

Калиниченко Маргарита Андреевна

магистрант

Еремина Любовь Валериевна

канд. экон. наук, доцент

Академия строительства и архитектуры

ФГБОУ ВО «Донской государственный технический университет»

г. Ростов-на-Дону, Ростовская область

DOI 10.31483/r-33211

ПОВЫШЕНИЕ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ПРОДУКЦИИ ОП ПАО «ТМК» Г. ТАГАНРОГА ЗА СЧЕТ ЛОГИСТИКИ

***Аннотация:** в статье предложены способы повышения привлекательности продукции ОП ПАО «ТМК» за счет применения мультимодальных поставок. Актуальность данной темы заключается в предоставлении покупателю выбора способа, времени и стоимости поставки.*

***Ключевые слова:** логистика, мультимодальные перевозки, эффективность, оптимизация.*

В современных условиях предприятия транспорта должны пересмотреть характер своей коммерческой и производственной деятельности, направив ее на анализ, изучение и удовлетворение запросов потребителей. Доставка продукции распадается на ряд последовательных этапов, не связанных между собой, и может выполняться разными перевозчиками. Поэтому оптимизация такой пространственно-временной цепи представляет собой весьма сложную задачу.

В настоящее время ОП ПАО «ТМК» в г. Таганроге осуществляет преимущественно уномодальные перевозки (т.е. одним видом транспорта), что не всегда является осуществимым или оптимальным по времени или стоимости вариантом. Кроме того, потенциальный покупатель не имеет возможности выбора способа и условий поставки, которые будут удовлетворять всем его требованиям.

ОП ПАО «ТМК» ведет следующую политику в области транспорта: автомобильный транспорт осуществляет технологические операции, сопутствующие основному процессу производства, а железнодорожный транспорт выполняет перевозку основной продукции между подразделениями внутри предприятия, а также их доставку заказчикам [1]. Актуальным вопросом является повышение привлекательности продукции ОП ПАО «ТМК» за счет применения мультимодальных поставок (т.е. двумя и более видами транспорта) и результат заключается в предоставлении покупателю выбора способа, времени и стоимости поставки.

В ходе анализа ситуации на предприятии, нами было предложено решение – условно разделить территорию Российской Федерации на пояса по принципу оптимального способа поставки продукции, на основании расчетов по стоимости доставки автомобильным, железнодорожным, морским транспортом, а затем просмотреть возможные варианты комбинаций [2]. После проведения расчетов, нам было необходимо сделать вывод о целесообразности использования мультимодальных поставок в выбранных направлениях.

Для проведения расчетов были выбраны не только те населенные пункты, в которые осуществляются поставки продукции ТМК, но и те, в которых нет наших клиентов. Перечень пунктов выгрузки был разделен по принципу удаленности от г. Таганрога: до 500 км (Матвеев Курган, Миллерово, Новочеркасск, Шахты, Новошахтинск, Волгодонск, Майкоп, Зимовники), от 500 до 1500 км (Элиста, Черкесск, Грозный, Муром, Тверь, Смоленск, Нижний Новгород) и свыше 1500 км (Набережные Челны, Казань, Уфа, Ижевск, Тюмень, Красноярск).

После проведения расчетов оказалось, что стоимость транспортировки железнодорожным транспортом ниже, чем автомобильным. Однако, одной из статей расходов при транспортировке данным видом транспорта является стоимость подачи и уборки вагонов, которая включена в стоимость продукции. За счет этого, перевозка автомобильным транспортом выгоднее на короткие дистанции. Одним из преимуществ железнодорожного транспорта является то, что

можно одновременно отправлять практически неограниченное количество груза [3]. Так, при необходимости, можно отправить более 60 тонн продукции, тогда стоимость доставки на одной тонне будет меньше.

При всех достоинствах железнодорожного транспорта возникают ситуации, в которых поставка может быть сорвана. Например, телеграмма «Адрес 75 Дорог России». Данная телеграмма сообщает о временном или постоянном закрытии станции вообще или для определенных родов груза. К сожалению, такая информация может поступить, когда груз уже находится в пути. Тогда необходимо будет срочно искать альтернативные варианты поставки. Также может возникнуть ситуация, в которой у грузополучателя нет подъездных путей или ближайшая грузовая станция находится за пределами населенного пункта, в котором размещен клиент. Конечно, об этой ситуации будет известно заранее. В обоих случаях возможно предложить заказчику вместо унимодальной мультимодальную поставку.

