

Прокопьева Ольга Андреевна

канд. техн. наук, доцент

ФГБОУ ВО «Уральский государственный

университет путей сообщения»

г. Екатеринбург, Свердловская область

DOI 10.21661/r-585729

ОРГАНИЗАЦИЯ ДОСТАВКИ СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ ДО МЕСТА ПРОВЕДЕНИЯ РАБОТ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ

***Аннотация:** в рамках современных реалий международной торговли в строительной отрасли, логистические процессы, включающие в том числе транспортировку строительных материалов из пункта «А» в пункт «Б», играют ключевую роль в повышении операционной эффективности. Исследование фокусируется на выборе оптимального транспортного решения и стратегиях сокращения времени и издержек, что является критичным для успешности международных торговых операций.*

***Ключевые слова:** строительство, доставка строительных материалов, логистические цепи, оптимальные маршруты.*

***Актуальность.** Значимость данной научной работы определяется важностью построения оптимальных логистических систем в поддержке и оптимизации внешнеэкономической активности в строительном бизнесе.*

Различают три главных типа логистических цепочек (рис. 1), организующих перемещение логистических потоков между участниками строительного бизнеса:

- логистическая цепочка – между источниками материалов и заводами;
- производственный цикл – соединяет склады сырья и финишного товара;
- цепочка поставок – связывает изготовителя строительных товаров с итоговым клиентом.



Рис. 1. Логическая цепь в рамках функционирования логистической цепи строительного бизнеса

После введения санкционных мероприятий, компании столкнулись с необходимостью реализации новых маршрутов доставки строительных материалов, это коснулось как импорта, так и экспорта. Маршрут компании «К» по направлению Екатеринбург-Италия до введения санкционных ограничений на перемещение по Европе транспорта из России представлен на рис. 2.

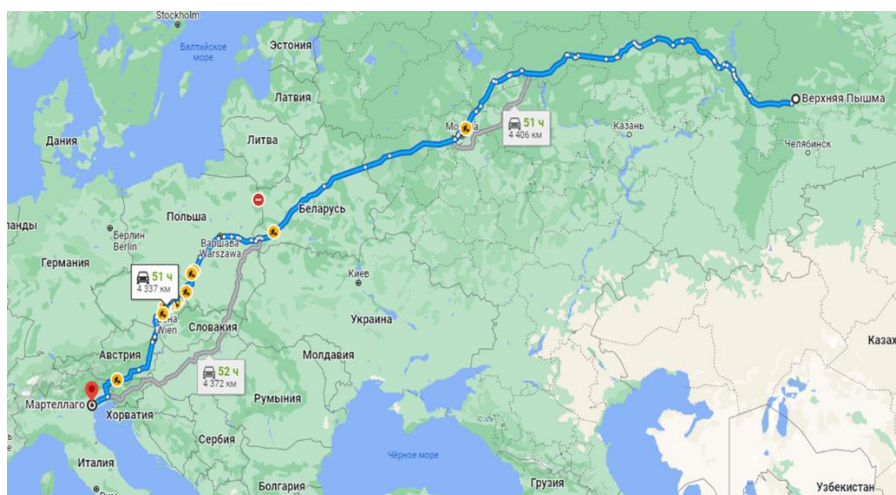


Рис. 2. Первоначальный маршрут

В маршруте можно выделить четыре основных этапа: перемещение от города Верхняя Пышма к Краснинскому таможенному посту, далее к пункту пропуска Козловичи, затем к пропускному пункту Соссау Valico и, наконец, к конечной точке доставки в город Мартеллаго.

В ответ на установленные санкции и прекращение транспортных связей между Россией и странами Европы, для «К» был разработан альтернативный логистический маршрут, на рис. 3 изображена полная длина пути.

