

ОПТИМАЛЬНЫЕ СХЕМЫ ДЛЯ ГЛОБАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ

Оптимизация затрат при возведении крупных строительных объектов — одна из наиболее актуальных задач современного этапа развития российской экономики. Ученые, работающие в Институте исследования товародвижения и конъюнктуры оптового рынка (ИТКОР), предлагают свои пути решения этой важной проблемы. Об их содержании рассказал в интервью нашему журналу генеральный директор института, доктор экономических наук, профессор Н. А. Адамов.

— **Насрулла Абдурахманович, как давно существует возглавляемый вами институт? Какие научные направления являются для вас приоритетными?**

— Институт «ИТКОР» — правопреемник НИИ экономики и организации материально-технического снабжения, образованного в 1966 г., как головной экономической Институт Госснаба СССР. За эти годы в Институте накоплен значительный опыт в проведении различных маркетинговых исследований, изучено более 500 сегментов рынков промышленных и продовольственных товаров. В наше время для стабильного развития бизнеса необходима оперативная и достоверная информация по широкому кругу вопросов. Такую информацию предоставляет Институт исследования товародвижения и конъюнктуры оптового рынка. Свою миссию мы видим во всестороннем содействии успешному бизнесу наших

клиентов и партнеров на основе оказания услуг в области маркетинга и логистики.

Наши исследования — это: общий обзор и анализ рынка того или иного продукта, анализ емкости рынка, определение доли заказчика на рынке, анализ поведения потребителей, анализ конкурентов, каналов сбыта, изучение ценовой конъюнктуры рынка, анализ отечественных и мировых тенденций на рынке.

— **Ваш институт принимает участие в организации и научной поддержке строительства объектов саммита АТЭС-2012 на Дальнем Востоке. Насколько велики масштабы этого проекта?**

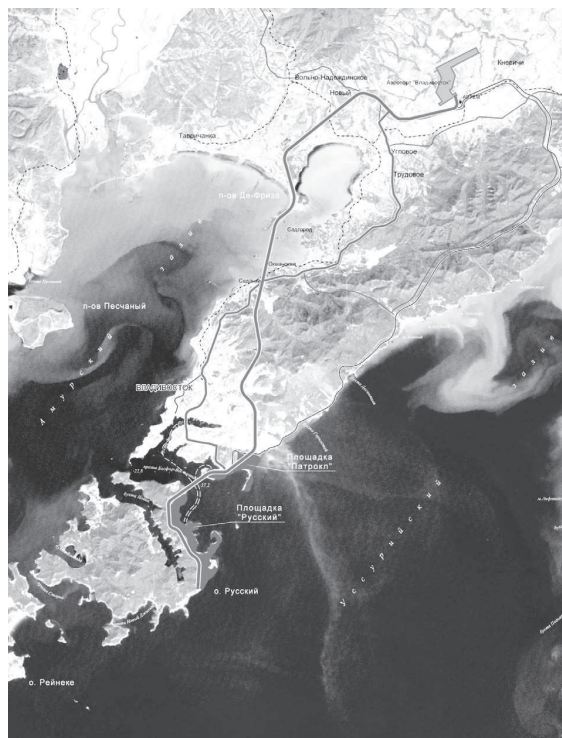
— Как известно, Россия станет хозяйкой саммита Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) в 2012 г. Мероприятие пройдет на острове Русском под Владивостоком, где сейчас, преимущественно на федеральные средства,

