

ПЕРЕВОЗКА ПИЛОМАТЕРИАЛОВ В МОРСКИХ КОНТЕЙНЕРАХ

Ермакова Елена Константиновна

студент, Санкт-Петербургский государственный лесотехнический университет им. С.М. Кирова, РФ, г. Санкт-Петербург

Сегодня Россия занимает второе место в мире по запасам леса, уступая только Бразилии. В процентном соотношении в России находится 22% всего лесного покрова планеты, а также треть мировых запасов хвойной древесины. Леса занимают около 45% всей территории страны. В большей степени сосредоточены в восточных районах, в частности в Сибири и на Дальнем Востоке, богаты лесами и Приуральские территории.

Древесина до сих пор является актуальным экологическим материалом, который используется в разных целях. Спрос на деловую древесину постоянно растет. Однако, существует небольшое количество реальных источников удовлетворения данной потребности, основу составляют древесные ресурсы России объемом более 82 млрд кубометров.

Лесопромышленный комплекс имеет свою особенность. Например, отдаленность большинства лесозаготовительных и лесоперерабатывающих предприятий от потенциальных потребителей. Определяющим фактором этого является слаборазвитая транспортная инфраструктура при том, что территория страны огромна. Отдаленность обуславливает то, что большую долю в статье расходов предприятий занимают транспортные затраты. Главным условием, определяющим возможную дальность перевозки лесоматериалов, можно назвать ассортимент и степень обработки. Чем лучше качество древесины и её обработка, тем длительнее по времени и дальше в территориальном измерении может быть перевозка. Для этого необходимо использовать такие перевозки, позволяющие транспортировать лесоматериалы на далёкие расстояния. К такому типу перевозок можно отнести перевозку в морских контейнерах.

Перевозка в морских контейнерах имеет несколько преимуществ:

- минимизация количества операций, которые выполняются при погрузке или же выгрузке контейнеров в судна;
- стоимость доставки невысока, что, в первую очередь, актуально для клиентов с небольшими партиями груза, поскольку сокращены расходы на логистику;
- груз находится в сохранности из-за того, что надежно защищен металлическим корпусом контейнера;
- как правило, тара пломбируется/распечатывается только в присутствии отправителя/получателя груза;
- возможность мультимодальных перевозок. В порту прибытия контейнер с грузом просто перегружается на контейнеровоз и отправляется на склад получателя. При этом оформление новых документов не требуется;
- принятая во всем мире единая система обозначения линейных размеров и габаритов контейнеров, [1].

Но в данный момент, при всех своих положительных сторонах, перевозки пиломатериалов в контейнерах составляют примерно 5 % от общего объема перевозок пиломатериалов. Такой процент обусловлен несколькими причинами.

1. Экономическая. Тариф на полувагонную перевозку почти на треть ниже контейнерной.

2. Техническая. Отсутствует выработанная технология загрузки длинных (4–6 м) пакетов в контейнер. Традиционно применяется верхняя загрузка краном в полувагон.
3. Географическая. Регионы, которые занимаются лесопереработкой и лесозаготовками значительно удалены от портов. Также в удаленных от портов регионах не так много порожних контейнеров для морских линий.
4. Технологическая. При способе отправки «навалом» следует собрать большую партию груза для одного получателя. Это достаточно проблематично, поскольку хранение груза под открытым небом может привести к порче целой партии. Помимо этого, на период формирования партии связываются в товарных запасах оборотные средства экспортера.

Все же можно заметить, что дороговизна контейнерных перевозок релятивна. Для примера возьмем стоимость перевозки 50 т пиломатериалов (вместимость одного полувагона или двух 40-футовых контейнеров) из Лесосибирска через Санкт-Петербург в Гамбург в трех вариантах: в полувагоне до порта с дальнейшей доставкой на балкерном судне; с перевалкой пиломатериалов из полувагона в контейнер в припортовом регионе и отправку в контейнере непосредственно от отправителя. Расчет стоимости перевозки пиломатериалов приведен на рисунке.

Схема транспортировки	Стоимость погрузки, отправки, руб.	Железнодорожный тариф, руб.	Расходы в порту, руб.	Фрахт, руб.	Итого, руб.
Полувагон – порт - балкер	14000	60012	20850	22000	125862
Полувагон – контейнер – порт - морская линия	14000	60012	41750	54264	179026
Контейнер – порт – морская линия	4000	119468	7500	54264	185232

Рисунок. Расчет стоимости перевозки пиломатериалов

С точки зрения экономики нужно отметить, что навалочные перевозки более дорогие из-за работ, связанные с погрузкой и разгрузкой. Также железнодорожный тариф за последние три года вырос на 20%, а ставка собственников за аренду подвижного состава – более чем вдвое. Кроме того, из-за дефицита подвижного состава, удовлетворяется меньше половины заявок грузоотправителей. В России такие перевозки осуществляет компания «Российские железные дороги» (РЖД), которой за второй квартал 2020 года было одобрено лишь 39% заявок. Следовательно, вывезен лишь малый процент товара, а остальной заготовленный кругляк и пиломатериалы потеряли свой товарный вид, «пролежав» месяцами. Из этого можно сделать вывод, что основной проблемой логистики лесной промышленности сегодня является срок доставки, то есть время, проходящее с момента подписания запродажного контракта до момента получения денег за доставленный товар: груз всё время ждёт: подвижного состава, накопления партии, судна и т.д. [2].

При всех возможных недостатках, контейнерные перевозки могут занять ведущую роль в перевозке лесоматериалов, несмотря на вышеописанные недостатки. Контейнер позволяет снизить экспортную (судоходную) партию с 3000 м³ до 40 м³, таким образом, свести к минимуму срок накопления партии и отгружать пиловочник хоть каждый день. Также это даёт возможность заключать прямые контракты с потребителем и увеличить стоимость товара перейдя на другие условия поставки DAP – delivered at place - поставка до пункта и DAT – delivered at terminal - поставка до терминала вместо нынешних.

При этом скорость оборота денег, т.е. время от отгрузки до поступления денег от клиента, значительно сократится.

Список литературы:

1. UNOTRANSГРУПП [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://unotrans.com/cases/stati/p-reimushchestva-i-osobennosti-morskih-kontejnnyh-perevozok.html> (дата обращения: 05.01.21)

2. Повышение эффективности логистики на предприятиях ЛПК [Электронный ресурс]. -
Режим доступа: <https://pogorelsky.ru/globalload/tech1.html> (дата обращения: 05.01.21)