

УДК 656.6:629

DOI: 10.37890/jwt.vi80.517

Перспективы формирования логистически организованной системы транспортировки генеральных грузов речным транспортом в условиях развитой транспортной сети

С.И. Нюркин

ORCID: 0000-0003-0194-820X

О.С. Нюркин

ORCID: 0000-0002-8723-6635

Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия

Аннотация. Развитие транспортной отрасли предполагает реализацию комплексного подхода, который охватывает все виды транспорта и, при этом, опирается во многом на маркетинговые и логистические основы. Имеющийся перекоп в сторону наземного транспорта кроме объективных причин имеет под собой и множество факторов, обусловленных упущениями в организации деятельности предприятий речного транспорта. Исправление этих ошибок и упущений на сегодня - это не только интерес речного транспорта и его наземных баз, но и объективная необходимость. Для многих грузовладельцев для местных, региональных и федеральных органов власти насущной является проблема отсутствия резервов пропускной способности наземных транспортных путей, что автоматически порождает ряд проблем экономического, экологического, социального и т.п. характера. Использование практически неограниченных резервов пропускной способности водных путей может стать не только тактическим, но и стратегическим решением в этой ситуации. Очевидно, что порты, являясь по сути мультитранспортными терминалами, должны активно включиться в работу по формированию для грузовладельцев логистических цепочек, проводя при этом комплексные маркетинговые исследования, которые позволят внятно и четко определить перспективные для водного транспорта сегменты региональных рынков.

Ключевые слова: грузовая обработка, транспортные средства, речной порт, перегрузочное оборудование, виды деятельности, оператор товародвижения, транспортная партия, суда.

Prospects for the formation of a logically organized system for transporting general cargo by river transport in conditions of a developed transport network

Sergey I. Niurkin

ORCID: 0000-0003-0194-820X

Oleg S. Niurkin

ORCID: 0000-0002-8723-6635

Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The development of the transport industry involves the implementation of an integrated approach that covers all types of transport and, at the same time, relies largely on marketing and logistics bases. The existing bias towards land transport, in addition to objective reasons, is also based on many factors caused by omissions in the organization of the activities of river transport enterprises. Nowadays correcting these errors and omissions is not only the interest of river transport and its land bases, but also an objective necessity. For

many cargo owners, for local, regional and federal authorities the problem of lack of reserves of throughput capacity of land transportation routes is urgent, which automatically generates a number of problems of economic, environmental, social, etc. nature. The use of practically unlimited reserves of waterway capacity can be not only a tactical, but also a strategic solution in this situation. It is obvious that ports, being in fact multitransport terminals, should be actively engaged in the formation of logistics chains for cargo owners, while conducting comprehensive marketing research which will allow to identify promising segments of regional markets for water transport clearly and precisely.

Keywords: cargo handling, vehicles, river port, transshipment equipment, types of activities, goods movement operator, transport party, ships.

Введение

В настоящее время общая идея развития транспорта в целом и водного транспорта в частности плохо сочетается с имеющимися реалиями, а именно: речной транспорт на устойчивой основе имеет негативную тенденцию снижения как объемов перевозок грузов, так и пассажиров. И если на снижение пассажиропотока оказывают влияние много направленные факторы и их комбинированный учет неоднозначен, то для грузоперевозок задача более прозрачная. Речные грузоперевозки, в отличие от наземных маршрутов, имеют колоссальный резерв пропускной способности. Используя это преимущество, автор отмечает в [1], что "речная отрасль в целом и ее отдельные структурные элементы, такие как судоходные компании и порты, должны поставить перед собой и начать оперативно решать соответствующую комплексную задачу, нацеленную изначально на расширение своего участия в работе транспортной системы страны". Целью речной транспортной системы сегодня является поиск и использование своих преимуществ для привлечения грузопотоков. Задачи, позволяющие обеспечить достижение этой цели, будут различаться в зависимости от конкретных условий транспортного рынка в каждом регионе. Поскольку задачи носят комплексный характер, то необходимо привлечь для их решения как береговые, так и плавательные подразделения отрасли, и конечно же, соответствующий научный потенциал. От качества и скорости ее решения во многом зависит само существование таких элементов системы, как, например, речные порты.

