



Особенности развития национальных морских портов



Олег СОЛЯКОВ
Oleg V. SOLIAKOV

Олег ИЗОТОВ
Oleg A. IZOTOV



Владимир ЯКУНЧИКОВ
Vladimir V. YAKUNCHIKOV

Соляков Олег Владимирович — кандидат технических наук, Российский университет транспорта (МИИТ), Москва, Россия. Изотов Олег Альбертович — кандидат технических наук, ИМТМ ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова (Московский филиал), Москва, Россия. Якунчиков Владимир Владимирович — кандидат технических наук, ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова (Московский филиал), Москва, Россия.

Features of Development of National Seaports

(текст статьи на англ. яз. —
English text of the article — p. 117)

Рассмотрены проблематика деятельности национальных морских портов и портовой логистики, вопросы интермодальности перевозок. Важным фактором влияния на транспортно-логистические аспекты остаётся несоответствие мировой практике режима и процедур работы пограничных пунктов пропуска и таможни, отсутствие общепринятых за рубежом налоговых и таможенных преференций, включая создание портовых особых экономических зон. Показано, что основой оценки уровня конкурентности на транспорте является переход точки прибыльности из процессов физической перевозки или грузооборота в область транспортно-логистических услуг. Соответственно этому применяются различные системы критериев «привлекательности» морского порта. Предложен интегральный ряд таких показателей — критериев для различных условий, целей и участников транспортного процесса. Среди перспектив развития морских портов Европейской части России авторы особо отмечают вариант комбинации всех четырёх видов транспорта в агломерации одного порта, что может резко повысить его востребованность как межрегионального транспортного узла.

Ключевые слова: экономика, логистика, морские порты, экспорт, грузоперевозки, интермодальность, мировой рынок, конкуренция, зоны пограничного пропуска, таможня.

Портовая деятельность всегда была стратегическим аспектом для экономики любого морского государства. Российские порты ежегодно перерабатывают от 60 до 80 % грузов внешней торговли, и это один из геополитических факторов, обеспечивающих стране экономическое и внешне-торговое развитие [1]. По итогам 2016 года грузооборот отечественных морских портов составил 721,9 млн тонн (рис. 1) и к осени 2017 года он будет продолжать расти, причём объём сухих грузов почти не уступает наливным. Помимо экспортных (79 %), сюда входят каботажные (10 %), транзитные (7 %) и импортные (4 %) перевозки.

Сегодня морское портовое хозяйство России — это более 870 портовых комплексов мощностью около 850 млн тонн, протяжённостью причалов порядка 140 тыс. погонных метров. Технические возможности погрузочно-выгрузочного фронта, оснащённого крановым и другим специальным оборудованием, позволяют обрабатывать около 10 000 вагонов в сутки, складские площади могут обеспечить од-

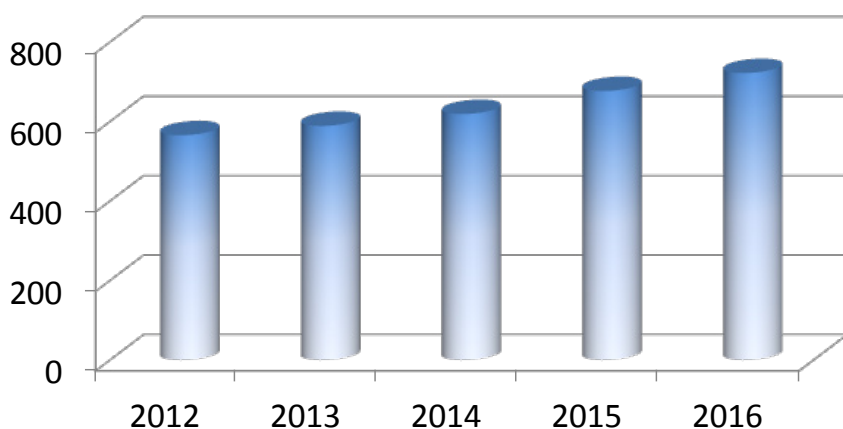


Рис. 1. Грузооборот портов России.

