



Петр Баскаков,
генеральный директор
ПАО «ТрансКонтейнер», к.т.н.



Лев Матюшин,
советник заместителя генерального
директора ПАО «ТрансКонтейнер»,
к.т.н., с.н.с.

ОРГАНИЗАЦИОННО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ ДОСТАВКИ КОМПЛЕКТУЮЩИХ ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Аннотация. В статье представлен опыт ПАО «ТрансКонтейнер» по организации перевозок из Европы в Россию автокомплетирующих компонентов для производства легковых автомобилей. На примере концерна «Фольксваген» показано, что кластерное развитие производства легковых автомобилей создает возможности для укрупнения транспортных потоков и способствует развитию транспортно-логистических технологий доставки.

Ключевые слова. Автокомплетирующие компоненты, производство автомобилей, кластер, транспортно-логистические технологии доставки, компания-интегратор, транспортный интеграционно-правовой контур.

Annotation. The article presents the experience of PJSC "TransContainer" in the organization of transportation of automotive components for manufacturing passenger automobiles from Europe to Russia. The example of Volkswagen shows that cluster development of automobile production creates opportunities for transport flows enlargement and contributes to the development of transport and logistics technologies of delivery.

Key words. Automotive components, automobile production, cluster, transport and logistic technologies of delivery, integrator company, transport integration and legal framework.

Сегодня автомобильные производственные кластеры являются реальным источником грузовой базы, в том числе и для железнодорожного транспорта.

Производители легковых автомашин ведут свою деятельность в двух направлениях: одно связано с формированием входящего грузового потока в виде поставок автокомплетирующих компонентов производства; другое – с поставками готовых автомобилей в регионы страны. Проблемы поставок готовых легковых автомобилей подробно рассмотрены в работах М.Н. Нечаевой [4, 5].

Настоящая работа посвящена организации доставки отгружаемых железнодорожным транспортом автокомплетирующих компонентов на размещенные на территории Российской Федерации и других стран СНГ предприятия по производству легковых автомобилей зарубежных марок.

Сегодня разработаны следующие логистические схемы контейнерных поставок автокомплетирующих до автозаводов в России [2]:

- концерн Fiat – из Италии через терминал «Добра» (Словакия). Транзитное время доставки до г. Набережные Челны (Татарстан) по данному сухопутному маршруту составляет 9 суток, тогда как с использованием морского транспорта (через порт Новороссийск) – около 30. К сожалению, данный маршрут доставки временно не используется;
- концерн PCMA (Peugeot, Citroen, Mitsubishi) на свой завод в Росве (Калужская область) получает автокомплетирующие компоненты из Везуля (Франция). Весь путь занимает 5 суток. В 2011 г. PCMA от сочетания железнодорожного и автомобильного транспорта перешел на 100% доставку по железной дороге. Это позволило повысить стабильность поставок, сократить транспортные расходы и улучшить экологические показатели проекта;
- в марте 2010 г. был запущен специальный контейнерный поезд из французского г. Везуля в Калугу с грузом автокомплетирующих

для «Рено», который сразу же на 36 автомашин в день сократил потребности в автотранспортных перевозках по данному маршруту;

- в январе 2005 г. ПАО «ТрансКонтейнер» начал организацию доставки комплектующих для сборки автомобилей Hyundai из Республики Корея на Таганрогский автомобильный завод. Проект успешно развивался в партнерстве с компанией «Русская тройка», которая перевозила порядка 70–75% комплектующих для TagAZ, причем 100% в контейнерах.
 - в 2006 г. ПАО «ТрансКонтейнер» стал перевозить на автосборочный завод в Узбекистане комплектующие корейской компании GM Daewoo. Ранее этот груз доставлялся по Транскитайскому маршруту, но предложенный агентский сервис с подключением Транссибирской магистрали позволил сократить время сквозной перевозки из Кореи в Узбекистан с 28 суток до 15 [2].
- Указанный опыт показал высокую эффективность транспортно-логисти-

ческих схем доставки автокомпонующих железнодорожным транспортом в контейнерах. При этом было установлено, что подобные грузопроводящие технологии доставки требуют создания в транспортной сфере интеграционного правового контура [1], внутри которого уже можно строить любые конфигурации транспортно-логистических цепей доставки груза. В качестве узловых вершин такого контура выступают логистические компании-интеграторы и исполнители отдельных операций со статусом юридических лиц. Простейшая схема указанного интеграционно-правового контура представлена на рис. 1, из которого видно, как можно осуществлять посредническую деятельность компании-интегратора в пользу своего клиента со сторонними исполнителями отдельных операций, интегрированных с помощью организационных (неимущественных) договоров [1, 3] в конкретную транспортно-логистическую цепь доставки товара до оговоренного места поставки (по договору поставки) или зону компетенции другого логистического интегратора для дальнейшего продвижения товара уже на основе имущественных договоров с конкретным клиентом. Данная схема также реализует необходимый уровень синергии, поскольку расчет за выполнение отдельных операций производит компания-интегратор, в то время как клиенту предлагается оплата так называемого сшитого пакета транспортных услуг.

