

канд. экон. наук, доцент

Г.П. Гриненко,

студент

А.И. Антоненко

Белгородский государственный

технологический университет

им. В.Г. Шухова

ПРОБЛЕМА РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ В РОССИИ

Аннотация. В условиях глобализации и международного разделения труда для стран, имеющих выход к морю, большое значение имеет развитие морского транспорта. Особенно это важно для такой страны как Россия, которая омывается водами 13 морей и протяжённость морских границ которой, составляет более 38 тыс. км. Портовая деятельность является стратегически важным аспектом развития и функционирования транспортной системы страны. Именно наличие развитой портовой инфраструктуры является залогом активного участия страны в морских перевозках.

Ключевые слова: глобализация, международное разделение труда, морской транспорт, морской порт, транспортная логистика, грузоперевозки, грузооборот, международная транспортно-логистическая система.

Огромные морские пространства, занимающие более 75% всей поверхности нашей планеты, предоставляют практически неограниченные возможности для организации транспортной логистики. Множество судов могут перемещаться в любом направлении по всему земному шару.

Морским транспортом перевозится большая часть грузов по всему миру. Согласно некоторым данным на водный транспорт приходится более 60% всего мирового грузооборота и более 80% объёма международной торговли. При этом достоинствами морского транспорта являются низкая цена, универсальность, безопасность и большие объёмы транспортировки.

В условиях глобализации и международного разделения труда важность морского транспорта для любой из стран, имеющих выход к морю, сложно переоценить. Особенно для такой страны как Россия, протяжённость морских границ которой, без учёта присоединившихся после 30 сентября 2022 года субъектов, составляет более 38 тыс. км.

Основными логистическими объектами для морского товаро- и пассажиропотока являются морские порты и терминалы.

Современный морской порт – это крупный транспортный узел, связывающий разные виды транспорта между собой. Портовая деятельность является стратегически важным аспектом развития и функционирования

транспортной системы страны. Именно наличие развитой портовой инфраструктуры является залогом активного участия страны в морских перевозках. Без неё невозможно обслуживать ни собственные, ни иностранные суда, что серьёзно ограничивает обеспечение перевозки народнохозяйственных грузов, транзитные, экспортные и импортные возможности государства.

Согласно Федеральному закону от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», под морским портом понимается транспортный узел с комплексом сооружений и устройств, обеспечивающих безопасную стоянку судов, загрузку и разгрузку различных видов грузов или посадку пассажиров [1].

На сегодняшний день в Российской Федерации функционирует 67 морских грузовых портов. Эти порты разделены на 5 морских бассейнов: Азово-Черноморский бассейн – 17 портов, Балтийский – 7, Каспийский – 3 порта, Дальневосточный – 22, Арктический бассейн – 18 портов. Для сравнения, в Великобритании насчитывается около 90 морских портов, в США – около 150, в Китае – более 100, а на страны ЕС приходится порядка 329 портов.

Разрыв в количестве портовых сооружений между Россией и ведущими морскими державами и объединением в лице ЕС чётко показывает отстающее положение России в данной отрасли хозяйственной деятельности.

Частично он связан с историческими причинами. Изначально наиболее важную роль для России играло речное сообщение и речной водный транспорт, древнерусское государство строилось на транзитном транспортном пути, так называемом «пути из варяг в греки». При этом, когда практика международной торговли только начинала складываться, Россия потеряла свои выходы в море к международным торговым путям.

С другой стороны, по данным Росстата общий грузооборот России за весь 2021 г. составил 5695,3 млрд. тонно-километров. На морской водный транспорт пришлось лишь 43,9 млрд. тонно-километров, то есть около 0,8% от всего грузооборота страны. А конкретно на международные морские перевозки пришлось 18,3 млрд. тонно-километров [4].

Стоит обратить внимание и на динамику грузооборота морского транспорта (рис. 1).

