



УДК 656.073:330.46

В.В. Цверов, д.э.н., ФГБОУ ВО «ВГУВТ»
Е.С. Наседкина, студентка, ФГБОУ ВО «ВГУВТ»
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ УРОВНЯ ИНФОРМАЦИОННОЙ ПРОЗРАЧНОСТИ РЕЧНЫХ ПОРТОВ ДЛЯ ЦЕЛЕЙ УПРАВЛЕНИЯ ЦЕПЯМИ ПОСТАВОК

Ключевые слова: информационная открытость, речной порт, управление цепями поставок, формирование цепей поставок.

Приводятся результаты оценки достаточности уровня открытости информации речными портами России для целей использования при формировании цепей поставок продукции.

При формировании цепей поставок продукции и управлении ими требуется значительный объем информации о потенциальных партнерах в них [1, 2, 3]. Отсутствие достаточной информации для оценки потенциального партнера является основанием для исключения его из списка рассматриваемых в качестве исполнителя определенных логистических операций (звена цепи). Важными звеньями в цепях поставок являются терминалы, позволяющие перегружать грузы с одного транспорта на другой, к которым относятся и речные порты. В России многие транспортные компании недостаточно раскрывают информацию о себе под поводом коммерческой тайны, что затрудняет работу логистов при формировании цепей поставок. [4]

С целью выявления объективного состояния дел с информационной прозрачностью речных портов в нашей стране, авторами проведено исследование их информационной прозрачности, с точки зрения достаточности ее уровня для использования при управлении цепями поставок.

Термин информационная прозрачность организации в бизнес-среде понимается по-разному [5, 6, 7, 8, 9]. Общее определение сводится к следующему: *информационная прозрачность* – это доступность информации о компании – ей придерживаются и авторы статьи.

Исследование информационной прозрачности речных портов проводилось на основе ресурсов интернета и других открытых источников (в первую очередь, сайтов организаций). Был обследован 81 речной порт из восьми водных бассейнов европейской части Российской Федерации.

Информационная прозрачность оценивалась через долю предоставляемой информации по отношению к требуемой информации логисту, для включения в состав проектируемых цепей поставок. Вся требуемая информация была разбита на ряд блоков – по пяти оцениваемым комплексным показателям [8]: технологические возможности выполнения логистических операций; надежность в качестве партнера; затраты на выполнение логистических операций; качество услуг; удобство работы с партнером.

Состав требуемой информации для оценки по указанным комплексным показателям

Таблица 1

Оценка доступности информации, характеризующей удобство работы с речными портами

Состав информации, характеризующей удобство работы с речными портами	Доля речных портов предоставляющих информацию, %
Контактная	100,0
Сайт	39,5
Режим работы офиса	29,6
Форма получения информации о стоимости услуг	0,0
Итого	42,3

Как видно из табл. 1 и 2, состав требуемой информации, необходимой для оценки технологической возможности выполнять требуемые логистические операции и удобству работы с речными портами, раскрывается приблизительно на 50% и можно считать, что ее достаточно.

Таблица 2

Оценка доступности информации, характеризующей технологическую возможность выполнения требуемых логистических операций речными портами

Состав информации, характеризующей технологическую возможность выполнения требуемых логистических операций	Доля речных портов предоставляющих информацию, %
Место расположения	100,0
Специализация причалов и предоставляемые услуги	85,2
Количество причалов	64,2
Длина причального фронта	51,8
О складах	49,4
Глубина у причала	48,1
Информация о наличие железнодорожных путей у причалов	18,5
Продолжительность обслуживания	0,0
В целом	52,2

Таблица 3

Оценка доступности информации, характеризующей качество предоставляемых услуг речными портами

Состав информации, характеризующей технологическую возможность выполнения требуемых логистических операций	Доля речных портов предоставляющих информацию, %
Комплексность предоставляемых услуг	85,2
Степень специализации (информация об оборудовании)	66,7
Одновременная обработка судов	12,3
Продолжительность обслуживания	0,0
Соответствие услуг стандартам	0,0
Профессионализм исполнителей услуг	0,0
Возмещение потерь	0,0
В целом	23,5

**Оценка доступности информации, характеризующей надежность речных портов
в качестве партнера**

Состав информации, надежность речных портов в качестве партнера	Доля речных портов предоставляющих информацию, %
Опыт работы на рынке	23,5
Данные о персонале управления	16,0
Основные клиенты	6,2
Основные партнеры	6,2
Банк-партнер	6,2
Размер деятельности компании	0,0
Стабильности положения на рынке	0,0
Страховая компания	0,0
Членстве в общественных организациях - ассоциациях, союзах	0,0
В целом	6,5

Информации для оценки качества услуг, ценовой политики надежности портов как партнеров, как видно из табл. 3, 4, и 5, явно не достаточно.

