



УДК 656.6

Коршунов Дмитрий Александрович, доцент, к.э.н., доцент кафедры логистики и маркетинга

Волжский государственный университет водного транспорта
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

Гончарова Наталья Владимировна, доцент, к.т.н., доцент кафедры логистики и маркетинга

Волжский государственный университет водного транспорта
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ СПЕЦИФИКИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЗАРУБЕЖНЫХ И ОТЕЧЕСТВЕННЫХ РЕЧНЫХ ПОРТОВЫХ КОМПЛЕКСОВ

Аннотация. В статье приводятся результаты анализа деятельности иностранных речных портов на основе открытых источников и статистических данных. Сделан обзор современного состояния российских речных портов, на основе которого предложены направления совершенствования их деятельности и даются рекомендации организационно-экономического характера. Данные рекомендации могут позволить активно включить речные порты в транспортно-логистическую систему страны, в том числе, как центры тяготения контейнерных грузопотоков.

Ключевые слова: речные порты, логистика, перевозки

Важное место в современных транспортно-логистических системах, особенно в связи с массовой контейнеризацией, занимают речные и морские порты. Уровень развития которых прежде всего определяется их грузооборотом.

Объем грузооборота порта в свою очередь зависит от ряда факторов, среди которых: месторасположение транспортного узла относительно направления грузопотоков; комплексность оказываемых услуг; уровень технического оснащения; уровень производства и потребления товаров в транспортном узле и др.

Самыми крупными и развитыми речными портами являются устьевые порты. Сфера их влияния проникает глубоко в материковую часть континентов, если имеется развитая воднотранспортная система - обширные речные магистрали и судоходные каналы. Именно морское и речное сочетание транспорта создает эффективную транспортно-логистическую систему, притягивающую грузопотоки, поэтому подобные транспортные узлы и называют центрами тяготения грузопотоков. Примером здесь служит комплекс терминалов порта Роттердам (Нидерланды), входящий в десятку крупнейших портов мира. В 2019 году его грузооборот составил 469,4 млн. тонн. В год порт обрабатывает 14,5 млн. TEU или более 440 млн. тонн груза. Стоит отметить, что в порту Роттердам также очень развита система безопасности, что делает его одним из самых привлекательных грузовых портов на планете [1]. Причём этот порт и самый технически оснащенный.

Порт Антверпен в Бельгии занимает второе место по грузообороту в Европе (11,1 млн TEU), представлено в табл. 2. Порт Антверпена, по своей площади превышает сам

город в 4 раза. Благодаря развитой сети каналов, в Антверпен могут по рекам заходить грузовые и пассажирские суда из Льежа и Рейна. Таким образом, порт занимает уникальное географическое положение и является стратегически важным транспортным узлом для всей Европы. В Антверпене развита система комбинированных перевозок. Контейнеры с океанских судов могут грузиться на более мелкие речные корабли и доставляться в развитые промышленные регионы Европы – Рурская область (Германия), отдельные территории Франции и Швейцарии. При этом, порт Антверпен – многофункциональный транспортный узел. Он оборудован всем необходимым для приема и перевалки самых различных грузов: контейнеры, наливные (бензин, нефть и нефтепродукты), различные сыпучие грузы (минеральные удобрения, различное сырье) и так далее. [2]. Порт Антверпен сотрудничает с ключевыми российскими портами, в числе которых Приморск, Усть-Луга, Санкт-Петербург, Высок, Архангельск. Оборот между портами России и Антверпеном в 2017 году составил 14,2 млн. т. [3]

Порт Гамбург является крупнейшим морским портом Германии и ведущим портом в Европе для контейнерных и навалочных грузов. Гамбург - главный немецкий порт и третий на всем континенте. Гамбургский порт именуется «Воротами Германии к миру» и является одной из главных городских достопримечательностей. Сам порт расположен в устье реки Эльбы примерно в 100 км от морского побережья, но издавна считается именно морским портом. Это дает возможность океанским судам максимально глубоко попадать на территорию Европы, причем в такую точку, которая прекрасно связана с основными экономическим регионами как наземным сообщением, так и внутренними водными путями.