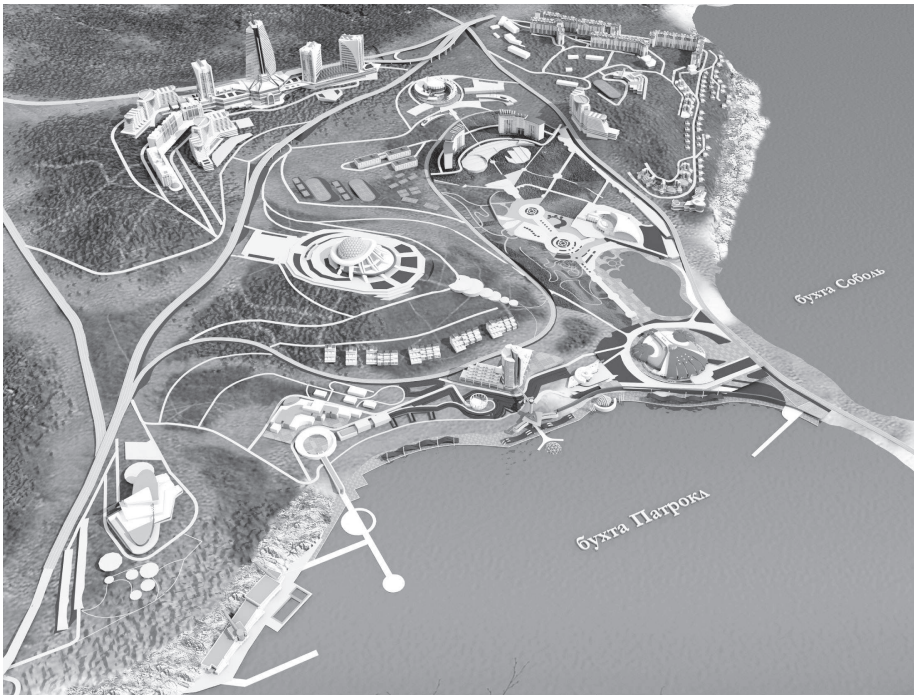


Генеральный директор института
ИТКОР Н. А. Адамов

ведется крупномасштабное строительство, сопоставимое с подготовкой сочинской Олимпиады. Строятся мосты, дороги, конгресс-центр, мно-

Схема расположения объектов саммита АТЭС





Архитектурно-планировочные решения объектов саммита «Патрокл» (материковая часть).

жество других зданий и сооружений. Решение о проведении саммита — знаковое для Приморского края. Оно принято на самом высшем уровне. До сих пор никогда, — ни в царское, ни в советское время государство не вкладывало столь значительных средств в развитие Дальнего Востока. Регион, который власти рассматривают, как форпост нашей страны на Тихом океане и базу для интеграции России с АТР (Азиатско-Тихоокеанский регион), задумано превратить в центр делового, экономического, политического и научного сотрудничества.

При подготовке к саммиту АТЭС-2012 в рамках ФЦП «Развитие Дальнего Востока и Забайкалья» была утверждена подпрограмма «Развитие Владивостока как центра международного сотрудничества в АТР». Ее финансирование до 2012 г. составит 284 млрд руб., из них 202 млрд выделяет федеральный бюджет, 17 млрд — краевой, 65 млрд планируется получить от част-

ных инвесторов. На стройках объектов саммита задействовано около 1 тыс. ед. строительной техники и 16 тыс. рабочих.

Масштабы строительства и реконструкции объектов предстоящего саммита весьма значительны. В частности, это реконструкция аэропорта «Владивосток», которая включает в себя строительство нового аэровокзального комплекса и реконструкцию аэродромной инфраструктуры. Кроме того, предстоит осуществить масштабную реконструкцию и строительство автодорог региона: строительство мостового перехода через бухту Золотой Рог для автомагистрали, связывающей федеральную автомобильную дорогу М-60 Хабаровск — Владивосток с островом Русский; строительство моста на остров Русский через пролив Босфор Восточный; строительство автомобильной дороги поселок Новый — полуостров Де-Фриз — Седанка — бухта Патрокл с низководной эста-

кадой; реконструкция автомобильной дороги аэропорт «Кневичи» — федеральная автомобильная дорога, связывающая Хабаровск и Владивосток; работы по развитию улично-дорожной сети острова Русский.

Не менее масштабная задача — это строительство и реконструкция портовых терминалов, а именно: возведение грузового терминала для обеспечения объектов саммита АТЭС-2012 на мысе Поспелова; реконструкция причалов Владивостокского морского порта. В самом Владивостоке предстоит возвести объекты так называемого Конференц-центра, включающего строительство гостиниц на материковой части города и возведение Театра оперы и балета, а также провести реконструкцию систем коммунальной инфраструктуры, а это — водоснабжение города, очистные и канализационные сооружения, объекты тепло- и энергоснабжения. Наконец, непосредственно на острове Русский ведется строительство зданий Дальневосточного федерального университета.

— В чем заключается участие вашего института в осуществлении столь масштабного проекта?

— Строительство объектов саммита АТЭС-2012 на острове Русский поставило перед строительной компанией «Крокус Интернэшнл» сложную задачу: оптимизировать транспортные потоки и затраты на транспортировку грузов из различных регионов России в город Владивосток. Для решения данной задачи и был привлечен Институт исследования товародвижения и конъюнктуры оптового рынка (ОАО «ИТКОР»).

В целях проведения оптимизационных расчетов поставок

грузов, необходимых для строительства объектов саммита АТЭС-2012 на о. Русский, нами была проведена группировка материалов из Локального ресурсного сметного расчета путем объединения однородных материалов в группы. Таким образом, все рассмотренные материалы были объединены в 18 групп.

При определении зон расположения поставщиков материально-технических ресурсов для строительства объектов саммита специалистами «ИТКОРа» был проведен анализ крупнейших российских производителей строительной техники, оборудования и строительных материалов, необходимых для введения в строй намеченного объекта. По результатам выборки производителей были определены зоны поставки материалов.

