



УДК 656.621/.626

**Нюркин Олег Сергеевич**, доцент, к.т.н., доцент кафедры экономики и менеджмента, начальник учебно-методического управления, Волжский государственный университет водного транспорта 603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

**Нюркин Сергей Иванович**, доцент, к.т.н., доцент кафедры логистики и маркетинга, Волжский государственный университет водного транспорта 603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

### **РАЗВИТИЕ КОМПЛЕКСНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЕВ КАК ПЕРСПЕКТИВНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ РЕЧНОГО ПОРТА**

*Аннотация. Статья посвящена возможным подходам к определению направлений повышения уровня конкурентоспособности речного порта. Учитывая объективные причины неустойчивого состояния многих речных портов, рассмотрены возможные варианты выхода его деятельности на транспортном рынке на новый уровень своего участия.*

*Ключевые слова: речной порт, комплексное обслуживание, грузовладелец, логистические подходы, грузовые терминалы, маркетинговые исследования, территориально-транспортный рынок, транспортно-технологическая схема.*

Неустойчивое, а иногда и неблагоприятное экономическое состояние многих речных портов имеет объективные причины, как-то: смена видов деятельности многих прежних клиентов; развитие сухопутных транспортных путей и связанная с этим оптимизация маршрутов части грузопотоков; изменение требований грузовладельцев к условиям транспортировки своих грузов; агрессивная маркетинговая политика смежных видов транспорта; переориентация грузовладельцев на логистические подходы к организации грузодвижения. Сюда же можно отнести и почти абсолютную зависимость речных портов от эффективности работы флота и положения на транспортном рынке существующих судоходных компаний. Предпринимаемые коммерческими работниками портов попытки информирования своих возможных потенциальных клиентов, не подкрепленные доводами о выгоде использования портовых услуг, редко преобразуются в конкретные предложения.

Следовательно, портам в стратегическом плане необходимо выходить на иной уровень своего участия в деятельности на региональном транспортном рынке [1]. С этой целью портам необходимо проводить маркетинговые исследования регионального транспортного рынка, а именно:

- определить характеристики выходящих и входящих грузопотоков;
- выявить требования грузовладельцев к организации транспортировки своих грузов;
- определить сильные и слабые стороны деятельности предприятий смежных видов транспорта, работающих на данном региональном транспортном рынке;

- определить сильные и слабые стороны деятельности самих портов и каждого грузового терминала в отдельности, а также работающих в данном регионе судоходных компаний.

Существующие грузовые терминалы речного транспорта имеют следующие преимущества:

- абсолютное большинство расположены в городской черте, следовательно, теоретически они привлекательны для грузовладельцев, расположенных в данном городе и нуждающихся в транспортировке своих грузов;

- имеют большой набор перегрузочной техники и грузозахватного оборудования;

- на территории терминалов имеются складские площади и зоны для грузовой обработки транспортных средств (перегрузочные фронты) и транспортной подготовки самих грузов;

- все грузовые терминалы имеют развитую транспортную инфраструктуру;

- рабочая сила грузовых терминалов имеет достаточный уровень квалификации, для высококачественного выполнения любых погрузочно-разгрузочных операций с различными грузами.

Анализ текущего состояния грузовых терминалов показывает, что:

- имеющаяся перегрузочная техника мало используется в связи с отсутствием заявок на перегрузку грузов, а значит, имеет большой резерв пропускной способности;

- такое же положение с использованием большинства складских площадей, как открытого, так и закрытого типов;

- в связи с недостаточной занятостью грузовые терминалы теряют рабочую силу, восполнение которой требует больших затрат времени и значительных финансовых средств.

- рост объемов и номенклатуры грузопотоков в традиционных для речного транспорта сегментах транспортного рынка в перспективе маловероятен и возможен только для отдельных портов при реализации в основном государственных программ развития страны.

Отсюда необходимость для портов разрабатывать план преобразования своей деятельности в соответствии с реалиями своего территориального транспортного рынка, то есть, решительно выходя за традиционные рамки своей деятельности.

На сегодняшний день доставка партии генерального груза из пункта отправления до пункта назначения возможна по следующим транспортно-технологическим схемам:

1).  $T_{11}$  -----  $T_{12}$  ;

2).  $T_{21}$  -----  $T_{22}$  -----  $T_{23}$  -----  $T_{24}$  ;

3).  $T_{31}$  -----  $T_{32}$  -----  $T_{33}$  -----  $T_{34}$  .

Где:  $T_{11}$ ;  $T_{21}$ ;  $T_{31}$  – операции по подготовке к транспортировке груза у грузоотправителя;

$T_{22}$  – операции по подготовке к транспортировке груза на грузовом терминале железнодорожной станции отправления;

$T_{32}$  - операции по подготовке к транспортировке груза на грузовом терминале автотранспортного терминала (сухого порта);

$T_{23}$  - операции по приему груза на грузовом терминале железнодорожной станции прибытия;

$T_{33}$  - операции по приему груза на грузовом терминале автотранспортного терминала (сухого порта) прибытия;

$T_{12}$ ;  $T_{24}$ ;  $T_{34}$  – операции по приему груза у грузополучателя в пункте назначения.

По первой транспортно-технологической схеме грузоотправитель формирует транспортную партию груза ( $T_{11}$ ) , которая на складе отправителя загружается на автотранспорт (автопоезд) и доставляется на склад грузополучателя в пункте назначения , ( $T_{12}$ ), где и выполняются все необходимые операции по выгрузке и складированию груза.

