

- 1) Проведение комплексных, системных маркетинговых исследований;
- 2) Непосредственная разработка бизнес – плана развития туристских услуг с использованием инструментария маркетингового исследования.

Таким образом, предложенная концепция мезомаркетинга создает экономически обоснованный «вектор» методологизации эффективных управленческих решений инфраструктурных проблем в индустрии туризма в условиях государственного регулирования экономики.

Список литературы:

- [1] Шишкин А.В. Концептуальные основы мезомаркетинга.// Закономерности и перспективы трансформации общества: материалы к V Международной Кондратьевской конференции. XII Кондратьевским чтениям, IV Сорокинским чтениям, XVIII Международной дискуссии. Санкт-Петербург 19–22 октября 2004 г. Т.2 «Глобализация и трансформация рыночной экономики». Санкт-Петербург, 21 октября 2004 г. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ. 2004. – с. 403–404.
- [2] Мордовченков Н.В. Эффективность региональной экономики: введение в инфраграфию. Монография Н.Новгород. Изд-во Гладкова О.В. 2002., 344 .
- [3] Мордовченков Н.В. Опыт и перспективы формирования комплексной программы: институционально-инфраструктурный аспект.// Экономика развития региона: проблемы, поиски, перспективы: ежегодник. - Вып. 9/ ООИ РАН, ИОСРЭН, ЮИЦ РАН, ВолГУ; гл.ред. О.В. Иншаков; ред.колл.: В.В. Курченко (зам.гл.ред.) и др. – Волгоград: Изд-во ВолГУ. 2008.-с. 540–553.
- [4] Мордовченков Н.В. Концепция формирования комплексной программы мезомаркетинга в инфраструктуре туризма Н.В. Мордовченков, Р.А. Рыбаков Региональная экономика № 15 (108), 2009, с.62-69.
- [5] Nikolai V.M. Conception of the formation of innovation infrastructure in the sphere of services on the meso-level. ЗБОРНИК РАДОВА географског института «јован цвијић» саву journal of the Geographical Institute «jovan cvijic» sasa, vol.63, № 1 S 65–74 Belgrade. 2013.

А.А. Никитин
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ МЕХАНИЗМ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ РОССИИ

Современные экономические условия создают благоприятную среду для внедрения прогрессивных идей и принципов логистики. Одним из её основных компонентов является кооперация различных видов транспорта в рамках комбинированных перевозок с участием речного транспорта.

Перспективы развития комбинированных перевозок грузов очевидны:

- даст развитие внутреннему водному транспорту, что значительно улучшит экологию окружающей среды;
- ликвидирует «пробки» в пунктах таможенного контроля;
- привлечёт дополнительные объёмы перевозок через речные порты;
- позволит сократить издержки на транспортировку грузов различными видами транспорта, а значит, повысить доходы всех задействованных субъектов – грузовладельцев, владельцев терминалов, экспедиторов и перевозчиков, то есть всего транспортно-логистического комплекса.

Кроме того комбинированные перевозки позволяют:

- увеличить скорости доставки;
- снизить интегральную стоимость перевозки;

- сформировать мелкопартионные отправки;
- обеспечить сохранность груза во время мультимодальных перевозок;
- организовать перевозки по одному перевозочному документу и под ответственностью одного оператора.

В этих условиях приоритетную роль приобретает применение современных форм и методов организационно-экономического управления развитием комбинированных перевозок грузов, что потребует решения задач обновления техники, применения современных технологий и формирования адекватной реальным инфраструктуре внутреннего водного транспорта.

Следует отметить, что этапы и проблемы развития инфраструктуры комбинированных перевозок характеризуются зависимостью от политических, институциональных, экономических, технических, технологических, инфраструктурных, инвестиционных и инновационных факторов в макро-, мезо- и микроэкономических форматах развития.

Как показало исследование комбинированных перевозок, перевалку грузов смешанного железнодорожно-водного сообщения в системе СНГ в 1999 г. выполняли 100 портовых узлов, из них 64 – перевалочные пункты на внутренних водных путях. В Европейской части России находится 65% всех перевалочных пунктов, где грузы передаются с железной дороги на водный транспорт или в обратном направлении. Наиболее крупными перевалочными узлами являются: в Волжско-Камском и Московском бассейнах – Пермь, Нижний Новгород, Московский Южный, Тольятти, Самара, Камбарка, Левшино, Казань, Ульяновск, Ярославль; в Донском бассейне – Усть-Донец, Ростов-на-Дону, Волгодонск, Лиски; в восточных бассейнах – Полярково, Осетрово, Омск, Новосибирск, Лесосибирск. Свыше 90% перевалочных узлов были расположены на 12 дорогах, в т.ч. Октябрьской, Московской, Горьковской, Северо-Кавказской, Приволжской, Куйбышевской и Дальневосточной.

