

УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ ПРИ ПРОЕКТУВАННІ СИСТЕМИ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

У дослідженні проаналізовано доцільність перевезення вантажів у контейнерах та запропоновано підходи до зниження негативного впливу ситуацій ризику.

Ключові слова: *управління проектами, ризик, контейнерні перевезення.*

Постановка проблеми і мета дослідження. Сьогодні контейнерні перевезення стрімко витісняють суховантажні з ринку морської доставки і впевнено набирають вагу серед інших систем міжнародного транспортування товарів [1]. Широке використання контейнерів обумовлено мережею автоматизованих спеціальних терміналів в портах світу з механізмами перевантаження, а також сучасним якісним інформаційним супроводом [2]. В результаті застосування такого способу вищезазначене переміщення вантажів треба визнати надійним, зручним, економічно вигідним [3]. Метою дослідження є аналіз ринку контейнерних перевезень та визначення переліку ситуацій ризику та способів зниження їх впливу при проектуванні системи доставки вантажів.

Результати дослідження. Партії, що в основному відправляються на експорт з України, складаються в основному від одного контейнера, вагою в середньому 22-24 тони, до ста контейнерів. Якщо розглядати доставку зернових вантажів у контейнерах, то ставка фрахту дорівнює тарифу за відвантаження суднової партії, де можливо забезпечити збереження якості зернових вантажів при дотриманні певних умов, організувати перевезення «від дверей до дверей», забезпечити перевезення вантажу, упакованого в мішки, який часто в країнах призначення з контейнерів відразу потрапляє на місцеві ринки [4].

Важливо досконально прораховувати і планувати кожен етап управління системою контейнерної доставки, оцінюючи різні можливі ризики [5]. Звичайно ж, головним буде вибір професійного та надійного виконавця в сфері організації послуг контейнерних перевезень, який, використовуючи накопичений досвід, зможе правильно визначити і розрахувати перевезення «від дверей до дверей», оцінити можливі ризики і, що найголовніше, попередити їх [6].

В першу чергу, при виборі морського перевізника – контейнерної лінії, крім рівня фрахтової ставки, сьогодні необхідно цікавитися наявністю потрібної кількості порожніх контейнерів і місця на судні, щоб отримана мінімальна ставка фрахту не залишилася всього лише цифрою в електронній пошті і в контрактній ціні товару [7]. Важливо розуміти розрахунковий транзитний час знаходження контейнера в морі. Лінійний перевізник не несе відповідальності за якість і кількість вантажу, що знаходиться в контейнері, звичайно ж, із застереженням «при цілісності пломби» на дверях контейнера. Тому, якщо за час шляху зерно або продукти переробки втратять товарні властивості, то звертатися з претензією до лінійного перевізника буде безглуздо. Ризик затримки контейнера в процесі перевезення все ж існує, адже транзитний час – розрахункова величина і ніхто його не гарантує, немає жодного документа на міжнародному рівні, що регулює дану відповідальність учасників контейнерних перевезень [8]. У разі якщо довгого переходу не уникнути або ж вантаж боїться вологи, то необхідно використовувати додаткову сепарацію всередині контейнера, а також силікагель у встановлених нормах [9].

Перед тим як довірити свій товар будь-кому, варто заздалегідь провести ревізію складу, де буде здійснюватися перевалка, з'ясувати всі умови і особливості. Особливої уваги потребує організація перевезення рослинних масел у флексітанках. До даного виду перевезення, що володіє підвищеним ризиком, пред'являється цілий ряд вимог – як до самих флексітанків і контейнерів, так і до перевізника при виборі його типу і маршруту.

Обов'язкова вимога при даній перевезення – оформлення страхового поліса на вантаж. Зрозуміло, що в контейнері знаходиться рідина на досить велику грошову суму, при розливі якої, що трапляється досить часто, повернути її вже буде неможливо. Більш того, можуть з'явитися додаткові витрати у зв'язку з розливом і ліквідацією наслідків, завданих цим процесом.

Висновки. Необхідно правильно підійти до визначення способу навантаження контейнерів, особливо якщо планується завантаження зерна навалом. Для цих цілей зазвичай використовують пневмо- або стрічкові вантажні машини різної потужності. В процесі навантаження зерно отримує ушкодження як від самих навантажувальних машин, так і від ударів об внутрішні стінки контейнера, додаючи биті і колоті зерна. Тому для зерна, яке особливо схильне до цього ризику (горох, нут, соя, кукурудза), необхідно вибрати щадну технологію навантаження або робити відвантаження в мішках, що забезпечить впевненість у цілісності якісних показників зерна. При цьому потрібно стежити за вологістю зерна: чим сухіше воно буде, тим більше буде ушкоджуватись. Дуже важливо перевіряти, де товар буде зберігатися, як він буде перевантажуватися і рухатися. Це дозволить уникнути безлічі неприємних ситуацій. В умовах сьогоденної жорсткої конкуренції на ринку транспортних послуг необхідно чітко підходити до визначення та попередження можливих ситуацій ризику при проектуванні системи контейнерних перевезень.

Керівник магістерського дослідження: к.т.н., доцент каф. ЕПіТВР ОНМУ Пітерська

В.М.

Література

1. Бочарников В.П. Fuzzy-технология: математические основы. Практика моделирования в экономике: Монография [Текст] / В.П. Бочарников. – С.Пб. : Наука, 2001. – 328 с.
2. Питерская В.М. Методика транспортно-таможенного обеспечения развития портов Украины / В.М. Питерская, А.В. Шахов // Вісник ОНМУ: Збірник наукових праць. Випуск 26. – Одеса: ОНМУ, 2009. – С. 172-179.
3. Piterskaya V.M. Transportation system development modeling subject to customs control of cargo flows / V.M. Piterskaya // Constanta Maritime University Annals, Year XIV. Vol. 20. – Constanta: «Nautica» Publishing House, 2014. – P. 311-315.

4. Питерская В.М. Управление рисками с учетом имитационного моделирования процесса транспортировки груза через границу / В.Д. Гогунский, В.М. Питерская // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: Збірник наукових праць. Випуск 17. – Одеса: ОНМУ, 2011. – С. 52-64.

5. Piterskaya V.M. Method of transportation system capacity determination considering cargo flow forecasting / V.M. Piterskaya // Вісник ОНМУ: Збірник наукових праць. Випуск 1 (40). – Одеса: ОНМУ, 2014.– С.176-183.

6. Питерская В.М. Энергетическая модель управления ценностью проектно-ориентированной организации / В.М. Питерская, М.О. Бокарева // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. Випуск 1/10 (61) ч.3. –Харьков: Технологический центр, 2013. – С.199-203.

7. Пітерська В.М. Оцінка ризиків в інноваційних проектах методом достовірних еквівалентів / А.В. Шахов, В.М. Пітерська // Вісник Національного технічного університету «ХПІ»: Збірник наукових праць. Серія: Стратегічне управління, управління портфелями, програмами та проектами. –Х.: НТУ «ХПІ», 2017.– №2 (1224) .–С.35-41.

8. Piterska V.M. Methodological basis of innovative project-oriented organizations' management / V.M. Piterska, S.O. Kramskyi // Управління розвитком складних систем: Збірник наукових праць. – К.: КНУБА, 2017. – №30 - С.11-20.

9. Гольц Г. А. Магистральные грузовые перевозки и валовый внутренний продукт: историометрическое исследование для прогнозных целей [Текст] / Г. А. Гольц // Проблемы прогнозирования. - 2005. - №2. – С.151-157.