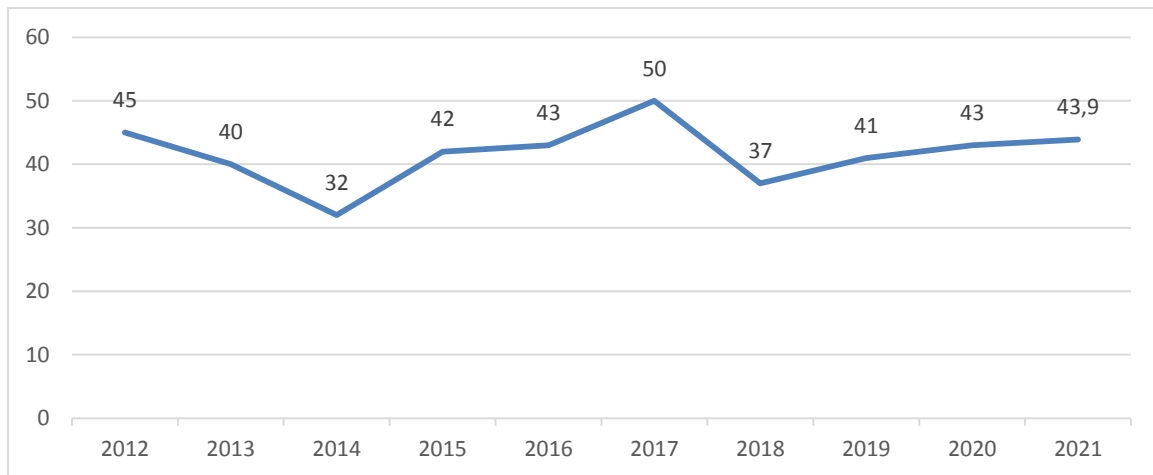


Рис. 1. Грузооборот морского водного транспорта за 2012-2021 гг. (т-км) [3, 5]

Исходя из данных видно, что последние 10 лет грузооборот морского транспорта стагнировал. Показатель 2012 г. был превышен лишь раз, а по отношению к 2021 г. сократился почти на 2,5%.

Стагнация грузооборота морского водного транспорта и его малая доля в структуре грузооборота всей страны объясняются наличием целого ряда проблем. Основных можно выделить три:

Первая проблема – это развитие всех остальных отраслей транспортной логистики. Из-за малой доли грузооборота морского транспорта в общем грузообороте логистической системы России и существования более приоритетных сфер развития, например, автомобильное или трубопроводное сообщение Правительство РФ лишь с недавнего времени стало выделять средства на развитие морской инфраструктуры. Не стоит забывать, что строительство морского порта или обычного терминала это очень дорогостоящее и длительное предприятие, при этом порт является логистическим пунктом перевалки грузов, а это значит, что помимо наличия самого порта или терминала, нужно обеспечить ещё и примыкающую к нему инфраструктуру и сообщение с другими видами транспорта. Даже самый крупный и эффективный порт не сможет задействовать все свои мощности, если он не в достаточной мере включён в транспортное сообщение страны.

Второй проблемой является высокий моральный и физический износ существующей портовой инфраструктуры и оборудования. При этом часть оборудования является импортным, что в данный момент из-за санкций сильно затрудняет его обслуживание и дальнейшую эксплуата-

цию. Например, уровень износа основных средств инфраструктуры Северного Морского Пути (Арктический морской бассейн) достигает 40%.

Третья проблема – перестройка большинства логистических цепочек, переориентация рынков и товарооборота в условиях экономических санкций, последствия логистических и глобальных кризисов, таких как «контейнерный кризис», временное перекрытие Суэцкого канала, пандемия COVID-19, энергетический кризис и т.п. Всё это мешает планированию и прогнозированию, а, следовательно, развитию всей международной транспортно-логистической системы и российской, в частности.

Но не стоит думать, что ситуация безнадёжна. Несмотря на достаточно сложное положение, в котором оказалась Россия сейчас, перспективы решения проблем, развития морских портов и в целом морской транспортной инфраструктуры достаточно хороши.

Для решения озвученных проблем Правительством РФ был принят ряд мер и программ развития транспортной логистики в России, в том числе и морской. Например, в рамках национального проекта «Комплексный план модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры на период до 2024 г.», утверждённого распоряжением Правительства России от 30 сентября 2018 г., был разработан федеральный проект «Морские порты России». Основной задачей проекта стал рост мощностей морских портов в России до 1,3 млрд. тонн (на конец 2021 г. показатель составил 1,15 млрд. тонн).

Проект «Морские порты России» включает в себя совершенствование и строительство новой портовой инфраструктуры Арктического (рост мощности на 65 млн. тонн), Дальневосточного (увеличение мощности на 130 млн. тонн), Балтийского (предположительно на 53,8 млн. тонн), Каспийского (увеличение мощности на 1 млн. тонн) и Азово-Черноморского (на 104 млн. тонн) бассейнов. Помимо этого, проект предполагает расширение ледокольного флота страны и сокращение длительности контейнерных перевозок железнодорожным транспортом, в частности с Дальнего Востока до западной границы РФ, до 7 дней, а также увеличение их объёма в 4 раза.

