

Исследование и сравнение вариантов перевозки грузов автомобильным и железнодорожным транспортом

Жариков В. В.

*Жариков Владислав Викторович / Zharikov Vladislav Victorovich – студент,
кафедра логистики управления цепями поставок,
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
Государственный университет управления
Институт отраслевого менеджмента, г. Москва*

Аннотация: в данной статье рассмотрены транспорт, его виды, способы использования в организации и затраты, понесенные в связи с этим. Наземный автотранспорт является основой статьи, но так же затронут железнодорожный транспорт для большей объективности исследования.

Ключевые слова: логистика, транспорт, седельный тягач, железная дорога, контейнер, транспортная компания, стоимость, затраты, рейс.

Транспорт является важнейшей ключевой отраслью народного хозяйства любого государства и торгового взаимодействия между ними и интенсивно задействован в перемещениях, системно развивается в процессе этапов эволюции в перевозке грузов и пассажиров на региональном, национальном, международном, трансграничном уровне социально экономической, хозяйственной, предпринимательской, логистической деятельности [1-6].

Транспортная логистика в настоящее время является основной неотъемлемой составляющей частью логистики. В наши дни грузовые и пассажирские перевозки стали неотъемлемой частью нашей жизни и любой предпринимательской, коммерческой, культурной и логистической деятельности и до сих пор некоторые специалисты считают логистику только транспортную [7, 8].

Каждый день в мире перевозится миллионы тонн товарных грузов различными способами транспортировки, типами и видами транспортных средств, поскольку груз можно перевезти, например, посредством железной дороги [9, 10], наемного или арендованного автомобильного транспорта, собственного автопарка [11], водным (морским, речным) [12, 13] или авиационным транспортом [14], отправить по трубопроводам [15] в соответствии с миссией, целью, задачами, принципами, функциями, интегральной логикой, стратегией, тактикой, способами и методами, технологическими процессами преобразования, операциями, активностями международной и национальной логистики [16].

Ежедневно автомобильным транспортом и его разнообразными транспортными средствами перевозятся сотни тысяч тонн всевозможных товарных грузов широкого ассортимента: от паллета с упаковками салфеток до карьерных самосвалов. В данном исследовании я остановлю свое внимание на коммерческом автомобильном транспорте и специфическом транспортном средстве, в частности на седельном тягаче с прицепом для перевозки контейнеров на большие расстояния для дальних грузоперевозок, а для перемещения товара на сравнительно небольшие расстояния рассмотрим перевозки, осуществляемые промтоварным фургоном. Цель моего исследования – выявить выгоду или ее отсутствие от наличия в фирме собственного грузового автомобиля на конкретных примерах в сравнении с другими видами транспорта или наемным авто транспортом.

В первом случае рассмотрим такой пример: фирма нуждается в перевозке 20 тонн груза в 40 фунтовом контейнере из Владивостока в Москву и обратно. В месяц нужно совершать 4 рейса. У фирмы есть три альтернативы. Первая – приобрести контейнер, седельный тягач и прицеп для перевозки контейнера. Вторая – сделать заказ у транспортной компании. Третья – воспользоваться сервисными услугами железной дороги [10].

Начнем с варианта перемещения по железной дороге. Усредненная стоимость перевозки 40 фунтового контейнера установилась в 2016 г. на уровне 117000 рублей в одну сторону с включенной доставкой до места назначения авто транспортом. За 8 раз мы отдадим 936000 рублей и еще добавиться 100000 рублей – покупка контейнера. Итого в первый месяц такой деятельности наши затраты составят 1036000 рублей.

Далее рассмотрим услуги транспортной автомобильной компании. В среднем тариф составляет 40 рублей за километр пути в 2016 г. Путь от Москвы до Владивостока составляет 9181 километр. Рейс в одну сторону обойдется нам в 367240 рублей. В месяц мы должны заплатить 2737920 рублей. Итого в первый месяц совокупные расходы составят 2737920 рублей и использование контейнера 100000 рублей. В общем 2837920 рублей.

Теперь мы рассмотрим покупку и дальнейшего использования собственного автомобильного транспорта. Покупать седельный тягач новым очень затратно и не так актуально в сравнении с промтоварным фургоном. Надежность тягачей значительно выше, поэтому его можно купить б/у с пробегом до 200000 км. В итоге наш автомобиль уже потерял значительную часть своей стоимости, что

означает, что на его покупку мы выделим меньше средств, а также сможем его обслуживать на неофициальной станции технического обслуживания (СТО) по аутсорсингу значительно дешевле [17, 18], чем у официальной диллерской компании.

В среднем по рынку цена хорошего б/у тягача равна 3500000 рублей. К нему нам нужно докупить полуприцеп, стоимостью 1000000 рублей. Налог на седельный тягач с мощностью 400 л/с приблизительно равен 28000 рублей. Покупка полиса ОСАГО выйдет в 12000 рублей. Зарплата водителю с хорошим стажем будет составлять 100000 рублей в месяц. Так же после покупки нам нужно произвести техническое обслуживание тягача, что выйдет в среднем в 45000 рублем с работой и материалами. Месяц заправки тягача топливом обойдется в 220350 рублей, поскольку тягач у нас еще относительно свежий и соответствует современным экологическим нормам, то для нейтрализации части продуктов горения нам понадобится мочевины. За месяц на нее мы потратим приблизительно 33000 рублей. Так же 100000 рублей уйдет на покупку контейнера. Итого в первый месяц мы израсходуем 5038350 рублей. За первый месяц максимальные затраты несет покупка своего транспорта, но если отнять стоимость самого транспорта и сравнить оставшиеся расходы, то данный вариант самый выгодный. А стоимость авто выкупается в первые месяцы работы.

