

II. ПРОБЛЕМЫ МЕНЕДЖМЕНТА И МАРКЕТИНГА. ЛОГИСТИКА

УДК 338.47.656.6

N.N. Ksenzova, L.A. Rotko

CURRENT STATE AND PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT-LOGISTIC INFRASTRUCTURE OF THE PORTS OF THE AZOV-BLACK SEA BASIN

From the point of view of integrating the transport system of the South of Russia into federal and international transport corridors, the state and prospects for the development of the region's transport infrastructure play an important role. The transport industry of the Southern Federal District is represented by all types of mainline transport, on the effective interaction of which the development of not only the regional, but also the national economy depends. The main ports of the European part of the Russian Federation are located in the southern region, handling more than 33% of the cargo turnover of Russian seaports. The article examines the current state and main directions of modernization and development of the transport and logistics infrastructure of the ports of the Azov-Black Sea basin, identifies the key problems in the development of the transport and logistics complex of the southern region.

Keywords: transport, logistics, seaports, port infrastructure, warehouse logistics, regional economy.

Н.Н. Ксензова¹, Л.А. Ротко²

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОРТОВ АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОГО БАСЕЙНА

С точки зрения интеграции транспортной системы Юга России в федеральные и международные транспортные коридоры важную роль играет состояние и перспективы развития транспортной инфраструктуры региона. Транспортная отрасль Южного федерального округа представлена всеми видами магистрального транспорта, от эффективного взаимодействия которых зависит развитие не только региональной, но и национальной экономики. В южном регионе расположены основные порты европейской части РФ, перерабатывающие более 33 % грузооборота российских морских портов. В статье рассмотрены современное состояние и основные направления модернизации и развития транспортно-логистической инфраструктуры портов Азово-Черноморского бассейна, обозначены ключевые проблемы в развитии транспортно-логистического комплекса южного региона.

Ключевые слова: транспорт, логистика, морские порты, портовая инфраструктура, складская логистика, экономика региона.

DOI: 10.36807/2411-7269-2020-3-22-23-29

Рост объёмов внешнеторговой деятельности в результате происходящих в мировой экономике процессов глобализации обуславливает необходимость разработки и внедрения новых, более совершенных способов доставки товаров до потребителей, результативность которых во многом будет зависеть от состояния и степени организации функционирования транспортно-логистической инфраструктуры.

¹ Ксензова Н.Н., доцент кафедры "Экономическая теория, экономика и менеджмент", кандидат экономических наук, доцент; Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова", г. Новороссийск

Ksenzova N.N., Associate Professor of the Department of Economic Theory, Economics and Management, PhD in Economics, Associate Professor; Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "Admiral F.F. Ushakov State Maritime University", Novorossiysk

E-mail: natksenzova@mail.ru

² Ротко Л.А., доцент кафедры "Экономическая теория, экономика и менеджмент", доцент; Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова", г. Новороссийск

Rotko L.A., Associate Professor of the Department of Economic Theory, Economics and Management, Associate Professor; Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "Admiral F.F. Ushakov State Maritime University", Novorossiysk

E-mail: rotkoluda@mail.ru

На современном этапе состояние логистики является немаловажным фактором развития экономики как страны в целом, так и отдельных её хозяйствующих субъектов. Логистика становится одним из ключевых факторов деятельности предприятий.

Транспорт в логистике занимает особое место. Сегодня транспортные услуги, оказываемые транспортно-логистическими и экспедиторскими компаниями, включают значительный спектр логистических функций интегрированных логистических систем.

Функционирование мировой транспортной системы в последние десятилетия характеризуется возникновением и развитием новой транспортно-логистической инфраструктуры, что связано, в первую очередь, с глобализацией, расширением международной торговли, появлением новых рынков. Развитие информационно-коммуникационных технологий, компьютеризация и автоматизация управления цепями поставок также послужили основой преобразований, происходящих в глобальной транспортно-логистической инфраструктуре [1].

