

Ссылка для цитирования этой статьи:

Сугробов М.Д. Современное состояние, проблемы и перспективы развития инфраструктуры портовых комплексов водного транспорта // Human Progress. 2024. Том 10, Вып. 1. С. 5. URL: http://progress-human.com/images/2024/Tom10_1/Sygrobov.pdf. DOI 10.34709/IM.1101.5. EDN CVMGIT.

УДК 33:656.07

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОРТОВЫХ КОМПЛЕКСОВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Сугробов Максим Денисович
Менеджер процессов
X5 Group

sugarman98@yandex.ru
9, Луговой проезд,
Москва, 109652, Россия
+7(919) 963-49-19

Аннотация. В статье рассматривается современное состояние портовых комплексов водного транспорта, а также важных составляющих его инфраструктуры. Проанализирован объём грузооборота, в том числе по видам грузов, и работ по погрузке-разгрузке в существующих морских и речных портах Российской Федерации в сравнении с предыдущим, 2022 годом. Обозначена положительная динамика. Кратко проиллюстрировано портовое хозяйство нашей страны, количество в целом и состояние комплексов, необходимых для эффективной работы. Также показаны проблемы и сдерживающие факторы, которые наблюдаются в области водного транспорта и тормозят её интенсивное развитие: географическое положение некоторых портовых комплексов, высокая степень износа портовой инфраструктуры, отсутствие своевременной модернизации систем, невысокий уровень инвестиционной привлекательности отрасли, нехватка судов, недостаток мощности инфраструктуры российских портов, несоответствие квалификации работников, задействованных в данной сфере, требованиям модернизированной инфраструктуры портов. Кроме того, статья определяет пути развития сферы, иллюстрирует перспективы и возможности развития данной отрасли транспорта – модернизация всех систем инфраструктуры положительно повлияет на качество и время обработки грузов в портах страны, что является важным показателем конкурентоспособности.

Ключевые слова: портовое хозяйство; портовые комплексы; инфраструктура порта; водный транспорт; грузовые перевозки; грузооборот.

JEL коды: R40; R49.

Введение

Ключевой отраслью народного хозяйства, формирующей основу национальной и мировой транспортной системы, является транспорт. Он определяет темпы и структуру развития экономики. У этой сферы хозяйства есть немало важных функций, которые помогают решить многие задачи с целью удовлетворения экономических и социальных потребностей.

Например, транспорт является основой интеграции Российской Федерации в глобальную экономику, способствует сохранению территориальной целостности страны благодаря наличию огромной сети транспортных коммуникаций, создаёт условия для повышения качества жизни населения и т.д.

В данной работе целью является определение современного состояния инфраструктуры портовых комплексов водного транспорта путём анализа существующих систем, которые задействованы в процессе деятельности в портах Российской Федерации, выявление «слабых мест» анализируемой сферы транспорта, а также формирование возможных путей решения основных и остро стоящих проблем, возникающих в области водного транспорта.

Так как водный транспорт – это один из самых дешёвых и быстрых способов перевозки крупногабаритных грузов на дальние расстояния [1], необходимо отслеживать такие факторы, как модернизация инфраструктуры и состава флота, потому что от этого напрямую зависит качество и скорость обработки и перевозки. Очень важно вовремя устранять любые неисправности, а также следить за сроком эксплуатации оборудования.

Перевезти большие объёмы грузов на дальние расстояния возможно одним из самых выгодных и удобных способов – по морю. В 2022 году в Российской Федерации данный вид транспортировки показал результат в 69% в обеспечении внешнеэкономической деятельности, что на 6% больше предыдущего результата. Сильное влияние на морские перевозки оказала происходящая сейчас смена направления потоков грузоперевозок с запада на восток. В связи с вышеуказанным тема работы является как никогда актуальной.

Морская граница России является одной из самых протяжённых береговых линий в мире – приблизительно её длина составляет 42 тыс. километров¹. Поэтому в нашей стране легко функционируют и внешние, и внутренние морские перевозки.

1. Анализ объёма грузооборота в морских портах Российской Федерации

В наше время функционирование морских портов является стратегическим аспектом развития экономики государства, а их развитие играет в ней важную роль. Морской порт в

¹ «Транспортная система России». [Интернет-ресурс]. Режим доступа: <http://elibrary.ru/item.asp?id=44709538>. (Дата обращения: 13.11.2023).

