

ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ В ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ЦЕПИ ПОСТАВОК ПРЕДПРИЯТИЙ СТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Т. Г. ПОТЁМКИНА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Строительный комплекс Республики Беларусь сегодня находится в сложной экономической ситуации, во многом обусловленной факторами внешней и внутренней среды. Перед предприятиями комплекса остро стоит проблема поиска новых направлений развития. Одним из наиболее прогрессивных научных направлений может стать применение современных логистических подходов, дающих возможность управлять логистическими потоками в цепях поставок.

Применение логистических методов в формировании и развитии цепей поставок позволит предприятиям строительного комплекса снизить издержки производства, повысить производительность, улучшить качество продукции и, в результате, получить конкурентные преимущества на рынке. Новые принципы организации и управления, основанные на концептуальных логистических подходах, должны найти широкое применение в практической деятельности строительных предприятий. Это соответствует общей стратегии развития строительного комплекса на период до 2020 года, определенной в Национальной стратегии устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2020 года, где одним из основных направлений развития строительного комплекса Республики Беларусь является возведение жилых и административных зданий по эффективным проектам, обеспечивающим снижение стоимости строительства объектов за счет снижения затрат на всех стадиях инвестиционно-строительного цикла и сокращения потребления ресурсов.

Своевременное и экономически эффективное возведение объекта строительства или выполнение ремонтно-строительных работ зависит от поставок сырьевых ресурсов, материалов и конструкций надлежащего качества и количества в нужное место и время с минимальными затратами, что достигается посредством оптимизации движения грузопотоков.

Существенная доля транспортной составляющей в себестоимости объекта строительства определяет необходимость изучения особенностей участия каждого вида транспорта в формировании и развитии цепей поставок.

Актуальность исследования заключается в оценке параметров зависимости работы транспортных предприятий от предприятий строительного комплекса для оптимизации управления сквозными потоками строительных грузов.

Объект исследования – грузопотоки строительных грузов на внутреннем водном транспорте Республики Беларусь.

Республиканское транспортное унитарное предприятие «Белорусское речное пароходство» (РТУП «БРП») является основной организацией, осуществляющей перевозку грузов и пассажиров водным транспортом в Республике Беларусь.

РТУП «БРП» является составной частью транспортного комплекса страны, обеспечивает потребности экономики Республики Беларусь в перевозках грузов и пассажиров на внутренних водных путях республики в приречные пункты и переработку грузов в 8 речных портах (филиалах), расположенных в бассейнах судоходных рек Припять, Днепр, Сож, Березина.

В состав РТУП «БРП» входят восемь портов-филиалов: речные порты Гомель, Мозырь, Речица, Брест, Пинск, Микашевичи, Могилев, Бобруйск. РТУП «БРП» располагает флотом, дающим возможность осуществлять перевозки грузов по судоходным рекам. Характеристика судов способствует удобной и безопасной доставке тяжеловесных и крупногабаритных грузов. Основными клиентами пароходства в Республике Беларусь являются строительные и дорожно-эксплуатационные управления.

Перевозки внутренним водным транспортом осуществляются в навигационный период, который составляет 225 суток для рек Беларуси и длится с 1 апреля по 15 ноября. В межнавигационный период основным источником доходов речных портов является отгрузка песка строительного с причалов портов. Для этого речные порты к концу навигации значительно увеличивают его запасы на складах.

Материальный логистический поток строительных грузов на внутреннем водном транспорте – это объем перевозок строительных грузов по водным путям, а также между взаимодействующими филиалами и предприятиями. Грузопоток характеризуется такими показателями, как количество перевезенных тонн грузов и грузооборот в тонно-километрах.

Доля перевозки песка строительного в общем объеме перевозок пароходства колеблется в пределах 86–98 %, доля в общем объеме выручки в 2018 г. составила 51,4 % (таблица 1).

Таблица 1 – Показатели работы РТУП «БРП» в разрезе перевозок строительного песка

Показатели перевозки песка строительного	Год								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Доля в общем объеме перевозок, %	90,5	86,8	79,5	90,8	91,2	97,7	93,8	94,2	93,3
Доля в общем объеме выручки, %	72,5	62,4	47,6	65,8	68,6	75,5	46,4	55,4	51,4

В динамике перевозок песка строительного на предприятиях РТУП «БРП» наблюдается существенное снижение доли выручки от данного вида деятельности.

При этом обеспечение стабильного грузопотока строительных грузов на водном транспорте в современных условиях проблематично. Данные перевозки возможны лишь при наличии постоянных необходимых для судоходства глубин. По путевым условиям (глубинам), перевозку продукции стратегически важного для пароходства партнера РУПП «Гранит» (щебень, отсев) осуществляют четыре речных порта: речной порт Мозырь, речной порт Брест, речной порт Пинск, речной порт Микашевичи. В 2015 году из-за отсутствия глубин перевозки в направлении Микашевичи – Мозырь прекратились с 22 июня и не осуществлялись до завершения навигации. В 2016 году транзитные перевозки в направлении Мозыря прекращены с 27 июня и возобновлены 19 октября. В 2017 году пароходство приостановило транзитные перевозки в направлении Мозыря с 7 августа. Возобновились перевозки 7 октября с загрузкой барж на 531 тонну, или 50 % полной грузоподъемности баржи. В 2018 году с 23 августа транзитные перевозки в направлении Мозыря прекращены.

Таким образом, поиск направлений эффективного сотрудничества транспортного и строительного комплекса является важной проблемой в современных условиях хозяйствования. Формирование и развитие участия внутреннего водного транспорта в цепи поставок предприятий строительного комплекса Республики Беларусь связано с его преимуществами перед другими видами транспорта: меньшее сопротивление движению на малых скоростях требует меньшего тягового усилия, чем на сухопутном транспорте; более низкая себестоимость перевозок, чем на железнодорожном; экологичность и безопасность. При этом рост грузопотоков строительных грузов на внутреннем водном транспорте Республики Беларусь осложняется неблагоприятными путевыми условиями судоходных рек.

Список литературы

1 Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.mintrans.gov.by/ru/>. – Дата доступа : 23.08.2019.

2 Потёмкина, Т. Г. Железнодорожный транспорт в цепи поставок предприятий строительного комплекса: назначение, оценка, направления оптимизации грузопотоков / Т. Г. Потёмкина // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности): междунар. сб. науч. тр. – 2018. – Вып. 11. – С. 156–166.

3 РТУП «БРП» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://rtupbrp.porohodstvo.by/index.html>. – Дата доступа : 23.08.2019.

УДК 656.073.235

ОРГАНИЗАЦИЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЗА РУБЕЖОМ

Д. А. ПРЕОБРАЖЕНСКИЙ, М. Е. ЖИЛО, Ф. К. МУХАМАДШОЕВ, В. А. ГЕРАСИМОВА
Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

Научная среда отмечает следующие основные подходы к реализации концепции смешанных контейнерных перевозок грузов, которые отличаются конкуренцией и зонами ответственности за