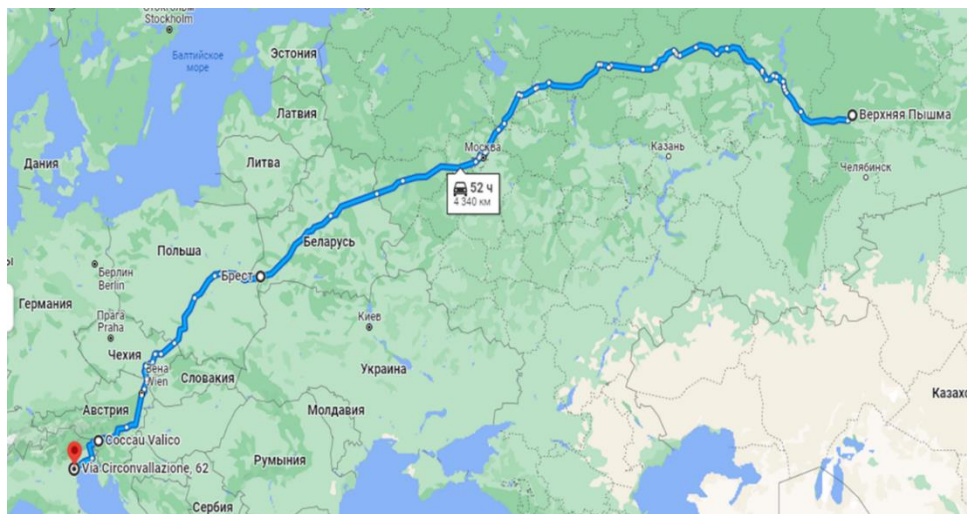


Рис. 3. Новый маршрут

На рис. 4 представлен анализ старого и нового маршрутов из Екатеринбурга в Италию, которые использует компания «К», с учетом изменений, вызванных санкционной политикой.

№ Этап а	Название этапа		Продолжительность этапа, км		Ключевые действия этапа	
	До санкций	После введения санкций	До санкций	После введения санкций	До санкций	После введения санкций
1	г. Верхняя Пышма – Краснинский Таможенный Пост.	г. Верхняя Пышма - г. Брест (Беларусь)	2300	2863	Таможенный контроль на границе Беларуси (Краснинский Таможенный Пост).	Контроль транспортируемого груза на Краснинском Таможенном Посту
2	Краснинский Таможенный Пост – Пункт пропуска Козловичи	г. Брест – граница Италии (Cossau Valico)	613	1248	Предъявление дозвола на передвижение транспортного средства по территории стран ЕС.	Перегрузка транспортируемого груза на транспортное средство с номерными знаками Польши. Таможенная очистка груза на границе Италии.
3	Пункт пропуска Козловичи – Cossau Valico.	Cossau Valico - I-30030 via Circonvallazione 62 - Martellago VE Italy.	1239	229	Предъявление СЕМТ (сертификат международного перевозчика). Таможенная очистка груза.	Следование транспорта согласно правилам грузоперевозок на территории Италии.
4	Cossau Valico - г. Мартеллагго.	-	225	-	Следование транспорта согласно правилам грузоперевозок на территории Италии.	-

Рис. 4. Сравнительная детализация маршрутов

Из приведённых данных следует, что в результате введения санкций произошло уменьшение количества этапов в логистической цепи, при этом сами этапы стали более значительными. Ранее акцент делался на контрольно-пропускных пунктах, однако теперь весомую роль играют крупные городские узлы. Переориентация на города объясняется необходимостью адаптации к новым условиям: например, в Бресте предусмотрена перегрузка товаров на автомобиль с польскими регистрационными знаками, что позволяет осуществлять дальнейшую транспортировку продукции через границы государств-членов Европейского союза.

Длина маршрутов также отличается. Перед введением санкций общий маршрут имел протяженность 4377 км, которую удалось слегка уменьшить после санкций до 4340 км. Это обусловлено изменением маршрута: ранее транспорт не делал остановок в городе Брест, который служит точкой разветвления дорог на Соссау Valico. После санкций выбирается более короткий путь через этот город. Однако с точки зрения времени, новый маршрут потребует больше времени из-за необходимости перегрузки груза на другой вид транспорта. Расчет точных временных потерь на эту операцию затруднителен из-за переменных факторов, таких как эффективность работы погрузочных бригад, время, нужное водителю для оформления документации, возможность дозаправки перед продолжением пути и другие.

Список литературы

1. Балалаев А.С. Транспортно-логистическое взаимодействие при мультимодальных перевозках: монография / А.С. Балалаев, Р.Г. Леонтьев. – М.: УМЦ по образованию на железнодорожном транспорте, 2021. – 268 с.
2. Еремеева Л.Э. Транспортная логистика: учебное пособие / Л.Э. Еремеева. – Сыктывкар: СЛИ, 2020. – 260 с.
3. Резер С.М. Международные транспортные коридоры. Проблемы формирования и развития / С.М. Резер, Т.А. Прокофьева, С.С. Гончаренко. – М.: ВИНТИ РАН, 2019. – 312 с.

4. Бушенева Ю.И. Внешнеэкономическая деятельность / Ю.И. Бушенева. – СПб.: Ленинградский государственный университет им. А.С. Пушкина, 2018.
5. Курганов В.М. Международные перевозки: учебник для студ. учреждений высш. проф. образования / В.М. Курганов, Л.Б. Миротин. – М.: Академия, 2019. – 304 с.