

# Управление зерновым портом и терминалом - современный менеджмент зернового порта

12.10.2017

Алексей Орлов



Алексей Орлов.  
Руководитель аграрного бизнеса  
Agricultural Consulting  
Кандидат наук  
[www.farming.org.ua](http://www.farming.org.ua)  
[oleksiy@farming.org.ua](mailto:oleksiy@farming.org.ua)

*Украина - один из мировых лидеров по экспорту зерновых культур, семян подсолнечника и подсолнечного масла. Основные экспортные потоки зерна и подсолнечника идут через морские порты. При этом, в Украине рынок частных портов для экспорта зерновых, требует активных инвестиций, но не смотря на это он активно развивается, ведь чтобы достигнуть уровня ведущих мировых стран, следует построить еще не один зерновой порт. В этой статье мы поговорим о том, как управлять современным зерновым портом, каким аспектам нужно уделять внимание. Ведь от эффективности управления, зависит прибыльность и конкурентоспособность бизнеса и возможность его развития*



Современные силоса на речном крупном речном терминальном комплексе (фото Dr. Oleksii Orlov)

## *Порты и их функции*

Успешность любого зернового порта, будет определяться уровнем профессионализма CEO и ключевых сотрудников, т. е. тех профессионалов, которые непосредственно управляют портом и отвечают за его развитие.

Рассмотрим основные аспекты, которые должны учитываться собственниками и CEO для успешного управления портом:

оценивать эффективность инвестиций в каждый конкретный проект по созданию порта или зернового терминала, с учетом текущей политической ситуации в мире, возможности управления в условиях глобализации мировой торговли и на перспективу;

тщательно понимать роль портов в международной торговле, экономической географии и транспорте;

влияние на бизнес мировых конфликтов, изменения климата;

оценка всех возможностей безопасности бизнеса, лоббирование, обеспечение защиты и скорости реагирования в случае возможного военного конфликта с суши, моря и воздуха;

каким образом порты могут извлечь выгоду и влиять на развитие экономики данной страны и морской торговли;

понимание влияния глобализации на выбор места расположения порта, его бизнес-модель;

как последние изменения в научном прогрессе, политике, международной ситуации и изменения в области логистики и структуре мирового и локального распределения влияют, и будут влиять на развитие или упадок данного порта и портов в целом;

местоположение данного порта и основных мировых портов в перспективе развития международной торговли, как сухим зерном, продуктами его переработки, так и жидким растительным маслом;



**Фото 1.** В развитых странах, активно модернизируются или закрываются старые порты и создаются новые, которые воплощают все современные достижения технической мысли и up-to-date принципов экономической географии. Они максимально оптимизированы, потребляют минимум энергии или используют труд роботов и энергию из возобновляемых источников - прогресс не стоит на месте. На фото - современный зерновой терминал в порте Кембла, открыт в ноябре 2015 (KIRK GILMOUR, illawarramercury.com.au)

географические причины выбора расположения порта, и в какой степени это может зависеть от особенностей локального производства сельскохозяйственной продукции во внутренних районах страны и конкретных природных ресурсов;

понимание различных типов портов и возможностей для логистики и доступа к портам (природных, искусственно созданных, река, устье / дельта реки, морской залив);

понимание всего разнообразия специализированных портовых операций;

усиление роли портов в сквозном транспортном контексте - хаб портов, фидерные / перевалочные порты;

усиление влияния интермодальных интерфейсов (интермодальная или мультимодальная транспортировка — это комбинированная транспортировка определенных грузов по одному договору, но выполненная, по меньшей мере, двумя видами транспорта, при которой именно тот, кто представляет услуги такой транспортировки, несет ответственность за всю перевозку, даже если доставка производится разными видами транспорта (например, железной дорогой, морем и автодорогой);

роль национального, регионального и местного самоуправления в обеспечении бесперебойной работы порта и на будущее;

понимание различных форм структуры собственности портов и портовых услуг; государственные / частные, принадлежащие собственникам земли, тем кто предоставляет полный спектр услуг или их часть, собственники терминальных объектов в пределах портов;

будьте в курсе использования системы "свободного порта" / зоны свободной торговли в качестве инструмента экономики.

### ***Типы кораблей и типы грузов***

Каждый порт может принимать определенные типы грузов и обслуживать определенные типы кораблей (фото 2), поэтому понимание основных аспектов в этом направлении, очень важно для эффективного управления бизнесом:

понимание фундаментальные различия между навалочными кораблями, кораблями общего назначения, "вкладышами" (контейнеры, навалочные и Ro-Ro) и танкерами, в том числе для транспортировки зерна / зерна и пеллет / зерна, минерального сырья и руды / растительных масел и зерна / нефти и руды / навалом / только нефти;

чем более универсальное судно, чем больше видов продуктов оно может перевозить (жидких и навалом), тем больше требования к этому судну и гигиене после каждого типа груза и тем выше будут инвестиции в приобретение данного корабля;

танкеры можно подразделять на несколько категорий, в том числе носители для сырой нефти, нефтепродуктов, химикатов, жидких газов, растительных масел и универсальные;

при аренде / фрахте каждого судна можно заблаговременно получить исчерпывающую информацию о его предназначении, согласятся ли собственники / арендаторы транспортировать тот или иной тип зерна или любых других продуктов;



**Фото 2. Транспортировка кораблем среднего размера (река-море). Это наиболее распространенный в мировой практике торговли зерном вариант. На фото - транспортное судно в устье Днепра (фото Dr. Oleksii Orlov, Херсон, Украина, 2015 )**

нужно принимать во внимание тип диапазонов размеров и объема возможных для использования кораблей и носителей (Capesize, Panamax, Handy).

