

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-

торая отрицательная существует динамика темпов дорожного строительства, но скорее всего, эта тенденция вскоре меняет свой знак на позитивное развитие.

Перспективных задач и проблем в сфере строительства в Нижегородской области много. Поэтому была разработана и принята Стратегия развития инвестиционно-строительного комплекса Нижегородской области до 2020 г. [2].

Перспективное развитие инвестиционно-строительного комплекса требует соответствующего развития транспортно-складской логистики в регионе. Одним из наиболее важных является вопрос логистического снабжения строительства.

Важным, обозначенный вопрос является и для внутреннего водного транспорта России и Нижегородской области, как одного из главных элементов в снабжении строительства нерудными строительными материалами.

Производство нерудных строительных материалов (щебня, гравия, песка) в Российской Федерации сосредоточено более чем на тысяче средних и крупных предприятий. Наряду с крупными предприятиями, имеющими значительные радиусы перевозок, в подотрасли работает большое количество предприятий малой мощности, на долю которых приходится более 20% от общего объема производства этих материалов. Однако, технологии и оборудование этих предприятий не позволяют производить качественную продукцию.

В структуре производства нерудных строительных материалов традиционно преобладает щебень, гравий и песок строительный.

Основными потребителями нерудных строительных материалов являются производители бетона и железобетона, строители автомобильных и железных дорог. До 60% нерудных строительных материалов используется в дорожном строительстве, в небольших объемах производятся щебни узких фракций. Большинство действующих предприятий по производству нерудных материалов, которые построены более тридцати лет назад. Применяемые технологии переработки соответствуют уровню 70-х гг. прошлого века и ориентированы на выпуск всего двух-трех фракций щебня и гравия и одной фракции песка. Только немногие отечественные предприятия производят большее число видов продукции. Причем, в основном этот список формируют предприятия внутреннего водного транспорта, занимающиеся русловой добычей НСМ.

Однако, несмотря на достаточно значительное количество существующих разведанных месторождений сырья для производства стройматериалов в федеральных округах, суммарные балансовые запасы не отражают реальную обеспеченность ряда регионов необходимой сырьевой базой и соответствие месторождений нераспределенного фонда недр (по отдельным видам сырья до 40% и выше) современным экономическим требованиям [3].

Нерудные строительные материалы – далее НСМ (песок, гравий и песчано-гравийная смесь). Они встречаются в виде аллювиальных отложений в долинах рек, озерах, водохранилищах и на прибрежных участках морей, т. е. в местах, доступных для добычи плавучими техническими средствами. Поэтому, добыча НСМ настолько важна для предприятий речного транспорта. При этом НСМ еще и являются одним из основных видов грузов, перевозимых внутренним водным транспортом. Особенно эффективна добыча НСМ плавучими техническими средствами на водохранилищах, русловых месторождениях рек и озерах, где невозможна добыча другим способом. В то же время плавучими техническими средствами возможна разработка не только подводных, но и пойменных месторождений, примыкающих к судовым ходам или расположенных неподалеку от них.

Широко используемые технологии комплексной гидромеханизации работ, при которой добыча материалов осуществляется землесосными снарядами, перевозка – специализированными судами, а выгрузка – гидроперегрузателями, позволяют потенциально внутреннему водному транспорту занять доминирующие позиции в объе-

мах добычи и поставки НСМ для строительства используя достаточно недорогие технологии работы.

Песок, гравий и песчано-гравийная смесь подводного способа добычи могут широко применяться как строительные материалы там, где это допускается действующими строительными нормами и правилами или техническими условиями на производство работ, а также как сырье для получения песка, гравия и песчано-гравийной смеси. В основном эти материалы применяют в качестве заполнителей для бетонов, для строительных растворов, отсыпки территорий, возведения дорог и других целей.

Однако в настоящее время внутренний водный транспорт не полностью пользуется такими стратегическими преимуществами. На примере деятельности Нижегородского речного порта, который является типичным примером волжского речного грузового порта можно заметить, что организация, львиной долей доходов которой является реализация НСМ, упускает ряд возможностей в развитии этого направления своей коммерческой деятельности и как следствие, упускает перспективу получения дополнительных доходов и развития масштабов работы. а ведь при переходе к интенсивному, инновационному, социально ориентированному типу развития страна стремится стать одним из лидеров глобальной экономики, что требует принятия адекватных стратегических решений по развитию транспортного комплекса на долгосрочную перспективу [1].

Базисом для проведения исследования является указанный выше постулат о необходимости существенного повышения конкурентоспособности российской транспортной системы для достижения цели становления одним из лидеров глобальной экономики. Такая постановка задачи делает необходимым проведение исследований, направленных на оценку факторов конкуренции в транспортном секторе, в т.ч. межвидовой конкуренции, в рамках осуществления глобальных общеэкономических исследований в ходе реализации различных государственных проектов и программ. Фактор конкуренции является одним из наиболее важных и, вместе с тем, достаточно сложно определяемых элементов прогнозов будущего.

Изменение экономических условий, конкуренция видов транспорта предъявляют новые требования к организации процессов доставки и хранения грузов, порождая новые технологии: торговые (такие как ритейл, магазин-склад), транспортные (тенденции контейнеризации) и индустриальные.

