

- [3] Платов Ю.И. Первая очередь АСУ пароходства «Волготанкер». Передовой опыт и новая техника, сб. ЦБНТИ Минречфлота, вып.3 (27), 1976. – с. 3–7.
- [4] Альпидовский А.Д., Лисин А.А., Никулина М.В., Платов Ю.И., Платов А.Ю. Концептуальные требования к автоматизированной системе непрерывного планирования работы флота. Вестник ВГАВТ, вып.11 «Экономика и управление на транспорте». – Н. Новгород: ФГОУ ВПО ВГАВТ, 2004. – с. 21–25.
- [5] Платов А.Ю., Платов Ю.И. О построении универсальной имитационной модели грузовых перевозок на речном транспорте. Вестник ВГАВТ, вып. 11 «Экономика и управление на транспорте». – Н. Новгород: ФГОУ ВПО ВГАВТ, 2004. – с. 91–92.
- [6] Платов А.Ю. Методы оперативного планирования работы речного грузового флота на основе оптимального нормирования ходовой операции: монография / А.Ю. Платов. – Н.Новгород: Изд-во ФГОУ ВПО «ВГАВТ», 2009. – 156 с.

Е.В. Пономарев

ООО «ИНВЕНТ-Логистика»

АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ МАРШРУТОВ СЛЕДОВАНИЯ ПОДВИЖНЫХ СОСТАВОВ (АВТОТРАНСПОРТ) В МЕЖДУНАРОДНОМ ТРАНСПОРТНОМ СООБЩЕНИИ ТУРЦИЯ – РОССИЯ

В декабре 2013 года в Украине разразился политический кризис, который в свою очередь привел к отставке действующего правительства в январе 2014 года. В результате чего экономическая ситуация в большинстве регионов страны стала стремительно ухудшаться. А после проведения референдума о включении Крымского полуострова в состав Российской Федерации и становление его как нового субъекта нашего государства, отношения между Украиной и Россией переросли в стадию экономической конфронтации. Данная ситуация не могла не отразиться на существующих условиях международного транзита из Турции по направлению в Россию через украинские порты (Одесса, Ильичевск) и через таможенные границы этих государств. Существенно увеличились случаи задержки подвижных составов в местах пограничных переходов и в портах выгрузки. Для управления доставкой актуальной стала разработка альтернативных маршрутов передвижения транспортных средств. Однако основной проблемой является сохранение стоимости перевозки на текущем уровне и не увеличение транзитного времени доставки. Также немаловажную роль, в контексте рассматриваемой проблемы, играет сохранность груза на пути следования.

Большинство компаний в данной экономической ситуации столкнулись с необходимостью создания альтернативных маршрутов передвижения подвижных составов, а также потребностью в оценке рисков (ценовые, сроки доставки, условия осуществления новых разработок) при каждом новом варианте доставки. Также стоит заметить, что создание альтернативных маршрутов доставки является положительной мировой тенденцией не только в связи с политической нестабильностью транзитного государства, а также позволяет минимизировать риски, связанные с наличием погодных условий, транспортных пробок, форс мажорных задержек на границах в результате временных ограничений на въезд или выезд из транзитного государства. Кроме того, альтернативным логистическим маршрутом может считаться и место таможенного оформления по пути следования подвижного состава (а не только в регионе дислокации склада грузополучателя) и место промежуточного временного хранения или консолидации грузов из разных направлений (если у них один конечный адрес получатель).

Далее на конкретном примере рассмотрим процедуру разработки альтернативных

маршрутов передвижения грузов в автотранспортных средствах на примере формирования данной концепции развития логистики холдинга по продаже металлообрабатывающего оборудования ООО «ИНВЕНТ», Россия, Нижний Новгород и крупнейшего холдинга по производству металлообрабатывающего оборудования в мире DURMAZLAR MAKINA SAN. VE TIC. A.S. Турция, Бурса.

Текущий Украинский маршрут (далее маршрут А) следующий: Бурса (загрузка) – Бурса (экспортное оформление) – загрузка на паром в порте Хайдарпаша (Стамбул) или в порте Зонгулдак (г. Зонгулдак) – прибытие и выгрузка в портах Одесса или Ильичевск (Украина) – прохождение границы между Украиной и Россией (МАПП Гремяч (Грем'яч) УКР – Погар РОС, МАПП Бачевск (Бачівськ) УКР – Троеборное РУС, МАПП Катериновка УКР – Крупец РОС) – Дзержинск (импортное таможенное оформление) – Нижний Новгород (выгрузка).