Также среди крупнейших речных портов Европы можно выделить: Дуйсбург, Париж, Гент, Кёльн, Льеж, Дюссельдорф, Вена, Манхайм, Страсбург. Данные об результатах их деятельности приведены в табл.1-2 [1-4].

Таблица 1

Грузооборот портов Европы за период 2014-2018 гг., тыс. тонн

	Порт	Страна	Грузооборот (тысячи тонн)				
			2018 г.	2017 г.	2016 г.	2015 г.	2014 г.
1	Роттердам	Нидерланды	441 474	433 293	431 944	436 942	418 611
2	Антверпен	Бельгия	212 010	201 202	198 691	190 107	180 401
3	Гамбург	Германия	117 621	118 761	120 323	120 173	126 004
4	Амстердам	Нидерланды	99 503	98 517	96 343	98 776	96 289
5	Альхесирас	Испания	88 645	83 493	83 422	79 374	75 650
6	Марсель	Франция	75 672	75 617	76 427	77 479	74 426
7	Измит	Турция	72 431	72 690	65 992	64 182	58 601
8	Гавр	Франция	64 902	66 104	60 033	62 946	61 436
9	Валенсия	Испания	61 972	60 116	58 321	57 557	55 047
10	Боташ	Турция	60 730	70 917	78 443	78 093	57 022
11	Искендерун	Турция	57 466	55 342	40 024	36 041	31 957
12	Триест	Италия	57 380	55 165	49 311	49 137	47 265
13	Имингем	Великобритания	55 617	54 034	54 403	59 103	59 370
14	Барселона	Испания	54 560	49 746	39 142	38 047	41 182
15	Алиага	Турция	53 270	55 011	50 133	48 406	41 985
16	Лондон	Великобритания	53 196	49 868	50 380	45 430	44 489
17	Генуя	Италия	51 570	50 662	45 049	43 426	43 394
18	Бремерхафен	Германия	51 160	49 292	52 294	49 753	53 643
19	Пирей	Греция	50 925	45 202	41 021	38 322	41 441
20	Берген	Норвегия	44 314	48 092	44 654	43 569	42 078

С практической точки зрения и Роттердам, и Антверпен, и Гамбург - именно речные порты, но из-за того, что они расположены в устье рек поблизости от морского побережья их принято считать морскими портами. С терминалов в Роттердаме обширный флот судов внутреннего плавания способен доставить груз через Маас и Рейн непосредственно в крупные экономические центры Нидерландов, Германии, Бельгии, Франции, Швейцарии и Австрии. Соединения с Дунаем обеспечивают возможность дальнейшей транспортировки грузов по воде до самого Черного моря. Время плавания варьируется от менее чем одного дня для пунктов назначения в Нидерландах, Германии и

Бельгии, до четырех дней, например, от Роттердама до Базеля в Швейцарии [5]. Гибкий и современный флот из тысяч малых и средних судов внутреннего плавания только способствует этому.

Таблица 2

Контейнерооборот портов Европы за период 2014-2018 гг., тыс. TEU

	Порт	Страна	Контейнерооборот (тысячи TEUs)				
			2018 г.	2017 г.	2016 г.	2015 г.	2014 г.
1	Роттердам	Нидерланды	14 513	13 735	12 385	12 235	12 298
2	Антверпен	Бельгия	11 110	10 451	10 037	9 654	8 978
3	Гамбург	Германия	8 730	8 860	8 910	8 821	9 729
4	Бремерхафен	Германия	5 467	5 510	5 535	5 479	5 796
5	Валенсия	Испания	5 104	4 832	4 722	4 616	4 442
6	Пирей	Греция	4 908	4 150	3 737	3 330	3 585
7	Альхесирас	Испания	4 772	4 381	4 761	4 516	4 555
8	Филикстоу	Великобритания	4 161	3 850	4 000	3 980	4 072
9	Барселона	Испания	3 423	2 969	2 237	1 954	1 894
10	Марсашлокк	Мальта	3 310	3 150	3 084	3 064	2 869
11	Гавр	Франция	2 884	2 884	2 510	2 560	2 550
12	Генуя	Италия	2 609	2 638	2 298	2 243	2 173
13	Джоя-Тауро	Италия	2 301	2 449	2 797	2 547	2 970
14	Саутгемптон	Великобритания	1 995	2 035	1 957	1 933	1 895
15	Гданьск	Польша	1 949	1 581	1 299	1 091	1 212