новременное хранение до 15 млн тонн грузов, в морских портах работает свыше 260 стивидорных компаний [2].

РОСТ ЭКСПОРТНОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ

Сложная экономическая ситуация не позволила российским портам в 2015-м нарастить перевалку грузов. Однако в 2016 году положение изменилось, грузооборот вырос на 6,7 %, а контейнерооборот – на 1,4 %.

По данным Ассоциации морских торговых портов на начало осени 2017 года грузооборот российских гаваней на 9 % превысит аналогичный период прошлого года (чуть более 580 млн тонн). В том числе объём перевалки сухих грузов должен достичь 272 млн т (+9,3 %), наливных – превысит 308 млн тонн (+8,8 %).

Несмотря на увеличивающийся объём перевалки импортных грузов по-прежнему основную долю занимает экспорт – примерно 77 % от всего грузопотока, что даже в 1,5 раза выше объёма проходящего через порты транзита [9].

Каковы слагаемые роста? По итогам 2016–2017 сельхозгода российский экспорт зерна составил 35,5 млн тонн, при этом глава Минсельхоза подтвердил прогноз по экспорту в 2017–2018 сельхозгоду на уровне 40 млн тонн, из которых 30 млн – пшеница [11].

Российские порты на Балтике наращивают грузооборот за счёт экспорта угля и импорта стали. Практически все гавани

увеличили грузооборот за 5 месяцев 2017 года на 7 %, до 27,8 млн тонн [10].

Безусловно, положительным моментом является рост отгрузки сжиженного газа. Порт Усть-Луга по итогам января–августа 2017 года нарастил объёмы перевалки сжиженного углеводородного газа (СУГ) на 17 % по сравнению с тем же периодом 2016-го, в то время как черноморский порт Тамань – второй российский порт, через который страна экспортирует СУГ, – теряет грузопоток. Россия увеличивает экспорт СУГ в Европу, где цена этого вида топлива растёт, и сокращает поставки на Украину. А Усть-Луга – более удобная площадка перевалки газа именно в европейском направлении [10].

Спикер региональной конференции клуба «Валдай», проходившей в декабре 2016 года в Сингапуре, старший научный сотрудник национального Университета Сингапура Томоо Кикүти подчеркнул огромный объём импорта жидкого газа из России, сделавший её четвёртой страной по объёму импорта в экономику Японии [12].

ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Из множества действующих факторов различного уровня и масштаба, геополитического, экономического, природно-климатического и другого характера, представляется целесообразным выделить роль новых и всё более весомых факторов финансово-экономического, нормативно-законодательного и транспортно-логисти-



ческого толка. Рассмотрим влияние на развивающуюся портовую инфраструктуру России наиболее актуальных из них.

Нарастающая глобализация экономики, грядущее развитие всех видов морехозяйственной деятельности, рост объёма потребления ресурсов (углеводородов в первую очередь) приводят к увеличению национального и международного спроса на портовые мощности и береговую инфраструктуру в интересах различных ведомств и не только транспортных. По оценке Международной ассоциации портов и гаваней (IAPH — International Association of Ports and Harbours) кризисные явления в сфере морских перевозок заканчиваются и на первый план выходят тенденции освоения новых грузопотоков, увеличения грузооборота портов и их конкурентоспособности [4].

Следующий фактор — высокий уровень загрузки наземных транспортных коммуникаций, которые уже сейчас не обеспечивают в ряде случаев требуемый уровень пропускной способности морских портов и качество комплексного логистического сервиса. В перспективе эта ситуация будет усугубляться из-за дефицита инфраструктурных ресурсов на прилегающих к портам территориях. Кроме того, этот фактор может сыграть особо сдерживающую роль с учётом особенностей географического положения отечественных портов в отдельно взятых регионах из-за малых глубин, протяжённых подходных каналов, ледовой обстановки и удалённости от основных направлений мировых морских перевозок.