Проект предполагает в том числе строительство:

- специализированного угольного терминала в бухте Мучке (Хабаровский край);
- международного грузопассажирского района в г. Пионерский (Калининградская область);
- грузового района «Тамань» (Краснодарский Край);
- угольного терминала «Лавна» (Мурманская область) [2].

Стоит сказать, что вся деятельность в этом направлении производится в рамках общего федерального проекта «Стратегия развития морской пор-

товой инфраструктуры России до 2030 г. путём реализации различных инвестиционных проектов, направленных на реконструкцию существующих объектов портовой инфраструктуры и строительство новых морских терминалов». Именно он определил основные направления развития страны в области развития морской портовой инфраструктуры, а именно: ускоренное развитие терминалов первостепенной значимости, развитие портовых хабов на основных морских бассейнах страны, устранение диспропорций в развитии подъездных железнодорожных и автомобильных путей к морским портам [4].

Данная стратегия также включает в себя два прогноза ввода новых мощностей российской портовой инфраструктуры – консервативный и инновационный (табл. 1).

Таблица 1

**Прогноз ввода новых мощностей морских портов
в России до 2030 г. [4]**

Год	Консервативный прогноз				Инновационный прогноз			
	2014	2020	2025	2030	2014	2020	2025	2030
Показатель	920,5	1323,1	1472,7	1472,7	920,5	1410,3	1654,4	1740,7

К сожалению, из-за озвученных проблем и текущей политической и экономической ситуации в реальности этих показателей достичь будет сложно. Но работа руководства страны и наличие чёткой необходимости создают необходимые предпосылки для преодоления проблем и развития данного направления транспортной логистики.

Учитывая географическое положение страны, вхождение в состав России новых субъектов с морской инфраструктурой, новыми возможностями, связанными с развитием и использованием Северного Морского Пути (СМП), у морского транспорта есть отличные перспективы для роста.

Переориентация на Восток делает жизненно-необходимым развитие дальневосточных и северных портов. Многократный рост товарооборота с Китаем приводит к серьёзному росту нагрузки на всю транспортную инфраструктуру Дальнего Востока. При этом основной поток товаров следует на Европейскую часть России по Транссибирской и Байкало-Амурской магистрали, которые имеют свои ограничения. В данном случае использование СМП становится наиболее оптимальной альтернативой для доставки грузов к Европейской части России. Это способствует логистической и экономической безопасности страны за счёт меньших расстояний, при преимуществах морского транспорта, несмотря на недостатки в виде

ограниченной судоходности и необходимости в наличии ледокольного флота.

Реализация намеченных проектов обеспечивает развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализацию транзитного потенциала страны; повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров [7, 8].

Библиографический список

1. Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 261-ФЗ (ред. 30.12.2021 г.) «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
2. Распоряжение Правительства РФ от 30.09.2018 г. № 2101-р (ред. 13.04.2022 г.) «О комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года».
3. Динамика количественных показателей грузооборота и мощность морских портов России / Ассоциация морских торговых портов (АСОП) / [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.morport.com/rus/content/statistika> (дата обращения 7.11.2022).
4. «Стратегия развития морской транспортной инфраструктуры России до 2030 года»/ Росморпорт в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 30.07.2010 года № 167 «О создании рабочей группы по разработке Стратегии развития морских портов Российской Федерации» / [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.rosmorport.ru/media/File/seastrategy/strategy_150430.pdf (дата обращения 7.11.2022).
5. Транспорт. / Федеральная служба государственной статистики (Росстат) / [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения 6.11.2022).
6. Гриненко Г.П. Укрепление позиций России на мировом рынке транспортно-логистических услуг//Актуальные проблемы экономического развития: науч.-практ. конф.: Сборник трудов IX Международной заочной науч.-практ. конф. Белгород: Изд-во БГТУ им. В.Г. Шухова, 2018. С. 94-98
7. Grinenko G.P., Troshin A.S. International aspects of transport infrastructure development /The 55 International Scientific Conference on economic and social development. Azerbaijan Baku, June 2020.
8. Национальные социально-экономические системы в условиях перехода к новому технологическому укладу: монография / под ред. проф. С.В. Куприянова. Белгород: Изд-во БГТУ, 2021. – 300 с.

Рекомендовано кафедрой
мировой экономики
и финансового менеджмента БГТУ