Таблица 5

Оценка доступности информации, характеризующей ценовую политику речных портов

Информации, ценовую политику речных портов	Доля речных портов предоставляющих информацию, %
Цены на услуги	2,5
Наличие и характеру скидок	0,0
Используемым формам и порядку расчетов	0,0
Итого	0,8

Обобщенные результаты оценки речных портов по достаточности информации в разрезе водных бассейнов по комплексным показателям приведены в табл. 6. И, как видно из таблицы, уровень открытости информации по водным бассейнам колеблется значительно.

Таблица 6

**Результаты оценки информационной прозрачности речных портов
по водным бассейнам**

Комплексные показатели оценки партнеров в цепи поставок	Уровень информационной прозрачности портов по бассейнам, %								
	Северо-Западный	Беломор-Онежский	Северо-Двинский	Сухонский	Московский	Волжский	Вятский	Донской	Средней
Оценка технологической возможности выполнения логистических операция	58,4	52,5	62,5	32,5	36,6	60,2	15,6	51,6	52,2
Надежность партнеров	2,0	6,7	0,0	4,4	10,3	5,7	0,0	15,3	6,5
Ценовая	3,0	0,0	16,7	0,0	2,6	0,0	8,0	0,0	0,8

Материалы научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава, аспирантов и студентов

политика							3	0	
Качество услуг	22,1	22,9	28,6	14,3	16,5	27,7	7,1	2,3,2	23,5
Удобство работы с партнером	34,1	30,0	50,0	45,0	42,3	46,2	43,8	4,3,8	42,3
Общая информационная прозрачность	23,9	22,4	31,5	19,2	21,6	28,0	15,0	2,6,8	25,0

Обобщенные результаты исследования по всем речным портам для удобства оценки уровня информационной открытости сравниваются с аналогичными показателями транспортных компаний в табл. 7. [9].

Следует отметить, что информационная прозрачность речных портов в России в целом имеет недостаточный уровень для принятия объективных оценок по управлению цепями поставок. При этом уровень информационной прозрачности по портам различных бассейнов водных путей имеет значительные колебания. Как следствие, требуется проработка мер по решению данной проблемы.

Возможные звенья цепей поставок, исполнителями которых могут быть речные порты, определяется, в первую очередь, структурой выполняемых ими логистических операций. Последняя приведена в табл. 8. Как видно из таблицы, на сегодня речные порты в основном (за редким исключением) претендуют на звенья по поставке нерудных строительных материалов и перегрузке минерально-строительных и лесных грузов.

Таблица 7

Результаты оценки информационной прозрачности речных портов и транспортных компаний с точки зрения достаточности для управления цепями поставок

Показатели оценки	Доля раскрываемой транспортными организациями информации, необходимой для оценки по показателям, %		
	Речные порты	Железнодорожные компании	Транспортно-экспедиционные компании
Технологическая возможность выполнения логистических операций	52,2	62,0	16
Надежность партнеров	6,5	16,9	25,4
Ценовая политика	0,8	67,0	30,4
Качество услуг	23,5	50,3	27,1
Удобство работы с партнером	42,3	81,7	61,7
Информационная прозрачность	25,0	50,8	35,1

Таблица 8

Структура предложений речных портов

Наименование бассейна водных путей	Доля речных портов, предлагающих услуги и поставки(%)					
	поставка нерудных строительных материалов	перегрузка				
		лесных грузов	минерально-строительных грузов	тарно-штучных грузов	контейнеров	наливных грузов
Северо-	45,5	36,4	18,2	18,2	18,2	9,1

