

ЛОГИСТИКА

LOGISTICS

Экономические системы. 2024. Том 17, № 4. С. 193–201.
Economic Systems. 2024;17(4):193-201.

Научная статья
УДК 338.47+656.61

5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика

DOI 10.29030/2309-2076-2024-17-4-193-201

Экономическое обоснование перспектив развития логистической деятельности морских портов Астраханского региона в структуре международного транспортного коридора «Север – Юг»

Геннадий Викторович Бережнов¹✉, Евгений Александрович Минеев²

^{1,2} Астраханский государственный университет им. В.Н. Татищева, Астрахань, Россия

✉ berezhnov.g51@icloud.com

Аннотация. В связи с усилением геополитической напряженности и санкционного давления на РФ со стороны западных стран Россия начала переход к логистической модели «Север – Юг» вместо «Запад – Восток». В рамках этой модели морские порты Астраханской области имеют выгодное транзитное положение, что позволяет наращивать транзитный потенциал РФ, интегрируясь в международный транспортный коридор «Север – Юг», а также увеличивать (по объемам и номенклатуре грузов) экспорт транспортных услуг. В связи с этим в исследовании раскрыты проблемы и обоснованы перспективы развития логистической деятельности морских портов Астраханского региона как важного структурного элемента международного транспортного коридора «Север – Юг». Анализ маршрутов данного транспортного коридора показал, что Транскаспийский маршрут обладает наибольшей эффективностью – самыми короткими сроками доставки грузов в восточном направлении. При этом выявлены основные препятствия и ограничения для развития указанного маршрута и определены направления приоритетных проектов по его развитию.

Ключевые слова: международный транспортный коридор «Север – Юг», морской порт, транспортировка, контейнерные перевозки

© Бережнов Г.В., Минеев Е.А., 2024

Для цитирования: Бережнов Г.В., Минеев Е.А. Экономическое обоснование перспектив развития логистической деятельности морских портов Астраханского региона в структуре Международного транспортного коридора «Север – Юг» // Экономические системы. 2024. Том 17, № 4. С. 193–201. DOI 10.29030/2309-2076-2024-17-4-193-201.

Original article

Economic justification of prospects for the development of logistics activities of sea ports of the Astrakhan region in the structure of the international transport corridor «North – South»

Gennadiy V. Berezhnov¹✉, Evgeny A. Mineev²

^{1, 2} Astrakhan State University named after V.N. Tatishcheva, Astrakhan, Russia

✉ berezhnov.g51@icloud.com

Abstract. Due to the increased geopolitical tension and sanctions pressure on the Russian Federation from Western countries in recent years, Russia has begun the transition to a North – South logistics model instead of West – East. Within the framework of this model, the seaports of the Astrakhan region have a very favorable transit position from a geographical point of view, which allows increasing the transit potential of the Russian Federation by integrating into the international transport corridor «North – South», as well as increasing the export of transport services both in terms of volumes and range of goods. In this regard, the study substantiates the prospects, directions and problems of developing the logistics activities of the seaports of the Astrakhan region as important structural elements of the international transport corridor «North – South». An analysis of the routes of this transport corridor showed that the Trans-Caspian route has the greatest efficiency – the shortest delivery times for goods in the eastern direction. The main obstacles and restrictions for the development of this route and the directions of priority projects for its development have been identified.

Keywords: international transport corridor «North – South», seaport, transportation, container transportation

For citation: Berezhnov G.V., Mineev E.A. Economic justification of prospects for the development of logistics activities of sea ports of the Astrakhan region in the structure of the International transport corridor «North – South». *Economic Systems*. 2024;17(4):193-201. (In Russ.). DOI 10.29030/2309-2076-2024-17-4-193-201.

Введение

Начиная с 2022 г., когда очень жесткая политика западных санкций в отношении нашей страны свела к минимуму транспортное сообщение РФ со странами ЕС, значительно возросла актуальность развития морских портов России в восточном и южном направлениях в целях поиска новых возможностей и путей для экспорта российских товаров на международные рынки, а также для доставки в нашу страну импортных товаров.