Начиная с 2007 г. ПАО «ТрансКонтейнер» совместно с белорусскими, польскими, чешскими и словацкими железными дорогами приступили к реализации проекта доставки комплектующих для сборки автомобилей Volkswagen и Skoda из Велка-Ида (Словакия) и Млада-Болеслав (Чехия) на сборочный завод «Фольксваген», расположенный в Калуге.

Главным партнером ПАО «ТрансКонтейнер» в этом проекте стала немецкая компания Schenker Automotive RailNet GmbH (дочерняя структура «Дойче Бан АГ», далее «Шенкер ДБ»), которая осуществляет перевозку автокомпонующих по железным дорогам европейской части маршрута. ПАО «ТрансКонтейнер» стал оператором доставки автокомпонующих по российской территории с основными обязательствами организации комплексного сервиса (включая взаиморасчеты

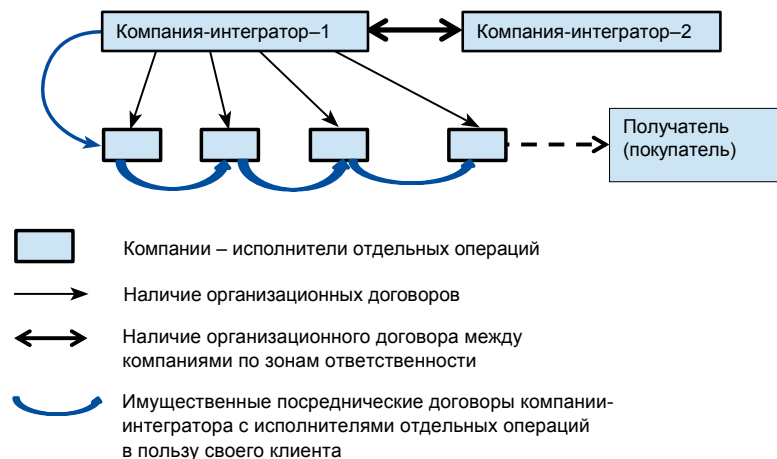


Рисунок 1. Модель интеграционно-правового контура транспортно-логистической системы и логистическая цепь доставки.

Источник: ПАО «ТрансКонтейнер»

с ОАО «РЖД» и Белорусской железной дорогой) по осуществлению поставок деталей и автокомпонующих на колее 1520 мм (маршрут Брест – Калуга) с использованием собственного оборудования. Маршрут составляет более чем 2 тыс. км, среднее время следования поезда – порядка 4 суток. Это большая скорость, если учесть, что составу с контейнерами приходится пересекать несколько го-

сударственных границ. Схема перевозки автокомпонующих представлена на рис. 2.

Из схемы на рис. 2 хорошо понятны зоны компетенции двух логистических компаний-интеграторов «Шенкер ДБ» и ПАО «ТрансКонтейнер».

Еще до начала запуска завода в Калуге было определено, что основной грузопоток между заводами-производителями автокомпонующих



Рисунок 2. Схема основного маршрута и зон ответственности доставки автокомпонующих.

Источник: ПАО «ТрансКонтейнер»

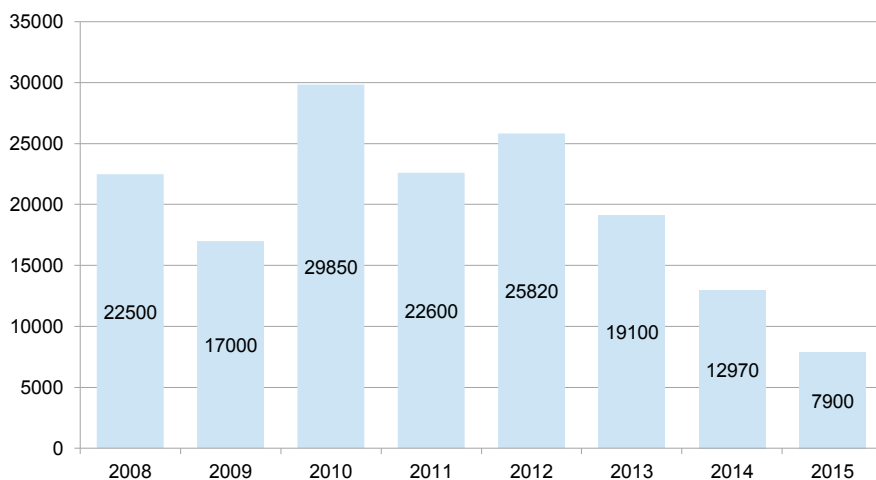


Рисунок 3. Количество перевезенных 40-футовых контейнеров в период с 2008 г. по 2015 г. (Калуга).

