

Потенциал трансграничного взаимодействия в развитии внутреннего водного транспорта

О.В. Сахарова, студент,
Санкт-Петербургский государственный экономический университет
(Санкт-Петербург, Россия)
olgasaharova37693@gmail.com

Д.В. Дмитриева, студент,
Государственный университет морского и речного флота
им. адмирала С.О. Макарова (Санкт-Петербург, Россия)
di7dmit@gmail.com

Аннотация. В статье на примере регионального рынка внутренних водных транспортных услуг по перевозке грузов обосновывается необходимость принципиально новых форм конкуренции, в первую очередь на основе использования потенциала регионализации экономики, включая трансграничное взаимодействие.

Ключевые слова: внутренний водный транспорт, конкуренция, стратегия, регионализация, трансграничное сотрудничество.

Potential of cross-border interaction in the development of inland water transport

O.V. Sakharova, student,
Saint Petersburg State University of Economics
(Saint Petersburg, Russia)
olgasaharova37693@gmail.com

D.V. Dmitrieva, student,
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping
(Saint Petersburg, Russia)
di7dmit@gmail.com

Abstract. Using the example of the regional market of inland water transport services for the transportation of goods, the article substantiates the need for fundamentally new forms of competition, and first of all, on the basis of using the potential of regionalization of the economy, including cross-border interaction.

Keywords: inland waterway transport, competition, strategy, regionalization, cross-border cooperation.

В Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р, поставлена задача создания условий для перераспределения грузопотоков с наземных на внутренний водный и морской транспорт. При этом констатируется, что внутренний водный транспорт как один из ключевых сегментов транспортной системы постоянно нуждается в инвестициях и не обладает резервами долговременной устойчивости. Важной задачей является использование экологических преимуществ внутреннего водного транспорта в реализации стратегии низкоуглеродного развития, экологической безопасности и т.д. [7; 11].

При этом системной проблемой отечественной экономики, касающейся и внутреннего водного транспорта, остается традиционный подход к решению задач специализации в ее пространственном развитии [2; 4; 9].

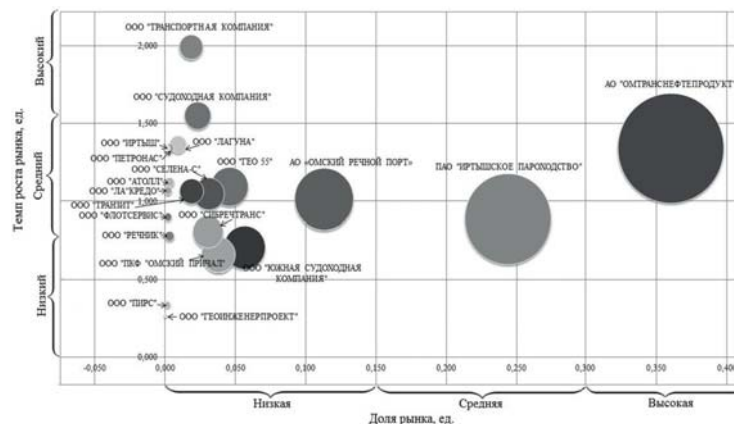
Если учесть, что на внутреннем водном транспорте предприятиями негосударственных форм собственности, как констатирует Транспортная стратегия, выполняется 97,7% перевозок грузов и 90,4% перевозок пассажиров, то успех в решении задач развития этого сегмента транспортной системы зависит главным образом от профессионализма менеджмента компаний, выбранной ими стратегии.

В этом контексте сформировавшиеся за последнее время методы управления и роста конкурентоспособности не действуют, а в некоторых случаях могут усугубить состояние компании.

Рассмотрим для примера Омский речной порт, расположенный на реке Иртыш в месте ее пересечения с Транссибирской магистралью. Экономический успех компании пришелся на 1960-е годы в эпоху изучения севера Тюменской области, открытия нефтяных и газовых месторождений. Порт и сегодня осуществляет переработку и перевозку грузов в любой приречной район Обь-Иртышского бассейна: Омскую и Тюменскую области, Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа. На сегодняшний день на региональном рынке внутренних водных транспортных услуг по перевозке грузов действуют более 20 компаний. Крупнейшими среди них являются АО «Омтранснефтепродукт» и ПАО «Иртышское пароходство». Высокие темпы роста рыночной доли

демонстрируют ООО «Транспортная компания», ООО «Судоходная компания» (рис. 1).

Рис. 1. Карта стратегических групп конкурирующих транспортных компаний Омской области



В такой ситуации Омскому речному порту с долей рынка в 11% трудно поддерживать конкурентоспособность не только с другими видами транспорта, но и с прямыми конкурентами.

Возможности развития для компании при ее хорошей репутации, большой провозной способности, наличии собственных причалов, флота, портовых мощностей, складской инфраструктуры определяются еще и местоположением. Омская область входит в число двенадцати приграничных территорий России, и трансграничные транспортно-экономические связи играют для нее существенную роль. Ориентация на переработку и поставку грузов в соседние административные регионы Казахстана – это не только путь к укрупнению рынка для Омского речного порта, но и возможность формирования новой бизнес-модели использования флота и портовой инфраструктуры, основанной на концепции «экономики доступа» (Access economy) [1].

При выходе на рынок Казахстана Омскому речному порту понадобится установка программного обеспечения для автоматизации процессов на складах, контейнерных, балкерных и прочих портовых терминалах, грузовых дворах и т.д. В табл. 1 представлены основные решения для эффективной работы порта.

