

П.В. Ермаков, Е.И. Ивойлова, филиал «ТНК-ВР Менеджмент» «Региональный центр МТО»

ОРГАНИЗАЦИЯ СИСТЕМЫ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В современных рыночных условиях конкурентоспособным становится тот, кто вооружен современными технологиями. Наше предприятие часто сталкивается с проблемами, которые невозможно решить без управленческих решений, от которых зависят рентабельность и планирование предприятия в целом.

Это становится возможным с организацией контейнерных перевозок.

На сегодняшний день в ТНК-ВР активно внедряются технологии, обеспечивающие максимальную эффективность в процессах, связанных с комплектацией, адресным накоплением МТР, маршрутизацией перевозок, оформлением перевозочных документов на контейнеры в системе SAP/R3.

Задачи данной работы:

- своевременное обеспечение производственных подразделений материальными ресурсами с установленными планами снабжения;
- обеспечение количественной и качественной сохранности МТР;
- надежность, комплектность поставки;
- сокращение расходов на привлекаемый автотранспорт.

Традиционная схема погрузки и транспортировки тарно-штучных ТМЦ, применяемая в настоящее время, предполагает привлечение труда стропальщиков, осуществляющих комплектацию ТМЦ на складе, а затем погрузку в бортовой автомобиль. Такая организация работы требует больших затрат времени, которые распределяются следующим образом: сначала производится комплектация просто на складе, в так называемую зону комплектации. Затем при погрузке ТМЦ в автомобиль осуществляется повторный пересчет погружаемых ТМЦ с целью исключения неправильной погрузки. Сложным является и перевозка таким способом различных наименований ТМЦ на не-

сколько объектов доставки на одном автомобиле. При этом возникает необходимость разделения транспортного средства на ячейки, что требует дополнительного времени. В результате погрузка занимает от 1 часа до 4 часов. Поэтому если необходима быстрая доставка ТМЦ, то нецелесообразно использовать выделенное транспортное средство – на огромном автомобиле вывозится порой не более 200 кг, чтобы сократить время доставки за счет сокращения времени погрузки.

Таким образом, недостатки существующего метода доставки МТР следующие:

- простой транспорта в ожидании погрузки;
- неэффективное использование транспортных средств по объему и грузоподъемности;
- простой транспорта в ожидании приема МТР грузополучателем (проблема пересчета МТР при сдаче грузополучателю);
- наличие свободного доступа к грузу;
- максимальный оборот транспортных средств по времени и как следствие высокая себестоимость перевозки одной тонны груза;
- проблема загрузки транспорта на разных складах.

Существующие проблемы решаются следующим образом.

Для организации работы используется универсальный контейнер, в который помещаются МТР при комплектации. Для выполнения ПРР с контейнерами и доставки их на объекты используется

автотранспорт с крановой установкой. Выбор именно такого вида транспорта обусловлен тем, что при перевозке в контейнере не придется привлекать кран для погрузки на автомобиль. Краны-манипуляторы позволяют интенсивнее и эффективнее использовать машины для перевозки грузов, до минимума сократить ручной труд при погрузке-разгрузке, значительно уменьшить количество занятых на этих процессах людей и единиц техники. Водитель грузовика одновременно может выполнять функции как крановщика, так и стропальщика.

Целесообразность доставки МТР именно таким способом обусловлена следующим:

- возможность организации предварительной комплектации МТР (при отсутствии зоны комплектации на складах), перевозка которых при совместности допускается в малотоннажных контейнерах при минимальных складских площадях, объемах;
- накопление МТР в контейнерах, накопление комплектов контейнеров на определенный или совместимый маршрут следования автотранспортного средства;
- обеспечение сохранности МТР, паспортов, сертификатов с момента окончания загрузки контейнера до момента доставки конкретному грузополучателю и сдача контейнера МОЛ за пломбой;
- сокращение времени простоя транспортных средств под грузовыми опе-

рациями, как при погрузке, так и при выгрузке;

- сокращение количества транспортных средств за счет применения контейнерных челночных перевозок, т.е. возможность развоза груженых и одновременного сбора порожних контейнеров и как следствие — возможность организации четкого планирования контейнерных перевозок;
- четко определены лица, ответственные за несоответствие содержимого контейнера данным, указанным в документации;
- возможность осуществления погрузки, разгрузки, приемо-сдаточных операций водителем, экспедирующим груз, а следовательно, уменьшение используемых человеческих ресурсов;
- простота в учете оборотного контейнерного парка.