Материалы научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава, аспирантов и студентов

Западный						
Беломоро-Онежский	20,0	40,0	20,0	0,0	20,0	0,0
Северо-Двинский	50,0	0,0	50,0	50,0	50,0	0,0
Сухонский	40,0	40,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Московский	38,5	7,7	23,1	15,4	7,7	0,0
Волжский	30,3	27,3	27,3	45,5	27,3	3,0
Вятский	25,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Донской	75,0	12,5	37,5	25,0	37,5	0,0
По всем портам	38,3	23,5	23,5	27,2	22,2	2,5

Основные выводы по обследованию портов:

1) информационная прозрачность речных портов в целом недостаточная (особенно в части ценовой политики, надежности портов как партнеров, качества услуг). При таком положении возможность включения речных портов в качестве партнеров в новые цепи поставок крайне низкая (и возможно в исключительных случаях, например, через личные связи);

2) набор предлагаемых портами услуг маленький (в среднем на порт приходится 1,3 услуги), при этом приблизительно треть предложений приходится на поставки нерудных строительных материалов;

3) в Волжском бассейне 45,5% портов предлагают услуги по перегрузке тарноштучных грузов, но при почти нулевой информационной поддержке по ценам и надежности портов как партнеров, использования их в цепях поставок маловероятно;

4) для того чтобы речные порты (и в целом речной транспорт) включались в цепи поставок, необходимо расширение набора предлагаемых услуг и существенное увеличение информационной прозрачности по ценам, качеству, надежности.

Список литературы:

- [1] Иванов Д.А. Управление цепями поставок / Д.А. Иванов. - СПб.: Изд-во Политехи, унта, 2009. - 660
- [2] Сергеев, В. И. Управление цепями поставок : учебник для бакалавров и магистров / В. И. Сергеев. — М. : Издательство Юрайт, 2014. — 479 с.
- [3] Управление цепями поставок: Справочник издательства Gower / Под ред Дж. Гатгорны; Пер с 5-го англ. изд. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 670 с.
- [4] Цверов, В.В. Информационная открытость каналов грузодвижения. Материалы научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава, аспирантов и специалистов. Юбилейный выпуск. Ч. 2. – Н.Новгород: Издательство ГОУ ВПО «ВГАВТ», 2005. – С. 193-194.
- [5] Прозрачность и ее необходимость [Электронный ресурс] – http://www.pmmagazine.ru/document.asp?ob_no=772.
- [6] Харкевич, А.А. О ценности информации: в сб.: Проблемы кибернетики. М.: Физматгиз, 1960. – С. 53–57.
- [7] Цверов, В.В. Обоснование рациональной информационной прозрачности организаций на речном транспорте/ В.В. Цверов, Н.Ф. Пермичев, С.И. Марушенкова, Н.В. Сиволов // Вестник СамГУПС. - 2012. - № 2. – с. 56-61.
- [8] Цверов, В.В. Теория и методология логистического подхода к обеспечению материальными ресурсами предприятий промышленности и транспорта : монография / В.В. Цверов, М.Н.Дмитриев, В.Я.Захаров. – Н.Новгород: Издательство ГОУ ВПО «ВГАВТ», 2008. – 179 с.
- [9] Цверов, В.В. Оценка состояния уровня информационной прозрачности транспортных

организаций для целей управления цепями поставок / В.В. Цверов, М.П. Ермакова, Ж.В. Ключникова, Е.Н. Светлакова, Е.И. Соколова, И.В. Филимонова // Конгресс Международного форума «Великие реки» 2017 г. «Проблемы использования и инновационного развития внутренних водных путей в бассейнах великих рек». Интернет журнал широкой научной тематики. Выпуск 6, 2017 г. <http://вф-река-море.рф/2017/PDF/68.pdf>

**EVALUATION OF THE STATUS OF INFORMATION TRANSPARENCY
LEVEL RIVER PORTS FOR SUPPORTING CHAINS OF SUPPLY**

V.V. Tsverov, E.S. Nasedkina

Key words: information openness, river port, supply chain management, supply chain formation.

The results of the assessment of the adequacy of the level of information openness by the river ports of Russia for use in the formation of supply chains of products are given.