Источник: ПАО «ТрансКонтейнер»

щих в Европе и заводами сборки готовых автомобилей в России будут поставлять в контейнерах. В качестве основного маршрута поставки автокомплектующих в контейнерах по железной дороге рассматривали маршрут ст. Фаллерслебен (г. Вольфсбург) – ст. Перспективная (г. Калуга). Перспективность выбранного варианта доставки определялась его регулярностью и достаточным уровнем технологического оснащения.

Особую роль на этом маршруте отводили технологическим процессам на стыке железнодорожной колеи 1435 мм и 1520 мм в пограничном регионе Малашевичи (Польша) – Брест (Беларусь). В данном регионе компании БЧ и «ПКП Карго» выполняют перевозки, а также

осуществляют перегруз и временное хранение контейнеров по поручению компании ПАО «ТрансКонтейнер» и «ДБ Шенкер Рейл Аутомотив ГмБХ». Эффективная организация пограничных процессов с обеих сторон границы особым образом способствует осуществлению перевозок через указанные переходы, и в дальнейшем согласно руководству ЦИМ/СМГС все операции по перегрузу осуществляет принимающая сторона.

Объем перевозок по данному проекту с начала его реализации в 2008 г. по настоящее время составил более 400 тыс. ДФЭ или 200 тыс. 40-футовых контейнеров (рис. 3).

В настоящее время перегруз контейнеров в направлении Запад-Вос-

ток осуществляется на пограничных терминалах в Бресте, а по направлению Восток-Запад – на пограничном терминале в Малашевичах. В связи с нарастающей конкуренцией со стороны альтернативных транзитных маршрутов ПАО «ТрансКонтейнер» и «ДБ Шенкер», предоставляющие крупные объемы грузов к перевозке в контейнерах по указанному маршруту, нацелены на сокращение расходов и оптимизацию процессов при транспортировке. В соответствии с этим стороны пришли к соглашению и установили следующий механизм перераспределения объемов перегруза всех контейнерных перевозок крупных клиентов («Фольксваген», «Ауди», «Шкода», «Пежо-Ситроен» и др.). Перегруз контейнеров проекта «Фольксваген» в/из Калуги осуществляется на одной стороне, а перегруз контейнеров с грузами остальных крупных клиентов – на другой (рис. 4).

Стороны согласны с тем, что данные мероприятия должны вести к сокращению расходов и таким образом повысят конкурентоспособность маршрута перевозок через Малашевичи/Брест. Для этого на терминалах в Малашевичах и Бресте установили одинаковые условия перегруза, временного хранения контейнеров и вагонов.

При такой новой организации регулярного движения контейнерных поездов исчезают порожние пробеги вагонов между станциями Брест и Малашевичи, а также сокращается время оборота фитинговых платформ ПАО «ТрансКонтейнер» и «ДБ Шенкер». Протяженность общего железнодорожного пути на всем маршруте составляет 2031 км. На Европейской части маршрута до погранперехода Брест – Северный длиной 1000 км за организационные мероприятия по формированию контейнерных поездов, разработке графика движения и другие технологические процессы отвечает компания «ДБ Шенкер». На отрезке пути Брест – Северный – Осиновка длиной 609 км регулировкой движения вагонов по договору между ПАО «ТрансКонтейнер» и БЧ занимается Белорусская железная дорога. После перехода пограничных станций БЧ и РЖД Осиновка – Красное ускоренные поезда «Фольксваген» находятся в полном оперировании ПАО «ТрансКонтейнер» и РЖД. Общее время контейнерного поезда «Фольксваген» на всем пути следования составляет 5 суток (см. рис. 4).

