

А.В. Галушкин, А.Ю. Самарина
ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

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

В докладе рассматриваются вопросы влияния внутреннего водного транспорта на повышение эффективности в сфере регионального строительства.

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]. Перед национальной экономикой поставлена важная задача достижения высоких темпов роста и формирования инновационной составляющей бизнес-проектов в самых передовых аспектах бизнеса в складывающейся для страны достаточно непростой геополитической обстановке.

Одним из важнейших направлений модернизации экономики является сфера строительства. Объемы и перспективы развития строительных проектов в России, в том числе и в Нижегородской области, очень велики и крайне разнообразны – как в промышленном, так и в жилом направлении.

В годы наивысшего подъема отрасли (2006–2007 гг.) ежегодные темпы роста производства строительных материалов находились в границах от 7% до 20%. Однако в последние годы сформировалась некоторая отрицательная динамика темпов дорожного строительства, но скорее всего, эта тенденция вскоре поменяет 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 (НСМ) в РФ сконцентрировано примерно на тысяче предприятий. На долю крупных предприятий приходится около 80% объемов добычи. Кроме того, такие предприятия как правило имеют значительные радиусы перевозок. Однако, технологии и оборудование даже крупных и наиболее развитых предприятий зачастую не позволяют производить продукцию необходимого уровня качества. В спектре производства НСМ традиционно для внутреннего водного транспорта преобладает щебень, гравий и песок строительный.

Главными потребителями НСМ являются производители бетона и железобетона, строители автомобильных и железных дорог. Около 60% НСМ потребляется в дорожном строительстве.

В настоящее время имеется достаточное количество разведанных месторождений сырья для производства НСМ. Тем не менее, их запасы не свидетельствуют о полной обеспеченности ряда регионов необходимой сырьевой базой с точки зрения снабжения высококачественными нерудными строительными материалами [3].

Формирование новых экономических условий, высокая межвидовая конкуренция на транспорте, все это требует новых подходов к организации процессов доставки и хранения грузов, определяя новые технологии: торговые, транспортные и промышленные.

В этой связи предприятиям внутреннего водного транспорта необходим современный научно обоснованный подход к организации эффективного производства и поставки нерудных строительных материалов, т.е. создание производственно-логистических центров в сети внутренних водных путей, и в первую очередь в крупных пунктах добычи и поставки НСМ. В этих пунктах происходит концентрация грузовой работы.

Опорные производственно-транспортные логистические центры производства и поставки НСМ смогут обеспечивать консолидацию и распределение товарных потоков. На базе таких территориально-логистических центров добычи и поставки НСМ будет выполняться весь спектр операций по транспортировке и дистрибуции НСМ в региональном и даже национальном масштабах.

Производственно-распределительный пункт нерудных строительных материалов (песок, гравий, щебенка, цемент, известь) предполагает к реализации следующие задачи:

1. Грузовая обработка судов и других транспортных средств
2. Перевалка НСМ, идущих в смежных сообщениях
3. Хранение НСМ на складах межнавигационного снабжения
4. Обогащение и переработка НСМ по заказу потребителей
5. Дистрибуция и доставка до клиентов

Эффективное применение инструментов транспортной логистики и перспективы концентрации строительных предприятий на базовых видах деятельности определяют большие возможности для развития рынка логистического аутсорсинга для логистических посредников.

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

Следует заметить, что строительные компании нуждаются в строительных материалах очень широкой номенклатуры. причем, Уровень потребления характеризуется спектром решаемых задач и выполняемых строительных работ. При этом, магистральные транспортные перевозки обычно осуществляется дискретно, крупными партиями однородных номенклатур, исходя из грузместимости подвижного состава, чем и формируется потребность демпфирования (распределения) строительных материалов и проведения операций по разукрупнению материального потока в каждом последующих распределительных центрах.

Внедрение системы транспортно-складской логистики является крайне эффективным методом производственного развития. Для обеспечения эффективности работы данной системы важны современные инновационные методы управления и инновации в логистическом управлении объединенными комплексами транспорта и строительства.

Передовые экономические тенденции ориентируются на построение отраслевых кластеров. Формирование регионального межотраслевого кластера сможет выступать базовым фактором развития транспортно-складской логистики в регионе. В этом случае одновременно строительный комплекс сможет перестроиться на аутсорсинг логистических услуг, в котором ведущую роль в поставке нерудных строительных материалов смогут занять предприятия внутреннего водного транспорта.

Под системным подходом в управлении, в том числе и логистическом, понимается систематизированный способ мышления, в соответствии с которым процесс обоснования решения базируется на определении общей цели и последовательном подчинении деятельности множества подсистем, плана их развития, а также показателей и стандартов работы. В общем смысле системный подход рассматривается как упорядоченная и воспроизводимая процедура выработки решений, принимаемая к аналитическим проблемам любого рода и масштаба.

В настоящее время можно выделить два основных способа организации управления в логистике: системный, являющийся классическим проявлением логистической концепции, и сетевой, представляющий собой систему вариантов принятия решений, упрощающих сложность иерархических структур до горизонтальных систем объектов с повышенной адаптивностью и скоростью принятия решений.

В системном подходе вся логистическая система рассматривается как структура, в которой участники стремятся достичь максимального суммарного эффекта. При этом их локальные критерии подчинены единой глобальной цели. Однако, в системном подходе решения логистических задач в явном виде не учитывается влияние конкуренции между участниками самой системы. Тогда как, если все участники и стремятся к единой цели, то этот факт непременно должен привести к конкуренции внутри самой системы.

В сетевом подходе логистическая система рассматривается как структура, в которой участники являются самостоятельными единицами и преследуют индивидуальные интересы. В этом случае исследуются состояния равновесия и оптимального распределения деятельности всех участников при разных критериях расчета эффективности.

Применительно к практической задаче развития поставок НСМ предприятиями речного транспорта целесообразно при рассмотрении логистических систем применять их комбинацию, рассматривая вопрос, как по горизонтали, так и по вертикали, оценивая совокупность общего и частного, причем с разных точек зрения. Кроме того, необходимым дополнительным условием, учитываемым в управлении интегрированной логистической системой поставок НСМ, является потенциальная возможность получения синергетического эффекта, представляющего собой значительное увеличение уровня получаемого эффекта для всех участников этой логистической системы вследствие интеграции их интересов в едином национально важном проекте.

Список литературы:

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

А.В. Галушкин, А.Ю. Самарина
ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

СИНЕРГЕТИЧЕСКИЙ ПОДХОД К УПРАВЛЕНИЮ РАЗВИТИЕМ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОМПЛЕКСОВ

В докладе рассматриваются вопросы применения синергетического подхода к решению управленческих задач по развитию транспортно-логистических комплексов.

Синергетике посвящено множество научных трудов. Вместе с тем, достаточно мало исследована проблематика синергетики как новой научной парадигмы и, одновременно, присутствует мнение об инструментальном характере науки. В принципе, основы такого взгляда на синергетику определяются зачастую самим по себе понятием этого термина, как теории эволюции сложных открытых систем на базе принципов самоорганизации.

Для синергетики является неприемлемым поиск элементарных рыночных струк-