



УДК 656

В.В. Цверов, д.э.н., профессор ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

О.В. Царёва, член СНО ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

Н.С. Тарабакина, член СНО ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

ОЦЕНКА ЗАМЕЩЕНИЯ ИМПОРТНЫХ ПОСТАВОК ТОМАТОВ В ТОРГОВЫЕ СЕТИ Н.НОВГОРОДА

Ключевые слова: томаты, импортозамещение, цепи поставок, распределительный центр, транспорт, причал, контейнерные перевозки.

В статье оценивается целесообразность замещения импортных поставок томатов в торговые сети Н.Новгорода. Приведены результаты оценки пяти альтернативных вариантов поставок томатов с использованием автомобильного и речного транспорта поставщиками из других стран, Нижегородской и южных областей России. Так же определены рациональные места расположения распределительного центра и причалов для разгрузки томатов в Н.Новгороде.

В настоящее время поставки томатов в Н.Новгород могут и осуществляются из местных Нижегородских агрофирм, агрофирм Астраханской и Волгоградской областей, Белоруссии, Израиля, Ирана, Марокко, Турции, Узбекистана и других стран. Стоимость томатов на прилавках магазинов при этом в значительной мере определяется стоимостью их производства, которая по регионам и странам в связи с разными климатическими условиями и технологиями существенно отличается, и размером логистических издержек. Большая часть этих издержек обуславливается используемой цепью поставок и приходится на звенья транспортировки и складирования. При этом в существующих цепях поставок томатов доставка осуществляется автомобильным транспортом [1, 2, 4, 5], тарифы на перевозку грузов на котором существенно выше, чем на железнодорожном и водном транспортах, и это повышает стоимость продукции для торговых точек и населения.

В последние десятилетие, каждый месяц, Россия импортировала продовольствие на 30-40 млрд. долларов. За это время сформировалась устойчивая структура продовольственного импорта по товарным позициям, в которой лидирующие позиции занимает мясо, фрукты и овощи, молочная и алкогольная продукция. Но в условиях сложившейся международной обстановки, часть поставок ограничилась из-за международных санкций. Они привели к невозможности использования части отлаженных международных цепей поставок и существенной корректировки другой части международных цепей поставок (в том числе из Турции, откуда до последнего времени поступало большое количество томатов) и существенному повышению издержек по ним.

Это актуализирует задачу замещения импорта и в рассматриваемой нами области – поставок томатов в Н.Новгород. При этом возможными вариантами импорта замещения могут быть:

– вариант наращивания выращивания томатов в теплицах местными (Нижегородскими) агрофирмами;

– вариант поставок томатов, выращиваемых в открытом грунте в южных районах страны.

Следует отметить, что зарубежные помидоры поставляются к нам в зеленом виде, чтобы они не успели испортиться в дороге, что сказывается на их вкусовых качествах. Российские производители расположены ближе и такая проблема у них существенно меньше, что позволяет повысить вкусовые качества поставляемой продукции.

В советское время большая часть поставок овощебахчевой продукции (арбузов, томатов) в Н.Новгород (как и в другие города Поволжья) осуществлялись в основном из Астраханской и Волгоградской областей в судах большими партиями, но в период перехода от административного управления к рыночному, такой вариант поставок исчез, что было связано с потерей крупного заказчика в лице государства [3, 5]. В настоящее время условия изменились – появились новые крупные заказчики в лице торговых сетей. В связи с этим и изложенными выше фактами имеет место необходимость проведения исследований по оценке различных вариантов цепей поставок овощебахчевой продукции в Н. Новгород (в том числе и с низовой Волги).

Авторами для решения поставленной задачи проводятся исследования в части:

1) определение потребности торговых сетей Н.Новгорода в томатах;

2) определение места расположения распределительного центра для томатов в Н. Новгороде;

3) определение причалов для разгрузки томатов в Н.Новгороде в цепях поставок с участием речного транспорта;

4) оценка возможности использования подвижного состава речных судоходных компаний на перевозки томатов из низовой Волги в Н.Новгород;

5) формирование цепей поставок томатов из Астрахани в Н.Новгород с участием речного транспорта с подбором потенциальных партнеров по цепям поставок;

6) сравнения эффективности различных цепей поставок.

