Выбор оптимального вида транспорта при перевозке зерна в порт

Корсунова Анастасия Александровна,магистр Ростовского государственного строительного университета(РГСУ),г.Ростов-на-Дону

Со временем предназначение морских портов поменялось от простого обеспечения взаимодействия видов транспорта до создания полного логистического сервиса. В итоге появились транспортно-логистические центры, в которых создаются не только добавленные стоимости в цене продукции, но и новые формы взаимодействия, обеспечивающие интеграцию компаний участников интегрированных логистических цепей поставок грузопотоков экспортно-импортного, транзитного характера. Координирующую роль во взаимодействии видов транспорта и управлении цепями поставок приобрели порты [1].

Грузооборот морских портов России за январь 2016 года составил 52,9 млн тонн, что на 2,8% ниже показателя аналогичного периода прошлого года. Об этом сообщает пресс-служба Ассоциации морских торговых портов (АСОП). Объем перевалки сухогрузов составил 21,7 млн тонн (Рисунок 1).

Ростовский порт расположен в г. Ростове -на-Дону. Получил статус морского порта по Распоряжению Правительства РФ от 14 июля 2010г.. Ростовский порт обслуживают 24 стивидорные компании. Основными компаниями являются: ОАО "Ростовский порт", ОАО "Астон", ООО "Юг Руси -Золотая семечка", ЗАО "Международный Донской Порт", ООО "Ростовский Универсальный Порт". По грузообороту порт входит в число десяти крупнейших морских портов России.

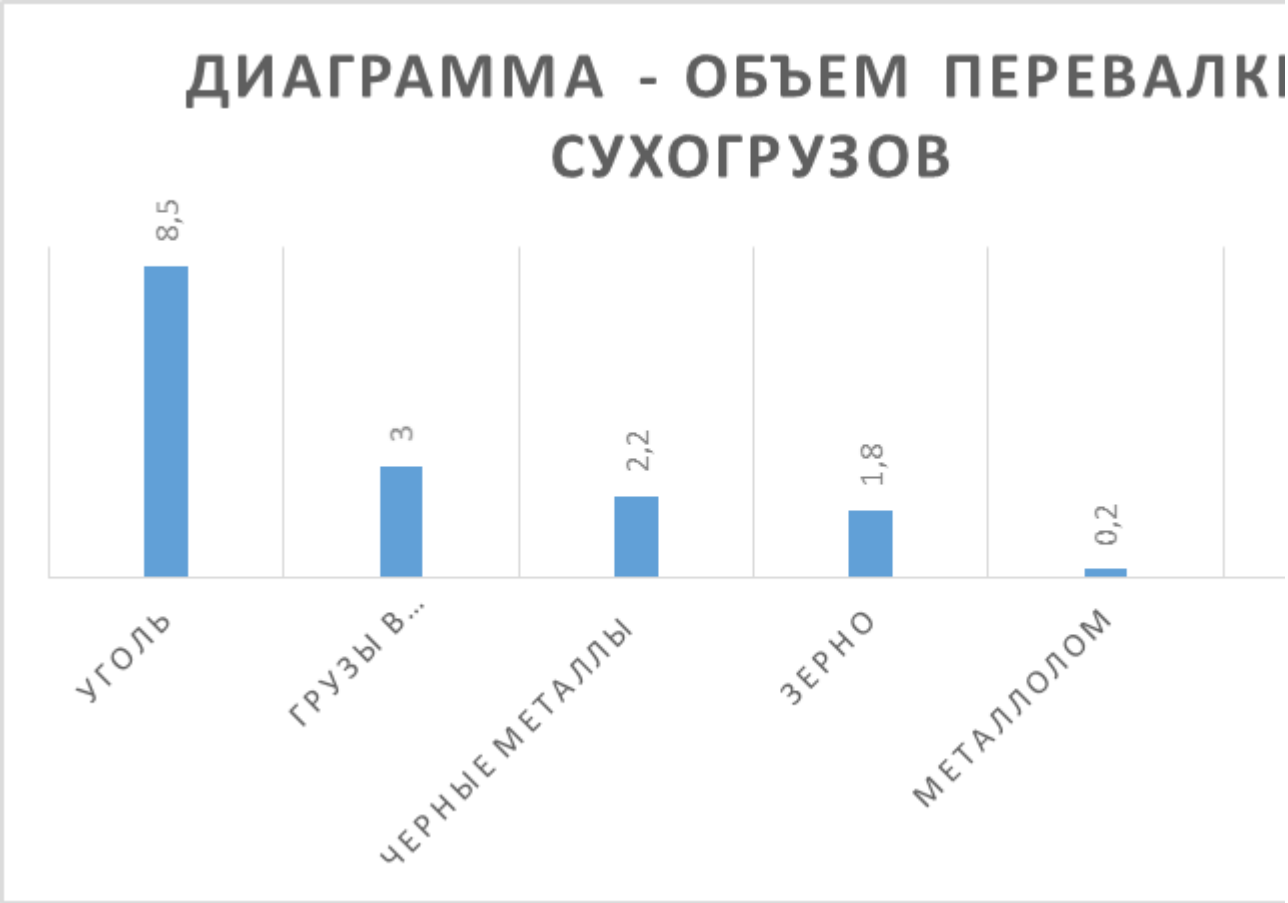

Рисунок 1- Объем перевалки сухогрузов морских портов России за январь 2016 года

Все грузы, перерабатываемые в морских и речных портах, передаются на другие виды транспорта. Для российских, особенно морских, портов взаимодействующим видом транспорта в основном является железнодорожный (примерно 43% перевалки), что объясняется перевозкой большого количества массовых навалочных и насыпных грузов. За рубежом железнодорожный транспорт не является доминирующим смежником для водного транспорта. В качестве примера можно привести международный контейнерный терминал в порту Ниигата (Япония), который работает только с автотранспортом, к порту даже нет железнодорожного подхода [3].

