



УДК 656.62

Костров Владимир Николаевич, профессор, д.э.н., заведующий кафедрой логистики и маркетинга

Волжский государственный университет водного транспорта
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

Телегин Анатолий Иванович, профессор, д.т.н., профессор кафедры логистики и маркетинга

Волжский государственный университет водного транспорта
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

Ничипорук Андрей Олегович, доцент, д.т.н., профессор кафедры логистики и маркетинга

Волжский государственный университет водного транспорта
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

ИННОВАЦИОННЫЕ ПУТИ РАЗВИТИЯ ПОСТАВОК НЕРУДНЫХ СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Аннотация. Авторами рассматриваются существующие подходы к поставке нерудных материалов, используемые речными транспортными предприятиями. Определено, что на внутреннем водном транспорте не получила развитие клиентоориентированная система поставок, а добыча, хранение и грузопереработка нерудных строительных материалов осуществляются без должной оптимизации этих процессов, обеспечения качества и эффективности поставок. Технологии и схемы транспортировки выбираются экспертным путем, без проведения соответствующих обоснований, а качество поставляемых материалов не отвечает современным требованиям клиентуры.

Ключевые слова: нерудные строительные материалы, внутренний водный транспорт.

В доперестроечный период в нашей стране внутренний водный транспорт принимал активное участие в производстве и реализации нерудных строительных материалов, использовавшихся строительным комплексом страны, а также при возведении и ремонте автомобильных и железных дорог. При этом в условиях плановой экономики воднотранспортные предприятия, прежде всего, речные порты, встраивались и эффективно функционировали в сложившихся (и часто диктовавшихся со стороны государства) транспортно-технологических схемах.

Однако в рыночных условиях хозяйствования былые хозяйственно-экономические связи оказались разрушены. Единая когда-то система добычи и поставки нерудных строительных материалов с участием внутреннего водного транспорта оказалась раздроблена. На смену крупным предприятиям-поставщикам пришли небольшие компании, осуществляющие поставки в пределах конкретных регионов и небольшими партиями. В данных условиях использование речного транспорта оказалось нецелесообразным и невостребованным.

Наложились на это и дополнительные факторы, такие, как резкое сокращение строительных работ в тот период, увеличение транспортных затрат и закономерное удорожание материалов, значительное устаревание и износ прежней материально-технической базы (прежде всего, в портах), оказавшие влияние на снижение качества поставляемой продукции и её несоответствие требованиям потребителей.

Несмотря на это, существенная потеря грузовой базы вследствие перехода её на другие виды транспорта заставила порты и другие воднотранспортные организации искать пути и возможности своего возврата к традиционным схемам поставки и былым грузопотокам. Многим портам удалось использовать существующую материально-техническую базу для организации добычи и поставок нерудных строительных материалов местным (региональным) потребителям, а на ряде терминалов в силу постепенного замещения отсутствующих грузопотоков структура грузопереработки претерпела кардинальные изменения (доля переработки нерудных строительных материалов составляет у некоторых речных портов до 90%) [1-3].

Тем не менее, в современных условиях порты не могут оставаться надежными поставщиками материалов даже в пределах регионов, так как за прошедшие почти три десятилетия не смогли решить прежние проблемы.

В первую очередь, следует отметить недостаточно организованную логистику поставок. Большинство портов и речных терминалов замыкаются в пределах воднотранспортных перевозок, тогда как большинство потребителей их продукции располагается вне доступа к водным путям. Таким образом, возникает необходимость в развитии взаимодействия с другими видами транспорта, оптимизации транспортно-логистических цепей поставок, организации поставок по принципу «от двери до двери», что соответствует современным тенденциям развития транспорта и логистики, а также предпочтениям клиентуры и грузовладельцев, которые считают такую доставку самым обычным делом [4-6]. При этом проводимые на транспорте исследования и разработки по-прежнему сосредоточены на оптимизации работы только речного транспорта, без учета эффективности его работы в связке с другими видами транспорта и организации поставок материалов в комбинированных сообщениях [7-9].

Другим негативным моментом является необеспечение дополнительной обработки и повышения качества поставляемых материалов, а также невнимание руководства портов к этому аспекту [10-12]. Как показывает практика, опыт работы портов, анализ нормативно-технической документации и требований к строительным материалам, большинство нерудных строительных материалов не может быть использовано сразу в строительном процессе без дополнительной обработки, либо применимо на работах самого низкого качества. При этом часть материала остается невостребованной (выбрасывается в отходы), часть требует дополнительной обработки либо также идет в отходы. В результате чаще всего потенциальная клиентура вынуждена обращаться к другим поставщикам.

Обозначенные проблемы, остающиеся неразрешенными до настоящего времени, ведут к тому, что в ближайшем будущем порты могут утратить большинство из своих восстановленных хозяйственных связей и схем поставки материалов вследствие собственного недостаточного внимания к взаимодействию с клиентурой и другими видами транспорта, а также отсутствия четких и долгосрочных стратегических планов развития.

