



УДК – 656.624

Нюркин С.И. доцент, к.т.н. ФГБОУ ВО «ВГУВТ»
603950, г.Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

ПЕРЕОСМЫСЛЕНИЕ ФУНКЦИЙ И ЗАДАЧ РЕЧНЫХ ПОРТОВ, РАСПОЛОЖЕННЫХ В КРУПНЫХ ГОРОДАХ.

Ключевые слова: речные порты, грузопотоки, перегрузочное оборудование, виды транспорта, функции речного порта, мультитранспортный терминал.

Рассмотрен перечень проблем, возникших сегодня у речных портов, расположенных в крупных городах. Приведены характеристики транспортного рынка, в границах которого работает речной порт. На этой основе сформулирован перечень задач и предложены новые подходы к поиску речными портами своего места на современном транспортном рынке

Изначально речные порты в крупных городах нашей страны создавались как крупные мультитранспортные узлы (терминалы), призванные, вкуче с железнодорожными станциями, разрешать все транспортные проблемы как для данных городов и прилегающих к ним районов, обеспечивая завоз и вывоз необходимых грузов, так и для страны в целом, обеспечивая перевалку больших объемов грузов с одного магистрального вида транспорта на другой. Шло интенсивное промышленное развитие страны, требовалось надежное транспортное обслуживание больших грузопотоков. Наличие в портах высокопроизводительной перегрузочной техники способствовало привлечению больших грузопотоков на речной транспорт. Как следствие, с развитием железнодорожных путей и неудовлетворительной грузовой обработкой вагонов у клиентуры, на государственном уровне принимались решения об организации и развитии смешанных (железнодорожно-водных) перевозок многих грузов, так как вагонов катастрофически не хватало. Рост объемов перевозок в судах поставил задачу увеличения пропускной способности грузовых причалов в портах, то есть увеличения количества и грузоподъемности перегрузочного оборудования, внедрения более производительных схем механизации.

Сегодня в абсолютном большинстве эти речные порты простаивают, так как:

- нет крупных грузопотоков, идущих параллельно водным путям;
- ушли смешанные перевозки грузов, так как организации ж/д транспорта самостоятельно решают транспортные проблемы грузовладельцев;
- крупные промышленные предприятия, расположенные на берегах судоходных водоемов, имеют свои причалы (Череповецкий промышленный узел, причалы Балахнинского бумкомбината (ПО «Волга») и др.);
- с развитием городского строительства многие порты оказались в окружении жилых микрорайонов и любые варианты увеличения перевозок грузов из порта или в порт вызывают негативную реакцию жителей.

Следовательно, порты должны перестроить свою производственную политику, исходя из следующих оснований:

- крупные города с развитием промышленности и ростом населения еще больше нуждаются в перевозке разнообразных грузов (как по прибытию, так и по отправлению) и

порты должны рассматривать эту информацию, как привлекательную возможность для своей деятельности, но на новой основе, с учетом современных реалий транспортного рынка (прием, складирование и непродолжительное хранение небольших партий разнообразных грузов, постоянная готовность разрабатывать новые технологии грузовой обработки грузов и транспортных средств, использование малошумного перегрузочного оборудования, применение кросс-докинговых технологий обработки грузов и т.п.);

- траектории грузопотоков проходят там, где обеспечивается более качественное их обслуживание (быстрее и дешевле осуществляется необходимое переформирование материального потока в транспортном узле);

- перевалка в границах города больших грузопотоков приводит к шумовому загрязнению прилегающих к порту территорий и потому должна быть сведена к минимуму, а перевалка пылящих грузов не должна рассматриваться даже на стадии планирования;

- основным корреспондирующим видом транспорта выступает автомобильный, перевозящий многочисленные мелкопартионные грузы, следовательно, должны измениться подходы к использованию имеющихся в портах автомобильных и железнодорожных перегрузочных фронтов. Снизилась значимость ж/д путей на фронте и, одновременно, повысилась значимость тыловых ж/д путей, на которых производится перегрузка грузов по вариантам вагон - склад, вагон-автомобиль и обратно;

- невозможность использовать фронтального перегрузочного оборудования в межнавигационный период с одной стороны и высокая стоимость порталных кранов с другой стороны ставят перед портами задачу приоритетного выбора перегрузочной техники для грузовой обработки судов в навигацию и эффективного использования этого оборудования в остальное время года;