Одним из важных логистических трендов в последние годы выступают изменение географии внешнеэкономической деятельности отечественных компаний и реструктуризация логистической деятельности РФ, поскольку кардинально изменились условия и потребности клиентов. Сокращение потоков грузов на западном и северном направлениях, снижение загрузки портов соответствующих бассейнов, стремительное увеличение потоков грузов направления «Запад – Восток» и южного направления обусловлено экономическими и геополитическими изменениями, которые, в том числе, существенно изменили географию перевозок грузов в контейнерах. В связи с этим крайне важно исследование проблем и перспектив развития морских портов России на Каспии, в частности, портов Астрахань и Оля как «ворот» международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг», что определяет актуальность представленной научной статьи.

Основная часть

Проблемы в логистической деятельности морских портов России

В настоящее время имеет место переориентация грузопотоков России на восточное направление (дальневосточные порты) и приобретает актуальность тенденция наращивания потоков экспортных грузов на южном направлении, главным образом, по МТК «Север – Юг», т. е. через порты Каспийского бассейна. Транспортировка экспортных грузов через порты Каспия позволит существенно расширить географию стран, имеющих возможность вывоза экспортной российской продукции.

Анализ деятельности компании «РЖД Логистика» показывает рост спроса на транспортировку грузов по направлениям, которые не связаны с пересечением границ со странами Евросоюза, например через территорию Казахстана, Белоруссии, Азербайджана [1]. Увеличиваются контейнерные перевозки грузов из стран Азии, поэтому есть потребность в разработке новых маршрутов контейнерных экспортных грузов РФ. Соответственно, контейнерооборот со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) будет в ближайшей перспективе активно расти [1].

Подобное изменение структуры логистики уже привело к тому, что в настоящее время порты Дальнего Востока загружены сверх меры, грузы доставляются с задержками, следовательно, время перевозок становится неконкурентным, возрастает их стоимость. Еще одним последствием изменения маршрутов

перевозок стало увеличение спроса на железнодорожные перевозки в восточном направлении. Они уже значительно возросли и будут в дальнейшем увеличиваться. Вместе с тем провозные способности Восточного полигона российских железных дорог ограничены. Мощности дальневосточных портов в настоящее время превосходят возможности Восточного полигона [2]. Поэтому необходимы огромные инвестиции в развитие сопутствующей инфраструктуры, а также поиск других резервов для наращивания объемов перевозимых грузов.

Еще одной проблемой, которая обострилась начиная с 2022 г., стало значительное сокращение парка контейнеров России [1]. Связано это с уходом с российского рынка перевозок морским путем западных компаний, на долю которых приходилось до 2022 г. около 70% всего контейнерооборота в России [2]. В результате образовался дефицит свободных контейнеров, и для наращивания объемов грузоперевозок необходимо быстро увеличить парк контейнеров, страной приписки которых является РФ.

Проблема дефицита парка контейнеров обостряется усилением тенденции использования контейнеров для перевозки даже тех грузов, которые традиционно перевозились по-другому (минеральные удобрения, уголь, руда, древесина). Успешное решение рассматриваемой проблемы возможно по нескольким направлениям:

- централизованная закупка новых контейнеров в Китае. Для этого необходимы решения на государственном уровне, например в части обнуления пошлин для ввоза китайских контейнеров;
- быстрое восполнение дефицита контейнеров со стороны импорта (не решит проблему полностью);
- в будущем закупка вьетнамских контейнеров, производство которых запускается во Вьетнаме;
- строительство контейнеров в России. Здесь тоже нужна поддержка государства и государственные инвестиции.

В сложившихся условиях особую значимость приобретают морские порты России в южном направлении, особенно порты Каспийского бассейна. Россия уже начала переход к модели «Север – Юг» (вместо «Запад – Восток»), поскольку в качестве основных рынков сбыта рассматривает рынки таких стран, как Пакистан, Индия, страны Юго-Восточной Азии, Каспийского бассейна. Использование модели «Север – Юг» позволит связать экономику РФ с экономикой переломных стран с помощью транспортной составляющей [3].

По расчетам экспертов, МТК «Север – Юг» позволяет в 2 раза сократить срок доставки грузов между начальной и конечной точками полного маршрута коридора – между Санкт-Петербургом и Мумбаи (Индия). Основной маршрут, имеющий протяженность 7,2 тыс. км, проходит через Каспийский регион. Кроме МТК «Север – Юг» есть еще и другие маршруты, позволяющие доставлять грузы в страны Юго-Восточной Азии, минуя Европу, – через Суэцкий канал, или, например, через Китай (по суше), или через порты Дальнего Востока, но их протяженность существенно больше, поэтому сроки доставки грузов сильно увеличиваются.