наши дни принято считать связующим звеном между всеми видами транспорта для осуществления грузовых перевозок [2, с. 2].

В Российской Федерации в состав транспортного комплекса входят около 600 тысяч организаций, которые, в свою очередь, являются взаимодействующими элементами социально-экономической системы. Число портов в нашей стране, по состоянию на июнь 2023г, равно 63 [3, с. 10].

Объём грузооборота в портах России сейчас распределяется следующим образом:

1. На первом месте – порты Ванино-Холмск, Восточный, Владивосток, Находка, находящиеся на Дальнем Востоке – всего через них проходит 46,5% морских грузов нашей страны;

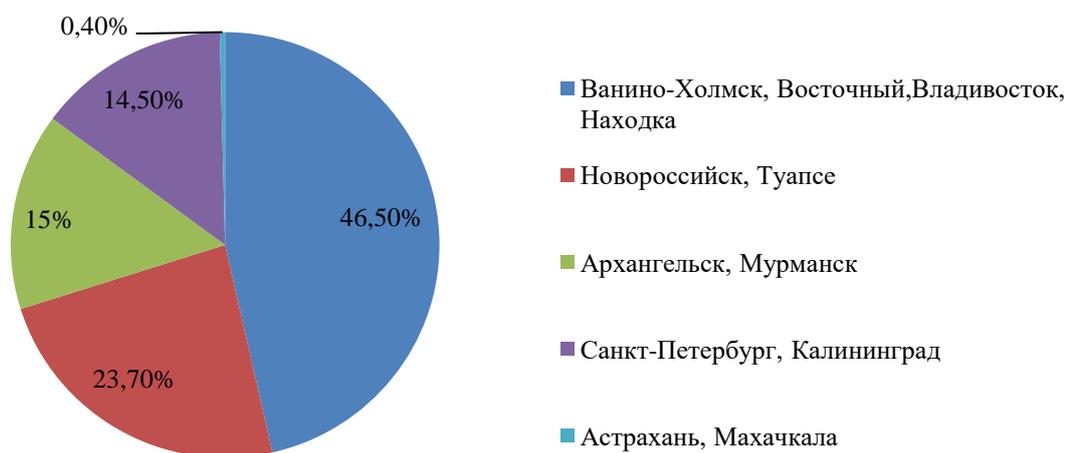
2. Второе место занимают порты Новороссийск и Туапсе, входящие в Азово-Черноморский бассейн – через них проходит 23,7% грузов;

3. На третьем месте с отметкой в 15% перевозимых в России грузов располагаются порты Архангельска и Мурманска;

4. Четвёртое место – 14,5% всех грузов страны – у портов Санкт-Петербург и Калининград (Балтика);

5. На пятом месте по грузоперевозкам располагаются Каспийские порты: Астраханский и Махачкалинский с отметкой в 0,4% [4, с.39].

Рис. 1: Объём грузовых перевозок на морских портах России²



В мае 2023 года грузооборот всех портов Российской Федерации, увеличился на 9,7% по сравнению с аналогичным периодом в 2022 году и составил приблизительно 200 млн. тонн [5, с.1], из чего можно сделать вывод о положительной динамике³.

² Сформировано автором на основании проанализированных данных

³ Концепция развития речного транспорта Московского бассейна до 2020 г. М. МГАВТ. 2002 г.