Организация работы следующая.

Производится комплектация МТР по объектам доставки в контейнер (отдельный контейнер на каждый объект доставки), составляется упаковочный лист, контейнер пломбируется. По прибытии транспорта водитель-экспедитор принимает контейнер по номеру и за пломбой без вскрытия и осуществляет погрузку контейнера на транспортное средство с использованием крановой установки. Кладовщик выписывает ТТН на основании упаковочного листа. ЧОП проверяет транспортное средство на выезде по номеру контейнера и пломбе. При прибытии на объект водитель снимает контейнер с автомашины крановой установкой. Грузополучатель принимает контейнер по номеру и за пломбой. Водитель следует к месту следующей разгрузки, при этом он может забрать пустой контейнер от предыдущей поставки или забирает контейнеры по заранее оговоренному маршруту после окончательной разгрузки.

Такая схема доставки ТМЦ позволяет избежать следующих потерь времени:

- простой автотранспорта под погрузкой;
- простой автотранспорта при выгрузке;
- простой автотранспорта при проверке.

Высвободившееся время можно использовать для следующей доставки с того же пункта погрузки или загрузиться дополнительно на другом пункте, где есть те же пункты доставки. Таким образом, не приходится привлекать дополнительную единицу техники и один автомобиль заменяет как минимум две.

Кроме того, снижается себестоимость доставки одной тонны груза в зависимости от количества вывозимого груза. Стоимость сокращается за счет того, что от работы высвобождаются стропальщики, работу которых выполняет водитель-экспедитор, и за счет сокращения времени погрузки. Таким образом, с учетом дополнительного времени и затрат при традиционной схеме погрузки стоимость одной тонны снижается незначительно по сравнению со стоимостью перевозки той же тонны при контейнерных перевозках.

Таким образом, экономический эффект от применения такого способа доставки ТМЦ следующий: экономия на сокращении времени доставки и экономия за счет замены как минимум двух машин одной.

КЭЗИТ

ООО «Копейский завод изоляции труб»

Россия, 456656, Челябинская обл., г. Копейск,
пос. Железнодорожный, ул. Мечникова, 1
тел. (3512) 70-93-59 тел./факс: (3512) 62-39-16
www.kzit.ru e-mail: kzit@chef.surnet.ru



I. Изоляция

Имеющееся на заводе оборудование позволяет наносить следующие виды антикоррозионных покрытий: эпоксидное, двух и трёхслойное экструдированное. Диаметр изолируемых труб с 273 по 1420 мм. Проектная мощность 300 км усреднённого диаметра (1020мм) в год. В 2004 году получены положительные результаты испытаний заводского покрытия на соответствие Техническим требованиям ОАО «АК» Транснефть. Трубы завода с наружным защитным покрытием используются при капитальном ремонте и строительстве газопроводов ОАО «Газпром».

II. Изготовление гнутых отводов

Создан и успешно функционирует цех по изготовлению гнутых отводов как из изолированных так и из чёрных труб диаметром от 219мм до 1420мм включительно. Гнутые отводы соответствуют требованиям ГОСТ 24950-81 и ТУ 1468-013-00154341-03.

III. Восстановление труб бывших в эксплуатации

Введён в строй цех по восстановлению труб бывших в эксплуатации диаметром от 530 мм до 1420мм, мощность цеха 100 км в год усреднённого диаметра (1020мм).