Анализ логистических схем доставки грузов показал, что большая часть грузов планируется доставлять из Московской области. К ним относятся: насосы, лифты, вентиляционно-очистительные системы, гипсокартон и плиты, плитка керамическая и материалы для отделки фасадов, керамогранит, ламинат, сантехника, мебель. Остальные поставки материалов и оборудования распределились из пунктов доставки следующим образом: Омск поставит к пункту назначения электрооборудование и трубы п/э, ПВХ и гофрированные; Новосибирск — охранно-пожарную сигнализацию, окна, двери и витражи; Челябинск — трубы стальные и фурнитуру, профлист; Свердловск — утеплитель и ячеистый бетон; Курган — металлоконструкции; Кемерово — металлопрокат и арматуру; Самара — огнеутешители; г. Кольчугино Владимирской обл. — кабели и провода; Санкт-Петербург —

элементы систем водоснабжения, отопления, газоснабжения и вентиляторы; Хабаровский край — песок.

Расчеты общего объема затрат на транспортировку грузов производились, исходя из данных о пункте отправления и степени заполнения вагона. Не секрет, что степень заполнения вагона вышеперечисленных групп материалов значительно различается. По расчетам, наибольшая степень заполнения вагона наблюдается при транспортировке следующих групп: металлоконструкции, профлист,

для оценки стоимости строительства объектов саммита АТЭС-2012 на острове Русский. Стоимость доставки одной единицы товара рассчитывалась, исходя из стоимости одной единицы продукции, стоимости доставки одного вагона и количества единиц продукции в одном вагоне.

— Какое место в этих исследованиях отводилось вопросам логистики?

— Нашими специалистами были разработаны оптимальные транспортно-логистические схемы доставки грузов

Регион, который власти рассматривают, как форпост нашей страны на Тихом океане и базу для интеграции России с АТР (Азиатско-Тихоокеанский регион), задумано превратить в центр делового, экономического, политического и научного сотрудничества

песок, плитка керамическая и материалы для отделки фасадов, керамогранит. Самая низкая степень заполнения вагона наблюдается в позициях: мебель, гипсокартон и плиты, ячеистый бетон, утеплитель.

Стоимость доставки за 1 т рассматриваемых материалов также неоднозначна. Так расчеты показали, что высокая стоимость доставки за 1 т отмечается при транспортировке ячеистого бетона — 21 876 руб./т, гипсокартона и плит — 21 452 руб./т, мебели — 19 307 руб./т. Низкая стоимость доставки за 1 т по расчетам отмечается у таких позиций, как песок — 333 руб./т, металлопроката — 3913 руб./т.

Анализ полученной информации о соотношении стоимости доставки к стоимости груза дал возможность произвести расчет индекса цен и совокупного коэффициента стоимости доставки строительной продукции, необходимых

на объекты строительства с учетом особенностей динамики потребления этих групп продукции в течение периода строительства 2009–2011 гг. В частности, было рекомендовано производить обеспечение необходимых объемов потребления основных материальных ресурсов на основе сбалансированных усредненных объемов поставок. Это позволит избежать существенных нарушений в графике потребления. В большей степени это связано с тем, что поставка продукции к объектам строительства осуществляется по сложной схеме, включающей в себя большое количество звеньев цепи товародвижения: поставщик — железнодорожные перевозки — Владивосток — переправа на остров Русский — склад на острове Русский.

Введение в планирование поставок страхового запаса призвано обеспечить стабильность в потреблении матери-



Архитектурно-планировочные решения объектов саммита на острове Русский

альных ресурсов при строительстве, тем самым избежав форс-мажорных ситуаций, которые, в свою очередь, могут привести к задержкам и срывам планов строительства, и следовательно — к дополнительным потерям. Несмотря на то, что по некоторым видам продукции введение страхового запаса может привести к росту расходов на складирование, в целом данный подход позволит привести к существенной экономии. Кроме того, анализ данных позволил выделить ряд материальных ресурсов, у которых заметная доля потребления приходится на конечный этап строительства, 2010–2011 гг. По этим видам продукции удалось наиболее эффективно обеспечить дополнительные меры по оптимизации: расширить геогра-

фию поставок за счет новых поставщиков, готовых обеспечить наиболее выгодные условия поставок, а также новых видов продукции, с оптимальным соотношением цены и качества.

— Как часто ваш институт проводит подобные исследования? Насколько велик экономический эффект от внедрения таких научных разработок?

— Наш институт уже много лет сотрудничает с АК «АЛРОСА». Специалистами ИТКОРа была разработана Концепция управления материально-техническим обеспечением (МТО) АК «АЛРОСА». В основу содержания Концепции было положено описание основных бизнес-процессов МТО, которые определяют эффективность

организации материалопотоков — снижение транспортно-заготовительных затрат, оптимизацию запасов материальных ресурсов и оборотных средств. Идеология Концепции заключается в процессном подходе к организации МТО, в соответствии с которым сначала оптимизируются бизнес-процессы, а за тем выстраивается организационно-функциональная структура МТО. Внедрение разработок ИТКОРа позволило АК «АЛРОСА» ежегодно экономить миллионы рублей на сезонных поставках материально-технических ресурсов. С подробной информацией о других наших работах можно ознакомиться на сайте института (www.itkor.ru).

*Интервью провел
А. Букин*