Ниже приводятся некоторые результаты исследований по выделенным выше направлениям обоснования и создания рациональных цепей поставок томатов в магазины торговых сетей Н.Новгорода.

Определение потребности торговых сетей Н.Новгорода в томатах. Исследования рынка томатов в Н.Новгороде показали, что их продажей занимаются 10 торговых сетей, охватывающих 331 торговую точку на территории города. Общая потребность в томатах составляет в среднем 618 т в месяц с вариацией в 30%.

Определение места расположения распределительного центра для томатов в Н. Новгороде. По результатам проведенных расчетов по определению места расположения распределительного центра для магазинов торговых сетей, торгующих томатами в Н.Новгороде, методом центра тяжести грузопотоков рациональным местом размещения распределительного центра является район Сортировки. Обследование действующих складов в этом районе показало, что для функции распределительного склада томатов в большей степени соответствует склад организации ЗАО «Плес».

Определение причалов для разгрузки томатов в Н.Новгороде в цепях поставок с участием речного транспорта. Исследование инфраструктуры речного транспорта в районе Н.Новгорода показали, что для выгрузки томатов из судов с последующей доставкой их на распределительный склад в районе Сортировки в настоящее время территориально и по технической оснащенности подходят причалы ЗАО «ГОТХ».

В перспективе выгрузку томатов из судов и функции распределительного склада может выполнять тримодальный авто-, водно-, железнодорожного логистического комплекс «Терминал» холдинговой компании «ЛЮГОПРОМ». Площадка проекта тримодального авто-водно-железнодорожного логистического комплекса находится в 10 км от Н.Новгорода в районе г. Кстово Нижегородской области на правом берегу реки

Волги на 933 км судового хода в 1 км от федеральной трассы М7 «Волга» и имеет железнодорожные подъездные пути от станции Зелецино Горьковской железной дороги.

Оценка возможности использования подвижного состава речных судоходных компаний на перевозки томатов из низовий Волги в Н.Новгород. Ретроспективный анализ перевозок томатов речным транспортом выявил следующее. С 1978 года для доставки овоще-бахчевой продукции использовались суда-контейнеровозы типа «Бахтемир» с высокими бортами (что означало погрузку только с помощью кранов) и типа «Рефрижератор-603» – специализированные суда для перевозки скоропортящихся грузов. С 1983 года стали использоваться специализированные суда-овощевозы. Проведенные в 1983-1986 годах опытные перевозки в судах-овощевозах, показали, что при отсутствии серьезных нарушений технологии отгрузки, стандартность продукции в пунктах назначения высока и достигает 90,4%, нестандартность – 5,1%, а отходы 4,5%.

В начале 90-х годов перевозки томатов перешли на автомобильный транспорт и в настоящее время томаты – перевозят в большей степени автомобильным транспортом, используя изотермические автомобили, автофургоны или автомобили с бортовой тентовой платформой. Несмотря на то, что последние плохо обеспечивают сохранность продукции. [2, 3, 4, 5]

К настоящему времени в судоходных компаниях, работающих в Волжском бассейне, судов приспособленных для перевозки томатов нет. Специализированные суда-овощевозы и суда рефрижераторного типа, о которых говорилось выше, из-за длительного отсутствия спроса на перевозки скоропортящейся продукции в больших объемах были переоборудованы под перевозку других грузов. Вследствие этого, без значительных капитальных вложений в строительство таких судов, перевозка томатов речным транспортом из Астрахани в Н.Новгород возможна только в изотермических контейнерах или контейнерах рефрижераторах. Учитывая, что для хранения томатов оптимальная температура находится в интервале от 8 до 21 градуса Цельсия, то предпочтительнее использовать для перевозки изотермические контейнеры, как более дешевые и обеспечивающие необходимый температурный режим. Для перевозки грузов в контейнерах целесообразно использовать специализированные суда-контейнеровозы.

В настоящее время прорабатываются вопросы возобновления регулярных контейнерных перевозок (линий) в бассейнах Волги и Дона. Эта линия может стать идеальным звеном в цепи поставок томатов из низовий Волги благодаря такой характеристике, как регулярность, которая принципиально важна при поставках продуктов питания.