Можно сказать, что ключевым моментом развития мировой транспортной системы стало применение логистики и логистического управления. При этом выделяют следующие основные направления развития международного рынка логистических услуг:

1) глобализация логистического сервиса за счёт объединения бизнеса логистических компаний и, как результат, появление компаний, располагающих довольно развитой логистической сетью и реализующих практически весь комплекс транспортно-логистических услуг;

2) использование в деятельности логистических компаний современных информационно-коммуникационных систем и технологий, программного обеспечения, позволяющих автоматизировать функционирование звеньев логистической цепочки;

3) создание крупными корпорациями и объединениями международных логистических центров с целью обеспечения роста эффективности предоставляемых логистических услуг;

4) аутсорсинг услуг (контрактная логистика), заключающийся в привлечении услуг извне и обеспечивающий индивидуальное обслуживание клиента;

5) разработка и реализация крупными логистическими компаниями маркетинговых стратегий, направленных на формирование имиджа компании и удовлетворение индивидуальных потребностей клиента [1].

Определяющую роль в обеспечении эффективного использования логистической системы играет транспорт. Эффективность функционирования транспортной системы во многом определяется состоянием транспортной инфраструктуры, включающей практически все виды транспорта – автомобильный, железнодорожный, воздушный, морской и речной. Неразрывность транспорта и логистики в перевозочном процессе обуславливают рассмотрение и оценку не транспортной, а транспортно-логистической инфраструктуры.

В мировой транспортно-логистической инфраструктуре также произошли существенные преобразования, явившиеся результатом глобализации и развития информационно-коммуникационных технологий.

С усилением процессов глобализации возростала роль транспортной системы в развитии мировой экономики. Опережающие темпы развития международной торговли по сравнению с другими отраслями экономики и производства послужили основным драйвером интенсивного развития мирового транспортного комплекса и его инфраструктуры.

Кроме этого, положительная динамика транспортной отрасли явилась результатом внедрения и реализации внутренних факторов самого транспорта, таких как контейнеризация грузоперевозок, формирование современных транспортно-логистических схем оптимизации товародвижения, цифровизация и автоматизация на транспорте, применение информационно-компьютерных технологий и сетей, а также усиление конкуренции между отдельными видами транспорта за право перевозки грузов и пассажиров [1].

Основополагающим фактором организации транспортных сетей в международном сообщении считается возникновение и быстрое распространение контейнерных перевозок. Контейнеризация транспортировки грузов, особенно морской транспортировки, позволила не только значительно сократить время их обработки на терминалах, но и стала интегратором формирования и функционирования основанных на ней транспортно-логистических схем. Как следствие контейнеризации рассматриваются также кардинальные изменения, произошедшие в соответствующей береговой инфраструктуре: строительство новых специализированных причалов и терминалов, появление новой перегрузочной техники, складских сооружений, подъездных путей и пр.

Внедрение современных информационных технологий в транспортную отрасль, в логистику поставок позволило не только моделировать логистические схемы поставки товаров, но и оптимизировать сопровождающие процесс перевозки грузов операции:

осуществление таможенных процедур, определение оптимального маршрута доставки и выбор соответствующих видов транспорта, формирование грузовых партий, оформление грузовой и другой транспортной документации. Оптимизация формирования и функционирования комплексных транспортно-логистических систем основывается также на цифровизации транспортного процесса, использовании методов прогнозной аналитики и анализа эффективности.

Современная мировая транспортно-логистическая инфраструктура располагает достаточными мощностями, которые, по мнению специалистов, полностью обеспечивают высокое качество межконтинентальных и межстрановых перевозок грузов и пассажиров. Динамика развития транспортной инфраструктуры приближается к темпам роста международной торговли, что свидетельствует о наращивании и модернизации её материально-технической базы.