Рис. 2: Показатели грузооборота сухогрузов в 2022 и 2023 годах⁴

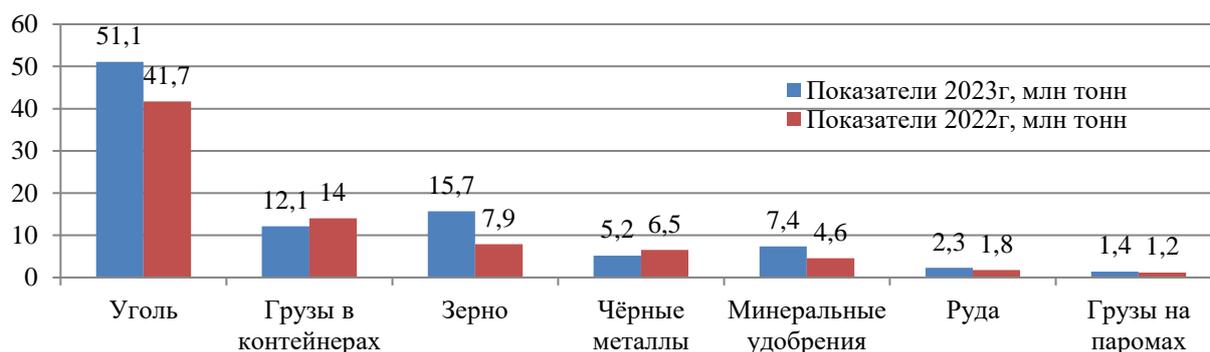
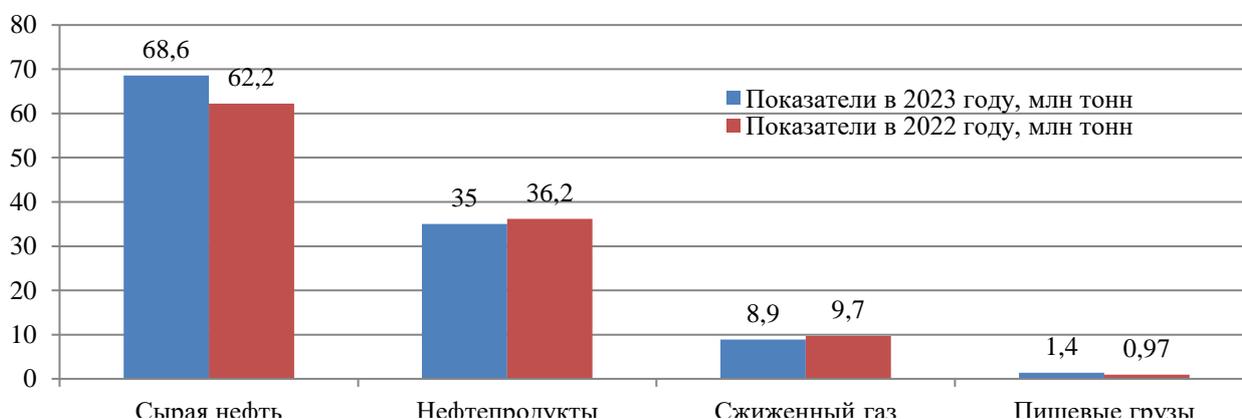


Рис. 3: Показатели грузооборота наливных грузов в 2022 и 2023 годах⁵



Также важно отметить и положительную динамику экспорта и импорта. В мае 2023 года отмечалось увеличение импорта на 78,5%, экспорта – на 4,5% от показателей того же месяца 2022 года. В портах Балтийского бассейна было обработано 26,7% контейнеров, в портах Азово-Черноморского бассейна – 20,9%⁶.

Как сообщает пресс-служба Министерства транспорта Российской Федерации, объём работ по погрузке-разгрузке в морских портах страны в целом за 9 месяцев 2023 года составил 64,545 млн. тонн. Другими словами, в сравнении с аналогичным периодом прошлого года, произошло увеличение объёма обработки грузов в портах на 9,4%.

Если рассматривать обработку экспортных и импортных грузов, то следует отметить, что объём погрузочно-разгрузочных работ экспортных грузов теперь составляет 49,095 млн. тонн (что означает увеличение показателей прошлого года на 8,1%), а импортных грузов – 8,971 млн. тонн (увеличение прошлогодних показателей на 24,5%). Что касается каботажных грузов

⁴ Сформировано автором на основании проанализированных данных

⁵ Сформировано автором на основании проанализированных данных

⁶ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р).

(тех, что перевозятся между водными портами одного и того же государства) – объём работ составляет 6,479 млн. тонн, что означает увеличение показателей прошлого года на 1,4% [2, с. 1].