Рассматривая деятельность речного транспорта, стоит отметить, что порядка 80% всех речных перевозок приходится на минерально-строительные грузы, а значит и в работе речных портов этот груз является в еще большем приоритете из-за собственной добычи, добавленной к транзитным грузопотокам. Такая зависимость в целом создает дополнительную проблему, связанную с вопросами качества и была показана авторами в [2]. Исследования современного транспортного рынка показывают, что потребители с возрастающим вниманием и с растущими требованиями относятся как к самим поставщикам, так и к условиям поставки продукции с учетом, естественно, своих приоритетов. Фактически это означает приоритетное внимание к системе качества обслуживания грузовладельцев.

Методы

Многие речные порты в стране можно отнести к категории мультитранспортных терминалов [3]. Они обеспечивают транспортные и логистические операции целой номенклатуры грузов, а также коммерческое обслуживание грузовладельцев. Учитывая это, их администрация просто обязана в системе оперативного, тактического и стратегического планирования ориентироваться на возможные изменения в требованиях потенциальных заказчиков транспортной продукции, а также прогнозировать возможные тенденции изменения приоритетов. Эта работа может быть положена в основу не только сохранения положения транспортных

предприятий на рынке, но и их планомерного развития. Применительно к речным портам, по сути, стоит значимая задача проведения комплексных маркетинговых исследований, направленных на установление динамики рыночных изменений всех параметров транспортного рынка и, на этой основе, формирования понимания собственных возможностей удовлетворения сегодняшних и перспективных запросов клиентуры [4]. Решение этой задачи также позволит оценить реальные возможности имеющихся конкурентов.

Прокофьева О.С. утверждает, что "сравнительный анализ своих реальных возможностей и предпочтений сложившейся клиентуры, а также анализа общерыночной конъюнктуры транспортного рынка, позволит выявить и/или сформировать уникальные преимущества своих товаров и услуг, как основы для будущего процветания" [5].

Важнейшей проблемой функционирования речных портов является необходимость их эффективного взаимодействия с различными видами транспорта, прибывающими в грузовые терминалы с грузами или порожнем. В свою очередь Ермаков С.В. в [6] отмечает, что "сложность транспортировки и терминальной обработки существующих грузопотоков определяется сложившимися стереотипами представлений грузовладельцев и меняющимися характеристиками использования существующих наземных транспортных путей в зоне расположения терминала".

Многолетний анализ деятельности речных портов показывает весьма незначительную картину. Речные порты просто потеряли большое количество высокотарифицированных грузов, такие как генеральные и контейнерные. Причины этого лежат в разных плоскостях: часть из них перешла на автомобильный и железнодорожный транспорт по причине их большей мобильности, а часть, что наиболее прискорбно, ушла на наземный транспорт из-за недостаточной маркетинговой активности предприятий водного транспорта. Эта недостаточная активность выразилась в нежелании, а иногда и в неумении, перестроить свою организационно-техническую работу с клиентурой. Учитывая, что порты традиционно в приоритете имели задачу грузопереработки продукции речного транспорта при сокращении времени обработки транспортных средств, то сложившаяся ситуация привела к ряду проблем, среди которых, например, значительное недоиспользование как складских площадей, так и возможностей перегрузочной техники. Все это имеет место на фоне трудностей многих грузовладельцев и предприятий, которые организуют транспортировку своих товаров. К таким трудностям укрупненно можно отнести определенное заикливание на наземных видах транспорта. Это заикливание вынуждает их использовать ограниченное число доступных маршрутов, зачастую нерациональных, затрачивать дополнительное время на сухопутную перевалку грузов, что в конечном итоге просто увеличивает цену товара, а значит, снижает его конкурентоспособность. Как следствие - ухудшение позиций продавца на рынке. Все это усугубляется тем, что резерв пропускной способности сухопутных транспортных путей практически исчерпан и близок к нулю. Чего не скажешь о водных путях, идущих параллельно наземным маршрутам - их резерв пропускной способности, даже с учетом прохождения гидроузлов, колоссальный.

Налицо ситуация когда, с одной стороны речные порты имеют возможности эффективно обслуживать разнообразные грузопотоки (выполнять полный комплекс необходимых операций с различными грузами), и организовать на своей территории необходимое обслуживание транспортных средств (автомобильного и ж/д тоннажа) но испытывают недостаток в заказах на грузовое обслуживание грузопотоков, а с другой стороны грузовладельцы испытывают дополнительные трудности и несут нерациональные затраты, вынужденные выбирать нерациональные маршруты

перевозок своих грузов, использовать малоквалифицированное оборудование и трудовые ресурсы при выполнении перегрузочных операций.

