

УДК 656.614.35

D.Yu. Salko, G.V. Meshcheryakov

ESSENCE AND VALUE OF CARGO BASE OF SEA PORTS OF RUSSIA

The article considers the essence and importance of the cargo base of sea ports of Russia. The definition of cargo base is offered. The scheme of formation of cargo base of seaport and its influence on economy of Russia is made. An example of cargo base analysis is given. Conclusions and recommendations are made.

Keywords: cargo base, sea port, cargo turnover, directions of transportation, transshipment, economy of Russia.

Д.Ю. Салько¹, Г.В. Мещеряков²**СУЩНОСТЬ И ЗНАЧЕНИЕ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ**

В статье рассмотрены сущность и значение грузовой базы морских портов России. Предложено определение грузовой базы. Составлена схема формирования грузовой базы морского порта и её влияние на экономику России. Приведён пример анализа грузовой базы. Сделаны выводы и рекомендации.

Ключевые слова: грузовая база, морской порт, грузооборот, направления перевозок, перегрузка, экономика России.

Согласно документу "Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года", "грузовая база есть комплексная характеристика грузопотоков в направлении морских портов с распределением по установленной номенклатуре грузов и видам перевозок (экспорт, импорт, международный транзит, каботаж) с указанием районов их зарождения, назначения и портов перевалки" [1]. По мнению автора, можно дать более удобное и понятное определение данного понятия. Грузовая база морского порта – это совокупность грузопотоков по родам грузов (навалочные, наливные, тарно-штучные, генеральные, контейнерные) и направлений перевозок (экспорт, импорт, транзит и каботаж) в определённый период времени. Таким образом, это все грузы, которые переваливаются через порт с использованием имеющихся погрузо-разгрузочных мощностей.

В статье "Прогнозирование грузовой базы морского транспорта" [2], была предложена схема формирования грузовой базы морского транспорта России. Автор настоящей статьи предлагает дополнить данную схему, придать ей конкретику (Рис. 1).

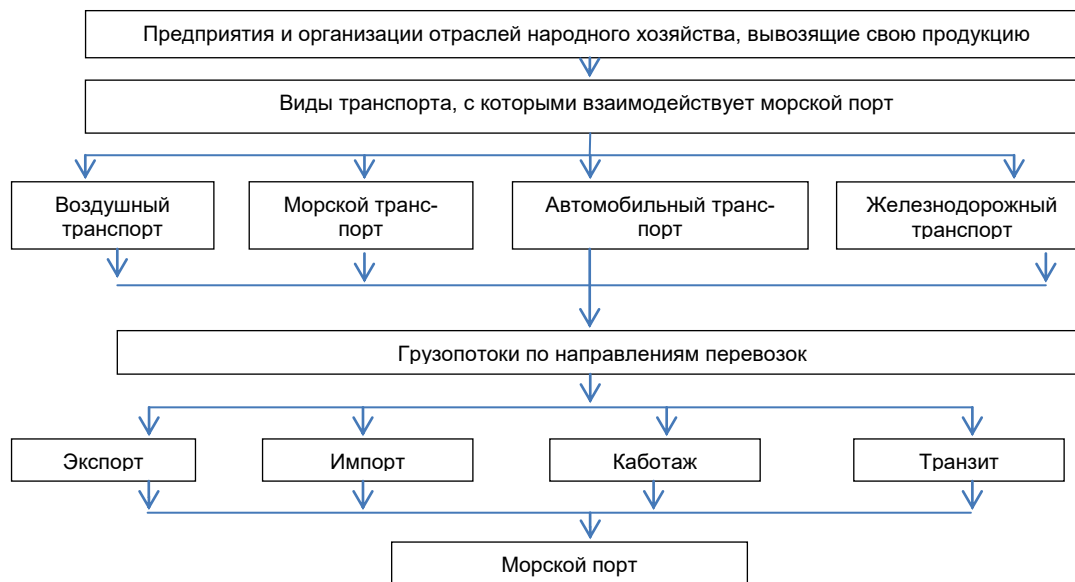


Рис. 1 – Формирование грузовой базы морского порта и её влияние на экономику России

¹ Салько Д.Ю., доцент кафедры менеджмента и маркетинга, кандидат экономических наук, доцент; Санкт-Петербургский государственный технологический институт (технический университет), г. Санкт-Петербург
Salko D.Yu., Associate Professor of the Department of Management and Marketing, PhD in Economics, Associate Professor; St. Petersburg State Technological Institute (Technical University), St-Petersburg
E-mail: SalkoDmitriy@yandex.ru