Если рассматривать рост объёмов погрузки в 2023 году более детально, то, в целом, он отмечается в половине существующих портов. Так, например, в портах Махачкала, Беринговском и Усть-Камчатском объёмы выросли более чем в 2 раза, в Мурманском – на 11,8% (что составило 6,759 млн. тонн), в Калининградском – на 22,3% (показатель стал равен 2,003 млн тонн), в порту Санкт-Петербург – на 28,9% (достигнув отметки в 14,385 млн тонн), в Астрахани отмечается рост на 45,9% (что составило 206,8 тыс.тонн, в порту Находка отмечилось увеличение объёмов погрузки на 44,5% (с отметкой в 5,875 млн тонн), а в порту Владивосток – на 2,4% (что стало равно 3,46 млн тонн).

Стоит также сказать и о некотором снижении объёмов погрузки, которое отмечается в порту Архангельск (на 6,3%), Выборг (6,8%), в Новороссийске (на 0,5%), в порту Туапсе (12,1%), а также в порту Восточный (на 3,3%)⁷.

2. Анализ объёма грузооборота в речных портах Российской Федерации

Стоит также не забывать и о речном грузовом транспорте и перевозках. Величина перевозок внутренним речным транспортом по отношению ко всем перевозкам водным транспортом составляет не более 4%. Однако, несмотря на это, речные перевозки с давних времён являются для России важнейшим и дешёвым связующим звеном в экономике страны [6].

Длина внутренних водных (речных) путей нашей страны составляет более чем 100 тысяч километров. Большая их часть в тёплое время года является пригодной для судоходства, что означает возможность перевозок примерно от четырёх до семи месяцев в году [7].

Наша страна располагает крупными реками, имеющими выходы к морям и океанам. Это даёт возможность перевозки грузов без лишних затрат по цепочке «река-море».

Главными водными путями для грузоперевозок России являются:

1. Волга, Кама, Северная Двина – Европейская часть России;
2. Енисей, Лена, Обь – Сибирская часть;
3. Река Амур – Дальний восток.

Также в тех областях функционируют крупнейшие в стране порты [3, с. 12].

На вышеупомянутых реках действуют грузовые и нефтеналивные порты и терминалы. Они обеспечивают перевозки нефтепродуктов, угольных энергоносителей, прочих материалов и товаров.

⁷ АвтоТрансИнфо со ссылкой на Прайм-ТАСС

Грузооборот на портах речного транспорта, согласно прогнозу специалистов, покажет по итогам года положительную динамику в сравнении с прошлым годом. Повышение уровня составит приблизительно 2%.

Если говорить о современном состоянии инфраструктуры портовых комплексов, то необходимо, для начала, проанализировать портовое хозяйство. В него сегодня входит 882 портовых комплекса, мощность составляет приблизительно 800 млн. тонн. Объем перевалки грузов в речных портах, согласно заявлению Министерства Транспорта Российской Федерации, в 2023 году вырастет и составит 850 млн. тонн (при уровне 2022 года в 842 млн. тонн)⁸.

3. Проблемы в сфере водного транспорта и примерные пути их решения

В развитии портовых комплексов водного транспорта России имеются некоторые сдерживающие факторы, являющиеся препятствием на пути модернизации инфраструктуры, а также деятельности в данной отрасли в целом. К таким факторам можно отнести, например, географическое положение портовых комплексов (многие из них расположены в удалении от основных транспортных узлов, а также сложные погодные условия, например, заледенение [8] или небольшие глубины).

Среди проблем водного транспорта России присутствует ещё и высокая степень износа портовой инфраструктуры, отсутствие своевременной модернизации всех систем, терминалов и комплексов. Это может быть связано с не самым высоким уровнем инвестиционной привлекательности данной отрасли [9]. Также некоторые виды водного транспорта не являются все-сезонными (к примеру, для речного водного транспорта навигация длится 8-9 месяцев на юге и 3-4 месяца – на севере страны).

В 2023 году в Государственной Думе Российской Федерации прошло заседание Комитета по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры, на котором заместитель министра транспорта обозначил проблему необходимости индексации ставок портовых сборов, так как в настоящее время наблюдается недостаток финансирования, что, в свою очередь, приводит к невозможности обеспечить содержание имеющейся инфраструктуры.

Ещё одна немаловажная проблема – нехватка судов. К примеру, Strategy Partners, ведущая российская консалтинговая компания, сообщает, что до 2022 года большей частью контейнерных перевозок морским транспортом занимались иностранные компании, а в составе российского флота контейнеровозов числится очень небольшое число (примерно 0,6% от числа мирового флота).