Активное желание стран-экспортеров различных товаров использовать транспортную сеть нашей страны для рационализации транзитных маршрутов транспортировки своих грузов и накопленный ими опыт в логистике грузодвижения потенциально создает для российских транспортных организаций в целом и для производственных организаций речного транспорта благоприятные возможности для [7]:

1. Повышения уровня логистической культуры своей операционной деятельности.

2. Выбора правильного направления перестройки своей материально-технической базы, с небольшими материальными затратами, приобретая именно те оборудования и технологии, которые ускорят и облегчат болезненный перевод грузовых терминалов традиционного речного порта в высокоэффективные интермодальные логистические операторы товародвижения.

3. Повышения имиджа речных портов на региональных рынках грузоперевозок как надежных и эффективно работающих участников транспортного процесса, способных сократить транспортные издержки грузовладельцев.

В этом плане интересно посмотреть, как сегодня работают речные порты зарубежных стран, имеющих развитые внутренние водные пути.

Например, в Германии на внутренних водных путях протяженностью 7500 км расположены и активно участвуют в транспортном бизнесе многочисленные речные порты, расположенные на Дунае [8]. Многочисленные порты (Деггендорф, Пассау, Регенсбург, Шальдинг и другие) обеспечивают обработку различных грузов, в том числе и генеральных. Наибольшие объемы грузопотоков на Дунае перерабатывают порты Деггендорф и Регенсбург. На многочисленных грузовых терминалах перерабатываются не только генеральные, но и массовые навалочные и зерновые грузы. Некоторые порты, например порт Шальдинг имеет возможность перевалку грузов выполнять накатным способом по системе «Ро-Ро». Это позволяет обеспечить транспортировку по речным путям, как самым дешевым, грузов в контрейлерах, а также разнообразную колесную и тяжеловесную технику. В 2022 году было перевезено около 180 миллионов тонн различных грузов.

В Голландии имеющаяся сеть внутренних водных путей (2600 км) с расположенными на них сотнями портами и отдельными грузовыми терминалами позволяет обеспечивать транспортировку различных грузов по рекам как самый дешевый и конкурентный по времени вариант доставки грузов потребителям. Так в 2022 году было перевезено более 320 миллионов тонн. Например, доставка руды из Роттердама до Рура барже-буксирным составом выполняется всего за 24 часа. Грузовладельцы в целях улучшения логистики вкладывают солидные материальные затраты, создавая собственные речные порты. Такой нетрадиционный для грузовладельцев подход обусловлен существующими особенностями, а именно: отсутствием территорий для развития существующих крупных портов и невозможностью расширения пропускной способности существующей транспортной инфраструктуры в районе их расположения и т.п. При этом строительство дополнительных внутренних портов идет по нескольким направлениям, так например, сооружение небольших частных терминалов с ограниченной пропускной способностью, но с благоприятными перспективами для дальнейшего развития за счет присоединения дополнительной территории. Интересное решение демонстрируют управленцы фирмы «Хейнекен», которые почти полностью использовали пропускную способность специализированного терминала, типа

«Alphertium», который управляется компанией «VanUdenGroup». Продукция пивоваренной компании с этого терминала идет преимущественно в США и сейчас составляет до 85% всего грузооборота терминала. До его использования вся продукция отгружалась грузовыми автотрейлерами из Роттердама. Пробег по автодорогам составлял около 60 км с интенсивностью более двухсот автопоездов в сутки. С использованием нового терминала пробег сократился до 15 км. В результате такого управленческого решения компания сократила на 6 млн. км пробег по автодорогам используемого автотранспорта и на 35% величину выбросов CO₂ в окружающую среду. Грузенные контейнеры с терминала отправляются в морской порт речными контейнеровозами (по 3-4 рейса в сутки). Доставка рекой на этот терминал порожних контейнеров с их последующей автотранспортировкой на небольшое расстояние до складов фирмы «Хейнекен» позволяет повысить эффективность работы терминала и закольцевать транспортные маршруты грузенных и порожних контейнеров. Другое направление – это реализация программы консолидации контейнерного грузопотока путем использования сети внутренних портов – промежуточных пунктов, обеспечивающих преобразование мелких транспортных партий контейнеров в более крупные перед их доставкой в морской порт для погрузки в контейнеровоз. Такой перехватывающий портовый пункт принимает контейнеры с автотрейлеров и/или с небольших судов и перегружает их на более крупные речные контейнеровозы, которые и транспортируют контейнеры на морской грузовой перевалочный терминал. Положительной стороной такой схемы перемещения грузопотоков (контейнеропотоков) является снижение нагрузки на подъездные транспортные пути и повышение эффективности грузовой обработки морских контейнеровозов.