Несмотря на существующие диспропорции в развитии глобальной транспортной инфраструктуры в разрезе отдельных стран и регионов, в целом не возникает проблем с её функционированием, даже с учётом быстрого морального устаревания транспортной инфраструктуры. Расширенное воспроизводство транспортной отрасли развитых стран, достаточные инвестиции в её развитие являются основанием для создания новых и расширения действующих объектов транспортной инфраструктуры.

Необходимо отметить, что в последние годы наблюдается некоторое снижение инвестиционной деятельности в сфере транспортной инфраструктуры развитых стран, но это, по оценкам экспертов, не ограничивает возможности её расширенного воспроизводства [1].

Тенденции, сложившиеся в глобальной транспортно-логистической системе, в какой-то мере характерны и для транспортной отрасли России, которая является активным участником международных грузоперевозок.

Развитие российской транспортной системы последние два десятилетия осуществляется опережающими темпами, растёт роль транспортно-логистического комплекса в экономике страны – так, в 2018 г. им было обеспечено 7 % валовой добавленной стоимости, что более чем в два раза превышает аналогичный показатель США (3,2 %), а вклад транспортно-логистического сектора в прирост ВВП составил 0,19 п.п. (данные бюллетеня о текущих тенденциях развития экономики).

Также состояние транспортно-логистической системы РФ характеризуется ростом объёмов предоставляемых транспортных услуг, увеличением контейнерных перевозок, активным внедрением прогрессивных технологий транспортировки и управления транспортно-логистическими процессами, использованием в логистике поставок современных информационно-компьютерных технологий.

Но вместе с тем существуют определённые трудности и проблемы, которые сдерживают развитие транспортно-логистической системы страны. Причины возникновения таких проблем и пути их разрешения рассмотрим на примере транспортно-логистической инфраструктуры Азово-Черноморского бассейна.

Функционирование региональной транспортной логистики в современных условиях характеризуется высокой интегрированностью различных видов транспорта в единую систему товародвижения.

Транспортная отрасль региона включает все виды магистрального транспорта – железнодорожный, автомобильный, трубопроводный, морской и речной, а также объекты сопутствующей транспортно-логистической инфраструктуры, обеспечивающие эффективное взаимодействие видов транспорта в транспортных узлах.

Азово-Черноморский бассейн является одним из основных секторов внешнеторговых и внутренних перевозок, объёмы которых в границах рассматриваемой территории, включая республику Крым, неуклонно возрастают.

Современное геополитическое положение Южного федерального округа определяется тем, что на его территории пересекаются мировые торговые пути, а порты округа обслуживают функционирование нескольких международных транспортных коридоров. Это обстоятельство определяет перспективы развития его транспортной инфраструктуры в свете выполнения программы по интеграции региона в федеральную и международную транспортные системы.

Анализ динамики объёмов и структуры грузоперевозок морским транспортом позволяет предположить перспективы дальнейшего увеличения масштабов перевозок в морском бизнесе, в том числе посредством осуществления мультимодальных перевозок.

В связи с этим возрастает роль мультимодальной логистики, направленной, прежде всего, на обеспечение эффективного взаимодействия видов транспорта в границах деятельности морских портов. В настоящее время морские порты рассматриваются

как опорные пункты для сложных транспортно-логистических сетей и являются идеальными транспортными узлами для осуществления мультимодальных логистических операций, что требует соответствующего развития транспортно-логистической инфраструктуры. Это обстоятельство является особенно актуальным для южного региона, на территории которого размещается семнадцать морских портов.

За последние десять лет перевалка грузов в портах Азово-Черноморского бассейна (включая порты Крыма) выросла в 1,6 раза и в 2018 г. достигла 272,2 млн т, что составило 33,3 % от общего объема грузооборота российских портов. В 2019 г. грузооборот несколько снизился и составил 258,08 млн т, что не помешало портам бассейна сохранить лидирующие позиции среди морских портов Российской Федерации [2].

Номенклатура грузопереработки портов бассейна охватывает практически все укрупнённые группы грузов: навалочные и насыпные, нефть сырую и нефтепродукты, контейнерные грузы, накатные грузы и грузы на паромках, генеральные и химические, прочие грузы.