Данный маршрут следования является наиболее популярным среди грузоперевозчиков и грузовладельцев России и Турции, т.к. является исторически сложившимся с уже сформированной системой оценки рисков на транзитном пути следования, а также обладает развитой транспортной развязкой (множество пунктов пересечения границы между Украиной и Россией) а также развитой портовой инфраструктурой. Однако, в связи с дестабилизацией украинской политической и экономической системы, становится актуальным появление альтернативных маршрутов.

Грузинский наземный маршрут (далее маршрут В): Бурса (загрузка) – Бурса (экспортное оформление) – прохождение границы между Турцией и Грузией (деревня Сарпи) – прохождение границы между Грузией и Россией (**КПП Казбеги / Верхний Ларс**) – Дзержинск (импортное таможенное оформление) – Нижний Новгород (выгрузка).

Кавказский морской маршрут (далее маршрут С): Бурса (загрузка) – г. Самсун (экспортное оформление) – загрузка на паром в порте Самсун – прибытие и выгрузка в порте Кавказ (коса Чушка в Керченском проливе) – Дзержинск (импортное таможенное оформление) – Нижний Новгород (выгрузка).

Новороссийский морской маршрут (далее маршрут D): Бурса (загрузка) – г. Самсун (экспортное оформление) – загрузка на паром в порте Самсун – прибытие и выгрузка в Новороссийском порте (Новороссийск) – Дзержинск (импортное таможенное оформление) – Нижний Новгород (выгрузка).

Данные, приведенные ниже, являются наиболее рациональными для исследования, т.к. представляют собой самые 4 основных направления для перевозки грузов по маршруту Турция – Россия, что отражено в таблице 1.

Таблица 1

Критерий оценки	Маршрут А	Маршрут В	Маршрут С	Маршрут D
Средняя стоимость перевозки за фуру	6 500–6 800 USD	7 300–7600 USD	7 200–7 300 USD	7 200–7 300 USD
Транзитное время	9–11 дней	7–10 дней	9–10 дней	10–15 дней
Возможность оперативной доставки	Зависит от расписания паромов и загруженности портов	В любое время	Зависит от расписания паромов и загруженности портов	Зависит от расписания паромов и загруженности портов
Простои на границах	2–3 дня	1–2 дня	нет	Нет
Простои в портах	1–4 дня	нет	1–5 дней	3–15 дней
Время на поиск фуры	1 день	3 дня	2 дня	2 дня
Время на предоставление документов для таможенного оформления	2 дня	4 дня	3 дня	3 дня

Проведем анализ каждого критерия оценки.

Стоимость доставки является одним из основополагающих критериев оценки при выборе маршрута перевозки, а также при рассмотрении перевозчика в целом. Данный вид расходов является неотъемлемым элементом себестоимости всей поставки. Однако в данном случае анализа нужно понимать, что при выборе маршрута А, где стоимость перевозки составляет 6 500–6 800 USD, грузополучатель попадает в зависимость от расписания движения паромов из Турции в Украину (загруженность причала прибытия существенно задерживает доставку, отсутствие достаточного количества погрузочно-разгрузочной техники существенно замедляет выгрузку), а также природных факторов (во время штормов паромы задерживаются или отменяются), что в свою очередь приводит к рискам утраты контроля над доставкой груза в указанные сроки. А при использовании маршрута В, несмотря на его повышенную стоимость, 7 300–7 600 USD, риски связанные с погодными условиями практически отсутствуют, т.к. подвижной состав передвигается только по автодорогам, но на поиск автомобиля для загрузки требуется дополнительное время, т.к. разрешений на пересечение границы между Турцией и Грузией (деревня Сарпи) выдается значительно меньше, чем на маршруте А (данное решение связано с политическими отношениями между Турцией и Грузией). Однако в случае возникновения потребности в оперативной доставке, можно увеличить стоимость доставки, за счет бронирования машины заранее, но таким образом можно существенно сократить транзитное время доставки. Кроме того стоит заметить, что загруженность пограничных переходов между Грузией и Россией (**КПП Казбеги / Верхний Ларс**) существенно ниже чем между Украиной и Россией (МАПП Грем'яч (Грем'яч) УКР – Погар РОС, МАПП Бачевск (Бачівськ) УКР – Троеборное РУС, МАПП Катериновка УКР – Крупец РОС), что в свою очередь существенно снижает количество суток простоев на пересекаемых границах. Также стоит отметить, что время на предоставление отгрузочных документов (с отметками таможенных органов) при использовании маршрута В занимает до 4х дней, ввиду удаленности границы от места отгрузки.