Расширение подъездных железных дороги/или автодорог для большинства существующих портов страны является задачей, зачастую не имеющей решения. Следовательно, использование таких промежуточных терминалов может принести и достаточно большой синергетический эффект.

На современном этапе развития транспортного рынка в европейских странах судоходные внутренние водные пути и внутренние (речные) порты стали существенной частью глобальной транспортной логистики доставки грузов, обеспечивающих доставку грузов по системе «*updoortodoor*». При этом некоторые судоходные компании расширили сферу своей деятельности, стали совладельцами речных портов.

Например, в портах северо-запада Европы судами речных компаний перевозятся до 80% сухих и навалочных грузов, до 60% нефтяных, химических и опасных и до 40% контейнеров. К настоящему времени на речном транспорте европейских стран перевозки контейнеров составляют 33% всего объема перевозок грузов речным транспортом. Растет и доля транспортировки грузов, перевозимых речными судами на паллетах. Так на речном флоте Голландии (половина общеевропейского речного флота по числу судов) это 4% всех перевозок. Правительство Голландии, понимая важность работы внутреннего водного транспорта, предпринимает различные меры для его устойчивого развития, в том числе и экономического характера. Европейская федерация внутренних портов, расположенная в Брюсселе, включает более 200 внутренних портов, из которых 104 порта на внутренних водных путях включены в «Основной план Евросоюза развития транспортного сектора», что позволяет планомерно финансировать дальнейшее развитие этих портов.

Крупнейшим внутренним портом Европы является Дуйсбург (Германия), расположенный на берегах Рейна и устья реки Рур и имеющий около 40 км суммарной длины причального фронта. Из них на 17 км причальной стенки имеются подъездные и перегрузочные железнодорожные фронты. На многочисленных

причалах перегружается, а при необходимости и складировается, вся номенклатура грузов, перевозимых по европейским внутренним водным путям.

В Европе несколько стран могут перемещать свои грузы, используя практически совместные внутренние водные пути и, по данным литературных источников около трети грузооборота между этими странами выполняется транспортными средствами речного транспорта, обеспечивая наиболее высокую экологичность транспортировки грузов, более низкую стоимость и более высокую безопасность по сравнению с наземными видами транспорта. То есть, по многим показателям внутренний водный транспорт позволяет снизить нагрузку на существующую зачастую перегруженную наземную транспортную сеть и повысить эффективность логистической организации транспортировки грузов, обеспечивая повышенное внимание грузовладельцев, транспортных операторов и администраций территорий к расширению объемов и номенклатуры грузов, которые должны транспортироваться по внутренним водным путям.

Результаты

Сотрудниками кафедры Логистики и маркетинга ФГБОУ ВО "ВГУВТ" в инициативном порядке была выполнена научно-исследовательская работа по выявлению возможности доставки речными судами порожних контейнеров через порты Волги в Большой морской торговый порт Санкт-Петербурга. В ходе выполнения работы были проведены встречи с руководителями некоторых портов, судоходной компании "Волга-Флот" и запрошено мнение организации "Трансконтейнер". Все транспортные организации проявили интерес и потенциальную готовность принять участие при ее практической реализации.

Какими возможностями обладают речные порты нашей страны сегодня?

Во-первых, практически все речные порты привязаны к крупным городам, которые исторически являются некими "центрами тяготения". Это означает, что порты могут быть легко переформированы в полноценные распределительные центры, работа которых будет осуществляться на логистических принципах. Уже сегодня порты имеют достаточное количество перегрузочной техники, способной осуществлять грузопереработку практически всей номенклатуры грузов. Такая ситуация и с гидротехническими портовыми сооружениями - они способны работать со всеми видами и типами судов, работающих на внутренних водных путях.

Во-вторых, практически все порты имеют необходимые открытые и крытые складские территории, в том числе и для хранения высокотарифицированных грузов, требующих особых мер хранения. Конструктивно крытые склады могут быть легко модифицированы для организации стеллажного хранения. При этом средства внутрипортовой механизации достаточно универсальны, что позволяет обрабатывать практически любые грузопотоки.

В-третьих, перегрузочные фронты большинства существующих речных портов способны обеспечить высокоскоростную загрузку и разгрузку транспортных средств любых видов транспорта, как по прямому варианту перегрузки, так и через склад.

В-четвертых, ряд портов до сих пор имеют на своем балансе перегрузочную технику большой грузоподъемности (до 100 тонн), что позволяет строить маршруты доставки крупногабаритных или тяжеловесных грузов с большим разнообразием.