Специализацию портов определяет перевалка таких грузов, как сырая нефть и нефтепродукты, насыпные и контейнерные грузы. Так, отгрузка сырой нефти в основном осуществляется через терминалы Новороссийского морского порта, перевалку нефтепродуктов производят порты Туапсе, Новороссийск, Кавказ и Тамань, а 80 % объёмов зерна обрабатываются причалами портов Новороссийск, Кавказ, Ростов-на-Дону и Азов [2].

Стивидорные компании ПАО "НМТП" являются одним из основных каналов, по которому через МТК производится транзит внешнеторговых грузов в страны Ближнего Востока, Средиземноморья, Юго-Восточной Азии, Северной Африки, а также Южной и Северной Америки.

Ежегодное увеличение перевалки грузов портами Азово-Черноморского бассейна обусловлено приростом производственных мощностей портов за счёт строительства новых и модернизации действующих терминалов.

По данным Института экономики и развития транспортной инфраструктуры объём грузоперевозок через южные порты будет динамично расти и к 2025 г. он увеличится до 135 млн т. Такой рост грузопотока связан с перспективой развития южных портов, прежде всего, Новороссийского порта и порта Тамань [2].

Однако развитие южных портов сдерживается рядом проблем организационно-технического и экономического характера, среди которых можно выделить следующие:

- недостаточная пропускная способность железнодорожных и автомобильных подъездных путей к портам;
- лимит территории по развитию портовой и околопортовой инфраструктуры. Это ограничение относится как к порту Новороссийск, так и к мелководным портам Азовского моря – Таганрог, Ейск, Азов. Основной причиной ограниченности является их расположение в черте города;
- недостаточная инвестиционная деятельность в сфере развития морской портовой инфраструктуры региона;
- недостаточный уровень финансового и организационного обеспечения работы пограничных и таможенных пропускных пунктов;
- отсутствие механизма, обеспечивающего оптимальное взаимодействие всех участников логистической цепи поставки в транспортных узлах.

Для обеспечения дальнейшего развития дорожно-транспортного комплекса Азово-Черноморского бассейна и учитывая роль южных портов в морской отрасли страны, на государственном уровне разработаны и утверждены целевые программные документы, нацеленные на решение конкретных задач по развитию морской портовой инфраструктуры бассейна в ближайшем десятилетии.

Это:

- Государственная программа Российской Федерации "Развитие транспортной системы", утверждённая постановлением Правительства РФ от 20.12.2017 г. № 1596 с изменениями. Госпрограмма включает перечень проектов и программ, конкретных мероприятий в части развития портов Тамань и Новороссийск и реализуемых в рамках направления "Комплексное развитие транспортных узлов". Кроме строительства и реконструкции перегрузочных терминалов, Госпрограмма предусматривает мероприятия по расширению железнодорожных и автомобильных подъездных путей. Госпрограммой установлены объёмы финансирования из федерального бюджета, консолидированных бюджетов субъектов РФ и внебюджетных источников;
- Дорожная карта развития до 2020 г. (с возможностью продления до 2030 г.) морских портов Азово-Черноморского бассейна, а также развития ближних и дальних

железнодорожных и автомобильных подходов к данным морским портам, утверждённая постановлением Правительства РФ от 11.07.2016 г. № 5011п-П9 с изменениями, содержащая проекты и мероприятия по развитию инфраструктуры Новороссийского порта и порта Тамань, а также портов п/о Крым, которые находятся на этапе реализации или планируются к вводу в эксплуатацию в период 2018–2021 гг.;

- Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г., утверждённый распоряжением Правительства РФ от 30.09.2018 г. № 2101-р. Планом предусматривается реализация федеральных проектов в части расширения и модернизации железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры, в том числе и в районе Азово-Черноморского бассейна. По каждому проекту установлены ожидаемые результаты, сроки реализации, ответственные исполнители, объёмы финансирования [3].