Если грузовладелец должен отправить только один или несколько транспортных пакетов груза он использует транспортно-технологическую схему 2 или 3, то есть он

должен заказать автотранспорт, выполнить погрузку своего груза на автомашину и отправить свой груз на грузовой терминал железнодорожной ( $T_{21}$ ) станции или «сухого порта» ( $T_{31}$ ). После накопления транспортной партии груз магистральным видом транспорта (железнодорожным или автомобильным) будет доставлен в пункт назначения и выполнен перечень операций по приему груза ( $T_{23}$ ;  $T_{33}$ ). И только после этого грузополучатель может выполнить комплекс необходимых операций по получению груза. Он должен будет сделать заказ на перевозку полученной партии груза на свой склад, нанять технику и грузчиков для разгрузки автомашины ( $T_{24}$ ;  $T_{34}$ ).

То есть большинство грузоотправителей, приветствуя выполнение транспортировки своих грузов на условиях «от двери к двери», вынуждены тратить массу времени, сил и средств для обеспечения начального этапа транспортировки. Грузовладелец должен: приобрести и доставить на свой склад необходимые пакетирующие средства (поддоны, паллеты), нанять стороннюю малоквалифицированную рабочую силу (грузчиков) для формирования транспортных пакетов и выполнить погрузку готовых пакетов на автотранспорт. Все эти операции грузовладелец должен выполнить, невзирая на количество отправляемого груза (один пакет или транспортная партия), то есть отвлекать значительные средства от своей основной деятельности на выполнение малопроизводительных и, зачастую, очень затратных непрофильных операций. Многие грузовладельцы вынуждены заказывать технику и автотранспорт, чтобы организовать доставку партии своих грузов до железнодорожной станции или сухопутного порта (автотранспортного терминала).

Речной порт потенциально способен организовать и выполнить большую и самую малопроизводительную часть комплекса операций в пункте отправления (прибытия) груза для любых грузовладельцев, территориально расположенных в данном населенном пункте. Причем выполнить технологически грамотно и намного более производительнее, а значит и экономически выгодно для грузовладельцев. Следовательно, по результатам маркетинговых исследований необходимо найти тот сегмент грузовладельцев, для которых передача непрофильных операций с грузами на аутсорсинг позволит улучшить свою деятельность в целом. Речной порт, организуя занятость своей рабочей силы и техники за пределами портовой территории, получает дополнительные доходы.

Выполнение грузопотоков по транспортно-технологическим схемам (2) и (3) позволяет рассматривать речной транспорт как возможного конкурента существующим магистральным видам транспорта, особенно при транспортировке грузов на расстояния, где в силу многих факторов, фактическое время доставки груза от отправителя до получателя сухопутным (автомобильным) и речным транспортом близко по величине и, следовательно, подключиться к решению государственной задачи по переключению грузов, следующих параллельно внутренним водным путям, к транспортировке по реке, как более экономичному и экологически более чистому варианту транспортировки [2,3].

В такой ситуации речные порты вместе с судоходными компаниями могут значительно эффективнее использовать свои основные средства и резко расширить номенклатуру услуг, предлагаемых грузовладельцам, освобождая последних от выполнения всех перегрузочных и транспортных операций с грузами. То есть портовые службы должны по заявке грузовладельца доставить необходимое количество пакетирующих средств, упаковать на складе отправителя груз в транспортные пакеты, погрузить на собственный или привлеченный автотранспорт, доставить на соответствующий грузовой терминал речного порта, погрузить сразу в судно или через склад.

В речном порту прибытия груза весь необходимый комплекс операций должен быть проделан в обратной последовательности.

При такой организации перемещения грузопотока владелец груза весь необходимый комплекс транспортных операций перепоручает грузовым терминалам речных портов, что, в конечном итоге, обеспечивает грузовладельцам реализацию логистических подходов при доставке своих товаров, а предприятиям речного транспорта

участие в работе на высокотарифицированном сегменте транспортного рынка – перевозке генеральных грузов.

#### **Список литературы:**

1. Нюркин, С.И. Переосмысление функций и задач речных портов, расположенных в крупных городах / С.И. Нюркин // Великие реки 2016: Материалы международной научно-методической конференции. ФГБОУ ВО «ВГУВТ». 2016. – Режим доступа: <http://вф-река-море.рф/> (0,2 печ.л.)
2. Материалы заседания президиума Госсовета по вопросу развития внутренних водных путей (г.Волгоград, 15.08.2016 г.). Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/events/state-council/52713/>
3. Кузьмичев, И.К. Совершенствование системы управления транспортным процессом на внутреннем водном транспорте: автореф. дис...докт. техн. наук : 05.22.19 / Кузьмичев Игорь Константинович. – Н.Новгород, 2010. – 43 с.

### **DEVELOPMENT OF INTEGRATED SERVICES FOR CARGO OWNERS AS A PROMISING DIRECTION FOR IMPROVING THE COMPETITIVENESS OF A RIVER PORT**

Sergey I. Nurkin, Ella E. Nurkina

*Abstract. The article is devoted to possible approaches to determining ways to increase the level of competitiveness of a river port. Taking into account the objective reasons for the unstable state of many river ports, possible options for its activities in the transport market to reach a new level of participation are considered.*

*Keywords: river port, integrated services, cargo owner, logistics approaches, cargo terminals, marketing research, territorial transport market, transport and technological scheme.*