Анализ перспектив развития маршрутов МТК «Север – Юг»

О развитии МТК «Север – Юг» говорится очень давно, но полноценно данный маршрут не использовался, что связано с отсутствием важных межгосударственных решений, условий для максимального сокращения сроков прохождения грузов, с инфраструктурными проблемами, что актуально и для портов Каспийского бассейна [3]. Перспективный МТК «Север – Юг» предполагает доставку грузов несколькими маршрутами – тремя основными и одним дополнительным (рис. 1).

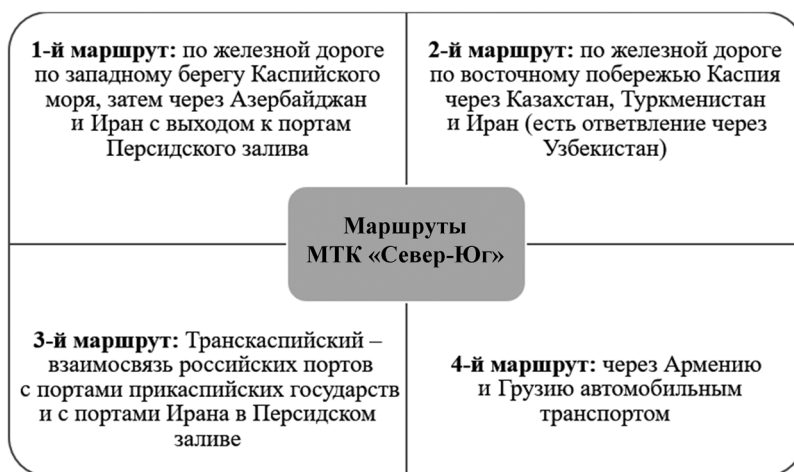


Рис. 1. Перечень маршрутов МТК «Север – Юг»

Источник: составлено авторами.

Транспортировка грузов по МТК «Север – Юг» происходит разными маршрутами, но преимущественно железнодорожным и автомобильным транспортом вокруг Каспийского моря. Самым отработанным пока является маршрут через Армению и Грузию, но его загруженность очень велика. Маршрут, проходящий через территорию Азербайджана, нагружен в меньшей степени, чем 4-й маршрут через Армению и Грузию, но на нем есть участок пути, располагающийся в Иране, где отсутствует железная дорога. Маршрут, проходящий через Казахстан, имеет большую протяженность, так как транспортным средствам приходится пересекать три границы, а согласованность работы пропускных пунктов крайне низкая.

Исходя из этого, можно сделать вывод, что Транскаспийский маршрут обладает наибольшей эффективностью, так как иранские грузы из/в порты Каспия будут идти, минуя транзитные страны, что ускоряет сроки доставки. Но этот маршрут имеет ряд инфраструктурных ограничений:

- на территории РФ в портах Каспийского бассейна и каналах требуется существенное углубление акватории, порты требуют модернизации;
- на иранской территории необходимо развивать железнодорожное сообщение с побережьем Персидского залива и в целом железнодорожный транспорт,

так как не все линии электрифицированы, не все колеи соответствуют стандартам по размерам и т. д. В итоге очень большая часть грузоперевозок на территории Ирана осуществляется автомобильным транспортом (около 70%), а на долю железнодорожных перевозок приходится около 30% объемов перевозимых грузов [3].

Как отмечает в своем исследовании А.А. Конторович, «реализацию маршрута тормозят около 40 инфраструктурных и нефизических барьеров» [4]. Но развивать Транскаспийский маршрут и в целом МТК «Север – Юг» жизненно необходимо, поскольку Транссибирская магистраль не справляется с объемами перевозок в восточном направлении, а перевозка через порты Черного моря сталкивается со всё большим количеством проблем. Поэтому для контейнерных перевозок МТК станет основным, так как он является самым удобным для освоения рынков Прикаспийских государств и Индии.