⁸ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р).

Особое значение в настоящее время приобретает строительство новых российских грузовых судов, потому как темпы их списания почти в два раза выше. Как сообщает Государственная транспортная лизинговая компания, в ближайшие пять лет планируется постройка более 100 судов класса «море» и «река-море». Это поспособствует обновлению состава судов, которому как раз требуется модернизация в сегментах буксиров, сухогрузов и барж.

Наиболее остро стоит проблема дефицита судов в Балтийском море, однако ситуация постепенно налаживается: на Дальнем Востоке и в Азово-Черноморском бассейне нехватка уже практически не ощущается. Всё благодаря тому, что началось активное формирование сервиса морских перевозок на северо-западном направлении.

Однако также ряд специалистов сходится во мнении, что в России отмечается недостаток мощности инфраструктуры российских портов, особенно в портах Дальнего Востока.

Ввиду вышеперечисленных проблем чётко прослеживается необходимость в комплексном развитии речного транспорта, что станет толчком к росту конкурентоспособности данного вида передвижения среди всех остальных. Кроме того, усовершенствование инфраструктуры портовых комплексов позволит создать условия для перераспределения грузопотоков с наземного транспорта на водный.

Высокотехнологичная инфраструктура портовых комплексов на внутренних водных путях России, решение вопросов с проблемными участками сети с большой долей вероятности могут стать ключевыми мероприятиями, которые поспособствуют интенсивному развитию отрасли водного транспорта нашей страны.

Вдобавок ко всему, необходимо также и стимулирование повышения квалификации всех работников, задействованных в данной сфере [10], повысить качество образования за счёт разработки интерактивных учебных пособий, тренажёров, приобретения судов, которые будут использоваться для обучения студентов и сотрудников.

Заключение

Улучшение качественных параметров водного транспорта Российской Федерации, строительство новых и усовершенствование старых сооружений и различной техники, повышение общего уровня безопасности грузоперевозок внутренним водным транспортом путём обеспечения соответствия транспортных средств международным стандартам – всё это является обязательным шагом к конкурентоспособной отрасли транспорта не только нашей страны, но и во всём мире.

Таким образом, можно сделать вывод, что в настоящее время состояние инфраструктуры портовых комплексов водного транспорта отстаёт от высоких международных стандартов,

однако проведение специальных мероприятий по её модернизации позволит не только повысить конкурентоспособность водного транспорта по сравнению с наземными видами, но и повысить качество жизни населения, что, в свою очередь, будет положительно влиять на экономику страны в целом.

Литература

1. Neumann, T. Comparative analysis of long-distance transportation with the example of sea and rail transport // *Energies*. 2021. Том 14. № 6. С.: 1689.
2. Королева, Е.А.; Филатова, Е.В. Реализация транзитного потенциала ЕАС за счет создания цифровых транспортных коридоров // *The scientific heritage*. 2019. № 42-3. С.: 21-25.
3. Терешина, Н.П.; Подсорин, В.А.; Соколов, Ю.И.; Метелкин, П.В.; Третьяк, В.П.; Иванова, Е.А.; Данилина, М.Г.; Жаков, В.В.; Кожевников, Ю.Н. Экономика и управление на транспорте. Часть 1. Москва. 2023.
4. Метёлкин, П.В.; Лобачёв, В.В.; Кузина, Г.П.; Ковалёва, И.А. Актуальные проблемы развития грузовых перевозок водными видами транспорта // *Транспортное дело России*. 2019. № 2. С.: 39-41.
5. Галабурда, В.Г.; Соколов, Ю.И.; Аверьянова, О.А.; Белозеров, В.Л.; Лавров, И.М.; Королькова, Н.В.; Подсорин, В.А.; Терешина, Н.П.; Ишханян, М.В.; Метёлкин, П.В. Управление транспортной системой. Учебник / Москва. 2022.
6. Ponomarev, Y.; и др. Russia's Transportation Industry // *Russian Economy in 2020. Trends and Outlooks*. Вып. 42. Москва. ИЕР. 2021. С.: 12.
7. Molotov, M.; Philipp, R.; Prause, G. Russian River Shipping: Evolution and Perspectives // *International Conference on Reliability and Statistics in Transportation and Communication*. Cham : Springer International Publishing, 2021. С.: 259-269.
8. Travkina, E.V.; и др. Northern sea route: Formation of Russian transport policy in the Arctic // *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. IOP Publishing. 2019. Том 302. № 1. С.: 012088.
9. Radushinsky, D.; и др. The evaluation of the modernization cost of the transport infrastructure of the Northern Sea Route in the Arctic zone of the Russian Federation // *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. IOP Publishing. 2017. Том 90. № 1. С.: 012137.
10. Макашина, И.И.; Филатова, Е.В. К вопросу о мониторинге качества подготовки морских специалистов // *Вопросы методики преподавания в вузе*. 2021. Том 10. № 38. С.: 15-23.

