

РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ У ФУНКЦІОНУВАННІ РИНКУ ЗЕРНА

© Седікова І.О., 2007

Транспортна логістика вирішує завдання переміщення необхідної кількості товару в потрібне місце, оптимальним маршрутом за необхідний час і з найменшими витратами. Охарактеризовано транспортні засоби, зазначено переваги і недоліки використання транспортних засобів з погляду логістики. Запропоновано технології створення транспортної системи для зернопереробної галузі.

Transporting logistic decides the task of move of necessary amount of commodity in the necessary place, by an optimum route for necessary time and with the least charges. The article discusses the characteristics of the transport means as well as their advantages and disadvantages from the logistics point of view. It also proposes the technology of the transport system design for the grain-crops industry.

Постановка проблеми

Знаходячись на перехресті важливих міжнародних транспортних коридорів, Україна має великий транзитний потенціал. Для його ефективного використання у зернопереробній галузі необхідно дослідити переваги і недоліки використання транспортних засобів з погляду логістики. Актуальною є потреба у створенні транспортної системи для зернопереробної галузі.

Аналіз попередніх досліджень і публікацій

Транспорт є одним з основних елементів економіки, сфери ділових послуг, логістики. Транспорт значною мірою впливає на мікро- і макропроцеси господарської діяльності [1].

Зазначимо фактори, які обумовлюють необхідність регулювання розвитку транспорту і транспортних систем [3]:

1. Функціонування транспортної системи необхідно регулювати в інтересах суспільної безпеки.
2. Транспорт підвладний конкуренції, а конкуренція може знизити рівень безпеки і якість обслуговування, вплинути на стабільність економіки як на мікро-, так і на макрорівні.
3. Транспорт динамічно змінюється. Розвиваються нові види транспорту, які функціонують паралельно зі старими.

Постановка цілей

Вирішення макрологічних завдань вимагає обліку потреб у масових і локальних перевезеннях різного виду вантажів, а також природних умов та економічної ефективності транспортних засобів. Дуже важливо правильно визначити можливості розширення й удосконалення існуючих транспортних магістралей, побудувати нові транспортні шляхи для оптимального сполучення, а також розвивати різні види транспорту: автомобільний, залізничний, морський, повітряний, трубопровідний.

Виклад основного матеріалу

«Транзитний потенціал країни – це потенційні можливості існуючих і створюваних у країні додатково об'єктів і коштів виробничої, а також відповідних інституційних і інформаційних інфраструктур забезпечувати безперебійне і безпечне транспортування під митним контролем через територію цієї країни транспортними засобами транзиту всіх видів транспорту (включаючи трубопровідний і лінії електропередачі) зроблених за її межами транзитних вантажів для споживання в інших країнах» [1].

В останнє десятиліття виявилася загальносвітова тенденція збільшення загального обсягу вантажоперевезень. Змінилася структура вантажопотоків. За останні 10 років частка морського транспорту у вантажоперевезеннях знизилася з 31 до 25 %, залізничного – з 15 до 8 %. Водночас частка автомобільного транспорту виросла з 35 до 52 %.

Автомобільний транспорт у структурі вантажоперевезень за своєю питомою вагою обігнав всі інші види і перетворився в провідний вид вантажного транспорту. На початок 2004 р. в Україні мережа автомобільних доріг загального користування становила 169,7 тис. км, зокрема дороги державного значення – 16,2 тис. км (або 9,5 %). Для залучення транзиту на окремих маршрутах здійснюються заходи щодо підвищення максимальної ваги автопоїздів до 40 т.

Потужності морських портів, елеваторів, можливості залізничного транспорту дають змогу перевозити істотні обсяги зерна і поставляти його на експорт за умови рівномірного розподілу вантажопотоків і чіткої взаємодії залізниць, портів, судноплавних компаній і відправників вантажу. Але нарощування потужностей морських портів, застосування конвенції і часте використання відвантажень за так званним прямим варіантом ставлять під сумнів наявність значного експортного потенціалу.

З 18 морських торговельних портів, що перебувають у підпорядкуванні Міністерства транспорту, практично всі займаються переробкою зернових вантажів, але основні обсяги припадають на Іллічівський, Одеський, Миколаївський і Херсонський порти.

Дунайські порти Ізмаїльський, Ренійський і Усть-Дунайський, які переробляють щорічно близько 7 млн. т вантажів, мають 50 причалів завдовжки майже 5 км і можуть приймати судна з осіданням до 6 метрів.

За даними Міністерства транспорту, сьогодні здатність морських портів в одночасному зберіганні зернових становить 425,9 тис. т.

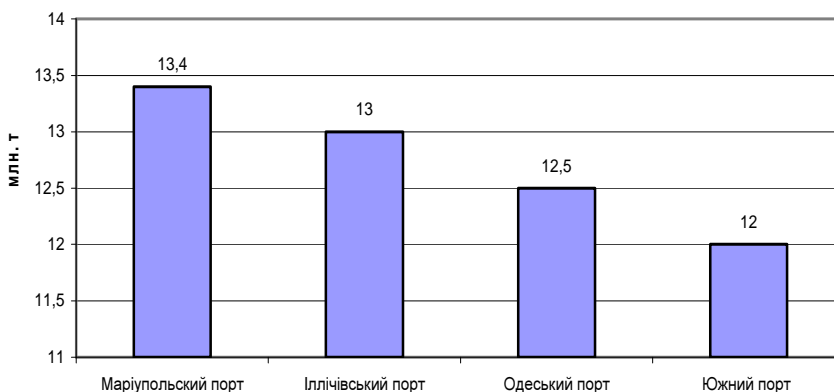
У 2006 р. передбачається завершити будівництво і ввести в експлуатацію зернопереробні комплекси в Бердянському (потужністю 820 тис. т на рік) та Ренійському портах (до 800 тис. т на рік). Планується введення в експлуатацію трьох черг зернопереробного комплексу "Укрелева-торпром" в Одеському порту (8 ємностей по 6 тис. т).

