

8–9 млн. т грузов, обслуживаемых терминальным комплексом. Для переработки такого грузооборота потребуется строительства примерно 20 причалов.

Наличие больших складских емкостей позволит накапливать межнавигационные запасы грузов и обеспечит их круглогодичную переработку.

Создание ТЛК в п. Н. Бестях принесет выгоду и речным предприятиям.

В частности, крупнейший в регионе перевозчик ОАО ЛОРП получает возможность:

– укрепить свою конкурентную позицию на сегменте транспортного рынка, обеспечивающего обслуживание районов центральной и северной Якутии;

– нарастить объемы транспортной работы за счет привлечения новых грузопотоков, осваиваемых в водно-железнодорожном сообщении;

– стать оператором причалов и получать доходы от погрузо-разгрузочных операций и других логистических услуг, оказываемых терминальным комплексом (хранение, консолидация и распределение груза, транспортно-экспедиционное обслуживание грузопотоков, технический сервис транспортных средств, информационные, финансовые, социально-бытовые и другие услуги).

Таким образом, создание терминального комплекса в п. Н. Бестях соответствует положениям и задачам Федеральных и региональных программ, посвященных развитию транспортной системы России.

В.В. Цверов, Е.А. Кирилова, А.В. Черныш
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ОЦЕНКА ВОЗМОЖНОСТИ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК БАХЧЕВЫХ КУЛЬТУР РЕЧНЫМ ТРАНСПОРТОМ

В 80-е гг. XX века речным транспортом ежегодно перевозилось 800–900 тыс. т скоропортящихся грузов, большую часть которых составляли плодоовощи, при чем около 90% их объема вывозилось из Астраханской области. В общем объеме перевозок плодоовощей 75–87 % приходилось на арбузы и помидоры. Отгрузка плодоовощей в адрес более 40 промышленных центров страны осуществлялась с 44–47 причалов, расположенных в Волго-Ахтубинской пойме и дельте реки Волги. Большинство из этих пунктов имели объем отправления до 8 тыс. т [4, 7].

Отправка арбузов с Нижней Волги осуществлялась в пакетированном, непакетированном виде и в контейнерах. Контейнерный способ позволял ускорить погрузку и выгрузку, обеспечить более высокую сохранность груза, повысить использование грузоподъемности судов. Использовались специализированные контейнеры МРФ РСФСР и ТКБ-67. Доля бахчевых грузов, перевозимых в последних, постепенно росла и к 1985 году составила 100%. Контейнер имел ряд недостатков: большая собственная масса (30–32% массы груза); недостаточная жесткость металлоконструкции; габариты контейнера не были кратны размерам кузовов автомашин [3, 4].

Развитие перевозок плодоовощей из Астраханской области происходило на базе использования судов небольшой грузоподъемности. Под эти суда строились овощные причалы. В большинстве – это деревянные эстакады, в отдельных случаях – списанные суда или временные, требовавшие ежегодного восстановления и приспособления. На всех причалах была невозможна загрузка крупнотоннажных судов из-за низких причальных стенок.

С 1978 года для доставки бахчевых культур использовались суда-контейнеровозы типа «Бахтемир» с высокими бортами (что означало погрузку только с помощью кранов) и типа «Рефрижератор-603» – специализированные суда для перевозки скоро-

портящихся 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% [3, 7].

В начале 90-х годов перевозки плодоовощных, в особенности бахчевых грузов, перешли на автомобильный транспорт. Это связано с переходом с централизованной экономики, которая характеризовалась крупными заказами и, соответственно, большими партиями перевозок, на рыночную, которая на период своего становления не имела крупных заказчиков на плодоовощную продукцию и, соответственно, перевозки малыми партиями. А на таких перевозках наиболее конкурентоспособен автомобильный транспорт. В результате, в настоящее время бахчевые культуры перевозят в большей степени автомобильным транспортом, используя изотермические автомобили, автофургоны или в автомобиле с бортовой тентовой платформой. Несмотря на то, что последние плохо обеспечивают сохранность бахчевых, перевозка арбузов в них широко распространена [1, 2, 5].

Таким образом, речной транспорт потерял достаточно большой грузопоток высокотарифицированного груза и, что особенно важно, сезон перевозок которого совпадает с периодом навигации.

К настоящему времени экономические условия изменились по сравнению с 90-ми годами, когда речным транспортом был потерян грузопоток, и необходимо оценить возможность его возвращения.

В настоящее время в связи с развитием логистики большая часть торговли продуктами питания осуществляется через торговые сети, представляющие собой крупных заказчиков продукции [6]. Оценка спроса на арбузы в торговых сетях ряда городов Поволжья показала, что их суммарный объем сбыта за сезон составляет в Н.Новгороде – 18360 т, Казани – 15930 т, Чебоксарах – 7920 т. Таким образом, на настоящее время потенциальные заказчики на относительно крупные партии арбузов есть.

Товародвижение в современных торговых сетях осуществляется в основном через распределительные логистические центры. При этом большая часть продукции в мире доставляется по терминальным технологиям доставки. Использование этого подхода к товародвижению бахчевых культур позволяет рассматривать речной транспорт в качестве одного из звеньев терминальной системы доставки.

Принципиальная схема такой системы доставки бахчевых культур из Астраханской области в крупные города Средней Волги аналогична известной системе «ступица и спица», успешно используемой железнодорожным и воздушным транспортом. Она показана на рис. 1.