² Мещеряков Г.В., к.э.н., директор департамента профессиональной аттестации «Международного центра компетенций в горнотехническом образовании под эгидой ЮНЕСКО», действительный государственный советник Санкт-Петербурга 2-го класса

Meshcheryakov G.V., Ph.D., Director of the Department of Professional Certification "International Competence Center for Mining Engineering Education under the auspices of UNESCO", Acting State Advisor to St. Petersburg, 2nd class

Знать актуальную динамику грузовой базы очень важно, поскольку работа морских портов влияет на экономику страны. Морской транспорт очень важен, потому что является многофункциональной народнохозяйственной структурой, обеспечивающей бесперебойную обработку разных грузопотоков по разным направлениям и родам грузов.

Кроме того, знания изменений и тенденций в грузовой базе позволяют:

- определять и прогнозировать перспективные грузопотоки по направлениям и родам грузов;
- выставлять приоритеты для строительства новых терминалов или реконструкции существующих;
- определять, какими судами нужно пополнять существующий состав флота судоходных компаний;
- перераспределять грузопотоки между портами России;
- определять основные направления транспортной стратегии России;
- осуществлять планирование работы морского транспорта в целом на разных периодах: краткосрочном, среднесрочном, долгосрочном;
- совершенствовать государственное управление работой морского транспорта;
- создавать условия для повышения конкурентоспособности морских портов;
- повышать коэффициент использования имеющихся портовых мощностей;
- обеспечивать синхронность развития морских портов с железнодорожными и автомобильными подходами к ним;
- повышать уровень комплексной безопасности мореплавания на акваториях морских портов.

Необходимо непрерывно анализировать текущее состояние грузовой базы морских портов и осуществлять его прогнозирование.

Анализировать состояние грузовой базы морского порта необходимо с учётом прошлых временных периодов, рассчитывать темпы роста и прироста, выявлять причины отклонений и искать возможные пути решения проблем.

Следует выделить основные тенденции динамики грузовой базы морского порта (Табл. 1).

Таблица 1 – Основные тенденции и причины изменения динамики грузовой базы морского порта

Наименование тенденции и причины 1	Описание 2
Увеличение или снижение грузопотока определённого груза	Причиной изменения структуры грузопотока могут служить не только внутренние факторы, такие как мощности, технические показатели, но и внешние, политические факторы, которые особенно актуальны в условиях санкций. Также необходимо иметь в виду, что порт может отказаться от грузопотока в силу его малой доходности и перегружать более выгодный груз
Изменение направлений грузопотоков или появление новых	Для российских портов характерны экспортные грузопотоки, небольшую долю составляют импортные и транзитные. Необходимо создавать условия для грузообразующих отраслей, чтобы было выгодно перегружать европейские транзитные грузопотоки
Изменение способов перегрузки и перевозки грузов	В мире наращиваются объёмы перевозки грузов в контейнерах, даже некоторые массовые грузы уже перевозят в контейнерах, например зерновые
Динамика темпов роста экономики	Главными показателями количественной динамики экономического роста являются: годовые темпы роста (прироста) объёма ВВП и на душу населения; годовые темпы роста производства основных отраслей экономики

Продолжение таблицы 1

1	2
Изменения мировых цен на продукцию	Цены крупных экспортно-импортных сделок, заключаемых на мировых товарных рынках
Колебания курсов валют	Например, главными факторами, влиявшими на изменение курса рубля, являются не только изменения стоимости нефти, но ещё и ситуация на Украине и мировая экономическая и политическая нестабильность, что присутствует в последние годы
Мировые кризисы	Приводит к резкому экономическому ухудшению в стране, влияет на политику морского порта
Стихийные бедствия	Могут привести к изменению нормального функционирования морского порта
Появление конкурентов	Если конкуренты предложат более выгодные условия, то порт может потерять грузопоток

Рассмотрим небольшой пример анализа грузовой базы портов Азово-Черноморского бассейна.

По данным, собранным из морских администраций, ежегодных отчётов акционерных российских портов Азово-Черноморского бассейна, их общий грузооборот на 2018 г. составил около 272,16 млн тонн груза [3], [10], из этой суммы большая часть приходится на нефть и нефтепродукты, более 90 % из всего перегруженного груза – это экспорт и только 5-8 % составляет импортный груз и транзит.