После проведения расчетов оказалось, что наиболее низкая стоимость на одну тонну при перевозке железнодорожным транспортом. При этом, перевозка автомобильным транспортом обойдется на 10% дороже. Однако, могут возникнуть ситуации, в которых перевозка данными способами может быть невозможна. Например, по погодным условиям или при закрытии станции назначения или любой промежуточной станции телеграммой «Адрес-75». Тогда, рассматриваемая нами компания должна выполнить свои обязательства перед грузополучателем, а именно не сорвать поставку. Для этого необходимо рассмотреть мультимодальную поставку с включением морского транспорта.

Необходимо понимать, что может быть четыре основные комбинации: автомобильный – морской – автомобильный, автомобильный – морской – железнодорожный, железнодорожный – морской – автомобильный, железнодорожный – морской – железнодорожный [4]. Соответственно, при проведении расчетов необходимо учесть разницу между повагонной отправкой и групповой отправкой (в расчетах использовались группы из 5 вагонов).

Таким образом, оказалось, что при комбинации с морским транспортом, наиболее дешевой оказалась автомобильный – морской – автомобильный.

Рассмотрим в качестве примера направление г. Таганрог – г. Красноярск. Расстояние по АД составляет 4709 км. В г. Красноярск находится одноименная станция Красноярской дороги. Ближайшим грузовым портом, в направлении которого можно осуществить перевозку, является ОАО «Новосибирский речной порт».

В данном направлении наиболее выгодно перевозить груз железнодорожным транспортом. При этом, самой дорогой вариант – автомобильная перевозка (разница составляет 152%). Проанализировав доставку с помощью морского транспорта, выяснилось, что вариант автомобильный -морской -автомобильный является наиболее выгодным (на 29% дешевле автомобильный, но на 78% дороже железнодорожным). При этом, комбинации автомобильный -морской -железнодорожный, железнодорожный – морской – автомобильный и железнодорожный – морской – железнодорожный также являются более выгодными, чем перевозка автотранспортом, соответственно могут быть предложены грузополучателю.

Применение мультимодальных поставок позволит повысить привлекательность продукции ОП ПАО «ТМК» за счет:

- предоставления покупателю выбора способа, времени и стоимости транспортировки;
- снижения трат заказчика;
- сокращения (при необходимости) сроков поставки;
- возможности доставлять грузы в любую точку планеты;
- оформление единого договора поставки;
- снижение риска срыва поставок.

Таким образом, говоря об эффективности применения мультимодальных перевозок, необходимо учесть, что по отношению к железнодорожному транспорту, данный способ поставки является экономически невыгодным. При этом, по отношению к автомобильному транспорту- выгодным на дальние расстояния.

Таким образом, можно говорить о том, что мультимодальные перевозки:

- не всегда дешевле уномодальных, но могут быть использованы в качестве альтернативных способов доставки продукции, особенно в случаях, когда поставка может быть сорвана в силу независящих от нас факторов;
- должны быть рассчитаны под конкретную поставку, так как при проведении расчетов не было обнаружено закономерности изменения стоимости, то есть нельзя говорить о том, что на расстоянии, например, до 500 км однозначно выгоднее тот или иной вид поставки;
- также необходимо учесть, что повышается безопасность перевозки груза за счет работы с одной фирмой-перевозчиком, однако, вся ответственность ложится на выбранную компанию.

Применение мультимодальных поставок позволит повысить привлекательность продукции ПАО «ТМК» за счет предоставления покупателю выбора способа, времени и стоимости транспортировки; снижения трат заказчика на доставку продукции; оптимизации сроков поставки; возможности доставлять грузы в любую точку; оформления единого договора поставки; повышения безопасности перевозок; снижения риска срыва поставок [5].

Список литературы

1. Еремина Л.В. Международные автомобильные перевозки: учеб. пособие. – Ростов н/Д: РГСУ, 2013. – 240 с.
2. Еремина Л.В. Организация международных автомобильных перевозок: учеб. пособие. – Ростов н/Д: ДГТУ, 2017 – 240 с.
3. Миротин Л.Б. Основы маркетинга на автомобильном транспорте: учеб. пособие / Л.Б. Миротин, А.Г. Гольдин, А.В. Колик. – М., 1991. – 91 с.
4. Зырянов В.В. Оценка эффективности функционирования контрагентов в логистической системе транспортного предприятия / В.В. Зырянов, Л.В. Еремина // Инженерный вестник Дона. – 2012. – №1 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ivdon.ru/magazine/archive/n1y2012/728>
5. Гаджинский А.М. Логистика: учеб. для студентов высших учебных заведений. – 9-е изд., перераб. и доп. – М.: Дашков и К, 2004. – 408 с.