- имеющийся на сегодняшний день приоритетный грузопоток, оставшийся на речном транспорте - минерально-строительные грузы требует от всех портов решения важной многоаспектной задачи грузовой обработки этой группы грузов. Сюда относится обоснование количества необходимых складов, их параметров и принадлежности, определение оптимальных размеров транспортных партий грузов этой группы и подбор транспортных средств, характеристики применяемой перегрузочной техники и т.д. [1];

- наличие стационарных эстакад у многих крытых складов в речных портах облегчает организацию и проведение грузовых операций по кросс-докинговой технологии. Это сокращает сроки доставки грузов потребителям и, тем самым, делает услуги порта более привлекательными для пользователей транспорта;

- острая конкуренция на транспортном рынке вынуждает порты активно искать и использовать инновационные подходы в своей деятельности, чтобы выдержать конкуренцию и позиционировать свои услуги как имеющие конкурентные преимущества. Так, решаемая учеными ВГУВТ в научном плане задача внедрения на речном транспорте грузовых перевозок в «го – го» судах, требует от портов реализации технических и технологических нововведений по организации приема и грузового обслуживания этого флота [2];

- повышение привлекательности фирм, предлагающих полный комплекс услуг по обслуживанию грузопотоков, заставляет менеджмент портов рассматривать возможность расширения границ своей деятельности до уровня PL – оператора. То есть, перейти от роли одного из предприятий системы речного транспорта к осуществлению функций трансмодального логистического оператора товародвижения. Потенциальные возможности для этого у порта имеются, поскольку:

Во-первых, порт обладает большим количеством разнообразного высокопроизводительного перегрузочного оборудования.

Во-вторых, любой порт имеет развитое складское хозяйство и складскую механизацию.

В-третьих, перегрузочные фронты портов обеспечивают высокоскоростную загрузку и разгрузку любых видов транспорта как напрямую, так и через склад.

В-четвертых, порт имеет высококвалифицированную рабочую силу, обеспечивающую качественное выполнение разнообразных операций с грузами, и профессиональный менеджмент;

- шансы порта не только выжить, но и увеличить объемы реализации своих услуг в немалой степени зависят от наличия и территориального расположения предприятий, нуждающихся в услугах конкретного порта. Следовательно, порту необходимо исследовать транспортный рынок и определить те территориальные сегменты рынка, где предложения и услуги порта будут иметь конкурентные преимущества, то есть определить «зону тяготения» речного порта.

Что делать портам, расположенным в крупных городах?

1. Определить границы «зоны тяготения» порта [3].
2. Получить точные (максимально достоверные) знания о грузопотоках (зарождающихся в городе, заканчивающихся в городе и проходящих транзитом по транспортным путям, проходящим в границах «зоны тяготения»).
3. Определить сильные и слабые стороны своей деятельности.
4. Составить перечень рыночных возможностей (в границах «зоны тяготения»), которые являются привлекательными для порта.
5. Разработать программу реализации выявленных рыночных возможностей.

Список литературы:

[1]. Цверов В.В. Логистические основы обеспечения материальными ресурсами организаций на речном транспорте. Автореф. дисс. на соиск. уч. степ. д.э.н. Н.Новгород.: Изд-во ФГОУ ВПО ВГАВТ, 2011 г. - 47 с.

[2]. Митрошин С.Г. Организация паромно-транспортных логистических систем (на примере Волжско-Камского бассейна). Автореферат дисс. на соиск. уч.степ. к.т.н. Н.Новгород.: Изд-во ФГОУ ВПО ВГАВТ, 2010 г. – 23 с.

[3]. Транспортный маркетинг: учебник / В.Г.Галабурда, Г.В.Бубнова, Е.А.Иванова и др.; под ред. В.Г.Галабурды.-Изд. перераб. и доп.-М.: ФГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2011.-452 с.

RETHINKING THE FUNCTIONS AND TASKS OF RIVER PORTS LOCATED IN MAJOR CITIES.

Key words: river ports, cargo, egviptment, kaind of transport, river ports function, multitransport terminal

Reviewed list of problems that occurred today at the river ports located in major cities. The characteristics of the transport market, within which there is a river port. On this basis formulated a list of problems and suggested new approaches to find river ports its place in the modern transport market