В-пятых, на существующих портовых территориях имеется возможность организовывать также обработку, стоянку и обслуживание сухопутного тоннажа (автомобилей, а также прицепов и полуприцепов).

В-шестых, кадровый состав, как правило, на всех уровнях (от производственно-исполнительного до административно-управленческого) достаточно квалифицирован

и способен на заданном уровне качества осуществлять грузовые работы с любыми грузами. А при минимальных дополнительных затратах на переобучение менеджеров портов можно превратить существующий порт в современный интермодальный логистический центр товародвижения.

В-седьмых, наземная транспортная инфраструктура большинства действующих речных портов имеет возможность обеспечивать транспортировку обслуживаемых на терминалах грузопотоков по авто и ж/д путям (табл.1).

Таблица 1

Транспортная инфраструктура портов Волжского бассейна

Название порта	Корреспондирующие виды транспорта		Необходимость перевозки груза по городской территории	
	Автотранспорт	Ж/Д	Автотранспорт	Ж/Д
МЮП	+	+	значительная	значительная
МСП	+	-	значительная	отсутствует
Тверь	+	+	значительная	незначительная
Рыбинск	+	+	незначительная	незначительная
Ярославль	+	+	значительная	значительная
Кострома	+	-	незначительная	отсутствует
Кинешма	+	+	незначительная	незначительная
Н.Новгород: Причалы на р.Волга Автозаводский реч. порт	+	+	незначительная	незначительная
Чебоксары (причалы в Новочебоксарске)	+	-	незначительная	отсутствует
Казань (причалы Свияжска)	+	+	отсутствует	отсутствует
Казань (городские причалы)	+	+	значительная	значительная
Ульяновск	+	+	значительная	незначительная
Тольятти	+	+	незначительная	незначительная
Самара	+	+	значительная	значительная
Сызрань	+	+	значительная	незначительная
Балаково	+	-	незначительная	-
Вольск	+	+	незначительная	незначительная
Саратов	+	+	значительная	незначительная
Волжский	+	+	незначительная	незначительная
Волгоград	+	+	значительная	значительная
Астраханский ВТУ	+			
Оля (морской порт)	+	-	отсутствует	-

Наличие данной инфраструктуры позволяет значительно усовершенствовать технологию организации грузовых перевозок.

Обсуждение

Какие недостатки в деятельности существующих речных портов препятствуют такому превращению?

Во-первых, менеджмент портов должен освоить и принять на вооружение логистические подходы к организации грузодвижения, для чего управленческий персонал должен пройти переобучение новым принципам организации своей работы, чего нет в настоящее время или пополнить отделы и службы управления выпускниками вузов с логистической подготовкой.

Во-вторых, порты должны значительно пересмотреть схемы, принципы и подходы к организации своей деятельности. По сути, речь идет о построении своей работы по аналогии с тем, как это организовано с грузами собственной добычи. Характер региональных грузопотоков свидетельствует о небольших размерах транспортных партий, предъявляемых к перевозке, слабой ритмичности поступления заявок и различной длительности существования грузопотоков. Следовательно, менеджменту речных портов необходимо досконально выявить транспортные особенности каждого такого грузопотока, определить не только необходимые, но и привлекательные для грузовладельца условия его обслуживания в порту и одновременно повысить степень готовности всех подразделений порта к обслуживанию такого грузопотока.

В-третьих, прежде речные порты не рассматривали грузовую обработку и обслуживание транспортных средств автомобильного и железнодорожного тоннажа, обрабатываемых в порту, как приоритетные виды своей деятельности (за исключением обязательности своевременной грузовой обработки грузового железнодорожного тоннажа), считая основным грузовую обработку и обслуживание флота. То, что прежде было оправданным при обслуживании грузопотока большого флота с переходом на логистическую организацию товародвижения требует от портов на сегодняшнем этапе своего существования (крупные постоянные грузопотоки практически отсутствуют, на региональном транспортном рынке большое количество мелкопартионных грузопотоков) кардинальной перестройки своей деятельности и, прежде всего, в организационном плане. Сегодня необходимо обратить первоочередное внимание на обслуживания автотранспорта не только в плане грузовой обработки, но и плане повышения эффективности его работы как фактора повышения привлекательности самого порта и/или отдельного терминала.