Наибольшую долю в общем грузообороте занимает порт Новороссийск – порядка 60 %, что является основной причиной привлечения острого внимания различных организаций к развитию Новороссийского транспортного узла. За Новороссийском следует порт Туапсе, доля которого на протяжении 5 лет колеблется от 11 до 30 %. Доля остальных портов от 1 до 9 % [4].

Экспортные грузы российских портов Азово-Черноморского бассейна разбиваются на грузопотоки по направлениям: Турция, Грузия, Румыния, Болгария, Сирия, Ливан, Израиль, Египет, Кипр, Ливия, Тунис, Италия, Алжир, Испания, Франция.

Импортные грузы российских портов Азово-Черноморского бассейна разбиваются на грузопотоки по направлениям из портов следующих стран: Турция, Грузия, Румыния, Болгария, Италия, Греция, Марокко, Египет, Израиль, Алжир.

Основные страны, которые ввозят в российские порты груз, это – Турция, Египет, Румыния и Израиль. Доли остальных стран незначительны.

Основную долю ввозимых грузов составляют контейнерные перевозки.

По данным Минтранса России, существуют следующие недостатки российских портов Азово-Черноморского бассейна [5], [6]:

- отсутствие принятых в мировой практике налоговых и таможенных преференций, в том числе для создания портовых особых экономических зон;
- неразвитость логистической припортовой инфраструктуры железнодорожных и автомобильных подходов к портам;
- несоответствие режима и процедур работы пунктов пропуска мировой практике;
- недостаточная нормативно-правовая база, особенно в вопросах земельных и имущественных отношений;
- повышенная нагрузка на окружающую среду.

Анализируя деятельность портов, можно отметить, что важным фактором является их пропускная способность, т.е. максимальное количество тонн груза, которое порт может в соответствии со своими производственными возможностями погрузить на суда и выгрузить с судов за определённый период. При анализе пропускной способности российских портов Азово-Черноморского бассейна следует учитывать влияющие на неё факторы:

- параметры подходных каналов, обеспечивающих ввод и вывод судов из порта;
- количество, конструкция, техническое состояние и глубины действующих причалов;
- степень технического оснащения (количество, типы, грузоподъёмность перегрузочных машин и устройств);
- количество, вместимость, конструкция и расположение складов;

- развитие железнодорожных путей в порту и на предпортовой железнодорожной станции и автомобильных дорог;
- род грузов, проходящих через порт;
- технология перегрузочных работ;
- обеспечение плавсредствами служебно-вспомогательного флота;
- количество, состояние, конструкция и грузоподъёмность средств внутрипортового транспорта;
- состояние электрохозяйства, связи, водоснабжения и т.д.;
- типы судов, посещающих порт (главные размерения, количество люков, наличие палуб, раскрытие трюмов, расположение машинного отделения и т.д.);
- организация перегрузочных работ в порту.

Пропускная способность порта в целом зависит от пропускной способности отдельных его элементов, входящих в состав технологических перегрузочных комплексов. Поэтому пропускную способность порта обычно оценивают по суммарной пропускной способности его перегрузочных комплексов, состоящих из причалов, складов, железнодорожных путей и т.д. Здесь следует заметить, что при расчёте пропускной способности порта используются Ведомственные Строительные Нормы (ВСН) "Нормы технологического проектирования морских портов" РД 31.3.05-97, которые были введены в действие в 1997-06-01 и не менялись до сегодняшнего дня. Данные ВСН, в части расчёта пропускной способности порта и норм времени на швартовку/отшвартовку судов, необходимо срочно пересматривать, так как, применяя устаревшие коэффициенты, формулы и методику расчёта пропускной способности порта, не отражающие технических возможностей современного вспомогательного флота и перегрузочного оборудования, уже изначально для строящихся портов, и в период эксплуатации действующих портов [7]:

- грузовладельцы и экспедиторские компании получают недостоверную информацию о фактически возможной пропускной способности порта;
- менеджмент стивидорных компаний, имея действующие нормы конца 90-х годов прошлого века, не имеет оснований закупать современный вспомогательный портовый флот и/или прочие объекты портовой инфраструктуры.

Согласно ФЗ РФ № 261-ФЗ "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" объекты инфраструктуры морского порта – портовые гидротехнические сооружения, внутренние рейды, якорные стоянки, доки, буксиры, ледоколы и иные суда портового флота, средства навигационного оборудования и другие объекты навигационно-гидрографического обеспечения морских путей, системы управления движением судов, информационные системы, перегрузочное оборудование, железнодорожные и автомобильные подъездные пути, линии связи, устройства тепло-, газо-, водо- и электроснабжения, иные устройства, оборудование, инженерные коммуникации, склады, иные здания, строения, сооружения, расположенные на территории и(или) акватории морского порта и предназначенные для обеспечения безопасности мореплавания, оказания услуг в морском порту, обеспечения государственного контроля и надзора в морском порту [8].