В Азии, по данным статистики, исследованной авторами [6], самым крупным речным и морским портом является китайский порт Шанхай. Он расположен на Восточно-китайском море, в месте слияния рек Янцзы, Хуанпу и Цяньтан. Этот порт включает в себя несколько перегрузочных районов: Усон, Вайгаоцяо, Яншань. Длина причальной линии порта Шанхая составляет около 20 км, и включает 125 терминалов (причалов). Район Вайгаоцяо является самым крупным контейнерным терминалом на территории дальневосточного транспортного узла. Порт способен принимать крупнейшие контейнерные суда. По данным администрации порта грузооборот порта Шанхай за 2019 год составил 705,63 млн тонн, контейнерооборот при этом равен 42 млн или более 960 миллионов тонн, это больше, чем во всех морских портах США. За последние 10 лет грузооборот порта Шанхай вырос на 70% и порт продолжает развиваться [6].

Как видно из представленного материала наибольшее развитие получают именно устьевые порты. Однако, это стало возможным благодаря широкому развитию кооперации между портами, которые функционируют в рамках единой транспортно-логистической системы с внутренними речными портами и отдельными терминалами.

Результаты проведенного авторами исследования специфики деятельности зарубежных речных портов позволяют определить направления совершенствования и эффективного развития портовой деятельности в РФ.

Отечественные речные порты Волги, Камы, Дона находятся в гораздо худшем положении, чем их зарубежные аналоги. Это связано, прежде всего, с отсутствием государственного регулирования системы грузодвижения в части обоснованности выбора вида транспорта по таким ключевым критериям как экологическая и техническая безопасность. Также за счет малой кооперации в рамках транспортно-логистических систем отечественные речные терминальные комплексы лишены значительных транзитных грузопотоков. При этом имеющиеся внешнеторговые грузопотоки обслуживаются автомобильным и железнодорожным транспортом, так как требуют высокого уровня технологического обслуживания, который не может предложить речная терминальная инфраструктура. Существующие объекты инфраструктуры не приведены в соответствие с уровнем спроса на эти перевозки.

Развитие российских портов и смежной транспортной инфраструктуры происходит неравномерно. Накопились значительные различия по уровням технологичности и капитализации портовых узлов. Это является следствием неравномерности и нестабильности грузовой базы, недостаточного развития смежной железнодорожной, автомобильной и трубопроводной инфраструктур, а также тыловой терминальной и

складской инфраструктур.

Одной из наиболее значимых стратегических задач является решение проблемы несбалансированности развития единой транспортной системы России, которая включает в себя следующие важные составляющие – табл.3.

Таблица 3

**Стратегические задачи для решения проблем
эффективного функционирования речного транспорта**

<i>Стратегические задачи</i>	<i>Проблемы</i>
1.Сокращение диспропорции в темпах и масштабах развития между видами транспорта. Наиболее яркие примеры – это значительное отставание внутреннего водного транспорта и высокие темпы роста автомобилизации.	<ul style="list-style-type: none"> - незначительное включение речного транспорта и портов в существующие и новые транспортно-логистические системы и международные транспортные коридоры; - медленное совершенствование навигационно-гидрографического обеспечения и развития систем радионавигации на ВВП; - проблемы организации на базе крупных речных портов особых экономических зон и логистических центров;
2.Развитие существующей воднотранспортной инфраструктуры.	<ul style="list-style-type: none"> - ограничения пропускных способностей на ВВП за счет проблем шлюзованных систем; - недостаточное развитие комбинированных речных терминалов
3.Создание современного флота.	<ul style="list-style-type: none"> - старение и недостаточное пополнением транспортного флота новыми типами судов.

