередж судоходной линии переплетается с перегрузкой портов и взимается с владельца груза в случае отказа отпустить судно обратно к судоходной линии в течение определенноговремени. Обычно на обработку груза дается 4 свободных дня. Любое дополнительное время сверх согласованного – это время ненормативного использования и за это взимается штраф.

В то время как простой судна является платой за длительное удержание судов, грузовладелец также должен оплатить дополнительно за перегрузку порта.

Корабли обычно двигаются быстрее в море, для того чтобы компенсировать задержку в портах. Доплата взимается в процентах от груза

**Методы решения:**

Погрузка и выгрузка является сложным процессом. Компании, владельцы портов пытаются решить эту проблему.

Несмотря на сложность, есть несколько способов облегчить работу порта:

**1.** Одним из методов является разгрузка контейнеров "free-flow". Авто приезжают на забор своих контейнеров и стоят в очереди в соответствии с которой идет выдача контейнеров. По системе **Free-flow** контейнеры выдаются перевозчикам не согласно их заявкам, а по очереди которую назначил порт . т.е первыми выдаются контейнеры которые разгружают с судна в первую очередь. Это значительно сокращает время обработки груза.

**2.**Чтобы компенсировать задержку и ускорить разгрузку судов некоторые порты начали круглосуточно обрабатывать товар,что оказалось очень выгодно ,как портам, так и перевозчикам. В ночное время трафик автотранспорта снижен.

**3**. Для того чтобы быстрее разгрузить поток судов следует разгружать их не по одному, а сразу все вместе. Для этого следует расширить порт, чтобы в него одновременно входили несколько судов. Однако данный способ требует больших затрат.

**4**. С приходом современных технологий портам следует использовать цифровизацию в процессе обработки груза. Это значительно ускорит процесс обработки груза.

Увеличение грузоподъемности контейнеровозов – экономически оправданный, а значит закономерный процесс, поэтому полностью решить проблему перегрузки портов возможно только радикальными способами –большими вложениями в развитие портов и портового оборудования. Тем не менее пока мы наблюдаем в основном попытки оптимизации работы существующих мощностей.

Библиографический список:

1. Статистические данные о портах России/Центр Единая государственная система информации об обстановке в Мировом океане (ЕСИМО) Минтранса России. URL: http://www.russianports.ru/
2. Статистические данные о портах мира/World Shipping Council. URL: <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>

4.Казаков А.П., Фадеев И.П. Организация и планирование работы речных портов, М., 1989.

5. Инструкция по загрузке и разгрузке серийных несамоходных сухогрузных судов МРФ., М., 1989.

6. Судо-часовые нормы загрузки-разгрузки судов., М., 1987.