В-четвертых, номенклатура товаров, перевозимых другими видами транспорта, много шире, а размеры предлагаемых ныне к перевозке транспортных партий грузов много меньше, чем перевозимые прежде речным транспортом, что во многом определялось потребностями хозяйственного механизма страны и нашло отражение в технико-эксплуатационных характеристиках имеющихся в распоряжении судоходных компаний судов. Так как флот это самая дорогостоящая часть материально-технической базы речного транспорта, а значит и каждой судоходной компании, то строительство новых судов, специализированных для перевозки множества региональных малопартионных грузопотоков, без помощи государства на федеральном и/или региональном уровнях невозможно.

С точки зрения интересов общества речные грузовые перевозки обладают существенными положительными сторонами, а именно:

- существенный экологический эффект за счет смены вида транспорта и уменьшения при этом вредных выбросов в окружающую среду;
- большой социальный эффект за счет снижения величины дорожного трафика на наиболее загруженных в теплое время года автомагистралях и существенный экономический эффект за счет увеличения межремонтного срока службы дорожного полотна федеральных и межобластных автодорог.

В-пятых, многие грузовладельцы не рассматривают водный транспорт как таковой. Здесь есть как объективные, так и субъективные причины. При наличии круглогодичных устойчивых грузопотоков для них проще иметь договор с устойчивым одним перевозчиком, чем рассматривать сезонные изменения. Кроме того, большую роль играет стремление осуществлять безперевалочную перевозку, что приведет к использованию монотранспортных сетей. Нельзя сбрасывать со счетов и критерий сроков доставки. Для широкой номенклатуры грузов и для многих

грузовладельцев при небольших партиях этот критерий может иметь определенную роль, а значит речной транспорт автоматически становится неконкурентоспособным.

Подробный анализ первого требования показывает, что организация монотранспортной перевозки груза возможна и, может быть, эффективна только при наличии следующих условий:

- размер перевозимой партии груза равен грузоподъемности или грузместимости автомобиля и дополнительная перегрузка груза не нужна;
- перевозимая партия груза перевозится от одного отправителя к одному получателю;
- стоимостные характеристики перевозки малозначимы для грузовладельца.

Во всех остальных случаях, а их абсолютное большинство, груз, перевозимый из одного города в другой, должен в процессе перевозки быть перегружен из одного автомобиля в другой один или более раз.

Второе требование грузовладельцев больше относится скорее к экономической составляющей транспортировки (стоимость грузовой массы в пути) и, для абсолютного числа перевозок практически не влияет ни на стоимость, ни, в большинстве случаев, на сроки доставки груза потребителям, учитывая расстояния перевозки между соседними городами-центрами региональных грузопотоков. К тому же здесь надо принимать во внимание не только скоростные характеристики автомобильного и речного транспорта, но и режимы работы отдельных подразделений грузоотправителя и грузополучателя.

Переход сегодняшних грузовых терминалов речных портов на логистические условия своей работы потребует от менеджмента разработки и реализации программ, целью которых является повышение конкурентоспособности речных портов именно на региональных рынках грузовых перевозок, когда многие товары перемещаются между соседними областными центрами. При этом выгодность доставки грузов речным транспортом, а также перечень и качество услуг, предлагаемых портами грузовладельцам, должны значительно превышать аналогичный перечень, существующий сегодня с учетом особенностей каждого регионального транспортного рынка.

Следовательно, менеджмент каждого порта должен проанализировать сегодняшнее состояние регионального транспортного рынка грузовых перевозок, выявить недостатки при обслуживании грузовладельцев, определить свои возможности по их устранению и, на этой основе, сформировать привлекательные для грузовладельцев условия выполнения перевозки грузов и предложить существующим и потенциальным потребителям набор потребительских свойств «речной» услуги, обладающий повышенной конкурентоспособностью по критериям важным, как для отправителей, так и для получателей грузов.

Заключение

Формирование для грузовладельцев привлекательного рыночного предложения невозможно без активного участия судоходных компаний, как важнейших участников логистических цепочек транспортировки грузов, условия работы которых должны обеспечить преимущество использования речных перевозок как высоко конкурентоспособного варианта перемещения грузопотоков по направлениям, проходящим параллельно водным путям.

Для речных портов крайне важно провести либо своими силами, либо с привлечением сторонних специалистов комплексные маркетинговые исследования, которые будут охватывать тяготеющие к ним территории. Это позволит правильно

провести сегментацию регионального рынка и выбрать на основе собственных сильных сторон и имеющихся возможностей те сегменты, которые можно считать наиболее привлекательными, то есть, по сути, определить собственные целевые рынки. Это, в свою очередь, позволит для каждого целевого рынка разработать уникальные стратегии их освоения и определить адаптированные к ним "правила игры" [9].