Не менее важны и постоянные изменения динамики и структуры грузопотоков, связанные с рядом экономических факторов, а также с расширением и усложнением рынка транспортных услуг. Это приводит к интеграции всех составляющих элементов транспортного процесса, а с ней и развитию транспортных (портовых в том числе) инфраструктур нового типа — товаротранспортных, товароскладских, товарораспределительных и других комплексов, которые образуют некие транспортно-логистические элементы и транспортно-логистическую систему в целом. Например, по итогам 2016 года грузопоток распределился по бассейнам так: Азовско-Черноморский — 244; Балтийский — 236,6; Даль-

невосточный — 185,5; Арктический — 49,7; Каспийский — 6,1 млн тонн [14].

Новая транспортно-логистическая парадигма, которая рассматривает морской порт уже не как транспортный узел, а как центр или основной элемент транспортно-логистической распределительной системы в составе транспортных (транзитных, мультимодальных и других) коридоров, приводит к реконструкции портовой инфраструктуры и появлению новых понятий и объектов: портов-хабов, портовых кластеров, «сухих» портов, портов логистических центров. И выход на эту стезю может стать весьма существенным преимуществом в развивающейся сфере международных транспортно-логистических связей.

НЕ ТОЛЬКО ЛОГИСТИКА

Отдельно следует назвать сдерживающие факторы системного характера, которые препятствуют развитию портовой деятельности и снижают её конкурентную способность:

— отсутствие эффективного взаимодействия государства с частным бизнесом в вопросах, касающихся портовой инфраструктуры. В частности, нельзя не упомянуть об обстоятельствах, затрудняющих её развитие, и в первую очередь несогласованность сроков, объёмов и направлений государственных капиталовложений в рамках подпрограмм «Морской транспорт», «Автомобильный транспорт», «Железнодорожный транспорт», а также федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2021 гг.)»;

— отсутствие единой системы операторских компаний, координирующей работу транспортных узлов, что заметно снижает качество услуг морских портов. Так, без оперативного доступа к базе данных ОАО «РЖД» порты лишены возможности предоставлять нужную информацию при переговорах с грузо- и судовладельцами, теряя при этом для клиента деловую и партнёрскую привлекательность;

— необходимость наращивания портовых мощностей в пропорциональной симметрии с провозными и пропускными способностями автомобильных и железнодорожных подходов к портам. Например, после спада 1990-х годов грузооборот даль-

невосточных портов вырос в разы, потому что это обеспечивалось некоторым запасом пропускной способности железных дорог. На современном этапе перспективы роста грузоперевалки попадают в прямую зависимость от отстающих в реализации планов реконструкции своих объектов смежников;

— большая загруженность наиболее динамично развивающегося дальневосточного логистического маршрута. Плотность железнодорожных перевозок в меридианальном направлении на Дальнем Востоке находится почти на пределе, что подтверждается экспертами [11];

— несоответствие мировой практике режима и процедур работы пограничных пунктов пропуска, таможни, отсутствие общепринятых за рубежом налоговых и таможенных преференций, в том числе для создания портовых особых экономических зон.

Увеличению грузооборота портов мешают и другие сложности, например, антитимонопольное регулирование стивидорной деятельности и все неудобства, связанные с пребыванием операторов морских терминалов в реестре субъектов естественных монополий.

И, наконец, следует отметить столь серьёзный фактор государственного влияния на все аспекты деятельности и развития портовой инфраструктуры, как состояние, количественный и качественный состав отечественного транспортного флота. Прямо пропорциональная зависимость флота и портов, которые не могут развиваться раздельно, заставляет нас рассмотреть этот фактор подробнее.

КРИТЕРИИ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ

Рост глобализации мировой экономики и внешнеторговых связей России приводит к увеличению числа участников транспортно-логистических процессов и в итоге к возрастанию роли и значения их конкурентоспособности.

Под конкурентной способностью в рассматриваемом контексте понимается прежде всего увеличение портовых мощностей и объёмов перевалки грузов, повышение качества оказываемых услуг, снижение удельной стоимости перевалки тонны груза и стоимости судозаходов в отечествен-

ных портах. Ещё следует отметить, что в специальных исследованиях, научных источниках и общемировой практике до настоящего времени не выработано единых принципов, подходов и универсальной методики оценки конкурентоспособности морских портов [6]. Однако основой такой оценки на транспорте является переход точки прибыльности из процессов физической перевозки или грузооборота в область транспортно-логистических услуг. Для этой цели применяются различные системы критериев «привлекательности» порта, используются не единичные показатели неких производственно-трудовых усилий, а «сбалансированный» набор показателей деятельности порта в различных плоскостях, позволяющий контролировать факторы, влияющие на эти показатели, а не просто отслеживать результаты. И такой просчитанный по научным методикам интегральный оценочный ряд может оказаться немалым (10–20 позиций).