Таким образом, новыми направлениями развития деятельности воднотранспортных организаций в области поставок нерудных строительных материалов, по мнению авторов, являются:

– приведение качества добываемых и поставляемых речными транспортными предприятиями материалов в соответствие требованиям клиентуры и действующих нормативно-технических документов, на основании которых они ведут строительные и другие работы. Для этого потребуются провести анализ действующей документации и нормативных требований, сравнить их с параметрами добываемых материалов, выявить

расхождения и разработать рекомендации и мероприятия по приведению показателей к необходимому уровню;

– налаживание взаимодействия и связей с автомобильными и железнодорожными транспортными организациями для оптимизации и осуществления поставок «от двери до двери». Это, однако, может встретить трудности, так как встраивание в логистические цепи поставки материалов дополнительных участников автоматически потребует решить вопрос об их заинтересованности и получаемом экономическом эффекте от такой работы. В свою очередь, учет интересов всех участников поставки не должен ущемлять интересы и увеличивать затраты конечных потребителей нерудных строительных материалов. Данная задача является многокритериальной и в случае наличия множества участников и заинтересованных лиц может значительно усложнить процесс поиска оптимального решения;

– поскольку в сложившихся условиях хозяйствования компании различных видов транспорта предпочитают видеть друг в друге конкурентов, другим путем организации поставок материалов непосредственно к месту потребления представляется формирование портами собственного автотранспортного подразделения. Это позволит устранить необходимость в поиске путей разрешения спорных моментов и длительном процессе заключения договоров с другими транспортными организациями, а также повысить эффективность поставок материалов благодаря снижению транспортных затрат (как правило, собственным подвижным составом доставка осуществляется по меньшей стоимости);

– обновление материально-технической базы портов с учетом возможности её использования для постобработки материалов после или в процессе их добычи с целью доведения параметров продукции до показателей, диктуемых нормативно-технической документацией и требованиями потребителей. При этом, как известно, повышать качество нерудных строительных материалов можно сразу в процессе добычи (используя, например, подвижной состав, позволяющий организовать отмыв мелкого песка и воды и т.п., или дополнительное оборудование вроде грохотов для отсева различных фракций) либо после выгрузки в порту (в этом случае возможна установка дробильно-сортировочного оборудования в различных сочетаниях и с различным функционалом в зависимости от того, какого качества материалы предполагаются к поставке);

– провести дополнительное изучение выполняемых при добыче и поставке материалов технологических процессов на предмет их возможной оптимизации. Например, доставку и выгрузку в порты добываемых нерудных строительных материалов на местных линиях (на расстояние до трехсот километров) обычно осуществляют без зачистки судов, считая, что это экономически нецелесообразно. Тем не менее, следует отметить, что в этом случае судно постоянно совершает круговые рейсы с постоянным количеством груза в 150-300 тонн, которое не выгружается и не загружается. Если применительно к одному такому рейсу экономические показатели работы судна и его недоиспользования будут незначительны, то в рамках работы за всю навигации могут оказаться весьма существенными. Однако этот вопрос требует дополнительной, в том числе и научной, проработки и технико-экономического обоснования;

– изучить предпочтения клиентуры регионов и выявить наиболее потенциальные для удовлетворения воднотранспортными организациями. Исходя из этих предпочтений и прогнозов переориентации потребителей на поставки от речных транспортных предприятий, представляется необходимым обоснование размера и целесообразности инвестиций и развития портовой материально-технической базы с целью приведения в соответствие качества материалов, о чем уже говорилось выше. При этом важным моментом является рассмотрение различных вариантов обработки и повышения качества нерудных строительных материалов в увязке с затратами на внедрение новых технологий и приобретение оборудования, а также приростом доходов от реализации дополнительных объемов продукции. На основании этого сравнения уже будет приниматься решение о вариантах развития деятельности порта и его инфраструктуры;

– проработка комплексных предложений поставки материалов портами с учетом обеспечения возможности индивидуального подхода к каждому клиенту и достижения самых различных параметров материалов и вариантов их поставки. При этом становится возможным проведение гибкой ценовой политики в отношении потребителей материалов, что будет способствовать повышению конкурентоспособности речных транспортных предприятий и становлению их как полноценных участников строительного и смежных рынков.

Развитие указанных направлений в своей деятельности позволит речным транспортным предприятиям не просто повысить привлекательность своих поставляемых материалов, но также позиционировать их как поставщиков комплексных транспортных услуг, операторов доставки. Отладка этих функций на примере нерудных строительных материалов с последующим использованием данного опыта на других грузопотоках позволит портовым терминалам выйти на качественно новый уровень своего функционирования, превратившись в полноценные транспортно-логистические центры. Все предпосылки для этого имеются [13-14].