Правительством РФ предусмотрены два сценария развития МТК «Север – Юг»: базовый и целевой [5]. Согласно первому, к 2030 г. объем перевозок по данному транспортному коридору должен достичь 24 млн т. Согласно второму, грузооборот может вырасти до 32 млн т. При этом предполагается, что уже к 2025 г. грузооборот вырастет примерно на 25–30%.

Евразийский банк развития (ЕАБР) в 2021 г. провел оценку потенциала данного МТК, согласно которой в течение ближайших лет объемы экспорта грузов вырастут на 7 млн т, а импорта – на 2–7 млн т. Этот маршрут в первую очередь будет использоваться для экспорта зерна. Контейнерные перевозки указанным маршрутом увеличатся примерно до 6–12 млн т в зависимости от возможных сценариев развития ситуации [3]. Причем высоким потенциалом данный транспортный коридор обладает не только по отношению к перевозке сельхозпродукции, что сейчас является традиционным видом перевозок, но и по отношению к транспортированию других видов грузов. МТК «Север – Юг», несмотря на существующие инфраструктурные ограничения и межгосударственные проблемы, может обеспечить существенный рост объемов грузоперевозок. Основными условиями для этого, которые следует обеспечить в первую очередь, являются:

- принятие межгосударственных соглашений о развитии внешней торговли с Индией и другими государствами;
- развитие инфраструктуры портов в России – это порты Оля и Астрахань (в частности, углубление акваторий портов и подходов к ним для прохода больших судов, заход которых сейчас невозможен);
- строительство контейнерных терминалов в порту Оля, расширение границ рейдов морского порта Астрахань для увеличения их вместимости;
- развитие портовой инфраструктуры в Прикаспийских государствах;
- развитие железнодорожной инфраструктуры в Иране;
- разработка конкурентоспособного по стоимости маршрута транспортировки грузов вплоть до Мумбаи и др.

Работы в нужных направлениях уже ведутся. Произведены дноуглубительные работы на Волго-Каспийском морском судоходном канале (ВКМСК), что

позволит нарастить грузопоток в портах Астраханской области. Начинается реконструкция ВКМСК для развития МТК «Север – Юг».

Сейчас стоимость перевозки по МТК «Север – Юг», особенно по сложным маршрутам, крайне высока. Связано это с неразвитостью инфраструктуры, что требует перекладывать груз с одного транспортного средства на другое (другой вид транспорта) по несколько раз, что приводит к значительному удорожанию транспортировки грузов. Перевозка через Каспийское море требует двух грузо-перевалок, что также негативно сказывается на цене.

Решением для снижения стоимости транспортировки грузов может стать перевозка их паромом через Каспий, на который грузятся вагоны целиком без перевалки груза и без использования лифтов. Но для реализации этой меры нужны двухярусные паромы, которых у России сейчас в Каспийском море нет, и аппарели в портах погрузки/разгрузки. Нужны серьезные инвестиции и соответствующая государственная программа по развитию указанной технологии.

Активность по развитию МТК «Север – Юг» усилилась в 2022 г. Президентом РФ это направление было обозначено как стратегическое в части обеспечения экспортно-импортных перевозок грузов, так как предполагает кратчайший путь для выхода российских товаров на международные рынки.

Перечень приоритетных проектов по развитию Транскаспийского маршрута МТК уже определен, в их число входят:

- приведение участков внутренних водных путей Единой глубоководной системы РФ, ВКМСК в нормативное состояние;
- развитие и модернизация железнодорожных подъездов к портам Астрахань и Оля на участке Аксарайская – Саратов;
- строительство многофункционального портово-логистического комплекса на территории портовой особой экономической зоны (ПОЭЗ) в Астраханской области (порту Оля);
- строительство универсальных сухогрузов-контейнеровозов смешанного плавания размерности «Волго-Дон макс».

Уже ведутся работы на ВКМСК и в порту Оля, который объявлен особой экономической зоной (ОЭЗ) «Лотос», развиваются межгосударственные соглашения. Важна активная позиция других стран, в первую очередь Прикаспийских, которые заняли выжидательную позицию. Реализуется инновационный сценарий Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года [6], что связано с возрастанием роли азиатских стран в международной торговле, переориентацией российских внешнеторговых операций.