В первом приближении все грузопотоки, входящие, выходящие и проходящие транзитом через «зону тяготения» порта можно разделить на четыре группы.

Первая – это грузопотоки, которые для водного транспорта по своим характеристикам являются не подходящими. Речь идет либо о грузах, требующих высокой скорости доставки, либо о мелкопартионных грузах, ориентированных на монотранспортные наземные системы, преимущественно обеспечивающие схему работы "от двери до двери".

Вторая – это грузопотоки, корреспонденция, а значит и траектория перемещения которых не предусматривает использование речного транспорта.

Третья – это грузопотоки у которых процесс перемещения требует консолидации или расконсолидации в пути следования или смены вида сухопутного транспорта. Речные порты могут с высокой эффективностью выполнять эти операции, используя свои производственные мощности (территорию, перегрузочное оборудование и складские площади).

Четвертая - это большая группа грузопотоков, которые в настоящее время при существующих условиях перемещаются по железнодорожным путям и автомобильным дорогам, но которые с равным успехом могут либо частично, либо полностью обслуживаться судами внутреннего водного транспорта.

Вполне очевидно, что первостепенной целью административно-управленческого аппарата речных портов должны стать подробный анализ грузопотоков третьей и четвертой группы. Именно поиск и использование возможностей в этих грузопотоках может обеспечить для портов определенную стратегическую устойчивость и, может быть, и перспективное развитие. При этом возникает и определенный синергетический эффект за счет улучшения условий работы других видов транспорта - появляется некоторый резерв пропускной способности наземных видов транспорта на местном, региональном и/или межрегиональном уровнях.

К тому же, при проведении политики расширения сферы своей деятельности, оказывая высококачественные услуги в работе с различными грузопотоками на основе принципов логистики, а также используя инновационные транспортные технологии, речные порты по сути превращаются в некую единую организационно-производственную систему, транспортных операторов, которые будут иметь хорошую техническую базу, устойчивую коммуникацию с судоходными компаниями и иными транспортными предприятиями наземного транспорта, а в перспективе, принимать участие в доставке грузов по системе "от двери до двери" и "точно в срок".

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. – URL: <http://vf-река-море.рф/2016/PDF/161.pdf>.
2. Нюркин, С.И. Современные тенденции в деятельности речных портов и возможные варианты совершенствования (маркетинговый аспект) / С.И. Нюркин, О.С. Нюркин // Материалы всероссийской научно-технической конференции «Транспорт: проблемы, цели, перспективы (ТРАНСПОРТ 2020)». - Пермь: Пермский филиал ФГБОУ ВО «ВГУВТ», 2020.– с. 297-300.

3. Концепция создания терминально-логистических центров на территории Российской Федерации (на материалах ПОФ «РЖД»); [Режим доступа]: <https://cargo.rsd.ru/api/media/resources/c/5/121/74208>
4. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года [Режим доступа]: https://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private_Partnership/strategy_2030.pdf
5. Прокофьева О.С. Транспортные терминалы и логистические центры как элементы товаропроводящей сети // Вестник ИрГТУ. 2011. №11 (58). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnye-terminaly-i-logisticheskie-tsentry-kak-elementy-tovarovprovodyashey-seti> (дата обращения: 20.04.2024).
6. Ермаков, С.В. Об оценке состояния грузовых терминалов и возможности их использования в логистической транспортной сети / С.В. Ермаков, В.Н. Костров, В.М. Федюшин // Юбилейный выпуск научных трудов. - Волго-Вятское региональное отделение, ПАТ, 2002. - С. 12-15.
7. Нюркин, А.В. Зарубежный опыт контейнерных перевозок грузов в Западной Европе / А.В. Нюркин, С.И. Нюркин, А.И. Телегин // Научные проблемы водного транспорта. 2017. №53. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/zarubezhnyy-opyt-konteylernyh-perevozok-gruzov-v-zapadnoy-evrope> (дата обращения: 10.05.2024).
8. Нюркин, А.В. Формирование типовых транспортно-логистических схем доставки грузных контейнеров / А.В. Нюркин, А.О. Ничипорук, А.И. Телегин // Сборник статей участников Четырнадцатых Прохоровских чтений. – Н. Новгород: Типография «Автор», 2019. – С. 146–151.
9. Транспортная стратегия РФ на 2025-2030 годы.[Режим доступа]: [https://aviatp.ru/files/strategiaccents/trans_strategy/Strategy%20\(TP\).pdf](https://aviatp.ru/files/strategiaccents/trans_strategy/Strategy%20(TP).pdf)

