

СОВМЕЩЕНИЕ ТЕХНОЛОГИЙ КОНТЕЙНЕРНЫХ И СБОРНЫХ ПЕРЕВОЗОК: ЭФФЕКТ И РИСКИ

В. В. Макаревич,

студент факультета экономики и права

*Витебский филиал Учреждения образования Федерации профсоюзов Беларуси
«Международный университет «МИТСО», г. Витебск*

Научный руководитель:

Е. С. Демидова,

кандидат экономических наук, доцент

доцент кафедры логистики и менеджмента

*Витебский филиал Учреждения образования Федерации профсоюзов Беларуси
«Международный университет «МИТСО», г. Витебск*

В период активного развития малого и среднего бизнеса открытым остается вопрос о сокращении затрат на логистику. Транспортировка является наиболее дорогостоящим этапом логистического цикла. Для гибкой реакции на изменение потребительского спроса предприятия-производители переходят на работу с мелкими партиями сырья и готовой продукции. Перенос данной тенденции в логистическую сферу проявляется в повышении интереса к сборным перевозкам.

Перевозка сборных грузов означает отправку небольших партий грузов нескольких грузоотправителей для нескольких грузополучателей в одном направлении. Под категорию сборных грузов подпадают отправки до 10 тонн [1, с. 69]. Стоимость перевозки делится между всеми грузоотправителями пропорционально занятому грузовому пространству, что и позволяет экономить.

Выгоду от отправки сборных грузов получают не только грузовладельцы, но и транспортные компании. Перевозка больших партий грузов дает транспортной компании возможность наиболее полно использовать полезную площадь грузовой тары и грузоподъемность самого транспортного средства. Уменьшение количества ездов грузенного и порожнего транспорта и сокращает затраты на его обслуживание.

Сборные грузоперевозки не имеют ограничений по видам транспорта. Наоборот, сборные партии используют преимущества каждого из видов: большую грузоподъемность морского транспорта, независимость от погодных условий – железнодорожного, скорость – авиационного и маневренность – автомобильного. Однако следует отметить, что авиа-, морские и железнодорожные перевозки редко выступают самостоятельным видом доставки от места погрузки до места выгрузки, их дополняет автотранспорт. Поэтому можно констатировать, что сборные перевозки имеют мультимодальный характер.

Необходимость комбинировать различные виды транспорта для доставки груза «до двери» получателя ставит вопрос о сохранности груза в процессе доставки. При перегрузке из одного вида транспорта в другой не исключены повреждения не только упаковки, но и самого груза. Более того, особое значение имеет и порядок загрузки грузов в транспортную тару, поскольку грузы располагаются согласно их совместимости и занимаемому объему. Существует два варианта решения данной проблемы: применение контейнерных и контрейлерных технологий перевозки.

Контрейлерные технологии предусматривают перевозку грузенного автотранспортного средства на железнодорожных платформах или палубе судна. Перевозиться может как прицеп транспортного средства, так и весь автопоезд, т. е. седельный тягач в сцепке с прицепом [2]. Данная технология решает проблему сохранности груза, поскольку отпадает необходимость в перевалке груза с одного транспортного средства на другое. Однако появляется ряд других проблем, таких как обеспечение места для водителя, который сопровождает транспортное средство, или поиск другого перевозчика, который доставит прицеп далее по цепи поставок. Дополнительных затрат

требует крепление транспортного средства на железнодорожном или водном транспорте для обеспечения безопасности движения.

Устранить все недостатки контрейлерных перевозок возможно только при контейнерных отправлениях. Контейнер является универсальной тарой, которая используется сразу всеми видами транспорта и обеспечена собственными средствами крепления. При этом контейнеры имеют разный типоразмер и могут быть использованы для перевозки различного объема сборных грузов.

На примере транспортной железнодорожной компании ООО «Веста-Кубань» нами рассчитан эффект от внедрения сборных перевозок (предприятие выбрано для исследования в связи с тем, что автор работает логистом в этой компании) [3]. Для расчета выбран маршрут г. Краснодар – г. Владивосток, поскольку, исходя из анализа обращений в компанию, данное направление пользуется особой популярностью у клиентов с мелкими партиями грузов. Схему доставки изобразим на рис. 1.

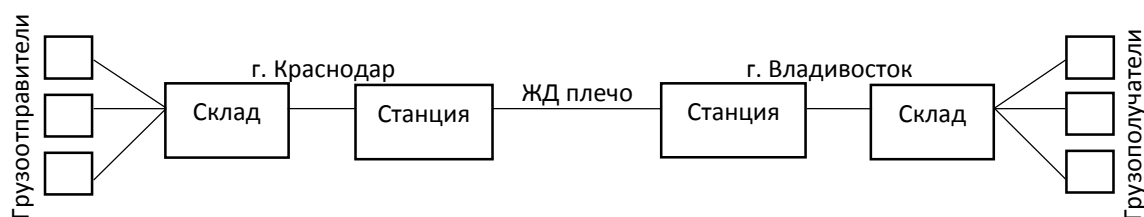


Рисунок 1 – Схема доставки грузов

Примечание – Источник: составлено автором.