Перевозки по ж/д расположились на втором месте по своей стоимости. Но данный выход имеет и свои недостатки. Во-первых, это сроки поставки. Грузовой поезд не может развить скорость, сопоставимую с автомобилем и делает много остановок. Во-вторых, данный вариант плох тем, что сам товарный груз не охраняется. Да, охрана возможна, но за дополнительную плату. Но все же опасность воровства или порчи присутствует. В целом же перевозки железнодорожным транспортом довольно сбалансированное решение в данном случае, но если контейнеров большое количество, например, несколько десятков или выше ста, то преимущество несомненно у водного транспорта.

На последнем месте расположились услуги транспортной компании. Это самый дорогой выход из ситуации и скорее подойдет для перевозки автомобилей, нежели одного контейнера, пусть и большого. Но и у данного варианта есть свои достоинства. Наш груз постоянно находится во внимании водителя, что невозможно в ж/д перевозках. Водитель будет останавливаться только для отдыха или в случае неисправности тягача или прицепа. Теоритически, это самый быстрый вариант. Если в первом случае мы должны тратить время на поиски тягача, прицепа, водителя, заплатить налог и обслужить машину после прошлого хозяина, то в данной ситуации это уже сделали за нас. Мы должны только позвонить в транспортную компанию и согласовать время доставки.

Литература

1. *Воронов В. И.* Методологические основы формирования и развития региональной логистики: Монография. Владивосток: Изд-во Дальневосточного Университета, 2003. 316 с.
2. *Абдулабекова Э. М.* Развитие логистики в России. Гуманитарные науки: новые технологии образования. Материалы 10-й Региональной научно-практической конференции 19-20 мая 2005 г. Махачкала: ИПЦ ДГУ, 2005.
3. *Ермаков И., Петухов Д.* Постановка проблемы развития национальной логистической системы. Логистика, 2014. № 11 (96). С. 56-59.
4. *Воронов В. И.* Международная логистика. Вестник университета (Государственный университет управления), 2004. Т. 700. 700 с.
5. *Воронов В. И., Воронов А. В.* Основные элементы эволюции элементов цепей поставок в международной логистике. Логистика. Проблемы и решения. Международный научно-практический Украинский Журнал, 2013. № 2. Украина. Харьков.
6. *Лазарев В. А., Воронов В. И.* Трансграничная логистика в евразийском таможенном союзе [текст]: монография: / Государственный университет управления, Институт управления на транспорте, в индустрии туризма и международного бизнеса ГУУ. М.: ГУУ, 2014. 158 с.
7. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики. Аникин Б. А.; Родкина Т. А., Волочиенко В. А., Заичкин Н. И., Межевов А. Д., Федоров Л. С., Вайн В. М., Воронов В. И., Водянова В. В., Гапонова М. А., Ермаков И. А., Ефимова В. В., Кравченко М. В., Серова С. Ю., Серышев Р. В., Филиппов Е. Е., Пузанова И. А., Учирова М. Ю., Рудая И. Л. Учебное пособие. Москва, 2014.
8. Логистика: тренинг и практикум. Аникин Б. А., Вайн В. М., Водянова В. В., Воронов В. И., Гапонова М. А., Ермаков И. А., Ефимова В. В., Заичкин Н. И., Кравченко М. В., Пузанова И. А., Родкина Т. А., Серова С. Ю., Серышев Р. В., Федоров Л. С. Учебное пособие. Москва, 2014.
9. *Крутелева Ю. С.* Системный анализ в логистике железнодорожных перевозок. Новая наука: Теоретический и практический взгляд, 2015. № 5-2. С. 175-178.
10. *Ряскин И. В.* Системный анализ сервисной логистики на железной дороге. Новая наука: Проблемы и перспективы, 2015. № 6-2. С. 184-188.

11. *Чабан А. Р., Снопов И. А.* Анализ состояния перевозки нефтепродуктов автомобильным транспортом. Молодой ученый, 2015. № 23 (103). С. 676-678.
12. *Тарасова Е. В.* Исследование и анализ основных проблем морского и водного видов транспорта РФ с целью выявления способов их решения. NovaInfo.Ru, 2015. Т. 1. № 33. С. 95-101.
13. *Семенов В. И.* Разработка и внедрение мероприятий по совершенствованию управления процессами транспортировки грузов в международных морских перевозках. Современные тенденции развития науки и технологий, 2015. № 3-4. С. 34-37.
14. *Кочеткова А. А., Полозова Е. К.* Системный анализ основных проблем и тенденций грузовых авиационных перевозок. Молодой ученый, 2015. № 9 (89). С. 633-636.
15. *Борищенко В. А.* Системный анализ логистики трубопроводного транспорта. NovaInfo.Ru, 2015. Т. 2. № 34. С. 50-54.
16. *Воронов В. И., Воронов А. В.* Международная логистика пространств и границ: основные аспекты формирования понятия, миссии, целей задач, функций, интегральной логики, принципов и методов. Управление, 2015. Т. 3. № 2. С. 27-36
17. *Аникин Б. А., Воронов В. И.* Основные аспекты формирования аутсорсинга. Маркетинг, 2005. № 4. С. 107-116.
18. *Аникин Б. А., Воронов В. И.* Основные формы и виды аутсорсинга. Вестник ГУУ № 4 (17) г. Москва, 2006.
19. *Маццинина С. С.* Современное состояние рынка контейнерных перевозок перспективы его развития (основные преимущества и актуальные проблемы). РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция, 2011. № 2. С. 81-84.