Сьогодні Миколаївський порт має зерноперевалочний комплекс, що працює через накопичувач, а також за прямою схемою (вагон-судно, автомобіль-судно). Інтенсивність навантаження на судна – до 6 тис.т/добу.

Вантажопереробка в портах майже однакова: у Маріупольському – 13,4 млн. т, Іллічівському – 13 млн.т, Одеському – 12,5 млн. і "Южному" – 12 млн. т. Загалом морськими і річковими портами України в 2004 р. перероблено 126962 тис. т вантажів (або 138,1 % рівня 2001 р.), зокрема 56171 тис. т – транзитних (або 131,5 %) (рисунок).

Залізничний транспорт за обсягом перевезень займає друге місце. На думку фахівців Мінтрансу, залізниці України досить технічно розвинені, мають необхідну кількість рухомого складу і можливості повністю задовольняти потреби щодо перевезення зерна. Існуючий парк вагонів-зерновозів в "Укрзалізниці" становить 13340 одиниць. За нормативного терміну обігу зерновозів 7,86 доби загалом, можливо щодоби відвантажувати 1450 вагонів (87,2 тис. т) зернових вантажів, що становить 2,6 млн. т на місяць.

Експерти ринку вважають, що придбання вагонів у найближчому майбутньому стане актуальним для власників вантажів і експедиторських фірм. Термін окупності зерновозів становить 15–20 років, відсотки за кредитом під його купівлю становлять 15–18 річних. Такий великий термін не дасть змоги вирішити проблему відновлення рухомого складу.



Вантажопереробка у портах

Учасники ринку називають ще ряд проблем, пов'язаних із транзитом зерна через українські порти. Ставка з перероблення транзиту підвищилася до 4 USD/т. Водночас сьогодні надходить багато інформації про збільшення портових зерноперевалочних потужностей у Росії. Було заявлено, що до 2010 р. їх потужність збільшиться до 12–15 млн. т, що приблизно відповідає потенційним експортним можливостям Росії і Казахстану[4]. Отже, Україна незабаром може втратити істотну частку транзитних потоків.

Фахівці Мінтрансу вважають, що головними причинами низької ефективності використання можливостей залізниць і портів щодо перевезення і переробки зернових є погане планування роботи, відсутність відповідальності за невиконання запланованих обсягів перевезень і нерівномірне завантаження портів.

Залізниці зазнають збитків через простій вагонів, додаткової маневрової роботи, охорони вагонів з зерном і т.п. Основні обсяги заявок на перевезення зерна з України надходять стихійно протягом місяця [4].

Важливою умовою ритмічної роботи транспортної системи експорту зернових є рівномірне завантаження морських портів. Поруч з інтенсивною роботою Одеського, Іллічівського, Миколаївського і Херсонського портів фахівці Мінтрансу відзначають недовантаження Ренійського, Білгород-Дністровського, Феодосійського та інших морських портів.

Висновки

Існують проблеми, які перешкоджають рівномірному і планомірному розподілу вантажо-потоків, зокрема проблема в непогодженості дій трейдерів. Вантажоперевезеннями повинні займатися ліцензовані фахівці, що допоможе вирішити більшість проблем. Крім того, багато чого буде залежати від того, як незабаром вантажовласники, експедиторські фірми зуміють вирішити проблему старіння парку вагонів і придбання зерновозів.

Традиційний спосіб перевезення зерна передбачає використання припортових елеваторів для нагромадження суднових партій, однак їхня місткість недостатня для експорту зерна. У цих умовах пропонується зерно вантажити за прямим варіантом «вагон – кран – судно». При цьому станції накопичення відіграють роль припортових елеваторів, а вагони – дорогих сховищ на колесах. Однак це різко збільшує пропускну здатність портів.

Перспективи подальших досліджень

Встановлення оптимальних тарифів і ставок для всіх учасників транспортного процесу можливо лише в умовах конкуренції між різними видами транспорту і внутрішньовидової конкуренції.

Недостатньо високий рівень розвитку автомобільного і водного транспорту забезпечує залізниці реальну монополію на перевезення зернових вантажів у порти (90 % всіх зернових перевезень в Україні).

Необхідно розрахувати можливості української транспортної галузі і на підставі цих даних з урахуванням впливу транспортних видатків на ціну товару визначити взаємоприйнятні значення наскрізних тарифів і ставок. Більше того, навіть при відставанні технічних можливостей залізниць і портів України можна розгорнути взаємовигідне співробітництво з перевезення і перевалки транзитного зерна Росії, Молдови і Казахстану, якщо оптимізувати організаційні й економічні складові.

Один з можливих варіантів вирішення проблеми – використовувати одну або декілька залізничних станцій поблизу кордону України і Росії як буферну для накопичення і формувати на ній партії вагонів для подальшої подачі безпосередньо на припортові станції відправки.

Для реалізації настільки складних транспортних схем необхідно організувати систему координації всього транспортного процесу. Її могли б здійснювати логістичні центри, що діють на основі міждержавних угод.

1. *Економіка України*. – 2005. – № 3. – С. 10–15.
2. *Економіка України*. – 2005. – № 4. – С. 38–39.
3. *Интегрированная логистика накопительно-распределительных комплексов: Учебник для транспортных вузов.* / Под общ. ред Л.Б. Миротина. – М.: Издательство «Экзамен», 2003. – 448 с.
4. *Агроперспектива*. – 2003. – № 6. – С. 15–18.