

МЕХАНІЗМИ УПРАВЛІННЯ ПРОЕКТАМИ РОЗВИТКУ ЗЕРНОВИХ ПОТУЖНОСТЕЙ МОРСЬКИХ ПОРТІВ

Розглянуто процес впровадження нової системи навантаження насипних вантажів з використанням контейнерного обладнання, удосконалення системи зберігання зернових і розширення спеціалізації портів.

***Ключові слова:** управління проектами, морський порт, зерно.*

Постановка проблеми та мета дослідження. Експорт зерна – один з динамічних сегментів міжнародного транспортного ринку. За останні роки обсяги виробництва зерна в Україні збільшилися. Під час пікового сезону збору врожаю, навалочні навантажувачі на балкерних терміналах надмірно завантажені і експортери зерна змушені чекати своєї черги, несучи колосальні збитки [1]. На міжнародному ринку вже активно функціонує нова альтернативна традиційним методам система перевалки вантажів, що дозволяє зменшити витрати [2]. Метою дослідження є обґрунтування доцільності використання перевалки контейнеризованих насипних вантажів в Чорноморському регіоні та розробка механізмів управління проектами розвитку зернових потужностей морських портів.

Результати дослідження. На міжнародній арені Україна вважається країною з величезним аграрним потенціалом [3]. Основними експортерами українського зерна є як вітчизняні, так і транснаціональні компанії, серед яких «Нібулон», «Хліб Інвестбуд», «Кернел», «Луї Дрейфус Україна Лтд», «Бунге Україна» та інші.

Щорічно Україна експортує близько 50% врожаю зернових. Експорт зернових з України в сезоні 2016-2017 р. склав рекордні 43,8 млн тонн, що набагато вище за попередній рекорд. Основні проблеми експорту українського зерна – значні витрати і тривалість внутрішніх перевалок при

транспортуванні зерна. Ці витрати на 40% перевищують подібні витрати у країнах Європи, таких як Франція та Німеччина [4].

Вартість зберігання зерна на елеваторах – висока, інфраструктура зберігання – стара і неефективна, втрати при зберіганні також дуже високі, можлива ймовірність зараження гризунами. Спостерігається відсутність достатньої кількості вагонів – хоперів, перевантаження залізничних колій, затримки в доставці, великі черги при в'їзді в порт [5].

У світі була розроблена гнучка система експорту насипних. Зерно завантажується, транспортується і зберігається в спеціальних контейнерах, що закриваються зверху герметичною кришкою. Після доставки на морський термінал зерно в цих же контейнерах залишається на зберігання в порту в очікуванні судна [6]. Після прибуття судна, контейнери з зерном вивантажуються в трюм судна за допомогою револьверного спредера RAM Revolver. Спредер піднімає контейнер і опускає його в люк трюму судна. Кришка контейнера відкривається автоматично і при обертанні контейнера спредером вантаж висипається в трюм.

В результаті дослідження було виявлено, що проект перевалки контейнеризованих насипних вантажів з одного боку дозволяє [7]:

- зменшити собівартість зберігання насипних вантажів на терміналах за рахунок використання дешевших контейнерів замість дорогих силосів;
- уникнути будь-яких втрат вантажу або забруднення навколишнього середовища;
- розширити спеціалізацію портів, що обробляють генеральні і контейнерні вантажі, до перевалки зернових, тим самим розвантажити зернові термінали у піковий сезон;
- пропонує експортерам альтернативні можливості перевалки вантажів при набагато нижчій ціні, скорочуючи додаткові витрати в порту на простой, зберігання та інші.

При розробці проекту розвитку зернових потужностей портів з урахуванням контейнеризації слід враховувати, що в Україні не налагоджене

виробництво спеціалізованих контейнерів з герметичними кришками, тому необхідні будуть інвестиції в покупку даного обладнання, а також остаточно не вирішено питання вентиляції зерна в закритому контейнері [8].

Висновки. В даному дослідженні розглядався процес впровадження перевалки контейнеризованих насипних вантажів. Капітальні вкладення склали 2 мільйони доларів, що значно дешевше обладнання нового зернового терміналу. Дана технологія дозволяє підвищити норму завантаження до 25 циклів на годину, з 25 тоннами зерна в контейнері. За допомогою двох кранів на годину можна завантажувати до 1000 тонн. Використання даної технології доцільно в портах Чорноморського регіону і дозволяє оптимізувати перевантаження зерна в піковий сезон.

Керівник магістерського дослідження: к.т.н., доцент кафедри ЕПіТВП ОНМУ Раскевич І.В.

Література

1. Андрійчук В. Г. Сучасна аграрна політика: проблемні аспекти / В. Г. Андрійчук, М. В. Зубець, В. В. Юрчишин. – К.: Аграрна наука, 2005. – 381 с.
2. Гайдуцький П. І. Нелегко освоювати цивілізований ринок зерна / П. І. Гайдуцький // Зерно і хліб. – 2004. – С. 45-48.
3. Pitserskaya V.M. Transportation system development modeling subject to customs control of cargo flows / V.M. Pitserskaya // 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. Pitserskaya V.M. Method of transportation system capacity determination considering cargo flow forecasting / V.M. Pitserskaya // 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. Pitserska V.M. Methodological basis of innovative project-oriented organizations' management / V.M. Pitserska, S.O. Kramskyi // Управління

розвитком складних систем: Збірник наукових праць. – К.: КНУБА, 2017. – №30
- С.11-20.