Формирование цепей поставок томатов в Н.Новгород. Товародвижение в современных торговых сетях осуществляется в основном через распределительные логистические центры. Использование этого подхода к товародвижению томатов продукции позволяет рассматривать речной транспорт в качестве одного из звеньев цепи поставок (табл. 1).

Таблица 1

Результаты оценки цепей поставок томатов в торговые сети Н.Новгорода

№ варианта	Срок поставки, сут.	Издержки по цепи поставок, тыс. руб.	Удельные издержки по цепи поставок, руб./кг.
1-й вариант цепи поставок – от местных агрофирм	1	116492	62,8
2-й вариант цепи поставок – от поставщиков из Турции	15	429726	231,8
3-вариант цепи поставок – из Астрахани автотранспортом	4	80622	43,5
4-й вариант цепи поставок – из Астрахани речным транспортом через	6	74402	40,1

причалы ЗАО «ГОТХ»			
5-й вариант цепи поставок – из Астрахани речным транспортом через тримодальный терминал ЛОГОПРОМа	6	71379	38,5

Из результатов оценки вариантов цепей поставок томатов в торговые сети Н.Новгорода, приведенных в табл. 1 видно:

- издержки по поставка томатов от местных агрофирм в современных условиях значительно ниже по сравнению с импортными поставками (в частности при поставках из Турции - почти в 4 раза);

- поставка томатов из южных районов страны в летний период с использованием на перевозках автотранспорта позволяет значительно снижать себестоимость томатов (например при поставках из Астрахани до 30 %) по сравнению с поставками от местных агрофирм;

- использование в цепях поставок томатов из Астрахани в торговые сети Н.Новгорода речного транспорта позволяет снизить издержки по поставкам до 13% по сравнению с цепью поставок с использованием на перевозках автомобильного транспорта.

Таким образом, исследования показывают:

- целесообразность использования речного транспорта в качестве одного из звеньев цепи поставок томатов в Н.Новгород;

- перевозки должны осуществляться в изотермических контейнерах;

- предпочтительнее перевозки осуществлять в судах-контейнеровозах, работающих на регулярных линиях;

- торговые сети можно рассматривать в качестве заказчиков поставок томатов в цепях поставок с участием на магистральных участках речного транспорта;

- в современных условиях целесообразно замещение импортных поставок томатов в Н.Новгород отечественными поставками, это позволит существенно снизить цены на них в магазинах.

Список литературы

[1] Берштейн, И.Б. Заготовки, транспортирование и хранение плодов. Приложение к журналу «Садоводство и виноградарство» / И.Б. Берштейн. – М.: Агропромиздат, 1988. – 143 с.

[2] Иванова, Е.И. Ресурсосберегающие основы технологии выращивания, хранения и транспортировки овоще-бахчевой продукции : дисс. докт. с.х. наук / Иванова Е. И. – Волгоград, 2006. – 311 с.

[3] Качество и эффективность перевозок сухогрузов: методы и результаты исследований за 1970 – 2000 гг. / под ред. А.И. Телегина. – Н. Новгород: ВГАВТ, 2002. – 299 с.

[4] Раюшкина, А.А. Повышение сохранности плодоовощной продукции при ее доставке потребителям автомобильным транспортом : дисс. канд. техн. наук : 05.22.10 / Раюшкина Алевтина Анатольевна. – Волгоград, 2004. – 200 с.

[5] Цверов, В.В. Оценка возможности возобновления перевозок овоще-бахчевой продукции речным транспортом на основе применения логистического подхода / В.В. Цверов, А.А. Хохлов // Речной транспорт (XXI век). – 2015. – № 3. – с. 40-43.

ASSESSMENT OF SUBSTITUTION OF IMPORT OF TOMATOES IN THE COMMERCIAL NETWORK N.NOVGOROD

V.V. Tsverov, N.S. Tarabakina, O.V. Tsareva

Keywords: tomatoes, import substitution, supply chain, distribution center, transportation, dock, container transport.

The paper assessed the feasibility of substitution of imports of tomatoes in the trading network of Nizhny Novgorod. The results of the evaluation of five alternative options for the supply of tomatoes by road and river transport suppliers from other countries, the Nizhny Novgorod and the southern regions of Russia. As defined rational locations of distribution centers and berths for unloading tomatoes in Nizhny Novgorod.