

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

и логистической цепи. Первоочередными задачами сейчас являются улучшение качества транспортного обслуживания и развитие объектов транспортной инфраструктуры. Особую роль здесь должны играть крупные портовые перегрузочные комплексы.

В связи с этим в настоящее время эксперты отмечают расширение роли порта, которая теперь превосходит простое оказание услуг торговым судам по грузопереработке. Помимо традиционной роли в качестве связующего звена между водным и сухопутными видами транспорта порты начали выполнять логистические, а также сопутствующие услуги. Таким образом, порт становится не только интегрирующим компонентом транспортной системы, но также и одной из главных подсистем более широких производственных, торговых и логистических систем.

Таким образом, при проектировании портовых терминалов приходится учитывать целый ряд факторов, особое внимание среди которых уделяется обоснование экономической эффективности.

Экономические аспекты совершенствования технологии перевозок грузов связаны с сокращением времени непроизводительных стоянок транспортных средств (судов, вагонов и автомобилей) в портах, сохранением грузопотоков для флота смешанного плавания, переключением отдельных грузопотоков на водный транспорт, сокращением расходов, связанных с дооборудованием судов и креплением грузов.

С позиций экономической эффективности в сферу рационального использования попадает совершенствование взаимодействия различных видов транспорта между собой в рамках системы комбинированных перевозок грузов. Достаточно большой опыт накоплен в перевозках грузов прямого смешанного железнодорожно-водного сообщения с участием морского, речного и железнодорожного транспорта.

Вместе с тем развитие автомобильного транспорта создает также немалые предпосылки для более тесного его взаимодействия с магистральными видами транспорта и, прежде всего с речным транспортом во внутренних перевозках через речные комбинированные терминалы.

Кроме этого необходимо отслеживать и определять оценки основных рисков, которые появляются при создании и внедрении КГТ. Наиболее существенными видами факторов неопределенности и риска для КГТ являются следующие:

- риск, связанный с нестабильностью экономического законодательства и текущей экономической ситуации, условий инвестирования и использования прибыли;
- неполнота и неточность информации о динамике цен;
- колебания рыночной конъюнктуры и валютных курсов, условий предоставления кредитов;
- производственно-технологический риск (аварии и чрезвычайные ситуации);
- возможность стихийных бедствий;
- неопределенность поведения участников (потребителей и клиентов), неполнота информации об их финансовом положении и деловой репутации (возможность неплатежей, банкротств, срывов договорных обязательств).

Реализация выбранного варианта формирования и развития портового терминала должна предусматривать мероприятия, направленные на снижение степени риска. Для выполнения этих мероприятий необходимо закладывать дополнительные затраты на создание определенных резервов ресурсов и материалов и изменения технологических процессов.

К мероприятиям, снижающим уровень рисков, можно отнести:

1. Создание финансовых резервов.
2. Создание запасов материалов, оборудования и других ресурсов в системе.
3. При расчете срока окупаемости инвестиций заложить резерв на случай появления риска.
4. Проводить более жесткую политику с дебиторами и неплательщиками по договорам.
5. Не заключать сделки с партнерами, имеющими низкую репутацию на рынке.

6. Для постоянного отслеживания и прогнозирования ситуации по производственно-финансовому положению КГТ создать группу прогнозирования и развития.

*Оценка эффективности от реализации выполненных исследований осуществляется с помощью анализа факторов, обеспечивающих достижение намеченных стратегических целей. При этом принимаются во внимание следующие основные составляющие эффективности:*

– соответствует ли выбранный вариант создания и развития портового терминала требованиям внешнего окружения (рынка партнеров и потребителей логистических услуг, региональным административным и финансовым органам, местного населения и т.д.);

– как будут выполняться намеченные экономические цели, обеспечит ли создаваемый потенциал терминала необходимую окупаемость вложенных в него инвестиций;

– оправданность риска, учитываемого в процессе проектирования, создания и работы портового терминала.

Первая часть эффективности, отражающая требования внешней среды, рассматривается и анализируется на этапе обоснования целей системы, а также на этапе анализа позиции системы на региональном рынке логистических услуг.

Вторая составная часть эффективности содержит оценки экономических факторов, получаемые в процессе выполнения результатов исследования на всем временном интервале их реализации.

Также на эффективность реализации проекта влияет тарифная составляющая. Поэтому научные обоснования необходимы тарифным мероприятиям, которые могли бы существенно повлиять на использование парка универсальных и специализированных контейнеров, так как в тарифах на их перевозки различными видами транспорта не учитываются до сих пор показатели качества.

Сегодня на транспортные грузовые тарифы все большее влияние оказывает складывающийся динамично баланс платежеспособного спроса и предложения. Поэтому тарифная политика на транспорте должна базироваться на теоретических и методологических основах, обеспечивающих формирование и функционирование системы тарифов на перевозки грузов и связанные с ними работы и услуги.

Назрела необходимость пересмотра системы обязательных (многие из них идут в государственный или муниципальный бюджет, но никак не в бюджет транспортного предприятия) сборов и плат за услуги транспортных предприятий.

*А.Ю. Платов*  
*ФГБОУ ВПО «ННГАСУ»*  
*М.В. Никулина*  
*ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*

## **К ВОПРОСУ АДЕКВАТНОСТИ НОРМИРОВАНИЯ ВРЕМЕНИ ШЛЮЗОВАНИЯ**

При обоснованиях пропускной способности шлюзованных систем принято использовать полуэмпирические алгоритмы, основанные как на экспериментальных зависимостях, так и на зависимостях теории массового обслуживания. Наиболее фундаментальные результаты в этом направлении были получены С.М. Пьяных в 70-х годах [1, 2].

В его работах использовалось допущение о том, что распределение операций обработки подчиняется распределению Эрланга, а распределение потока входящих су-