Заключение

Для реализации инновационного сценария развития инфраструктуры морских портов нужно повышать потенциал грузовых баз морских портов Каспийского бассейна (за счет торговли с Индией), развивать судостроение для создания торгового флота и обеспечения паромных перевозок на Каспии. Для контейнерных перевозок МТК уже в ближайшей перспективе станет основным.

Он является самым удобным для освоения рынков Прикаспийских государств и Индии. Если все государства-участники будут заинтересованы в развитии МТК «Север – Юг» и начнут активное инвестирование в этот проект, то его окупаемость наступит быстро и он станет экономически эффективным. Кроме того, проект позволяет успешно реализовать изменившиеся геополитические и экономические интересы России в части усиления сотрудничества со странами Азии, а через них – и с другими странами мира.

Список источников

1. Контейнеры ищут новые пути: грузы едут на восточное и южное направления // РИА Новости. 08.05.2022. URL: <https://ria.ru/20220508/konteynery-1787459212.html> (дата обращения: 18.09.2024).
2. Петровский С. К переориентации грузопотоков готовы только порты // Морские порты. 2022. № 4. URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1692/96537> (дата обращения: 20.09.2024).
3. Владимиров Е. Как запустить МТК «Север – Юг» // Морские порты. 2022. № 8. URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1691/100135> (дата обращения: 22.09.2024).
4. Конторович А.А. Формирование и перспективы развития МТК «Север – Юг» // Экономические исследования и разработки. 2023. № 11. URL: <http://edrf.ru/article/19-11-23> (дата обращения: 07.09.2024).
5. Комплекс мер по развитию потенциала МТК «Север – Юг» от 14.02.2020 № 1166п-П9 : утв. первым заместителем председателя Правительства РФ. URL: <https://casp-geo.ru/v-rossii-prinyat-kompleks-mer-po-razvitiyu-tranzitnogo-potentsiala-mtk-sever-yug> (дата обращения: 25.09.2024).
6. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. URL: <http://www.rosmorport.ru/media/File/strategy.pdf> (дата обращения: 25.09.2024).

References

1. Containers are looking for new routes: cargo goes to the eastern and southern directions. RIA Novosti. 05/08/2022. URL: <https://ria.ru/20220508/konteynery-1787459212.html>. (In Russ.).
2. Petrovsky S. Only ports are ready for the reorientation of cargo flows. *Sea Ports*. 2022;(4). URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1692/96537>. (In Russ.).
3. Vladimirov E. How to launch the international transport corridor «North – South». *Sea Ports*. 2022;(8). URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1691/100135>. (In Russ.).
4. Kontorovich A.A. Formation and prospects for the development of the international transport corridor «North-South». *Economic Research and Development*. 2023;(11). URL: <http://edrf.ru/article/19-11-23>. (In Russ.).
5. A set of measures to develop the potential of the international transport corridor «North-South» dated February 14, 2020 No. 1166p-P9 : approved by the First Deputy Chairman of the Government of the Russian Federation. URL: <https://casp-geo.ru/v-rossii-prinyat-kompleks-mer-po-razvitiyu-tranzitnogo-potentsiala-mtk-sever-yug>. (In Russ.).
6. Strategy for the development of Russian seaport infrastructure until 2030. URL: <http://www.rosmorport.ru/media/File/strategy.pdf>. (In Russ.).

Информация об авторах / Information about the authors

Г.В. Бережнов – доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры менеджмента Астраханского государственного университета им. В.Н Татищева, Астрахань, Россия, berezhnov.g51@icloud.com;

Е.А. Минеев – аспирант кафедры менеджмента Астраханского государственного университета им. В.Н Татищева, Астрахань, Россия, evgeny.mineev@gmail.com.

G.V. Berezhnov – doctor of economic sciences, professor, professor of the Department of management Astrakhan State University named after V.N. Tatishcheva, Astrakhan, Russia, berezhnov.g51@icloud.com;

E.A. Mineev – Ph.D. student, Department of management Astrakhan State University named after V.N. Tatishcheva, Astrakhan, Russia, evgeny.mineev@gmail.com.

Статья поступила в редакцию 11.10.2024; одобрена после рецензирования 14.11.2024; принята к публикации 30.11.2024.

The article was submitted 11.10.2024; approved after reviewing 14.11.2024; accepted for publication 30.11.2024.