

Здравствуйте, уважаемые члены экзаменационной комиссии!

Вашему вниманию предлагается выпускная квалификационная работа на тему – **«ТЕМА»**.

Задачей работы является экономическое обоснование рациональной схемы доставки светлых нефтепродуктов речным транспортом на основании расчёта и сопоставления экономических показателей по нескольким вариантам перевозок. Для решения этой задачи анализируется состояние перевозок в пароходстве за несколько лет, производится анализ использования транспортного флота. Приведены эксплуатационно-экономические обоснования по выбору оптимального типа флота для перевозок светлых нефтепродуктов, расстановка его по участкам работы, дана оценка ряда эксплуатационных и экономических показаний.

В состав материально-технической базы ПАО «Иртышское пароходство» входят: транспортный, рейдовый и служебно-вспомогательный флот, а также некоторые другие объекты обслуживающие флот - средства связи и радионавигации. Транспортный флот, являясь наиболее значимым элементом, имеет достаточную провозную способность.

Вопросы обеспечения судоремонта, а также отстоя флота в навигационный и межнавигационный периоды ПАО «ИРП» решает через ООО Омский ССРЗ.

На нефтебазе в Николаевке производится погрузка нефтепродуктов с четырех причалов «Газпромнефть-ОНПЗ», являющееся дочерним предприятием компании «Сибнефть», с управлением в г. Санкт-Петербурге, является одним из самых современных нефтеперерабатывающих заводов России и одним из крупнейших в мире: - причал № 1 – автобензин, авиатопливо ТС-1; - причал № 2 - дизельное топливо.

Анализируя полученные данные динамики объема перевозок грузов, за 2017 - 2019 года, наблюдается нестабильность в перевозках наливных и сухогрузных грузов. В 2018 году по сравнению с 2017 годом происходит резкое снижение объёма перевозок сухогрузов, а именно на 331,9 тыс. т или

на 70,6 %. За счет повышения объёма перевозок нефтегрузов (на 51,1 тыс. т или на 25,7%) общий объем перевозок все-таки и не вырос (общий объем упал на 280,8 тыс.т или на 42,0%). В 2019 году по сравнению с 2018 годом происходит повышение объёма перевозок на 363,9 тыс.т или на 93,8% за счет повышения объёма перевозок сухогруза на 499,8 тыс.т или 360,9% и некоторого понижения объёма перевозок наливных грузов (на 135,9 тыс.т или 54,4%).

Доля сухогрузных перевозок резко снизилась в 2018 году до 35,7%, а доля наливных соответственно повысилась до 64,3%, что связано с кризисными явлениями в экономике страны. Но в 2019 году наблюдается обратная картина: доля нефтеналива упала до 15,1%, а доля сухогрузов поднялась до 84,9%. Надо обращать внимание на перевозки не только наиболее доходных нефтегрузов, но и сухогрузов, добиваясь при этом их рентабельности за счёт снижения расходов.

ПАО «Иртышское пароходство» осуществляет перевозки грузов и пассажиров в Обь-Иртышском бассейне, включая магистральные и боковые реки, прибрежно-морскую часть Карского моря.

Проведя анализ таблицы, видно, что на реки Пур и Таз завоз нефтегрузов в меженный период самоходным флотом нецелесообразен, так как гарантированные глубины не позволяют производить загрузку судов на максимально возможную осадку.

Загрузка баржи проекта 16802, работающей в Обской и Тазовской губе производится в зависимости от условий плавания.

Для определения таких участков на данном этапе работы, будем руководствоваться исключительно Правилами Плавания на ВВП и техническими характеристиками несамоходного флота и предоставим эти возможные участки работ.

Проведя анализ, приходим к выводу, что загрузка танкеров проектов 866М и 866 должна быть кратной загрузке баржи проекта 16802. В дальнейших расчетах будем рассматривать загрузку в 450 т.

Время на технические операции при бортовой перевалке для танкеров в реке 2 ч, для тяги 3 ч, в губе для танкеров 4 ч.

Из анализа видно, что бортовая перевалка груза в пункте Пуровские вехи танкеров проекта Р-77, 866М, 866 нецелесообразна, т.к. время на технические операции больше, чем на саму перевалку. Бортовая перевалка на о. Начальный танкеров проекта 1754А является необходимой, т.к. данный проект имеет разряд плавания «Р» и использоваться дальше не может. Перевалка на Пуровских вехах баржи проекта 16802, необходима, из-за несовместимости габаритов судового хода и габаритов состава.

Форма организации перевозок грузов на всех участках, рейсовая, так как нет возможности организовать ритмичную работу флота. В дипломной работе предлагается расстановка транспортного флота по участкам с минимальными затратами трудовых и материальных ресурсов. Эксплуатационные показатели работы флота могут значительно увеличиться: нагрузка по пробегу - 0,8 т/тнж на всех участках кроме Салехард – Газ-Сале, здесь – 0,6 т/тнж. Коэффициент ходового времени с грузом 0,3 на всех участках; а на участке Пуровские вехи - Красноселькуп - Только коэффициент ходового времени с грузом равен 0,5, так как танкер следует вверх по реке Таз.

Используя предлагаемый вариант возможно повысить уровень рентабельности до 40,9 % и получить экономический эффект в размере 11215,2 тыс. руб.

Для более эффективной работы в дальнейшем необходимо стремиться к уменьшению времени доставки груза за счет сокращения времени непроизводительных стоянок. При усовершенствовании перегрузочного оборудования можно уменьшить время на погрузо-разгрузочные работы.

Таким образом, цель работы достигнута. Спасибо за внимание!
Доклад окончен.