Маршруты С и D не имеют существенного различия между собой, т.к. оба являются мультимодальными вариантами доставки, отправной точкой которых является один порт в г. Самсун, стоимость перевозки находится на одном уровне 7 200–7 300 USD. Однако стоит заметить, что порт Новороссийска значительно крупнее порта Кавказ, что в свою очередь обуславливает его загруженность. Несмотря на то, что транзитное время по маршруту D немного ниже остальных вариантов доставки, простой в данном порте достигают 15–30 календарных дней, которые в основном связаны с бюрократической системой данной инфраструктуры. Риск задержки подвижного состава в порте существенно превышает риски на других рассматриваемых мультимодальных маршрутов (А и С). Кроме того, для терминальной обработки в порте Новороссийск потребуются привлечение экспедиторов, которые специализируются на работе в данного прибрежном регионе, что в свою очередь вызовет увеличение первоначальной себестоимости всей поставки.

Также с учетом того, что существует вероятность закрытия маршрута А (закрытие может последовать исключительно для Российских грузовладельцев и импортеров), ввиду продолжающейся дестабилизации политической системы в Украине, теоретически можно предположить, что ввиду того что основная часть грузов из Турции в Россию будет переправляться через маршрут С и D, правительством России будут приняты соответствующие регламенты и подзаконные акты, для упрощения процедуры обработки грузов в данных портах следования. Данные нормы необходимы для того чтобы существенно снизить простой судов на причалах, автомобилей и контейнеров на терминалах. Но с другой точки зрения, ввиду того что таможенные сборы, пошлины, налоги на данный момент являются одним из основных источников доходов федерального бюджета России, а модернизация инфраструктуры порта Новорос-

сийск может привести к их снижению, такие нормы не могут быть реализованы, ввиду наличия потенциального риска недополучения бюджетом основных средств.

В перспективе, с учетом того что крымский полуостров стал полноправным субъектом России (согласно договору от 18.03.14 о принятии в Российскую Федерацию Республики Крым и образовании в составе Российской Федерации новых субъектов), инфраструктура данной территории может быть модернизирована (постройка моста через Керченский пролив, возможно строительство нового порта в Крыму), что существенно облегчит транзит грузов по направлению Турция – Россия.

В заключении автор считает, что анализ рисков вышеуказанных 4-х маршрутов позволит рационализировать следующие направления работы в области логистики по данным направлениям:

1. Существенно снизить время на принятие решения импортером и грузовладельцем по выбору альтернативного маршрута перевозки по направлению Турция – Россия.
2. Снизить риски возникновения дополнительных материальных затрат на маршруте перевозки (простои, терминальные затраты в портах, привлечение третьих лиц).
3. Снизить риски увеличения транзитного времени и потери контроля над доставкой грузов, ввиду принятия надлежащим образом взвешенного решения по выбору маршрута перевозки.
4. Модернизировать систему планирования материальных и временных ресурсов грузовладельцев и импортеров, для реализации концепции «точно в срок» по данному направлению.
5. Рационально использовать ресурсы по каждому из альтернативных маршрутов.

А.Ю. Самарина
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

АНАЛИЗ ПЕРСПЕКТИВ ВЛИЯНИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА НА ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ В СФЕРЕ РЕГИОНАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

В настоящее время перед национальной экономикой поставлена важная задача достижения высоких темпов роста, формирования инновационной составляющей бизнес-проектов и интеграции в мировую экономику в самых передовых аспектах бизнеса. В обновленной Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года выделено три основных факторов экономического роста, таких как усиление глобальной конкуренции, возрастание роли человеческого капитала и постепенное исчерпание экспортно-сырьевого развития страны [1].

Одновременно с этим в России существуют определенные ограничения экономического роста. Одним из таких наиболее существенных ограничений является развитие транспортного комплекса, как базовой инфраструктурной составляющей географической интеграции экономических систем.

Строительство всегда было одной из наиболее значимых для развития территории отраслью. Объемы и перспективы развития строительных проектов в России, в том числе и в Нижегородской области, очень велики и крайне разнообразны – как промышленном, так и в жилом направлении.

В целом, в период наиболее динамичного развития отрасли (2006–2007 гг.) ежегодный рост производства основных видов строительных материалов в натуральном выражении составлял от 7% до 20%. Однако в последние годы сформировалась неко-