понимайте цель и основные проектные и строительные особенности конструкции корабля, трюмов, люков, "стрел" и кранов, лебедок и транспортеров, энергообеспеченности и энергоэффективности, навигационных возможностей, автоматизации и возможностей для погрузочно-разгрузочные работ;

тщательно понимать терминологию и обмер параметров кораблей, включая псевдо - тоннаж (NT и GR), нетто и брутто тоннаж;

фактический тоннаж - дедвейт / "мертвый вес" (dwat & dwcc); объем (общий и "легкий");

понимание того, как укладывается, разгружается и транспортируется груз;

скорость загрузки / разгрузки в конкретном порту, при этом следует понимать, какие механизмы есть в порту и какие есть на корабле и как они могут взаимодействовать, с учетом этого следует подобрать наиболее оптимальный вариант по техническим характеристикам и цене;

взаимодействие и "понимание" между "железом" и операционной системой корабля, и "железом" + операционной системой порта;

понимание, какие конкретные типы судов требуются для различных грузов и торговых путей;

основные характеристики пяти основных сырьевых товаров, а именно зерно (подкатегории - соя, кукуруза, пшеница, подсолнечник); уголь, руда, удобрения и жидкие растительные масла и нефть, также активно развивается 6-я категория - пеллеты и другое биоэнергетическое сырье;

- понимание опасностей, связанных с перевозкой отдельных видов товаров;

нужно знать особые требования в случае необходимости упаковки зерна / семян в мешки и биг-беги;

нужно понимать и знать основные места происхождения и соответствующие торговые пути для других важных грузов плюс любые сезонные колебания в логистике и ценах;

иметь практическое знание расстояний и времени рейсов, а также временных рисков;

хорошее знание морской географии и доступ к картам и оперативной географической, климатической и логистической информации, имеет важное значение для нормального функционирования бизнеса.

### ***Управление / менеджмент порта***

Много аспектов связаны с эффективностью любого зернового порта:

контроль работы персонала порта;

понимание основных составляющих бизнеса и обоснование основных параметров для инвестиций в портовый бизнес и его развитие;

тщательное понимание структурирования портового бизнеса и предоставления услуг транспортировки, взаимоотношения между объективными и субъективными элементами инфраструктуры, природоохранными структурами;

работа навигационных систем и погрузочно-разгрузочных устройств;

понимание того, как мероприятия организованы для взаимодействия друг с другом и с типичной портовой организационной структурой;

необходимо понимать, что порт, это прежде всего коммерческая структура, которая должна приносить прибыль и окупать инвестиции - важно понимать, что порт управляется как коммерческое предприятие, независимо от формы собственности;

нужно учитывать время оборота капитала, объемы грузопотока, скорость обработки грузов, повреждения и необходимость предотвращения хищений;

имейте в виду, что профессионалы в управлении и хорошие специалисты, современные системы автоматизации, удаленного контроля и управления качеством и бенчмаркинг может улучшить производительность;

полная ответственность за финансовые результаты и оперативный контроль, понимание характера морских операций (логистика, технические средства, дноуглубительные работы, навигационные средства и управление навигацией, и т.д).

управление грузовыми операциями на борту и на берегу - прежде всего нужно избегать лишних движений грузов и заторов;

важность управления безопасностью для предотвращения терроризма, нелегальной миграции, воровства и контрабанды;

понимание роли профсоюзов и других трудовых организаций, в том числе МФТ;

понимание роли и влияния государственных органов - таможенного, иммиграционного, здравоохранения, военных и морской безопасности и т.д.;

удовлетворять потребности клиентов и акционеров порта - владельцев, судовладельцев и операторов, судовых агентов, форвардеров, дальнобойщиков, железнодорожного и автомобильного транспорта и операторов зерновых барж;

очень хорошо нужно знать всю информацию о грузопотоке и трафике порта, деятельности уставных органов и пользователей порта;

понимать то, что компьютерные системы, хороший и мотивированный персонал, автоматизация и взаимодействие через Интернет, играет ключевую роль в управлении порто или даже несколькими портами на разных континентах.

***Для полного понимания управления портовым бизнесом , кроме перечисленных выше параметров, важно знать: конкуренцию и маркетинг портового бизнеса; риски различных типов; планирование; правовые аспекты управления; финансы; инвестиции; права собственности и другие аспекты, которые мы рассмотрим в последующих публикациях.***

[oleksiy@farming.org.ua](mailto:oleksiy@farming.org.ua)

[www.farming.org.ua](http://www.farming.org.ua)