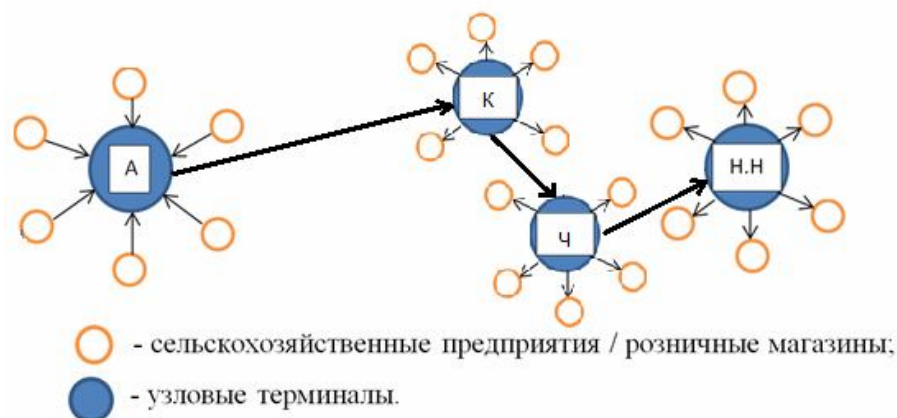


Рис. 1. Схема доставки бахчевых культур из Астраханской области в крупные города Средней Волги

Логистическая цепь доставки бахчевых грузов, соответствующая приведенной схеме показана на рис. 2.

Вместе с тем включение речного транспорта в систему доставки бахчевых культур требует решения ряда задач:

а) обоснования типа контейнера для рассматриваемой системы доставки, так как успешное функционирование терминальных систем доставки базируется на перевозках в укрупненных грузовых единицах (в основном контейнерах);

б) обоснования типа используемых для перевозок судов (так как созданные ранее суда-овощевозы к настоящему времени переоборудованы для перевозок других грузов), включающей оценку возможности использования существующих судов и создания судов контейнеровозов, приспособленных для особенностей перевозок бахчевых культур;



Рис. 2. Логистическая цепь доставки арбузов с участием речного транспорта

в) обоснование создания распределительных центров бахчевых культур на базе речных причалов в крупных городах Поволжья (мест их расположения, технологии работы, функционирования с учетом сезонности перевозок бахчевых культур);

г) обоснование создания логистического центра на базе речного причала в Астраханской области, обеспечивающего сбор продукции от производителей и отправку в судах;

д) создание структуры, обеспечивающей взаимодействие потребителей (торговых сетей), производителей продукции, судоходных компаний логистических распределительных центров в пунктах отправления и назначения.

Результаты исследований показывают:

- торговые сети можно рассматривать в качестве заказчиков продукции;
- перевозки должны осуществляться в контейнерах;

– из существующих судов предпочтительнее перевозки осуществлять в судах-контейнеровозах;

– издержки в разрабатываемой терминальной системе доставки (с учетом потерь продукции) по предварительным расчетам на 36% ниже по сравнению с системой доставки автомобильным транспортом.

Таким образом, в настоящее время есть основание к возобновлению перевозок бахчевых культур речным транспортом, для чего требуется детальная разработка логистической системы их поставок с участием водного транспорта.

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: дис. ... докт. с.х. наук : 06.01.09, 06.01.06 / Иванова Елена Ивановна. – Астрахань, 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] Ничипорук О.И. Исследование условий повышения качества перевозок плодоовощей речным транспортом: дис. ... канд. техн. наук : 05.22.19 / Ничипорук Олег Игнатьевич. – Н.Новгород, 1985. – 309 с.
- [5] Раюшкина А.А. Повышение сохранности плодоовощной продукции при ее доставке потребителям автомобильным транспортом: дис. ... канд. техн. наук: 05.22.10 / Раюшкина Алевтина Анатольевна. – Волгоград, 2004. – 200 с.
- [6] Рынок арбузов [Электронный ресурс] – Электрон. дан. – ООО «Консалтинговая компания «In-Con»», 2002–2012. Режим доступа: <http://in-con.su/business-plans/1/43/527.html>
- [7] Хохлов А.А. Обоснование параметров транспортно-технологической системы доставки плодоовощных грузов с Нижней Волги в центральные районы страны: дис. ... канд. техн. наук: 05.22.19 / Хохлов А.А. – Н.Новгород, 1987. – 179 с.

В.В. Цверов

ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

Е.В. Пономарев

ООО «ИНВЕНТ – Логистика»

АНАЛИЗ ПОДХОДОВ К УПРАВЛЕНИЮ ДОСТАВКОЙ ПО ПРИНЦИПУ «ТОЧНО В СРОК» ПРИ ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫХ ПОСТАВКАХ

С момента преодоления экономической нестабильности 2008 г. международная активность российского бизнеса стремительно возросла, более того, после вступления России во Всемирную Торговую Организацию, у отечественных предприятий появились дополнительные возможности для экспорта и импорта. Однако, исследования, проведенные в Приволжском федеральном округе, показывают, что 48,6% компаний имеют дефицит в методическом обеспечении по организации перевозки грузов и 45,3% – по управлению поставками [5]. В связи с этим конкурентные преимущества почти половины отечественных компаний будут снижены, так как в современных условиях многие потребители стремятся перейти на систему поставок «точно в срок», а при отсутствии соответствующего методического обеспечения такие поставки сложно обеспечить. Сказанное обуславливает актуальность рассматриваемого вопроса.