Список литературы:

1. Зюзин, В.Л. Совершенствование организации процесса поставки речными портами нерудных строительных материалов в современных условиях / В.Л. Зюзин, Д.А. Коршунов, И.Е. Лапышова // Речной транспорт (XXI век). – 2012. – №2. – С. 82–84.
2. Наседкина, Е.С. Современное состояние и перспективы использования портовой инфраструктуры Нижегородской области / Е.С. Наседкина, Д.А. Коршунов // Проблемы использования и инновационного развития внутренних водных путей в бассейнах великих рек. – 2017. – №6. Режим доступа: <http://вф-река-море.рф/2017/PDF/58.pdf>.
3. Ничипорук, А.О. Современное состояние и направления исследований в области добычи и поставки нерудных стройматериалов на речном транспорте / А.О. Ничипорук // Сборник статей участников Одиннадцатых Прохоровских чтений. – Н. Новгород: Типография «Автор», 2016. – С. 41–48.
4. Галушкин, А.В. Перспективы, концепция и научно-методические задачи развития транспортного обеспечения поставок нерудных строительных материалов на внутренних водных путях / А.В. Галушкин, А.Ю. Самарина, Р.Я. Вакуленко // Вестник транспорта Поволжья. – 2014. – №2 (44). – С. 100–103.
5. Горегляд, И.В. Основные принципы построения логистической цепи поставки нерудных строительных материалов / И.В. Горегляд, С.Н. Масленников // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. – 2012. – №1. – С. 117–118.
6. Лисин, А.А. Логистические подходы к управлению поставкой нерудных строительных материалов в речных портах / А.А. Лисин // Вестник ВГАВТ. Выпуск 44. – Н. Новгород: Изд-во ФГБОУ ВО «ВГУВТ», 2015. – С. 289–293.
7. Горохова, И.А. Методика оценки эффективности доставки нерудных строительных материалов водным транспортом / И.А. Горохова // Вестник ВГАВТ. Выпуск 42. – Н. Новгород: Изд-во ФГБОУ ВО «ВГУВТ», 2015. – С. 236–243.
8. Жендарева, Е.С. Оценка эффективности функционирования речных комплексов по добыче и доставке нерудных строительных материалов : автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / Жендарева Елена Сергеевна. – Новосибирск, 2015. – 24 с.
9. Матюгин, М.А. Управление ресурсами речных портов при поставке нерудных строительных материалов : автореф. дис. ... канд. техн. наук: 05.22.19 / Матюгин Михаил Александрович. – Н. Новгород, 2009. – 22 с.
10. Телегин, А.И. Анализ стандартности речных песков, добываемых и поставляемых волжскими портами / А.И. Телегин, Е.В. Фролова // Вестник ВГАВТ. – 2018. – №54. – С. 116–120.
11. Телегин, А.И. Обеспечение стандартного качества и эффективности транспортирования и поставки нерудных стройматериалов, добываемых из речных

водоемов : монография / А.И. Телегин, А.О. Ничипорук. – Н. Новгород: Изд-во ФГБОУ ВО «ВГУВТ», 2015. – 216 с.

12. Телегин, А.И. Пути повышения качества речного песка и эффективности работы портов при его добыче и поставке строительным предприятиям / А.И. Телегин, А.О. Ничипорук // Проблемы использования и инновационного развития внутренних водных путей в бассейнах великих рек. – 2016. – №5. Режим доступа: <http://вф-река-море.рф/2016/PDF/67.pdf>

13. Коршунов, Д.А. Речные порты в современных транспортно-логистических системах / Д.А. Коршунов, Ю.Д. Белов // Сборник статей участников Одиннадцатых Прохоровских чтений. – Н. Новгород: Типография «Автор», 2016. – С. 91–94.

14. Никитин, А.А. Формирование интегрированной сети и инновационной инфраструктуры транспортно-логистических центров перевалочных портов на внутренних водных путях России / А.А. Никитин, Д.А. Коршунов // Проблемы использования и инновационного развития внутренних водных путей в бассейнах великих рек. – 2017. – №6. Режим доступа: <http://вф-река-море.рф/2017/PDF/59.pdf>.

INNOVATIVE WAYS OF DEVELOPING THE SUPPLY OF NON-METALLIC CONSTRUCTION MATERIALS ON INLAND WATER TRANSPORT

Vladimir N. Kostrov, Anatoly I. Telegin, Andrey O. Nichiporuk

The authors consider the existing approaches to the supply of non-metallic materials used by river transport enterprises. It has been determined that inland water transport has not developed a customer-oriented supply system, and the extraction, storage and cargo processing of non-metallic construction materials is carried out without proper optimization of these processes, ensuring the quality and efficiency of deliveries. Technologies and transportation schemes are selected by expert means, without carrying out appropriate justifications, and the quality of delivered materials does not meet the modern requirements of the client.

Keywords: non-metallic construction materials, inland water transport.