Основным аспектом при рассмотрении и реализации многочисленных проектов, связанных с транспортировкой через Азово-Черноморский бассейн грузов, является наличие развитой транспортной инфраструктуры, а в частности такой её составляющей как современные портовые комплексы. Одним из крупнейших владельцев портовых мощностей на Чёрном море является Россия, которая наряду с обеспечением собственной внешнеэкономической деятельности, активно использует морскую транспортную инфраструктуру Кавказского побережья для обеспечения грузовых транзитных перевозок. По оценке российских специалистов, имеющаяся портовая инфраструктура Кавказского побережья РФ не в состоянии справиться с растущими объёмами перевалки как транзитных, так и экспортно-импортных грузов. Средний возраст кранового хозяйства даже такого порта как Новороссийск превышает 15 лет. Система планово-предупредительных ремонтов превратилась в систему устранения аварийных отказов. Темпы старения парка кранов отрасли опережают темпы обновления.

Результатом наличия перечисленных проблем являются: а) неэффективность расходов федерального бюджета; б) слабая конкурентоспособность морской портовой отрасли на мировом уровне; в) неэффективное расположение портовых мощностей относительно регионов зарождения и потребления товаров [9].

Из-за ограниченных мощностей терминалов, расположенных на территории России, значительные объёмы грузов вынуждены направляться для перевалки в порты за пределами России. Россия вынуждена нести более высокие затраты, связанные с обес-

печением логистики. Терминалы, в большинстве, используют устаревшее оборудование и технологии, ещё больше снижая эффективность экспорта.

Таким образом, важнейшая задача портов, действующих в современных условиях, – повышение пропускной способности, которую можно выполнить тремя путями: первый – увеличить количество причалов, складов и других элементов портового хозяйства за счёт строительства новых; второй – увеличить производительность отдельных элементов портового хозяйства, реконструируя и заменяя устаревшее оборудование, внедряя передовую, прогрессивную технологию, научную организацию труда, совместное непрерывное планирование работы флота, портов и смежных видов транспорта, пакетные перевозки, специализацию причалов, районов и в целом портов. Третий – создать транспортно-логистические центры.

Список использованных источников

1. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г., одобрена на совещании членов Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации 28 сентября 2012 г. Интернет ресурс: http://portnews.ru/upload/basefiles/671_strategy_2030.pdf, дата обращения 24.01.2019.
2. Прогнозирование грузовой базы морского транспорта, Всеволод Лернер, заместитель генерального директора ОАО "Союзморниипроект", к.т.н. Интернет ресурс: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=53287>, дата обращения 25.01.2019.
3. Статья "Грузооборот портов Азово-Черноморского бассейна России в январе-августе 2018 года вырос на 5,3 %". Интернет ресурс: https://www.korabel.ru/news/comments/gruzooborot_portov_azovo-chernomorskogo_basseyna_rossii_v_yanvare-avguste_2018_goda_vyros_na_5_3.html, дата обращения 25.01.2019.
4. Салько Д.Ю. Научно исследовательская работа "Повышение конкурентоспособности российских портов Азово-Черноморского бассейна". Интернет ресурс: <http://www.nisma.ru/arch/SDU.pdf>, дата обращения 29.01.2019.
5. "Судоходство". – № 010 от 23.10.07. – С. 59-61.
6. <http://www.seanews.ru>.
7. Зеленков Г.А., Устинов В.В., Салько Д.Ю. Отчёт о научно-исследовательской работе "Исследования в области развития существующих и создания новых морских сообщений (морских магистралей) в регионе Чёрного моря, в том числе между черноморскими портами, а также между 32 черноморскими портами и портами других бассейнов с учётом необходимости рационального взаимодействия с другими видами транспорта".
8. Федеральный закон Российской Федерации от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".
9. Материалы презентации "Об итогах работы по разработке Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года" на заседании Совета Федерального агентства морского и речного транспорта, 1 июля 2011 года.
10. Информационный портал исследовательского агентства InfraNews. Интернет ресурс: <http://infranews.ru/logistika/more/53533-gruzooborot-rossijskix-portov-azovo-chernomorskogo-bassejna-v-2018-godu-sostavil-2722-mln-t/>. Дата обращения 25.01.19.