

Волынкина Оксана Александровна

Магистрант

Направление: Государственное и муниципальное управление

Магистерская программа: Государственная и муниципальная служба

Проблемы управления портовыми городами и совершенствование модели управления

Аннотация. В статье изложены основные проблемы управления портовыми городами и совершенствование модели управления. Представлены перспективы развития портов Дальневосточного региона, ориентированные, прежде всего, на укрепление позиций России на Тихом океане и формирование конкурентных преимуществ морского транспорта. Рассмотрены недостатки управленческих цепочек, в частности отмечается, что связь управления, контроля и надзора в единой системе не позволяет осуществлять качественное экономическое, технологическое, управленческое функционирование морского порта.

Сделаны выводы о необходимости реализации перечисленных мер и заявленных задач развития морского транспорта и, в частности, морских портов, формирования необходимой для их эффективной работы и для работы флота грузовой базы, что позволит не только повысить экономические показатели работы портов и решить накопившиеся у них экономические, экологические, социальные и иные проблемы, но и усилить транспортную и морскую безопасность России.

Ключевые слова: портовый город, система управления морскими портами, логистическая инфраструктура, морская инфраструктура, грузовая база.

Перспективы развития портов Дальневосточного региона в рамках «Новой модели развития Дальнего Востока» в основном ориентированы на укрепление позиций России на Тихом океане и формирование конкурентного преимущества на морском транспорте.

В России действует единая система управления морскими портами, что соответственно, подразумевает наличие комплексного совершенствования системы управления портом.

В рамках системы управления морскими портами, необходимо качественно обозначить зоны ответственности капитанов портов и надзорных органов. Так, например, в морском порте г. Холмска, фактическое управление портом принадлежит капитану морского порта г. Холмск, подчиненному руководству Федерального государственного бюджетного учреждения «АМП Сахалина, Курил и Камчатки», которое является организацией, созданной Росречморфлотом, подчиненной Министерству транспорта Российской Федерации. Такая управленческая цепочка, и связь управления, контроля и надзора в единой системе не позволяют качественно выполнять экономические, технические и управленческие функции порта. Аналогичная система практически не встречается в портах других стран.

Управленческие, контрольные и надзорные функции должны формироваться на базе служб капитана морского порта. Организационные и хозяйственные функции должны принадлежать руководству порта. Руководители портов должны осуществлять государственные функции в порту без посредников. В каждом морском порту должен быть реальный орган управления. Проблема несогласованности управленческих функций заключается в том, что капитан морского порта является связующим звеном в координации лишь некоторых вопросов, которые входят в его компетенцию, например, при утверждении пропуска при пересечении границы.

В порту существует множество видов деятельности, включая морской транспорт, судоходство и морские услуги. Помимо органов управления портом, взаимосвязанная сеть различных административных организаций управляет социальной и экономической деятельностью, связанной со спортом. В настоящее время пользователям портов и администраторам (органам управления портами и организациям по управлению и администрированию портов) настоятельно рекомендуется обмениваться информацией об административных процедурах в электронном виде.

Принимая во внимание развитие цифровых форматов, следует уделять больше внимания автоматической системе мониторинга и управления портом. «Значительное увеличение информационных потоков, разнообразие и сложность решаемых задач, разнообразие внешних и внутренних факторов и часто меняющиеся требования необходимы для повышения ответственности управленческого персонала за результаты принимаемых ими решений для эффективного управления портами и готовности компаний адаптироваться к обстоятельствам конкурентных и быстроменяющихся ситуаций» [1].

Проблема развития морского порта связана с развитостью транспортных подходов к нему (железнодорожных, автомобильных). Новыми инструментами в данном случае являются использование геоинформационных систем учета транспортного трафика, внедрение интеллектуальных графиков движения.

«Перспективная модель финансирования транспортной отрасли за счет субсидирования части процентной ставки из федерального бюджета повышает доступность кредитных ресурсов, стимулирует развитие лизинговой деятельности, способствует защите и гарантированию капитала частных инвесторов и предусматривает использование транспортных облигаций. Предполагается, что кредиты и лизинг сыграют важную роль в реализации инвестиционных программ в сфере морского транспорта».

В большинстве портов России, особенно в регионе, где расположен порт Хормск, логистическая инфраструктура развита не сильно, поскольку остров Сахалин находится вдали от основных инфраструктурных объектов.

Современная морская инфраструктура морского порта значительно повышает его надежность. А информационная инфраструктура порта предоставляет возможности для развития в соответствии с инновационными вариантами [5, с. 17].

В целях совершенствования системы управления портом г. Холмск желательно рассмотреть возможность расширения государственно-частного партнерства в области управления портом.

Несмотря на бесспорную важность и высокозначимость задач по развитию самих морских портов и железнодорожных узлов, железнодорожных магистралей и

морского транспорта Дальнего Востока и их инфраструктуры, важнейшим вопросом для перспектив развития всего региона и морского транспорта, всё-таки, на наш взгляд, является вопрос о формировании и развитии грузовой базы перевозок. На наш взгляд, это основа всех видов транспорта, которые существуют в регионе, а также самой территории и развития проживающего здесь населения.