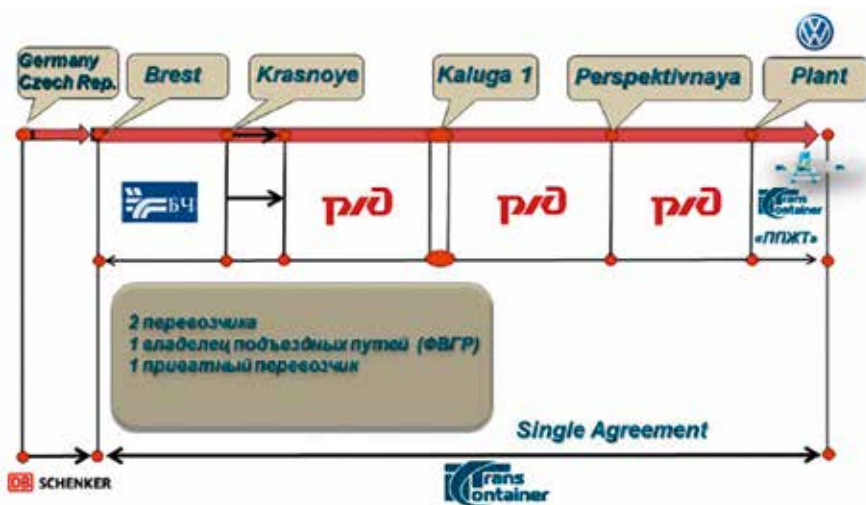


Рисунок 4. Модель ответственности сторон на заданном маршруте.

Источник: ПАО «ТрансКонтейнер»



МАРКЕТИНГОВЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ В ЛОГИСТИКЕ

ООО «Агентство Маркет Гайд» проводит:

РАСШИРЕННЫЙ АНАЛИЗ ТЕКУЩЕЙ И ПЕРСПЕКТИВНОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СХЕМЫ:

1. Выявление и формализация внешних (входящих и исходящих) грузопотоков по:
 - Отраслям;
 - Годовым объемам и динамике объемов по видам грузов с учётом сезонности;
 - Видам транспорта;
 - Местам перевалки/терминальной или складской обработки;
 - Отправителям/Получателям.
2. Выявление и формализация внутренних грузопотоков по:
 - Отраслям;
 - Годовым объемам и динамике объемов грузов с учётом сезонности;
 - Годовым объемам и динамике по видам номенклатуры;
 - Видам транспорта;
 - Местам перевалки/терминальной или складской обработки;
 - Отправителям/Получателям.
3. Сроки и график реализации инвестиционных промышленных и инфраструктурных проектов, требуемые объемы инвестиций.
4. Прогноз грузопотоков в соответствии с текущей потребностью и реализацией промышленных и инфраструктурных проектов.

Опыт подтвердил, что кластерная система производства легковых автомобилей в России, в частности концерна Фольксваген, позволяет осуществлять перевозку автокомплектующих контейнерными поездами.

На сегодняшний день по маршруту Фаллерслебен – Брест – Калуга формируется 3 ускоренных поезда в неделю. Нередко по необходимости формируется 4-й, дополнительный, поезд на данном маршруте.

Выводы

1. Развитие производства легковых автомобилей в России зарубежными компаниями на кластерной основе способствует концентрации грузовой базы перевозок готовых автомобилей и комплектующих для их производства.
2. Указанное обстоятельство играет существенную роль в использовании транспортно-логистических технологий для доставки комплектующих частей из-за рубежа в Россию для производства легковых автомобилей.

3. Опыт работы ПАО «ТрансКонтейнер» в этой сфере показал, что фактическими участниками такой деятельности являются независимые компании – исполнители отдельных операций со статусом юридических лиц. К ним относятся железные дороги, конечные терминалы, перегрузочные комплексы, зарубежные компании и др.
4. В таких случаях выполнение транспортно-логистической деятельности по продвижению товара от поставщика к получателю возможно за счет формирования на конкретных направлениях товародвижения транспортного интеграционного правового контура, внутри которого появляется возможность на посреднической основе формировать транспортно-логистическую схему доставки товара любой конфигурации.
5. Опыт ПАО «ТрансКонтейнер» как логистической компании – интегратора по доставке комплектующих для производства легковых автомобилей «Фольксваген» из Европы в Россию показал при-

годность и высокую эффективность предложенного метода.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Баскаков П.В., Матюшин Л.Н. Интеграционные положения транспортно-логистической деятельности в сфере железнодорожного транспорта // Логистика. – 2017. – № 5. – С. 32–37.
2. Логистика рынка автокомпонентов. Электронный ресурс: http://www.polymer.ru/letter.php?n_id=5536.
3. Морозов С.Ю. Система Транспортных организационных договоров. – М.: Норма, 452 с.
4. Нечаева М.Н., Матюшин Л.Н. Логистические аспекты доставки легковых автомобилей в регионы страны (контейнеризация легкового потока) // Логистика. – 2014. – №5. – С. 34–37.
5. Нечаева М.Н. Особенности логистики при транспортировке легковых автомобилей от производителя к дилерам // Логистика. – 2014. – №4. – С. 48–52.