Рассматриваемая система показателей призвана, между тем, облегчить трудно решаемую грузоотправителем задачу «цена-качество-время», поскольку одно, как правило, делается в ущерб другому. При оптимально выбранном варианте морской порт получает возможность более гибко учитывать интересы грузоотправителей, увеличивать предлагаемый выбор решений и лучше использовать свои конкурентные преимущества в соответствии с действующими реалиями на рынке транспортно-логистических услуг.

Для морских портов в зависимости от множества внешних и внутренних факторов перечень показателей конкурентоспособности может быть различным. В качестве частного примера [7] таблица 1 даёт возможный перечень критериев привлекательности, реально воздействующий, по нашему мнению, на грузоотправителя при принятии решения о выборе порта.

При решении стратегических задач обычно принимаются заданные показатели (критерии) конкурентоспособности. Так, в стратегии развития морской портовой инфраструктуры России (основной разработчик «Росморпорт») заданы следующие базовые показатели конкурентоспособности отечественных портов на рассматриваемую перспективу до 2030 года:



Критерии привлекательности в оценке морского порта

Перечень критериев	Важность критерия (по убыванию)	Вес критерия в %
Конечная точка доставки груза	1	90
Эффективность перегрузочных мощностей	2	88
Возможность экономии на операционных расходах	3	84
Частота работы судов на линиях	4	80
Эффективность прохождения формальностей	5	76
Местоположение порта	6	74
Затраты на портовые сборы	7	70
Общее количество причалов и глубины	8	66
Разнообразие услуг	9	60
Удобство наземной транспортировки	10	58
Площадь сортировочных станций	11	54
Капитальные вложения в терминалы и специальные комплексы	12	52
Качество услуг	13	50
Возможность координации совместной работы судов	14	48
Наличие льгот порта отправления	15	42

— соотношение бюджетных и внебюджетных источников в инвестициях в терминалы и портовую инфраструктуру, руб. — 1:2,5;

— доля российских внешнеторговых грузов, перерабатываемых в портах сопредельных государств (Украина, страны Балтии), в общем объёме грузов, перерабатываемых в портах России и сопредельных государств: в начальном периоде — 5–10 %, в завершающем периоде — 4–5 %;

— повышение эффективности использования различных перегрузочных комплексов морских портов до уровня 75–80 %.

Морские отечественные порты на всех бассейнах сегодня испытывают мощное конкурентное давление со стороны морских портов сопредельных государств, особенно тех, через территории которых проходят транспортные интермодальные коридоры.

Российские порты построены в основном в 60-х годах прошлого столетия и сегодня многие из них не отвечают в полной мере современным стандартам гарантированных глубин подходных каналов, акваторий, рейдов и причалов. Проблема повышения конкурентоспособности кроется ещё и в проливных зонах Балтийского и Чёрного морей, по которым проходят наиболее интенсивные грузопотоки в крупнейшие морские порты страны. Прямым выходом в океан обладают лишь северные порты (из них незамерзающий лишь Мурманск) и порты Дальневосточного бассей-

на, в связи с чем иногда требуется диверсификация маршрутов.

К техническим причинам низкой конкурентоспособности отечественных портов можно смело отнести устаревшее подъёмно-транспортное оборудование. Например, в портовых инфраструктурах числится 6–7 тысяч порталных кранов, из которых 90 % исчерпали свой ресурс, ежегодно на замену мы закупает около 20 новых кранов импортного производства.

Отстают отечественные порты также в освоении контейнерного грузопотока — наиболее прогрессивной формы мировой торговли с широким ассортиментом «грузотоваров». Опыт показывает, что укрупнение «грузовых единиц» и внедрение контейнерной, пакетной, ролкерной технологий снижает транспортные издержки до 47 %.