Анализ речных портов показал, что в большинстве узлов имеются резервы для повышения загрузки и лучшего использования внутрипортовых железнодорожных путей. Из 289 рассмотренных, только на 49 причалах (17%) пропускная способность использовалась на 75–80%. В основном эти причалы специализированы на перевалке массовых навалочных грузов – нерудно-строительных материалов, руды, соли, угля и т.п. В связи с падением грузопереработки в последнее десятилетие использование производственных возможностей портов по железнодорожным устройствам снизилось. В целом имеющиеся производственные мощности внутрипортовых железнодорожных путей используется крайне слабо. В Нижнем Новгороде, Тольятти, Волгограде, Архангельске, Абакане и других портах на ряде причалов, предназначенных для перевалки, перегрузочные работы вообще не производятся.

По результатам анализа, выполненного М.С. Персиановым, в системе речным портов сложилась следующая ситуация.

К началу 2000-х годов многие крупные речные порты – акционерные общества выполняли не только погрузочно-разгрузочные работы, хранение грузов и ремонт перегрузочной техники, но и занимались перевозочной деятельностью.

На реках России в настоящее время функционируют 134 порта. В целом материально-техническая база российских речных портов включает 606 механизированных грузовых причалов протяженностью 71,30 км, оснащенных 1120 порталными кранами грузоподъемностью от 5 до 40 т. Складское хозяйство речных портов имеет 233 крытых склада общей площадью 436,6 тыс. кв. м, площадь открытых площадок – 4043,6 тыс. кв. м. Парк малой механизации насчитывает свыше 1300 единиц различной техники [1].

Подавляющее большинство речных портов имеет подъездные железнодорожные пути и может осуществлять перевалку грузов с железнодорожного на речной и автомобильный транспорт.

18 речных портов имеют крановое оборудование, позволяющее перегружать тя-

желовесные грузы (от 100 до 160 т). Сохранены специализированные перегрузочные комплексы: контейнерные терминалы в Осетровском, Красноярском, Якутском портах.

Как показал анализ, отсутствие современной перегрузочной техники нередко заставляет грузовладельцев отказываться от перевозки (перегрузки) грузов через речные порты. Например, речные порты не имеют контейнерных терминалов по перегрузке большегрузных контейнеров.

Таким образом, в связи с неразвитостью инфраструктуры комбинированных перевозок маркетологи ведущих судоходных компаний считают, что капиталовложения в строительство контейнеровозов в ближайшее время могут оказаться неэффективными [1].

Дело в том, что основная часть контейнерных грузопотоков движется в одну сторону, а обратные рейсы нередко оказываются балластными. Для танкеров это нормальная схема работы, для контейнеровозов – чистый убыток. Все это требует большего внимания к строительству на ВВП России контейнерных терминалов [2].

Как показало исследование, повышение рентабельности многих речных портов в период 1999–2005 гг. происходило за счет увеличения перегрузочных тарифов, а не роста объемов переработки. Значительно снизилась социальная защищенность работников портов. Управляющий персонал в новых условиях оказался недостаточно подготовленным к решению сложных финансовых и правовых вопросов.

Между тем, большая часть портов стремится к переработке экспортно-импортных грузов. В настоящее время ряд речных портов (Калининградский, Советский, Санкт-Петербургский, Астраханский, Ростовский, Азовский, Ейский, Комсомольск-на-Амуре) открыты для международного судоходства. Российско-китайскую торговлю обслуживают речные порты Амурского бассейна.

Однако включение внешнеторговых грузопотоков в оборот речных портов имеет ряд трудностей. Основное ядро перегрузочной техники, имеющей близкий к критическому возраст, не может обеспечить технологическое обслуживание на высоком уровне; как правило, недостаточны и площади крытых складов. Необходимо приведение объектов портовой инфраструктуры, включая железнодорожные и автодорожные подходы, в соответствие с современными требованиями [1].

Вышеперечисленные проблемы развития речного транспорта являются определяющими факторами и вызывают острую необходимость инновационного развития портовой инфраструктуры в части комбинированных перевозок.

Необходимо отметить, что при разработке проектов развития грузовой терминальной сети внутреннего водного транспорта важной является оценка выгоды использования грузовых терминалов речных портов на каждом из направлений перевозок непосредственными потребителями терминальных услуг – грузовладельцами (экспортерами, импортерами, иностранными фирмами-товаровладельцами).

В последнее время порты все больше переходят на диверсификацию своих услуг и во многом это связано с развитием логистики в производственной деятельности портов. По нашему мнению, осуществлять логистические функции порт может только в том случае, если он входит в единую интегрированную цепь поставок грузопотоков. Переход от транспортных функций порта к логистическим означает, что он изменяет характер своего функционального предназначения. Его целями становятся основные цели логистики с адаптацией к портовой отрасли:

- оптимальное использование пропускной способности;
- высокая гибкость в производственной деятельности;
- быстрая реакция на требования клиентуры,
- готовность к оказанию услуг;
- надежность в предоставлении услуг;
- короткие сроки выполнения услуг;
- сокращение издержек;

- непрерывное информационное обслуживание клиентуры;
- учет потребностей и запросов клиентуры.

Реализация этих целей повышает привлекательность порта.

Более важное направление деятельности портов – транспортная логистика, включающая в себя транспортирование, погрузку, выгрузку, перегрузку, складирование. Однако все перечисленные действия превращаются в логистические операции лишь в том случае, если порт становится элементом логистической цепи поставок.