Как следует из представленных документов, помимо создания новых портовых мощностей предусматривается довольно широкий спектр мероприятий по развитию сухопутной инфраструктуры, прежде всего железнодорожных подходов, как первоочередного сдерживающего фактора развития портов.

Кроме этого, современная логистическая инфраструктура транспортного узла должна включать высокоразвитую складскую составляющую с достаточными площадями, парком оборудования, распределительными складами и логистическими центрами.

Эффективное функционирование транспортных узлов во многом зависит от синхронного взаимодействия смежных видов транспорта и других участников перевозочного процесса. Несогласованность и сбои в работе припортового транспортного узла приводят не только к существенным финансовым потерям, но и к потере целых грузопотоков.

Инструментом, призванным решить проблему оптимального взаимодействия смежных видов транспорта, грузовладельцев, экспедиторов и других участников транспортного процесса, является создание на территории РФ сети транспортно-логистических центров, функционирующих на принципах интегрального логистического оператора разных видов транспорта и обеспечивающих рациональную организацию перевозочного процесса в интересах клиентов и перевозчиков.

Чтобы создать развитую портовую логистическую инфраструктуру, в которой уровень логистических услуг соответствовал современным требованиям и способствовал успешному интегрированию России в мировую транспортно-логистическую систему, предстоит ещё много сделать, но многое уже сделано.

В первую очередь, это реализация мероприятий по развитию и обновлению железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна. Как было отмечено участниками транспортно-логистической конференции "PRO//Движение.Юг", сегодня Северо-Кавказская железная дорога переживает пик перевооружения. В последнее десятилетие инвестиции в развитие железнодорожного хозяйства составили почти 345 млрд руб. Это позволило построить на 23 перегонах железной дороги на территории Краснодарского края 532 км вторых электрифицированных путей, завершена электрификация ещё 124 км железнодорожных линий Таманского полуострова.

В результате в 2018 г. Северо-Кавказской железной дорогой было перевезено в порты Азово-Черноморского бассейна рекордное количество груза – более 82 млн т, а в 2019 г. провозная способность СКЖД в адрес южных портов достигла 87,2 млн т. При этом система комплексного обслуживания клиентов РЖД включает свыше 1000 видов услуг, обеспечивая качество, простоту и удобство получения предлагаемых услуг [4].

В рамках улучшения взаимодействия железной дороги с морскими портами, в частности с Новороссийским портом, на СКЖД внедрена и действует дорожная информационно-логистическая система (ДИЛС), осуществляющая информационную интеграцию между ПАО "Новороссийский морской торговый порт" и ОАО "РЖД".

Основной эффект от внедрения данного комплекса задач – это создание единого информационного пространства между ОАО "РЖД" и операторами морских терминалов, а также повышение качества планирования; улучшение диспетчеризации вагонопотока, снижение простоя вагонов и уменьшение количества отставленных от движения поездов; минимизация потерь станции и порта, в том числе от простоя флота и перевалочной техники и др. Так, в 2019 г. в результате функционирования ДИЛС выгрузка железнодорожных составов в ПАО "НМТП" увеличилась на 5 % [5].

В условиях роста экспортных перевозок через порты Юга России повышение эффективности функционирования припортовых транспортно-технологических систем имеет приоритетное значение. Использование логистических и информационных технологий при организации перевозок грузов является на сегодняшний день перспективным направ-

лением оптимизации работы транспортной системы. Железные дороги и морские порты на протяжении многих лет ведут совместный поиск путей оптимизации перевозочного процесса. Безусловно, чем выше грузонапряжённость железной дороги, тем больше цена ошибки при ручном формировании планов погрузки и подвода поездов в порты.

Большое значение для развития экономики прибрежных городов и Краснодарского края в целом имеет реализация федерального проекта "Транспортно-логистические центры", в соответствии с которым к 2024 г. должна быть сформирована сеть узловых грузовых транспортно-логистических центров мощностью до 51,6 млн т [5].