Однако наиболее существенным недостатком отечественных портов является слабая логистическая инфраструктура железнодорожных и автомобильных подъездов к ним, отставание в наращивании пропускной способности наземных транспортных коммуникаций от пропускной способности портов.

Снижение конкурентоспособности происходит также из-за пробелов в законодательной базе по профильной портовой деятельности, по территориальным и имущественным отношениям. Большинство российских портов располагают-



ся в черте города, и поэтому ограничены или лишены перспектив дальнейшего развития.

К этому можно добавить отсутствие продуманной, научно обоснованной, приспособленной к рынку портовых услуг тарифной политики, обеспечивающей не высокую (и не конкурентную) плату, а высокую собираемость плат и сборов за широкий комплекс услуг. Структура портовых сборов как существенный фактор конкурентоспособности в финансовой сфере призвана отражать состояние рынка портовых услуг, быть гибкой, чтобы учитывать местные условия. Судоводные компании, оплачивающие портовые сборы, должны иметь возможность пересмотра неправомерных действий, что в итоге позволяет переключить грузопотоки с соседних портов, в том числе сопредельных государств, на отечественные конкурентоспособные порты.

ПОРТ «ТРЕТЬЕГО» ПОКОЛЕНИЯ

Интересным решением может стать комбинация всех четырёх видов транспорта в агломерации одного порта, чтобы резко повысить его востребованность как транспортного узла у многих компаний.

Генеральный директор мультимодального комплекса «Усть-Луга» Михаил Ерофеев заявил сравнительно недавно [13], что стране нужны порты третьего поколения: «идея в том, чтобы создать полноценный мультимодальный хаб. Что такое «полноценный»? Морской порт есть, железнодорожная магистраль и железнодорожный узел крупный есть, федеральная автодорога подведена, не хватает воздуха, чтобы в одном месте сошлись четыре вида транспорта. Это уникальная ситуация. Наш аэропорт будет первым специализированным грузовым аэропортом в стране».

В прошлом году, как рассказал М. Ерофеев, 330 тысяч тонн авиационных грузов предназначалось для Северо-Западного федерального округа. Из них только 30 тысяч проходит через аэропорт Пулково, а 300 тысяч идут мимо. Через Хельсинки, Прибалтику, даже Франкфурт, Москву. Если мы сумеем переориентировать авиагрузы в выгодном для нас направлении, это будет очень большой прорыв. Потом возникнут всевозможные экспресс-почты, DHL, EMS, операторы интернет-торговли и так далее — все они тоже заинтересованы в этой площадке. И, конечно же, крайне заинтересованы в грузовом аэропорте опе-



раторы и логисты, которые смогут использовать мультимодальные возможности Усть-Луги для оптимизации своих бизнес-процессов.

Столь привлекательная комбинация не такая уж фантазия. У неё, надо полагать, вполне реальная и близкая по времени перспектива. Главное — чтобы работали стимулы.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Развитие транспортной системы страны, в том числе её опорных точек — морских портов, всегда будет необходимым условием реализации инновационной модели экономического роста Российской Федерации. Учитывая сложность и научную ёмкость программ модернизации транспортного комплекса и долгосрочных целей стратегии морского транспорта, ведомственными штабами предусматривается значительная поддержка отраслевого образования и науки. Требуется создание современной системы подготовки кадров для портовой отрасли, установление партнёрских и договорных отношений портов с вузами и колледжами, а в русле этого и тактика поэтапной интеграции отраслевых рыночных интересов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кириченко А. В., Изотов О. А., Соляков О. В. Внешнеторговые операции и их транспортное обеспечение: Учебное пособие. — СПб.: ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова, 2013. — 420 с.
2. Грузооборот морских портов России. Ассоциация морских портов России. [Электронный ресурс]: <http://www.morport.com/rus/news/document1926.shtml>. Доступ 28.08.2017.
3. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года (одобрена Морской коллегией при Правительстве РФ 28.09.2012). [Электронный ресурс]: <http://www.rosmorport.ru/media/File/strategy.pdf>. Доступ 28.08.2017.
4. Международная ассоциация портов и гаваней (IAPH — International Association of Ports and Harbours). [Электронный ресурс]: <http://www.iaphworldports.org/data-base-of-iaph-member-ports-financial-issues>. Доступ 28.08.2017.
5. Кириченко А. В., Изотов О. А., Соляков О. В. Морские порты России: современное состояние и перспективы развития. — М.: Моркнига, 2014. — 321 с.
6. Фисенко А. И., Кулешова Е. А. Конкурентоспособность морских портов Дальнего Востока и пробле-

мы формирования их грузовой базы // Транспортное дело России. — 2012. — № 5. — С. 189–192.

