

ЧЕРНЮК

Катерина Станіславівна
katushakorvetskaya1993@ukr.net

УДК 629

ОСНОВНІ ОСОБЛИВОСТІ РОБОТИ КОНТЕЙНЕРНОГО
ТЕРМІНАЛУ ТА ЙОГО ВЗАЄМОЗВ'ЯЗОК З ІНШИМИ
ПІДРОЗДІЛАМИ ПОРТОВОГО ПІДПРИЄМСТВАTHE BASIC FEATURES OF WORK OF THE CONTAINER
TERMINAL AND ITS CONNECTION WITH OTHER
SUBSECTIONS OF THE PORT ENTERPRISE

студент

Стаття присвячена основним особливостям роботи контейнерного терміналу портового підприємства; його функції, пов'язані з економічною діяльністю.

Статья посвящена основным особенностям работы контейнерного терминала портового предприятия; его функции, связанные с экономической деятельностью.

The article is about the basic features of work of the container terminal of the port enterprise, its functions connected with economic activity.

Ключові слова: порт, контейнерний термінал, функції

Ключевые слова: порт, контейнерный терминал, функции

Keywords: port, container terminal, function

ВСТУП

У всьому світі максимально ефективно використання ресурсів, які є у розпорядженні вантажного комплексу, є найважливішим. Основна увага, при аналізі роботи портового терміналу приділяється об'єму вантажу, що перевантажили, та фінансовий прибуток. Щорічно проводиться достатньо багато досліджень, в яких вирішується питання вдосконалення робочого процесу та економічних чинників, тому що для різних терміналів у різних країнах ситуації індивідуальні.

МЕТА РОБОТИ полягає у визначенні чинників, які треба удосконалити, для загального покращення роботи контейнерного терміналу.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Методологічною та інформаційною основою роботи є дослідження роботи інших схожих вантажних комплексів, в також використовуються розрахунки ефективності використання технологічних схем роботи, що веде до збільшення чи зменшення кількості працівників та збільшення коефіцієнту корисної дії діяльності підприємства.

РЕЗУЛЬТАТ

Іллічівський морський торговельний порт є комплексним підприємством транспортної інфраструктури. До його складу входять 1-й, 2-й, 3-й, 4-й, 5-й термінали, контейнерний термінал та спеціалізовані комплекси з перевалки руди, рослинних олій, сірки, зерна (ці комплекси входять у склад відповідно 2, 3, та 4-ого терміналу) та портофлот. Крім того, в порту є управлінська структура, економічні та фінансові відділи, відділи головного інженера, механізація та безліч інших служб.

Контейнерний термінал безпосередньо взаємодіє з усіма службами порту. Контейнерний термінал виконує свої роботи згідно з технологічними схемами складеним інженерним відділом порту, перевалочна спеціалізована техніка оглядається і ремонтується механізацією порту та ін.

Контейнерний термінал виконує функції перевалки вантажів в спеціалізованій тарі – контейнерах. За допомогою наявними на балансі терміналу техніки і складськими площами. Залученням клієнтів займається комерційний відділ порту. Спільно службами планування і експлуатації вирішується питання направлення вантажного потоку на той чи інший термінал. Так як контейнерний термінал отримав статус універсального, то може перевалювати різні роди вантажів, а не тільки контейнери. Питання напрямки вантажопотоку вирішується шляхом проведення аналізу зайнятості причалів на той чи інший період, необхідні глибини біля причалів, наявність вільних складських площ, швидкості виконання робіт і, найголовніше, на підставі розрахунку рентабельності використання тієї чи іншої техніки для перевалки конкретного вантажу, так як контейнерна техніка є хоч і багатофункціональною, зате досить дорога у використанні.

Якщо вирішується питання про направлення вантажопотоку на контейнерний термінал, то відділ експлуатації КТ спільно з технологічним відділом порту розробляє схему робіт, інструкції для перевалки вантажу. Це необхідно для проведення найбільш якісної обробки вантажів з найменшими витратами.

Також контейнерний термінал взаємодіє з портом щодо допоміжного обладнання та засобів для

перевалки вантажів (такелаж, паливо), ремонту покриття складу, будівництва нових площ і так далі.

Тобто КТ взаємодіє з портом у всіх сферах праці, так як КТ є невід'ємною частиною порту. Порт допомагає вирішувати безліч питань, пов'язаних з господарською діяльністю контейнерного терміналу, а термінал в свою чергу максимально якісно виконує свої функції для підняття авторитету безпосередньо

порту і контейнерного терміналу, зокрема, і для залучення нових вантажних потоків.

Крім загальної оргструктури контейнерного терміналу існує ще й так звана робоча схема або технологічна.

У ній описана технологічна (робоча) структура співробітників при виконенні основних робіт контейнерного терміналу, тобто прийняття/відвантаження контейнерів з / на різні види транспорту.

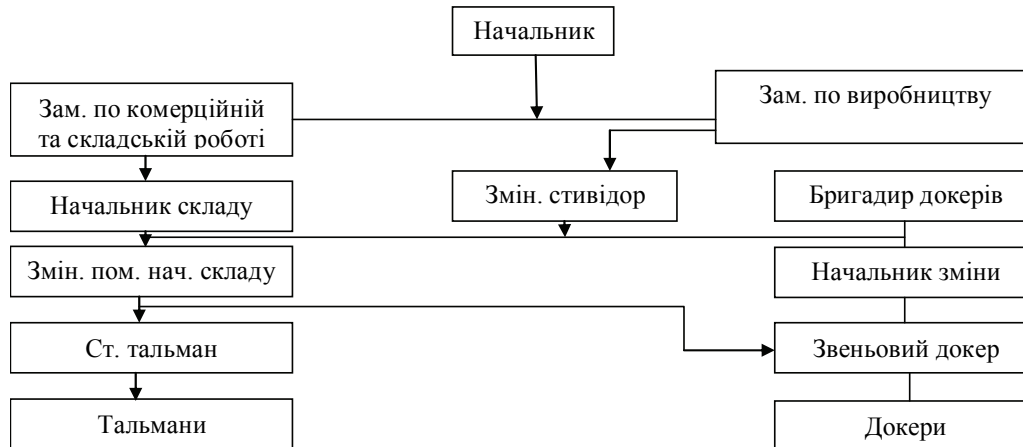


Рис. 1. Технологічна організаційна схема КТ ІМТП

Робота контейнерного терміналу, як і будь-якого іншого портового терміналу, починається ще задовго до приходу судна.