Через порты Юга России проходят несколько транспортных коридоров, кроме этого, через причалы южных портов отгружается более трети экспортных российских грузопотоков в Европу, Америку, Азию, Африку, страны Ближнего Востока. Одним из основных портов, обслуживающих контейнерные перевозки, является Новороссийский порт, располагающий мощным производственным потенциалом для обработки контейнеров. Но в то же время, как было отмечено экспертами – представителями компаний FM Logistic и "Даксер", наряду с сильными сторонами портовая инфраструктура Новороссийска имеет и недостатки – небольшую площадь порта и дефицит качественной складской инфраструктуры [6].

С целью развития складской логистики уже реализуются и планируются к реализации проекты по созданию в Новороссийске и на подходах к городу крупных логистических комплексов.

Завершается строительство логистического центра площадью 20 тыс. кв.м, предназначенного для перевалки и хранения импортной продукции, следующей из порта Новороссийска в торговые сети Краснодарского края. Инвестиции в создание центра составили 500 млн руб.

В августе 2019 г. в восточной части Новороссийска начато строительство крупного логистического комплекса общей площадью 100 тыс. кв.м. Строительство ведёт ООО "Ромекс-Кубань", объём инвестиций 6 млрд руб. Реализация проекта предполагается в три очереди. Первая очередь строительства комплекса, которая производится по заказу компании X5Retail Group, завершается в августе этого года созданием build-to-rent хаба площадью 18 тыс. кв.м. Вторая очередь предполагает строительство экспортно-импортного хаба общей площадью 30 тыс. кв.м складских площадей класса "А" с вводом в эксплуатацию в конце 2021 г. В 2022 г. завершится реализация третьей очереди проекта – строительство хаба площадью 50 тыс. кв.м.

Создаваемый в Новороссийске современный многофункциональный производственно-логистический комплекс с суммарным грузооборотом около 9 млн т в год предназначен для хранения и пересортировки сельскохозяйственной продукции и продуктов питания, товаров народного потребления. Предоставляя полный перечень логистических услуг поставщикам продукции, распределительный центр обеспечит не только эффективную экспортно-импортную логистику через Новороссийский порт, но и развитие транспортно-логистической инфраструктуры всего южного региона [6].

Развитие транспортно-логистической инфраструктуры портов Азово-Черноморского бассейна является ключевой темой проводимых в последние годы транспортно-логистической конференции "PRO//Движение.Юг" и транспортного форума "ЮгТранс", в работе которых принимают участие руководители региональных администраций, Северо-Кавказской железной дороги, портов Азово-Черноморского бассейна, ведущие специалисты транспортно-логистической отрасли, представители крупнейших грузоотправителей региона и банков. "PRO//Движение.Юг" рассматривается как дискуссионная площадка для участников перевозочного процесса, способствующая вывести транспортно-логистическую инфраструктуру Азово-Черноморского бассейна на новый уровень, с учётом её влияния на будущее экономики региона и страны.

Список использованных источников

1. Варнавский В.Г. Глобальная транспортно-логистическая инфраструктура // В.Г. Варнавский // Мировая экономика и международные отношения. – 2020. – № 1. – С. 5-14. <https://elibrary.ru/item.asp?id=42571427>.
2. Годовой отчёт ФГУП "Росморпорт" за 2019 год // <http://www.rosmorport.ru/about/disclosure/report/>.
3. Буянова Л.Н., Богайчук О.Р. Развитие южных портов России // Морские порты. – 2019. – № 1(172). – С. 18-21 // <https://docviewer.yandex.ru/view/>.
4. Годовой отчёт о результатах деятельности ПАО "НМТП" за 2019 год // http://www.nmtp.info/ncsp/corporate_information/annual_reports/.

5. Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утверждённый распоряжением Правительства РФ от 30.09.2018 г. № 2101-р.

6. Итоги проведения юбилейного транспортного форума "ЮгТранс-2019" // <https://konfer.ru/events/14541/>.