В этой связи предприятия в внутреннего водного транспорта необходим современный подход снабжения клиентов нерудными строительными материалами – логистические центры на всей сети водных путей, и в первую очередь в крупных транспортных узлах, т.к. там происходит централизация грузовой работы, которая оказывает существенное влияние на структуру грузооборота, распределение нагрузки, прилегающую сухопутную транспортную сеть и объекты снабжения. Еще одним важным коммерческим факторам является применение единой тарифной системы.

Опорные логистические комплексы снабжения нерудными строительными материалами смогут обеспечивать консолидацию и распределение товарных потоков. На базе таких территориально-логистических центров смогут выполняться весь спектр деятельности по транспортировке, логистике, дистрибуции продукции в региональном и даже национальном масштабе, рис.1.

Перевалочный пункт для нерудных строительных материалов (песок, гравий, щебенка, цемент, известь) предполагает к реализации следующие задачи:

1. Грузовая переработка
2. Перевалка НСМ
3. Хранение НСМ
4. Переработка НСМ
5. Дистрибуция и снабжение



Рис. 1. Ключевые компетенции логистического склада снабжения нерудными строительными материалами.

Сочетание эффективности применения инструментов логистики и тенденции концентрации строительных предприятий на основных видах деятельности дает широкие возможности для развития рынка логистического аутсорсинга и специализированных логистических посредников в строительной отрасли.

Концепция логистического аутсорсинга заключается в отсутствии необходимости использования собственных ресурсов для организации логистических операций, которые строительная фирма может доверить внешнему партнеру. Как правило, строительные компании могут передать свои полномочия логистическим провайдерам.

Среди логистических функций на аутсорсинг поставки строительных материалов чаще всего передаются следующие:

- организация грузовых перевозок к портам или из портов;
- складское хранение;
- координация транспорта на местах (на условиях грузоотправителя);
- организация закупок и связь с поставщиками;
- выбор грузового перевозчика.

Организация закупок строительных материалов как объект аутсорсинга может рассматриваться в случае, когда закупки не являются ключевым бизнесом строительного предприятия, а выполняют вспомогательную роль. Сюда можно включить такие моменты, как:

- единичные заказы;
- локальные закупки;
- закупки НСМ;
- закупка строительных материалов определенных партий.

Необходимо отметить, что строительные предприятия и организации (грузополучатели) одновременно потребляют строительные материалы достаточно широкой номенклатуры, причем, объемы потребления определяются характером решаемых производственных задач и выполняемых строительно-монтажных работ. В то же время, перевозка магистральным транспортом осуществляется, как правило, порционно, крупными (определяемыми весовыми и объемными характеристиками транспортных средств) партиями однородных номенклатур. Этим определяется потребность демпфирования (распределения) строительных материалов и проведения операций по разукрупнению материального потока в каждом последующих распределительных центрах.

Внедрение систем транспортно-складской логистика в строительстве является крайне эффективным методом развития. Это комплекс складских баз, терминалов,

специальной погрузочно-разгрузочной техники, грузового и специального автотранспорта. Для повышения эффективности работы данной системы важны современные инновационные методы управления и инновации в логистическом управлении снабжения строительства.

Передовые экономические тенденции ориентируются на построение отраслевых кластеров. Формирование регионального строительного кластера сможет выступать базовым фактором развития транспортно-складской логистики в регионе. А в этом случае строительный комплекс сможет перестроиться на аутсорсинг логистических услуг, в котором ведущую роль в поставке нерудных строительных материалов смогут занять предприятия внутреннего водного транспорта и в первую очередь Нижегородский порт, и особенно в направлении снабжения строительства автодорог.

Список литературы:

- [1] Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года.
- [2] Стратегия развития инвестиционно-строительного комплекса Нижегородской области до 2020 года.
- [3] Стратегия развития промышленности строительных материалов и индивидуального домостроения на период до 2020 года.

В.Н. Шабров
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

О ПРАВИЛАХ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЕЙ В РЕЧНЫХ СУДАХ

В правила перевозки грузов (ч. I), переизданных в 1996 г., вошли правила перевозки автомобилей, тракторов и сельско-хозяйственных машин (раздел 40) [1].

Относительно перевозки автомобилей в правилах отражены следующие вопросы:

1. В каких судах они перевозятся?

«Автомобили...перевозятся на несамоходных судах, грузовых теплоходах, специальных судах-гаражах и, в отдельных случаях, с разрешения начальника порта (пристани), на грузопассажирских судах, на грузопассажирском судне перевозка осуществляется при условии сопровождения груза его владельцем или проводником» (§1).

2. Как определяется масса автомобилей?

«масса автомобилей...определяется по таблице «Условная масса отдельных штучных грузов», опубликованная в тарифном руководстве № 1-р, а по грузам, условная масса которых не установлена, – по массе, определенной отправителем, масса перечисленных грузов в накладной во всех случаях указывается отправителем» (§2).

3. Каким образом принимаются автомобили к перевозке?

«Прием автомобилей...к перевозке производится только по наружному осмотру с проверкой исправности пломб и количества мест с указанием в накладной.

У автомобилей пломбируются капоты моторов – одно-двумя пломбами; кабины – одной пломбой, которая навешивается на проволоку, пропущенную через кабину от одной дверцы к другой, пломба должна находиться на ручке левой дверцы кабины, на выведенной через кабину проволоке и обмотанной вокруг основания ручки.

Аккумуляторы, находящиеся снаружи, пломбируются одной или двумя пломбами в зависимости от конструкции ящика аккумулятора.

Багажник с вложенным в него комплектом шоферского инструмента и принад-