7. Троицкая Н. А. Транспортные коридоры России для международного сообщения. — М.: АСМАП, 2000. — 174 с.

8. Козлов Л. Н., Казанцев Е. Д. Евразийское экономическое пространство: сотрудничество, интеграция и развитие — транспортно-логистическая составляющая. Таллинн, 16 сентября 2010 года [Электронный ресурс]: <https://refdb.ru/look/2393655.html>. Доступ 28.08.2017.

9. Обзор грузооборота морских портов России (январь–август 2017 г.). Информационное агентство Партнёр.ру [Электронный ресурс]: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/reviews/obzor-gruzooborotamorskikh-portov-rossii-yanvar-avgust-2017>. Доступ 28.08.2017.

10. Россия разгружает Прибалтику. Терминал Бронка пытается оттянуть на себя грузы из портов стран Балтии. Информационное агентство DP.ru [Электронный ресурс]: https://www.dp.ru/a/2017/08/18/Rossija_razgruzhaet_Pribalt. Доступ 28.08.2017.

11. Росморречфлот: грузооборот морских портов РФ в I полугодии вырос на 11,3 %, до 384 млн т. Информационное агентство ТАСС [Электронный ресурс]: <http://tass.ru/transport/4406794>. Доступ 28.08.2017.

12. Экспортный потенциал России и развитие экономических связей со странами Азии. Сессия 4. Международный дискуссионный клуб «Валдай» [Электронный ресурс]: <http://ru.valdaiclub.com/events/posts/articles/eksportnyy-potentsial-rossii-sessiya-4/>. Доступ 28.08.2017.

13. Зачем России порт третьего поколения. Информационное агентство «Эксперт» [Электронный ресурс]: <http://expert.ru/expert/2016/45/zachem-rossii-port-tretego-pokoleniya/>. Доступ 28.08.2017.

14. Порты сошли с мели. Аналитическое исследование. Фонтанка.ру [Электронный ресурс]: <http://www.fontanka.ru/longreads/seaports/>. Доступ 28.08.2017.

15. Russian wheat export prices flat as exports stay at record high [Электронный ресурс]: <http://www.hellenicshippingnews.com/russian-wheat-export-prices-flat-as-exports-stay-at-record-high/>. Доступ 28.08.2017.

16. Russia to begin all-weather LNG shipping via Northern Sea Route [Электронный ресурс]: <http://freightweek.org/index.php/corporate-news-2/2576-russia-to-begin-all-weather-lng-shipping-via-northern-sea-route>. Доступ 28.08.2017.

17. Russia — Rail [Электронный ресурс]: <https://www.export.gov/article?id=Russia-Rail>. Доступ 28.08.2017.

18. Russian tanker sails through Arctic without icebreaker for first time [Электронный ресурс]: <https://www.theguardian.com/environment/2017/aug/24/russian-tanker-sails-arctic-without-icebreaker-first-time>. Доступ 28.08.2017.

19. Russian northwest ports and terminals battle for cargo [Электронный ресурс]: https://www.joc.com/port-news/terminal-operators/russian-northwest-ports-and-terminals-battle-cargo_20170623.html. Доступ 28.08.2017.

20. Maritime ports freight and passenger statistics [Электронный ресурс]: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Maritime_ports_freight_and_passenger_statistics. Доступ 28.08.2017. ●

Координаты авторов: **Соляков О. В.** — solyakov1@yandex.ru, **Изотов О. А.** — iztv65@rambler.ru, **Якунчиков В. В.** — yvv1969@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 11.07.2017, принята к публикации 31.08.2017.