Итак, порты участвуют в логистической цепи либо как организаторы доставки грузов на различных этапах товародвижения, либо как логистические элементы стыка между транспортными компонентами системы.

В первом случае степень участия портов в материальном распределении весьма высока. Она предполагает достаточно тесное взаимодействие портов с другими участниками данного процесса. В частности, порты (как операторы доставки грузов) должны обладать определенной информацией о планировании производства продукции поставщиками, о потребностях заказчиков, о сроках поставки, о партионности и т.д. Если на территории порта находится распределительный центр, то его связи с поставщиками и заказчиками могут усилиться за счет следующего распределения функций: на складе готовой продукции изготовителя хранятся только агрегаты и модули, а не сама готовая продукция; в распределительном центре из этих агрегатов и модулей собираются готовые изделия по требованиям заказчиков.

Во втором случае роль портов в логистической цепи заметно ниже, главная задача – сокращение продолжительности прохождения заданной партии груза по цепочке портовых операций, включая погрузочно-разгрузочные работы, складирование и хранение грузов, таможенные и другие формальности и процедуры.

Другой задачей, которая решается параллельно с первой, является минимизация затрат, связанных с прохождением грузов через порты, при условии сохранения надлежащего качества портовых услуг.

Неизбежность создания в портах центров распределения грузов вызывается также развитием специализированных перевозок. Это объясняется необходимостью предотвращения разрывов грузопотоков, которые могут происходить в портах, обеспечивающих дешевую разгрузку массовых грузов с больших судов и их последующее товарное хранение. Распределительные центры позволяют портам участвовать в реализации принципов логистического управления товарными потоками.

Все происходящие изменения условий и характера деятельности портов на современном этапе оказывают самое непосредственное влияние на перераспределение грузопотоков между портами и одновременно позволяют определить логистическую стратегию портов в борьбе за эти грузопотоки.

Отметим, что совершенствование логистических технологий для морских контейнерных перевозок в мире способствовало снижению доли транспортной составляющей в конечной цене товара, в розничной цене, с 5–10% до 1,5%.

При организации комбинированной перевозки логистическая система предполагает использование:

- два и более видов транспорта;
- наличие единого оператора процесса перевозки;
- единый транспортный документ;
- единая тарифная ставка фрахта;
- последовательно-центральная схема взаимодействия участников;
- единая и в результате высокая ответственность за груз.

Логистический подход к организации перевозок обуславливает новое методологическое содержание, заключающееся в том, что основной составляющей частью перевозок должно стать проектирование оптимального (рационального) перевозочного процесса, в том числе и за счет формирования системы комбинированных перевозок. Под этим понимается поиск наилучших организационных и технически возможных

решений, обеспечивающих максимальную эффективность перевозки грузов от места их производства до места потребления.

На основании выполненного анализа автором сформулированы основные приоритетные направления по обеспечению развития инфраструктуры комбинированных грузовых перевозок на внутреннем водном транспорте России:

- установление ответственности государства за состояние и развитие производственных мощностей грузовых терминалов и создание экономических механизмов реализации этой ответственности;

- создание условий и механизмов, обеспечивающих привлечение капитала в высокотехнологичные проекты, связанные с формированием комбинированных грузовых терминалов;

- создание необходимых условий для восстановления отвечающей требованиям мировых стандартов материально-технической базы речных портов;

- техническое перевооружение портовых комплексов, с учетом требований современных транспортно-логистических технологий;

- улучшение состояния и техническое перевооружение объектов воднотранспортной инфраструктуры;

- комплексное развитие транспортных узлов, создание предпосылок и разработка проектов с учетом использования новых механизмов финансирования и дальнейшей эксплуатации объектов;

- разработка правовой и нормативно-методической базы, регламентирующей деятельность водного транспорта на мировом и внутреннем рынках, включая социальное, экономическое и научно-техническое развитие;

- обеспечение стабильной грузовой базы отечественному водному транспорту с использованием мер поощрения грузовладельцев при перевозке грузов через российские порты;

- укрепление взаимодействия водного транспорта со смежными видами транспорта и грузовладельцами.

Решение перечисленных выше задач во многом зависит от теоретических, методических обоснований и практических преобразований в области организационно-экономического управления развитием портовой инфраструктуры.

Список литературы:

[1] Персианов М.С. Организационно-экономическое развитие речных портов России в современных условиях. Специальность 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством (транспорт)» Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук Москва – 2006. 33 с. С. 10–13.

[2] Новосельцев Б.Ф., Ефремов Н.А., Воронцов В.М., Поспелов В.И. Внутренний водный транспорт России. – М.:2006. – 224 с.: ил. С. 30.

А.А. Никитин, Ю.В. Корень
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ОБОСНОВАНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОЕКТОВ РАЗВИТИЯ ПОРТОВЫХ ТЕРМИНАЛОВ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Развитие производственных и торговых систем дало толчок к изменению транспортной отрасли и повлекло за собой тенденции к дальнейшей консолидации транспортного рынка, большей интеграции между различными участниками транспортной