

Где загрузиться в Приангарье?

Недаром Иркутскую область называют «центром» Сибири, географическая удаленность от Европейской части, но в то же время и близость центральных городов восточных регионов России делают ее удобным транспортным «перекрестком» на карте Российской Федерации. Согласно данным, приведенным Иркутским Росстатом, в среднем, в Приангарье ежемесячно прибывает 850-900 автомашин. К берегам Байкала и Ангары, автоперевозчики доставляют все виды товаров, начиная от электроники и заканчивая продуктами питания и медикаментами. [2] Основная масса транспортных средств концентрируется в пределах трех городов-конгломератов: Иркутск, Ангарск, Шелехов. Неудивительно, ведь именно на этой территории самая большая плотность населения. Однако, найти обратную погрузку, в Европейскую часть нашей страны более сложная задача, так как спрос на товары из Иркутской области гораздо ниже спроса на товары из Европейской части. Единственная возможность, для транспортных компаний, это найти крупного игрока на рынке, который был бы способен обеспечивать загрузками 365 дней в году. Очевидно, что такими звеньями в транспортной цепи могли бы стать крупные промышленные предприятия. Например: Иркутский Кабельный Завод, расположенный в г. Шелехов, СаянскХимПласт, предприятие по производству поливинилхлоридной крошки, расположенное в г. Саянске, мебельные и оконные компании федерального уровня, большая региональная сеть супермаркетов, таких как Слата, SPAR, Окей.

На сегодняшний день, в России, все больше промышленных предприятий, ориентированных на выпуск и продажу продукции, пытаются предоставить своему Клиенту самый большой спектр услуг, от производства, предоставления отсрочки платежей и до доставки конечному Потребителю своей продукции. В современной экономике, сильно увеличилась ценность денег, понятие «быстрых денег» вышло на первый план. Для того чтобы повысить оборачиваемость дебиторской задолженности, а соответственно, повысить скорость возврата денежных средств от Покупателя, большинство Производителей отказываются от перевозок своей продукции железнодорожным транспортом, переориентируясь на автоперевозки, выяснили исследователи Института экономической политики имени Е.Т.Гайдара. Илья Долматов, директор Института проблем ценообразования и регулирования естественных монополий ВШЭ сказал: «Есть две ключевые причины предпочтения грузоотправителями автомобильного транспорта железнодорожному: вопросы времени и цены. Хотя по конкретным маршрутам и грузам ситуация может быть разной. Иногда скорость важнее экономии» [1] По данным Росстата, в последние годы, железнодорожники стали чаще срывать сроки, а скорость доставки замедлилась до анекдотичных 11–14 км в час. [2]

Если говорить применительно к каждому из таких предприятий, то ключевая особенность смены транспорта заключается именно в увеличении скорости оборота денежных средств, а значит и увеличению скорости оборота продукции. Все это усиливается сложившейся экономической ситуацией в стране. Первый квартал 2015 года показал, что цены на аналогичные продукты менялись более трех раз, это приводило к тому, что продукция, произведенная в марте 2015 года, оказывалась с учетом расходов дороже, чем в январе и феврале. Материалы и оборудование.

С другой стороны, Клиенты, покупатели любого вида продукции, находятся в экономической зависимости от своих поставщиков. Так же как и поставщики, они пытаются оптимизировать свои расходы. Кризис банков, спад покупательской способности и как следствие, стагнация экономики области, приводят к тому, что все производители не хотят переплачивать за товар больше, чем могли бы заплатить или тем более иметь излишек продукции у себя на складе. Заказы на производство планируются согласно принципу «just in time», который гласит, что на каждом этапе все процессы, начиная от закупок до продажи готовой продукции должны происходить с

минимальными затратами.

Еще одним немаловажным фактором перехода от железнодорожного вида транспорта к автомобильному, является рост тарифов на железной дороге и ужесточение требований к безопасности перевозок, из-за которых появляются дополнительные сборы и уменьшается вместимость погрузочных мест. Например, по состоянию на май 2015 года, средняя стоимость перевозки железнодорожным транспортом из Иркутской в Московскую область, в среднем составляет 290-300 тысяч рублей, что на 15% больше чем в 2014 году. (прим. используя крытые вагоны). В тоже время, ставка на перевозку в 2015 году, по аналогичному маршруту, автомобильным транспортом сохранилась на уровне 85-90 тысяч рублей.

Все эти факторы, заставляют производителя перестраиваться под более оперативную отгрузку своей продукции. Если доставка нефтепродуктов, сыпучих и наливных смесей происходит только железнодорожным транспортом в специализированных вагонах или бочках, то такая продукция как: кабель, поливинил-хлорид, фрукты и овощи, мебель и бытовые принадлежности могут быть с легкостью перевезены автомобилями с использованием холодильной установки или просто в крытой бортовой машине. В итоге, на протяжении уже 18 месяцев, растет автомобильный объем отгружаемой продукции в Иркутской области. С 2014 года, лидеры на рынке, отгрузок совокупно сократили долю железнодорожных перевозок более чем на четверть, и заменили их автомобильными.

Есть две основные причины, которые будут вызывать рост автомобильных отгрузок:

- Экономическая ситуация в России (нестабильные курсы валют, снижение покупательской способности Потребителей, переоценка стоимости закупки компонентов производства)
- Процесс модернизации оборудования на заводе (увеличение скорости оборачиваемости дебиторской задолженности)

Ссылки

1. Владимир Песня. Железная дорога останется без грузов. Финмаркет, 2014, 31(7), 11–12.
<http://www.finmarket.ru/main/article/3423768>
2. Официальные периодические издания: Росстат, Офиц. статистика грузоперевозок.
http://irkutskstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/irkutskstat/ru/statistics/enterprises/transport/