Однако, как нам представляется, проблемы России заключаются, прежде всего, в упущенном времени. Современная технологическая база перевозок такова, что добровольный выход из конкурентной среды даже на год влечет отставание, которое может быть возмещено лишь за несколько (а то - и десятков) лет.

За последние 20 лет мнение о том, что Россия является эксклюзивным владельцем очень выгодного альтернативного маршрута (Транссиб) между Азией и Европой, имело наибольший вес. Действительно, были времена, когда этот путь более или менее активно использовался. Но сейчас его логистическая ценность снижается, и в будущем, несмотря на его потенциальную (но в тоже время очень дорогую инвестиционную привлекательность), она, похоже, продолжит падать. Реальность такова, что Россия не сможет сформулировать многообещающее повышение привлекательности Транссибирской магистрали или даже единый политический принцип, который мог бы лечь в основу БАМА как логистической базы для евразийской цепочки экспресс - доставки грузов. На наш взгляд, для решения этой проблемы должны быть разработаны и предложены не только финансово-экономические, но и гуманитарные и политические варианты. Более того, с нашей точки зрения, решение в данном случае, так сказать, «традиционное» маловероятно [2, с. 95].

Кроме того, пропускная способность морских маршрутов из Азии в Европу ограничена проливами, поэтому по мере роста грузовых баз Россия будет завоевывать долю на транспортном рынке. Однако в тезисах о росте грузовых баз игнорируется реальная ситуация на мировом рынке грузовых перевозок.

Рост грузовых баз, который произошел за последние 15-20 лет и экстраполировался в будущее еще на 20-30 лет, фактически был обеспечен перевалкой энергоресурсов, в том числе насыпных, трубопроводным транспортом.

Динамика грузовой базы за вычетом энергоресурсов несколько иная - эта грузовая база сокращается.

В тоже время важно помнить, что грузовая база, которая представляет интерес для России и которую страна может «освоить», - это прежде всего транзитная, и в результате Россия не оказывает эффективного влияния на ее формирование и направление движения. И это очень важно.

Недавно созданный Таможенный союз России, Казахстана и Белоруссии, а также попытки по-новому организовать и усилить работу по морским перевозкам по Северному морскому пути в Арктике существенно не меняют ситуацию в этом аспекте [3, С.90].

Следовательно, если Россия полагается на чужую грузовую базу, то в условиях возросшей конкуренции как между перевозчиками грузов, так и между грузоотправителями прибыльных перевозчиков традиционные формы, методы и инструменты, влияющие на формирование этой базы и управление ею, должны быть заново разработаны и модернизированы.

Среди таких возможных рычагов наибольший вес имеют рычаги инфраструктуры, влияющие на портовую инфраструктуру крупнейших торговых портов, а также институциональные и финансово-экономические возможности, которые пока мало используются государством (особенно ярко проявились в ситуации мирового экономического кризиса в прошлом).

Например, одним из таких эффективных рычагов является правильное решение проблемы регистрации российских судовладельцев в реестре, в этом случае необходимо обеспечить доступность отечественных грузовых баз во внешней торговле. В связи с этим необходимо принять принципиальное решение по обеспечению приоритета судов российских предприятий для перевозки товаров внутренней торговли [4, с. 143].

Таким образом, реализация вышеуказанных мер и развитие морского транспорта, в частности портов, решение задач по формированию грузовых баз, необходимых для их эффективной работы и эксплуатации флота, как нам представляется, позволит не только улучшить экономические показатели работы

портов, решить накопившиеся экономические, экологические, социальные и другие проблемы, но также укрепит транспортную и морскую безопасность. России и, таким образом, повысит привлекательность и конкурентоспособность портов страны для отечественных и зарубежных экономических партнеров.

Литература

1. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года (одобрена Морской коллегией при Правительстве РФ 28.09.2012) // www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_213628

2. Валькова, С.С. Совершенствование взаимодействия морских портов и железнодорожного транспорта / С.С. Валькова, В.Е. Степанец, Е.В. Киселева // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Морская техника и технология. – 2022. – № 2

3. Изотов, О.А. Анализ контейнерного грузораспределения отправки сборных партий из морского порта / О.А. Изотов // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. – 2022. – Т. 14. – № 1.

4. Кизим, А.А. Развитие морского бизнеса и его инфраструктуры под воздействием глобальных трендов экономического роста: теоретические аспекты / А.А. Кизим, Э.Э. Березовский, Е.Н. Крячун // Экономика устойчивого развития. Региональный научный журнал. – 2019. – № 2 (38)

5. Рожков Е.В. Развитие морских портов России // Общество, экономика, управление. 2022. № 4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-morskih-portov-rossii> (дата обращения: 06.04.2023).