

Тракторная логистика

Россия считается аграрной страной. На наших полях работают тысячи тракторов, комбайнов и другой сельскохозяйственной техники. Причем все эти агрегаты время от времени требуют ремонта и обновления модельного ряда. О специфике доставки сельхозтехники и запчастей для нее рассказала руководитель группы логистики ООО «АГКО Машинери» (AGCO-RM) Ксения Харитоновна.

– Ксения Викторовна, какова география поставок вашей продукции и какой транспорт для перевозки вы привлекаете?

– AGCO-RM – совместное предприятие международного производителя сельскохозяйственной техники AGCO и российской корпорации «Русские машины». Компания AGCO-RM и ее региональные партнеры обеспечивают поставку широкой линейки сельскохозяйственной техники и ее послепродажное обслуживание в более чем 50 регионах России. Доставка осуществляется в основном автотранспортом. Мы привлекаем транспортно-экспедиционные компании, которые были номинированы по результатам тендера на перевозки по определенным направлениям. Большинство дистрибьюторов техники AGCO находятся в Центральном, Южном и Приволжском федеральных округах, для которых автомобильная перевозка оптимальна как по срокам доставки, так и по стоимости услуг ТЭК. Перевозка железнодорожным транспортом наиболее выгодна с экономической точки зрения на расстояния свыше 700–800 км. Если сроки поставки позволяют, то габаритную технику наша компания доставляет в отдаленные от Центрального федерального округа дилерские центры посредством контейнерных железнодорожных перевозок.

– У вас есть собственное транспортное подразделение или вы предпочитаете привлекать транспортно-логистические компании на условиях аутсорсинга?

– Наличие собственного автопарка – редкое решение логистических задач для крупных компаний-поставщиков. В среднем мы осуществляем 50 грузоперевозок в месяц. С учетом развитой дилерской сети и дальности перевозок это потребовало бы не менее восьми тягачей с низкорамными платформами. Их окупаемость составляет 5–7 лет, что немного больше срока службы. Кроме того, содержание собственного автопарка связано с затратами на расширение штата, обслуживание автомобилей, аренду или организацию собственной автобазы. Нам выгоднее привлекать сторонние транспортно-логистические компании с фиксацией тендерных предложений на определенный период. Таким образом удастся оптимизировать рабочие процессы отдела логистики, сокращая время поиска транспорта и организации доставки. Кроме того, проведение тендеров позволяет быть уверенным в том, что ставки, по которым мы работаем, оптимальны для российского рынка.

– Многие из вашей техники подпадают под категорию негабарита. С какими сложностями вы стал-



Нам выгоднее привлекать к перевозке сторонние транспортно-логистические компании с фиксацией тендерных предложений на определенный период

квиваетесь при организации доставки специфических грузов? За счет чего увеличивается стоимость перевозки негабарита и как удается снизить издержки?

– Перевозка тяжеловесных и крупногабаритных грузов автомобильным транспортом требует обязательного получения разрешения на движение, выдаваемое Федеральным дорожным агентством (Росавтодором). Стоимость такого разрешения – компенсация за урон дорогам – зависит от маршрута следования и характеристик груза, в особенности от массы брутто. Один из вариантов снижения этих затрат – оформление межрегионального разрешения сроком на 3 месяца, которое позволяет выполнить до 10 рейсов по заданному направлению. Такой подход требует заблаговременного планирования отгрузок во избежание накладок по срокам доставки оборудования, поскольку разрешение выдается на конкретное транспортное средство с указанием модели, марки и государственного номера. Необходимо организовать рейсы таким образом, чтобы выполнить максимальное число перевозок по полученному разрешению. Данная схема позволяет придерживаться концепции win-win в работе с перевозчиками: заказчик получает более низкую стоимость доставки, а исполнитель минимизирует риски простоя автотранспорта без работы.

– Отличается ли номенклатура и условия перевозок в зависимости от времени года?

– Безусловно, каждый сезон влияет на перевозки по-своему. Так, например, летом традиционно проводится плановый ремонт дорожного покрытия, что необходимо принимать во внимание, планируя отгрузки и маршруты. Осенью основной проблемой становятся дожди, из-за которых дороги скользкие. Это уменьшает скорость езды и увеличивает транзитное время. В зимний период главной проблемой также являются погодные условия: гололед, занесенные снегом дороги, заморозки – все это доставляет определенные трудности водителям и влияет на качество и время доставки. Часто зимой стоимость доставки выше, чем в летний период, что связано с более дорогим зимним топливом и снижением объемов грузоперевозок в целом. Весенние перевозки можно выделить в отдельный ранг, поскольку помимо природных явлений (дождей и половодья, вызывающих переувлажнение грунта, что приводит к разрушению дорожного покрытия и снижению несущей способности конструктивных элементов автодорог), в это время ежегодно вводятся временные ограничения движения большегрузного транспорта, или так называемая весен-

няя просушка. Это делается с целью минимизации влияния большегрузного транспорта на дорожное покрытие, чтобы сохранить дороги во время распутицы и, как следствие, сэкономить денежные средства на ремонтно-восстановительные работы. Надо отметить, что с 2018 года приказом Минтранса России были отменены временные ограничения движения по федеральным трассам. Отказ от весенней просушки дал возможность перевозчикам более эффективно планировать свою деятельность в весенний период. Плюсы для грузоотправителей тоже очевидны: сроки доставки в связи с сохранением привычных маршрутов не увеличились, так же как и стоимость перевозок.

– Это лето в России было ярким и футбольным. ЧМ-2018 принес больше грузов или проблем?

– Незадолго до проведения мундиаля указом президента были введены временные ограничения

**ПЕРЕВОЗКА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ
ТРАНСПОРТОМ
НАИБОЛЕЕ ВЫГОДНА
С ЭКОНОМИЧЕСКОЙ
ТОЧКИ ЗРЕНИЯ
НА РАССТОЯНИЯ
СВЫШЕ 700–800 КМ.
Если сроки поставки
позволяют,
то ГАБАРИТНАЯ
ТЕХНИКА
ДОСТАВЛЯЕТСЯ
КОНТЕЙНЕРАМИ
ПО СЕТИ РЖД**

на ввоз и транспортировку специальных и опасных грузов по территории регионов, в которых проводился чемпионат. Срок действия ограничений – с 25 мая по 25 июля. Нельзя сказать, что это сильно отразилось на сроках доставки. Да, водителям приходилось ждать открытия участков дорог, но мы планировали отгрузки по возможности заблаговременно и предусматривали небольшой временной задел, поэтому в период проведения чемпионата мира мы, как и вся Россия, переживали за нашу сборную по футболу, а не за наши грузы. Надо отметить, что у нас не произошло ни одного срыва сроков поставки, и в этом немалая заслуга привлекаемых к перевозкам ТЭК: профессионализм, обязательность и ответственность – безусловно, сильные стороны наших перевозчиков.

БЕСЕДОВАЛА ТАТЬЯНА СИМОНОВА 