References

1. Nyurkin S.I. Pereosmyslenie funktsii i zadach rechnykh portov, raspolozhennykh v krupnykh gorodakh. // Velikie reki 2016: Materialy mezhdunarodnoi nauchno-metodicheskoi konferentsii. FGBOU VO «VGUVT». – 2016. – URL: <http://vf-rekamore.rf/2016/PDF/161.pdf>
2. Nyurkin, S.I. Sovremennye tendentsii v deyatelnosti rechnykh portov i vozmozhnye varianty sovershenstvovaniya (marketingovyi aspekt) / S.I. Nyurkin, O.S. Nyurkin // Materialy vserossiiskoi nauchno-tekhnicheskoi konferentsii «Transport: problemy, tseli, perspektivy (TRANSPORT 2020). - Perm': Permskii filial FGBOU VO «VGUVT», 2020.– s. 297-300.
3. Kontseptsiya sozdaniya terminal'no-logisticheskikh tsentrov na territorii Rossiiskoi Federatsii (na materialakh POF «RZHD»); [Rezhim dostupa]: <https://cargo.rsd.ru/api/media/resources/c/5/121/74208>
4. Strategiya razvitiya morskoi portovoi infrastruktury Rossii do 2030 goda [Rezhim dostupa]: https://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private_Partnership/strategy_2030.pdf
5. Prokof'eva O.S. Transportnye terminaly i logisticheskie tsentry kak ehlementy tovaroprovodyashchei seti // Vestnik IRGTU. 2011. №11 (58). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnye-terminaly-i-logisticheskie-tsentry-kak-elementy-tovarovprovodyashey-seti> (data obrashcheniya: 20.04.2024).
6. Ermakov, S.V. Ob otsenke sostoyaniya gruzovykh terminalov i vozmozhnosti ikh ispol'zovaniya v logisticheskoi transportnoi seti / S.V. Ermakov, V.N. Kostrov, V.M. Fedyushin // Yubileinyi vypusk nauchnykh trudov. - Volgo-Vyatskoe regional'noe otdelenie, PAT, 2002. - S. 12-15.
7. Nyurkin, A.V. Zarubezhnyi opyt kontreilernykh perevozok gruzov v Zapadnoi Evrope / A.V. Nyurkin, S.I. Nyurkin, A.I. Telegin // Nauchnye problemy vodnogo transporta. 2017. №53. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/zarubezhnyy-opyt-kontreilernyh-perevozok-gruzov-v-zapadnoy-evrope> (data obrashcheniya: 10.05.2024).
8. Nyurkin, A.V. Formirovanie tipovykh transportno-logisticheskikh skhem dostavki gruzhenykh kontreilerov / A.V. Nyurkin, A.O. Nichiporuk, A.I. Telegin // Sbornik statei uchastnikov Chetyrnadtsatykh Prokhorovskikh chtenii. – N. Novgorod: Tipografiya «AvtoR», 2019. – S. 146–151.

9. Transportnaya strategiya RF na 2025-2030 gody.[Rezhim dostupa]:
[https://aviatp.ru/files/strategicaccents/trans_strategy/Strategy%20\(TP\).pdf](https://aviatp.ru/files/strategicaccents/trans_strategy/Strategy%20(TP).pdf)

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Нюркин Сергей Иванович, к.т.н., доцент,
доцент кафедры логистики и маркетинга,
Волжский государственный университет
водного транспорта (ФГБОУ ВО «ВГУВТ»),
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5,
e-mail: NurkinSI@rambler.ru

Sergey I. Niurkin, Ph.D. in Engineering Science,
Associate Professor of the Department of
Logistics and Marketing, Volga State University
of Water Transport, 5, Nesterovst, Nizhny
Novgorod, 603951

Нюркин Олег Сергеевич, к.т.н., доцент,
доцент кафедры экономики и менеджмента,
Волжский государственный университет
водного транспорта (ФГБОУ ВО «ВГУВТ»),
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5,
e-mail: osnu@rambler.ru

Oleg S. Niurkin, Ph.D. in Engineering Science,
Associate Professor of the Department of
Economics and Management, Volga State
University of Water Transport, 5, Nesterovst,
Nizhny Novgorod, 603951

Статья поступила в редакцию 20.05.2024; опубликована онлайн 20.09.2024.
Received 20.05.2024; published online 20.09.2024.