В рассматриваемом примере величина затрат на хранение будет фактически равна нулю, так как на консолидационном складе в г. Краснодаре будет применена технология кросс-докинга, при которой процесс приемки и отгрузки грузов через склад осуществляется напрямую, без размещения его в зоне хранения. Цель такого склада – не хранить грузы, а преобразовывать грузопотоки в сборные партии.

Сравним складские и другие затраты на организацию перевозки до и после совмещения грузов. Данные, полученные в результате расчетов, приведем в табл. 1.

Таблица 1 – Расчет себестоимости перевозки «г. Краснодар – г. Владивосток» и погрузочно-разгрузочных работ, руб.

Статья затрат	До совмещения	После совмещения
Железнодорожный тариф на 20-футовый контейнер	72 462	72 462
Предоставление контейнера и платформы	18 176	18 176
Затраты на использование складского помещения, 1 сут.	0	5200
Заработная плата персонала по организации и осуществлению перевозок	35 500	20 300
Топливо	18 900	13 200
Общехозяйственные (накладные) расходы на транспорт	6400	3200
Заработная плата персонала по организации и осуществлению погрузочно-разгрузочных работ	0	10 400
Топливо, смазочные и другие эксплуатационные материалы для погрузочно-разгрузочной техники	0	2200
Итого	151 438	145 138

Примечание – Источник: составлено автором на основе данных предприятия.

Неизменными остаются такие статьи затрат как железнодорожный тариф, предоставление контейнера и платформы, поскольку они не зависят от рода и объема перевозимого груза. При обычной перевозке забор груза осуществляется транспортной компанией на складе грузоотправителя, поэтому затраты на пользование складом равны нулю. Заработная плата логистического персонала, а также персонала, задействованного в осуществлении перевозки, уменьшаются при сборных отправлениях. Появление в цепи поставок консолидационного склада ведет к повышению затрат на погрузочно-разгрузочные работы. Однако, несмотря на появление дополнительных затрат, сборные перевозки для транспортной компании имеют экономический эффект в размере 6300 рублей.

Для грузоотправителя экономический эффект зависит от объема отправляемого груза. Так, если стоимость отправки целого 20-футового контейнера, или 32 европаллет, по указанному маршруту составляла 160 000 рублей, то на 1 европаллету приходится всего 5000 рублей. Таким же образом для непаллетизируемых грузов можно рассчитать стоимость 1 погонного м, или 1 м³.

При всех своих достоинствах перевозки сборных грузов несут в себе ряд недостатков. Среди наиболее существенных можно выделить:

- невозможность гарантировать 100 %-ную сохранность груза даже при исключении процедуры перевалки груза из одного транспортного средства в другое;
- требование минимальной стоимости не всегда согласуется с требованием по соблюдению сроков доставки, поскольку формирование сборных партий связано с определенными временными затратами;
- жесткие требования по соблюдению принципа совместимости перевозимых грузов, чтобы исключить их негативное влияние друг на друга;
- необходимость дорогостоящей логистической инфраструктуры для консолидации сборных партий: складов, терминалов, погрузочно-разгрузочной техники;
- недоступность сборных перевозок для начинающих и мелких транспортных компаний, поскольку небольшое количество клиентов не позволит консолидировать партии по заданным направлениям.

Таким образом, сборные перевозки являются перспективным направлением в транспортной деятельности. Экономический эффект от данной услуги получают не только транспортные компании, но и их клиенты. Наиболее востребованы сборные перевозки среди предприятий малого и среднего бизнеса, поскольку объемы их партий не настолько велики, чтобы использовать полную грузоподъемность транспортного средства. Кроме того, применение технологии сборных грузов позволяет повысить гибкость бизнеса и снизить риски выхода на новые рынки благодаря небольшим партиям. Усилить эффект от сборных отправок можно при совмещении технологий перевозки сборных грузов и контейнерных отправок. Универсальность тары (контейнеров) позволяет обеспечить бесперегрузочное сообщение для сборной партии и тем самым повысить вероятность сохранности грузов в пути следования.

Список использованных источников

1. Стефанович, Н. В. Организация перевозки сборных грузов с использованием логистического подхода / Н. В. Стефанович, Т. Р. Кисель // Наука и техника. – 2013. – № 3. – С. 68–73.
2. Белинтертранс : транспортно-логистический центр [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://belint.by/uslugi/kontreilernye_perevozki/ – Дата доступа: 15.03.2019.
3. Транспортно-экспедиторская компания ООО «Веста-Кубань» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://vesta-kuban.ru/zhd-perevozki>. – Дата доступа: 15.03.2019.