

ОЦЕНКА РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ПОРТА «САНКТ-ПЕТЕРБУРГ»

Санкт-Петербургский национальный исследовательский университет информационных технологий, механики и оптики)- **Баранова Д.М.**

Научный руководитель — д.э.н., профессор Е. В. Будрина

Аннотация: В статье рассматриваются проблемы развития морского порта «Большой порт Санкт-Петербург», существующие методы работы морского порта, которые базируются на изучение статистических данных и проведение SWOT-анализа.

Ключевые слова: морской порт, транспортная инфраструктура, SWOT-анализ, блокчейн.

Большой порт Санкт-Петербурга – самый крупный порт России на Северо-западе. Обрабатывает различные виды грузов: контейнеры, автомобили и машинное оборудование, металл и трубы, тяжеловесы и длинномеры, лес, уголь, зерно и другие. В порту Санкт-Петербурга находится крупнейший контейнерный терминал в России.

Площадь акватории порта «Большой порт Санкт-Петербург» составляет около 629,9 кв. км. В порту имеется более 200 причалов протяженностью около 31 км. В порту оказываются сюрвейерские, агентские, буксирные, лоцманские, швартовые, и экспедиторские услуги.

Порт является мелководным, принимает суда с максимальной осадкой 11м. Для сравнения порт Риги принимает суда с осадкой до 15м, также как и крупнейший порт мира Шанхай. Порт Роттердама способен принимать суда с самой большой осадкой – 24 метра. По причине мелководности, груз переваливается в портах Европы на фидерные суда и отправляется в Санкт-Петербург. В связи с этим порт имеет развитое фидерное сообщение с европейскими портами.

Проблемы: Из-за своего северного расположения акватория порта Санкт-Петербурга, как и многих других портов Балтийского моря, замерзает, что естественно не позволяет работать зимой в нормальных условиях. Еще одна проблема, связанная также с природным фактором – мелководность порта. Если проблема замерзающих портов не решаема в силу очевидных причин, то проблему мелководности можно устранить, правда, это, конечно, требует значительных инвестиций со стороны государства.

Решение данной проблемы приведет к тому, что сроки доставки грузов существенно сократятся, поскольку отпадает необходимость перевалки грузов в Германии, Бельгии, Польши и Голландии на фидерные суда, что увеличить грузооборот транзитных грузов через морской порт «Большой порт Санкт-Петербург».

Грузооборот морского порта имеет тенденцию с каждым годом увеличивается, также в пункте существует ряд операций, которые совершают ежедневно на территории морского порта, такие как взвешивание, досмотр, подработка, переупаковка, маркировка и сортировка грузов и другие. По данным сведениям можно сделать следующий вывод, что морской порт нуждается в автоматизирование и оптимизирование логистических процессов.

Например, в порту при отправке одного контейнера нужно совершить большое количество операций, как простых, так и сложных, а это огромное количество всевозможных данных. Для перемещения такого контейнера из пункта А в пункт Б, могут потребоваться действия от 30 и более участников этого логистического процесса, в число которых входят операторы, экспедиторы, грузчики, перевозчики, отправители, получатели, охрана и так далее.

Поэтому для развития транзитного потенциала морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» и для решения описанной выше проблемы предлагается внедрить технологию блокчейн в логистике порта.

Внедрение в логистику морского порта технологии блокчейн может дать следующие положительные результаты:

1. Более высокая сохранность данных.
2. Большинство данных будут собраны в одном месте, доступом к которому можно будет поделиться.
3. Прозрачность обмена данными (отсутствие коррупции).
4. Простой и быстрый поиск нужных данных.
5. Нахождение информации в облаке.
6. Сокращение времени взаимодействия между всеми участниками.
7. Уменьшение используемых программ.

Какие угрозы и трудности могут появиться при внедрении блокчейна в логистику морского порта:

1. Атаки хакеров.
2. Проблемы из-за поломки оборудования
3. Переобучение персонала

Для полной оценки возможностей транзитного потенциала был проведен SWOT-анализ.

Таблица 1

SWOT - анализ

	Сильные стороны	Слабые стороны
Внутренняя среда	<ol style="list-style-type: none"> 1. Развитая сеть морских портов с достаточными мощностями 2. Круглогодичная навигация 3. Возможность взаимодействия со всеми видами транспорта 4. Развитая железнодорожная инфраструктура 5. Рост грузооборота 6. Устойчивое финансовое состояние <p>Создание современных логистических комплексов вблизи портов</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Географическая удаленность 2. Наличие узких мест на подходах к портам 3. Неудовлетворительное техническое состояние портовых сооружений 4. Низкая скорость обработки грузов 5. Устаревшие организационные структуры 6. Несовершенство законодательства 7. Сложная процедура таможенного оформления 8. Низкий уровень инноваций, новых портовых технологий
Внешняя среда	Возможности	Угрозы
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Выгодное географическое положение 2. Развитие транспортных коридоров 3. Использование потенциала Северного морского пути 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Низкий процент использования транзитного потенциала 2. Негибкость тарифной политики 3. Создание контейнерных терминалов в портах Болгарии, Румынии, Украины и стран Балтии

Можно отметить, что отечественные порты имеют значительное количество сильных сторон, позволяющих достигнуть основной цели развития портов – полного удовлетворения потребностей российской экономики, внешней торговли и населения в перевалке грузов и обеспечении безопасности мореплавания в морских портах и на подходах к ним.

Литература

1. Худякова Л.В. Эффекты влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона. Вестник научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (Вестник ВНИИЖТ). 2015; 61-64с.
2. Развитие транспортной системы России (2010-2020 гг.) URL: <https://www.mintrans.ru/ministry.ru/targets/200/204/documents>.

Автор _____ Баранова Д.М.

Научный руководитель _____ Будрина Е.В.

Руководитель ОП _____ Будрина Е.В.