Операції з судном можуть бути двох видів: завантаження експортного вантажу на судна та вивантаження імпорного вантажу з судна. У випадку з контейнеровозами відбувається суміжна операція і вивантаження і завантаження. Так як контейнерне судно зазвичай обробляється декількома технологічними лініями, то ці операції можуть здійснюватися паралельно. Відмінність контейнерного лінійного судна від трампового полягає в тому, що воно йде за маршрутом (по лінії) заходячи в безліч портів на своєму шляху, і в кожному відбувається часткове розвантаження контейнерів призначенням на цей порт та вантаження експортним контейнерів, які прямують з даного терміналу на інші порти прямують за маршрутом.

Для того, щоб завантажити на судно щось, слід зібрати на складі необхідний об'єм вантажу.

Тобто робота контейнерного терміналу з обробки судової партії вантажу починається приблизно за тиждень-два до постановки судна до причалу. Контейнери прибувають порт з різним вантажем і призначенням на конкретне судно наступними видами транспорту:

- автомобільним;
- залізничним;
- водним;
- внутрішні портові.

Контейнери, вивантажені з судна, необхідно відвантажити на транспорт, вказаний експедитором. Експедитор - особа, найнята вантажоодержувачем,

для проведення митного оформлення в порту. Вид транспорту для вивезення контейнера такий же, як і при ввезенні (автомобільний, залізничний, водний і внутрішні портові). При внутрішньопортовому вивезенні контейнера відбувається вивантаження вантажу на митний склад і повернення порожнього контейнера на склад для зберігання контейнерів.

Крім складів для зберігання контейнерів, термінал має в наявності склади для стафірування / розформування контейнерів, склади для зберігання вантажу (відкриті і криті), які використовуються для тимчасового зберігання вантажних партій, які очікують навантаження в контейнери, вивантажені з контейнерів і знаходяться в процесі очікування митного оформлення і відвантаження на який-небудь вид транспорту.

Робочі процес на контейнерному терміналі є досить складним і інтенсивним. Так як контейнеровози заходять в порт регулярно за розкладом і в зв'язку з цим на складі зберігаються контейнери, такі на різні суду і виходячи з особливостей складу і вантажів у контейнерах не можна уникнути їх перемішування на складі. Тому при обробці судна потрібно бути уважним при видачі контейнерів, не зменшуючи її швидкість роботи.

ВИСНОВКИ

Тобто, контейнерний термінал є дуже складним логістичним вузлом, тому що у контейнерах знаходиться багато різного вантажу, в тому числі й небезпечні вантажі, які треба розділяти на складі. Складська та транспортна логістика є дуже особливою та не схожою на інші портові термінали,

які перевантажуються однорідний та однотипний вантаж.

Основні рекомендації для більш успішної роботи терміналу це використання мобільної техніки, розширення вантажних складів та вкладання ресурсів для підготовки та навчання кваліфікованих співробітників.

Список використаних джерел

1. Франк, С.О. Підвищення ефективності контейнерної транспортної системи країни на основі розвитку термінальних комплексів Канд. техн. наук: 05.22.01. - М., 2006. -22 с.
2. Беляєв, В.М. Термінальні системи перевезень вантажів автомобільним транспортом [Текст] / В.М. Беляєв. - М.: Транспорт, 1987. - 288 с.
3. Нагорний, Є.В., Забезпечення конкурентоспроможності і якості транспортних послуг для економіки України [Текст] / Є.В. Нагорний, В.С. Наумов, Н.Ю. Шраменко // Транспортна Академія України: 20 років (1992-2012). - К.: НТУ, 2012. -С. 191-198.
4. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку [Текст]. - К.: НІСД, 2011. - 37 с.
5. Всеобщее управление качеством: учеб. для вузов / О.П. Глудкин [и др.]; под ред. О.П. Глудкина. - М.: Радио и связь, 2009
6. Грачев А.В. Анализ и укрепление финансовой устойчивости предприятия. - М.: ДИС. 2002. - 208 с.
7. Иванова М.Б. Зовнішньоекономічна діяльність: Навчальний посібник. - М.Б.Іванова: Видавництво РИОР, 2004. - 105с .
8. Миротин Л.Б., Некрасов А.Г. Интегрирована логістика на транспорті: проблеми та рішення // Интегрирована логістика. - 2005. - № 4. - С. 9-13.
9. Омельчук, Є.С. Ризики в проектах державно-приватного партнерства транспортної інфраструктури [Текст]: зб. наук. пр. / Є.С. Омельчук / / Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. - Вип. 39. - Одеса: ОНМУ, 2012. - С. 44-53.
10. Пічугіна Ю.В. Морська транспортно-експедиторська діяльність (проблеми підвищення економічної ефективності): монографія / Ю.В. Пічугіна. - Одеса: Ін-т проблем ринку і економіко-екологічних досліджень НАН України, 2007. - 292 с.