CURRENT STATE, PROBLEMS AND PROSPECTS FOR THE INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT OF WATER TRANSPORT PORT COMPLEXES

Maksim Sugrobov

Process Manager X5 Group

Moscow, Russia

Abstract. The article examines the current state of water transport port complexes, as well as its infrastructure important components. The cargo turnover volume, including by cargo type, and loading and unloading work in existing sea and river ports of the Russian Federation was analyzed in comparison with the previous 2022 year. Positive dynamics are indicated. The Russian port economy, the overall quantity and condition of the complexes necessary for effective operation are briefly illustrated. It also shows the problems and limiting factors of water transport and hinder its intensive development: the geographical location of some port complexes, the high port infrastructure's wear and tear degree, the lack of timely systems modernization, the low investment attractiveness level, the shortage of ships, lack of Russian ports' infrastructure capacity, discrepancy between the workers' qualifications and the modernized port infrastructure requirements. In addition, the article determines the development paths of the sector, illustrates the prospects and opportunities for this transport industry development - all infrastructure systems modernization will have a positive impact on the quality and time of cargo processing in the ports, which is an important competitiveness indicator.

Keywords: port facilities; port complexes; port infrastructure; water transport; freight transportation; freight turnover.

JEL codes: R40; R49.

References

1. Neumann, T. (2021) Comparative analysis of long-distance transportation with the example of sea and rail transport // *Energies*. Vol. 14. No. 6. P.: 1689.
2. Koroleva, E.A.; Filatova, E.V. (2019) Realization of the transit potential of the EAU through the creation of digital transport corridors // *The scientific heritage*. No. 42-3. P.: 21-25.
3. Tereshina, N.P.; et al. (2023) *Economics and management of transport ports. Part 1*. Moscow.
4. Metelkin, P.V.; Lobachev, V.V.; Kuzina, G.P.; Kovaleva, I.A. (2019) Current problems in the development of freight transportation by water modes of transport // *Transport business of Russia*. No. 2. P.: 39-41.

5. Galaburda, V.G.; et al. (2022) Transport system management. Moscow.
6. Ponomarev, Y.; et al. (2021) Russia's Transportation Industry // Russian Economy in 2020. Trends and Outlooks. Issue 42. Moscow. IEP. P.: 12.
7. Molotov, M.; Philipp, R.; Prause, G. (2021) Russian River Shipping: Evolution and Perspectives // International Conference on Reliability and Statistics in Transportation and Communication. Cham: Springer International Publishing. P.: 259-269.
8. Travkina, E.V.; et al. (2019) Northern sea route: Formation of Russian transport policy in the Arctic // IOP Conference Series: Earth and Environmental Science. IOP Publishing. Vol. 302. No. 1. P.: 012088.
9. Radushinsky, D.; et al. (2017) The evaluation of the modernization cost of the transport infrastructure of the Northern Sea Route in the Arctic zone of the Russian Federation // IOP Conference Series: Earth and Environmental Science. IOP Publishing. Vol. 90. No. 1. P.: 012137.
10. Makashina, I.I.; Filatova, E.V. (2021) On the issue of monitoring the quality of training of marine specialists // Questions of teaching methods at universities. Vol. 10. No. 38. P.: 15-23.

Contact

Maksim Sugrobov

X5 Group

9, Lugovoy proezd, Moscow, 109652, Russia

sugarman98@yandex.ru