Таблица 1
Основные решения для автоматизированной работы

Основные решения	Описание работы	Преимущества
Автоматическая идентификация судов, контейнеров, вагонов, номеров машин	Автоматическая фото- и видеофиксация момента прибытия транспорта в режиме реального времени. Автоматическое документальное оформление визита	Многokратное ускорение приемки и отправки грузов водным транспортом, ж/д и автотранспортом. Ускорение регистрации судов и ж/д вагонов, автомобилей. Экономия времени приемо-сдатчиков. Снижение влияния человеческого фактора и количества ошибок
Управление речным флотом	Регистрация прибывающих судов на терминал или причал. Автоматическое формирование списков погрузки грузов по различным критериям и создание расписания судов. Координация завоза грузов ж/д и автотранспортом с планами комплектации отправок в составе флота	Оптимизация автоматического составления плана погрузки и выгрузки груза в суда. Учет станций назначения. Информация о простоях судов
Модуль графического отображения и редактирование топологии	Визуализация, масштабирование и редактирование проекции терминала, зон, мест хранения и расположения техники. При запросе информации по месту хранения система выдает перечень хранящихся в ней грузов и подробную информацию по ним	Удобная система поиска из базы грузов по определенным параметрам (тип груза, ячейка и т.д.). Подробная информация по каждому грузу. Информация о грузе и его владельце
Оптимизация движения техники по терминалу	Оптимальное распределение работ по внутрипортовым транспортным средствам с поиском лучшего маршрута перемещения транспортного средства из исходного пункта в пункт назначения	Сокращение количества используемой техники без снижения производительности. Уменьшение себестоимости работы подъемно-транспортных машин. Управление парком полуприцепов

Основные решения	Описание работы	Преимущества
Модуль KPI	Модуль KPI предназначен для представления динамических и статистических данных о работе грузового терминала в графической форме (грузооборот, количество судов, среднее время задержки судов при въезде/выезде)	Снижение времени на составление отчетов. Увеличение прозрачности производственных процессов. Уменьшение затрат времени на оценку работы терминала
Управление зоной порожних контейнеров	Автоматическое оформление заявки на прием порожних контейнеров и размещение с учетом специализации (размер, годность, грузоподъемность)	Полный контроль за своевременным приемом порожних контейнеров

Источник: [10].

Эффективным институтом поддержки трансграничного взаимодействия является государственно-частное партнерство [3]. На условиях концессионного соглашения Омскому речному порту было бы целесообразно провести реконструкцию причальной набережной для удобного подхода и швартовки судов с очисткой дна прилегающей акватории и фасадной надводной части стенки причала, восстановления антикоррозийного покрытия металлических конструкций, противопожарных мероприятий.

Динамика и долгосрочная устойчивость в использовании потенциала трансграничного взаимодействия могут быть поддержаны мерами налогового регулирования [6; 8].

Использование Омским речным портом потенциала трансграничного взаимодействия будет способствовать увеличению объема мультимодальных (смешанных) перевозок с участием внутреннего водного транспорта, как это предусмотрено Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года. Кроме того, доступные, эффективные и качественные грузоперевозки по водным путям должны стать надежным звеном новой модели евразийской интеграции [5].

В комплексе меры, направленные на использование потенциала трансграничного взаимодействия, позволят в значительной степени увеличить роль внутреннего водного транспорта в транспортном балансе страны и ее внешних транспортно-экономических связях.

Использованные источники

1. Костин К.Б. Драйверы роста мировой экономики // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. 2017. № 6(108). С. 19–24.
2. Кузнецов А.Н. Стратегия регионального развития Карачаево-Черкесской Республики в экономическом пространстве Юга России: дис... к.э.н.. М.: Финансовая академия при Правительстве Российской Федерации, 2008.
3. Лудинова Ю.В., Федосеев И.В. Государственное управление пространственным развитием территории: новые вызовы и новые решения // Экономика и предпринимательство. 2021. № 5(130). С. 491–496.
4. Окрепилов В.В., Кузнецов С.В., Лачининский С.С. Приоритеты экономического развития регионов Северо-Запада в контексте стратегии пространственного развития России // Проблемы прогнозирования. 2020. № 2(179). С. 72–81.
5. Селищева Т.А. Сопряжение ЕАЭС и проекта «экономический пояс Шелкового пути» как новая модель евразийской интеграции // Проблемы современной экономики. 2017. № 4(64). С. 25–29.
6. Строганова Е.А., Растова Ю.И. Регулирование иностранных инвестиций при развитии евразийской интеграции // Проблемы современной экономики. 2004. № 1–2(9–10). С. 32–34.
7. Суслов Е.Ю., Растова Ю.И. Технологии интеграционных решений в инновационном сотрудничестве на пространстве ЕАЭС // Экономика и предпринимательство. 2016. № 7(72). С. 87–90.
8. Тебекин А.В. Геополитэкономический аспект исследования продвижения к новому качеству технологий, экономики и общества // Вестник Тверского государственного университета. Серия: Экономика и управление. 2021. № 3(55). С. 38–54.
9. Bateykin D.V., Rastova Y.I., Chernykh A.A. The principles of state management of multicultural region's economy and the problems of their systemic implementation // Contributions to Economics. Physica-Verlag Gmbh und Co, 2020. С. 213–220.
10. Solvo.TOS Управление перегрузочными комплексами и портами. URL: <https://www.solvo.ru/products/solvotos/>.
11. Zhidkikh A. A., Rastov M. A., Malyshev D. P., Nazarov V. V. Innovative development of a multicultural region's economy: Barriers and perspectives // Contributions to Economics. Physica-Verlag Gmbh und Co, 2020. С. 131–138.