Для обеспечения перевозок внешнеторговых грузов в укрупненных грузовых единицах (прежде всего в контейнерах международного стандарта) на направлениях международных транспортных коридоров и включения внутреннего водного транспорта в систему перевозок “от двери до двери”, основанную на логистических принципах, следует поддерживать, в том числе и на государственном уровне, формирование сети контейнерных терминалов и логистических центров на оси Санкт-Петербург-Москва-Ярославль-Нижний Новгород, Казань, Самара, Волгоград, Астрахань [7-8]. А также на Каме в направлении Перми и в Азово-Донском бассейне - Ростове-на-Дону, Азове. Тем более, что в программу развития внутреннего водного транспорта включены мероприятия, предусматривающие реконструкцию речных портов общей мощностью 3,5 млн.т в год.

Важной организационно-экономической задачей является оценка эффективности использования речных терминалов на каждом из предложенных авторами направлений перевозок. Вторая задача - это адаптация грузовых партий к современной тенденции в частых мелких отправлениях в увязке с комбинированными (контейнерными) технологиями перевозок. Третья задача связана с привлечением грузопотоков, например, на основе внедрения информационных технологий облачной логистики для сбора и обработки заявок на грузоперевозки. То есть речные порты должны стать центрами формирования сборных отправок. И в этих условиях возрастает актуальность комбинированных сообщений через речные порты, позволяющих избежать недостатков конкретных видов транспорта за счет их совместного использования при тщательном планировании и детальной проработке маршрутов перевозок.

Перспективы этого направления развития речных портов, по мнению авторов, очевидны: сохранение автодорог и возможно меньшие расходы на их содержание; улучшение экологии; сокращение заторов на дорогах и в пунктах таможенного контроля;

снижение издержек грузовладельцев на транспортировку грузов за счет тарифной политики на водном транспорте, что увеличит доходность смежных структур, например, транспортных экспедиторов.

Список литературы:

1. Информационно-аналитическое агентство «ПортНьюс». Режим доступа: <http://portnews.ru/news/291450/>
2. Информационный сайт FB. Режим доступа: <https://fb.ru/article/392517/port-antverpen-unikalnyiy-logisticheskiy-kompleks>.
3. Информационный сайт РЖД-Партнер.ru. Режим доступа: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/peterburgu-stoit-izuchit-opyt-antverpena/>
4. Information site Port of Rotterdam. Режим доступа: <https://www.portofrotterdam.com/en/doing-business/logistics/connections/intermodal-transportation/inland-shipping>
5. Никифоров В.Г. Тенденции развития портов и флота европейского внутреннего водного транспорта / В.Г. Никифоров, А.В. Бурков // Журнал университета водных коммуникаций. — 2012. — № 1. — С. 73-81.
6. Информационно-аналитическое агентство «ПортНьюс». Режим доступа: http://portnews.ru/news/270713/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews
7. Коршунов Д.А., Гончарова Н.В. Обоснование эффективности транспортировки контейнерных грузов по маршруту Н.Новгород-Ярославль-С.Петербург с участием водного транспорта. В сборнике: XIII Прохоровские чтения "Водный транспорт: проблемы возрождения" Сборник статей участников Тринадцатых Прохоровских чтений. 2018. С. 53-57.
8. Коршунов Д.А., Гончарова Н.В. Обоснование транспортно-логистических схем перевозок контейнерных грузов в морские порты с участием внутреннего водного транспорта. В сборнике: Проблемы использования и инновационного развития внутренних водных путей в бассейнах великих рек. Труды международного научно-промышленного форума. Материалы научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава, аспирантов, специалистов и студентов. ВГБОУ ВО "ННГАСУ, ФГБОУ ВО "ВГУВТ". 2017. С. 54.

COMPARATIVE ANALYSIS OF THE SPECIFICS OF FOREIGN AND RUSSIAN RIVER PORT COMPLEXES

Dmitriy A. Korshunov, Natalia V. Goncharova

Annotation. The article presents the results of an analysis of the activities of foreign river ports based on open sources and statistical data. An overview of the current state of Russian river ports is made, on the basis of which directions for improving their activities are proposed and recommendations of an organizational and economic nature are given. These recommendations can allow river ports to be actively involved in the transport and logistics system of the country, including as centers of gravity for container cargo flows.

Keywords: river ports, logistics, transportation