Основными преимуществами автомобильного транспорта являются: высокая маневренность, возможность осуществления перевозок «от двери до двери», гибкая тарифная политика, высокая скорость доставки и обеспечение сохранности грузов, особенно при перевозках на короткие расстояния, возможность отправления грузов по предъявлению, упрощенное оформление документов и более гибкая система платежей за перевозки. Скорость доставки является, при этом, важнейшим фактором. Анализ показывает, что на расстояние до 200 км автомобильным транспортом груз можно доставить в 12 раз быстрее чем железнодорожно-автомобильным смешанным сообщением и в 5 раз быстрее чем в прямом железнодорожном; а расстояние до 500 км – доставка осуществляется быстрее в 7 и 3 раза соответственно. Однако с увеличением дальности перевозки подобное преимущество автомобильного транспорта теряется. Важным фактором конкурентоспособности является цена перевозки на коротких расстояниях. При перевозках на небольшие расстояния (так называемые «короткопробежные перевозки») тариф железнодорожного транспорта (в расчете на 1 тонно-км) выше, чем тариф автотранспорта. Это связано с тем, что при перевозке на короткие расстояния себестоимость железнодорожных перевозок возрастает в 4–5 раз, так как подобные перевозки осуществляются, как правило, сборными поездами, имеющими меньшую массу и участковую скорость из-за большого числа остановок на промежуточных станциях, а также высоким удельным весом расходов на начально-

конечные операции при подобных перевозках. С другой стороны, у железнодорожного транспорта есть свои преимущества, которые, как мы сейчас увидим не совпадают с автомобильными и потому создают возможности для ориентации железнодорожного транспорта на несколько иные типы грузоотправителей. Главными преимуществами железнодорожного транспорта являются:

• массовость перевозок и высокая провозная способность железных дорог (до 80–90 млн. т по двухпутной или 20–30 млн. т по однопутной линии в год);

• регулярность перевозок независимо от времени года, времени суток и погодных условий;

• универсальность данного вида транспорта с точки зрения использования его для перевозок различных грузов и возможность массовых перевозок грузов;

• возможность создания прямой связи между крупными промышленными предприятиями по железнодорожным подъездным путям;

• относительно низкая себестоимость перевозки 1 тонны груза при перевозках массовых грузов на большие расстояния, что обусловлено высокой удельной грузоподъемностью железнодорожного транспорта[4].

Как было отмечено, роль автомобильного транспорта в деятельности портов крайне важна. Автомобильный транспорт- основной вид транспорта, которым вывозятся грузы из портов (более 60% грузов по отправке).

Зерновые культуры занимают важное место в экономике нашей страны, обеспечивая основные продукты ежедневного рациона людей, служат важной составляющей сельскохозяйственной сферы, являясь, таким образом, основой экономического развития для многих отраслей. Выращенное зерно необходимо доставить с места производства к пункту потребления. Для перевозки зерна могут применяться различные способы, например, зерно доставляется автотранспортом к железной дороге, а затем в вагонах транспортируется на территорию порта, откуда впоследствии зерно будет погружено на суда. К каждому перевалочному пункту необходимо доставлять зерно самым оптимальным по времени и финансовой составляющей способом.

Порт Ростов-на-Дону: мощности порта по экспорту зерна оцениваются в 3 млн. тонн в год, обеспечивают погрузку малотоннажных судов 3000 – 5000 тонн, главным образом, для соседних стран Средиземноморского бассейна.

Зачастую трудности возникают вследствие узких мест в процессе доставки зерна в порты: неэффективного управления железнодорожной логистикой, высоких тарифов транспортировки зерна из регионов страны, а также конкуренции с зерном из Казахстана за рынки сбыта, российские железнодорожные вагоны и т.д. Неразвитость логистической припортовой инфраструктуры железнодорожных и автомобильных подходов к Ростовскому порту значительно усложняет процесс транспортировки зерна.

После объявления эмбарго, трейдеры начали возить зерно железнодорожным транспортом. Многие перевозчики распродали свои машины или стали возить щебенку и песок. Когда эмбарго отменили, машин стало не хватать. Осталось несколько относительно стабильных компаний из Ростова и Краснодара, специализирующихся на перевозках зерна, которые выстояли на рынке.

Литература:

1. Титов Алексей Валерьевич. Методика формирования логистической стратегии в морских портах : диссертация . Санкт-Петербург, 2009.- 154 с.

2. http://ati.su/Media/News АТИ-Медиа. Новости рынка автомобильных грузоперевозок и автомобильного транспорта

3. В.А. Телегина. Взаимодействие видов транспорта при грузовых перевозках Хабаровск Издательство ДВГУПС 2013.-91с.

4. Ольга Лукьянова, Фарид Хусаинов. Научно-практический альманах «Вектор транспорта». О конкуренции железнодорожного и автомобильного транспорта на рынке грузовых перевозок. Выпуск №2, июнь 2014 г.-16с.