

Проблемные аспекты и пути развития российских портов Черноморско-Азовского бассейна

Актуальность повышения эффективности функционирования и конкурентоспособности российских портов Черноморско-Азовского бассейна обусловлена различными причинами.

С одной стороны, имеет место объективно довлеющая потребность во включении российских портов в систему Морских магистралей Черноморского региона в условиях активного продвижения в контексте развития Морских магистралей Международного транспортного коридора TRASECA, который проходит по территории всех стран членов Организации черноморского экономического сотрудничества, кроме России.

С другой стороны, прогнозируемая динамика роста отечественной экономики, а также перспективы увеличения транзита углеводородного сырья с месторождений Каспия и прикаспийских государств через Северный Кавказ и южные регионы фактически делают необходимым развитие в России портовых мощностей Черноморско-Азовского бассейна, что означает как модернизацию и развитие уже существующих комплексов, так и строительство новых.

Все это обуславливает необходимость увеличения производственных мощностей российских морских портов Черноморско-Азовского бассейна, а также повышение их конкурентоспособности по отношению к портовой инфраструктуре иностранных государств. Наибольшую долю в грузообороте в настоящее время занимает торговый порт Новороссийска – порядка 70%. За ним следует порт Туапсе, удельный вес которого в общем грузообороте колеблется от 11 до 30%. На остальные порты приходится от 1 до 5%.

В общем объеме грузооборота российских портов Черноморско-Азовского бассейна 80% составляют нефть и нефтепродукты. Доля экспортных грузов составляет в целом 97-98%, остальные 2-3% приходится на импортные грузы и транзит.

Структурируя общие проблемы работы российских портов Черноморско-Азовского бассейна, можно выделить следующие основные из них [1]:

- 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.

Не менее важным фактором функционирования портов является их пропускная способность. Необходимо отметить, что в современный момент при расчете 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, после чего не менялись по настоящее время. В силу этого, данные ВСН, в части расчета пропускной способности порта и норм времени на швартовку/отшвартовку судов должны быть в срочном порядке скорректированы, поскольку в противном случае будет консервироваться практика применения устаревших коэффициентов, формул и методики расчета пропускной способности порта, которые не

отражают технических возможностей современного вспомогательного флота и перегрузочного оборудования [1].

Все это приводит к тому, что грузовладельцы и экспедиторские компании получают недостоверную информацию о фактически возможной пропускной способности порта. В свою очередь стивидорные компании, опираясь на архаичные нормы конца 1990-х годов, формируют в системе менеджмента неверные оценки объемов закупки современного вспомогательного портового флота и/или прочих объектов портовой инфраструктуры.

Условием повышения уровня конкурентоспособности инфраструктуры портов Азово-Черноморского бассейна является реализация ряда инвестиционных проектов, направленных на увеличение пропускной способности портов Новороссийск, Тамань, Туапсе, Ростов, Таганрог и др. порты Азово-Черноморского бассейна.

В целом, актуализируя значимость модернизации портовой инфраструктуры Кавказского побережья РФ, необходимо отметить, что уровень ее технического состояния не соответствует растущим объемам перевалки как транзитных, так и экспортно-импортных грузов.

В настоящее время стратегическое развитие портовой инфраструктуры России практически не опирается на анализ потенциальных грузопотоков и существующих мощностей, а также не включает в себя учет транспортной составляющей стоимости перевозки грузов.

Не менее значимой является проблема координации программных документов, разрозненно затрагивающих вопросы развития отрасли. В итоге, в системе портового хозяйства наблюдается неэффективность расходования средств федерального бюджета, их нецелевое использование, закрепляющее технологическую консервацию отрасли и низкий уровень ее конкурентоспособности на мировом рынке транспортных услуг.

Низкие темпы модернизации портовых мощностей России в Черноморско-Азовском бассейне дополняются не менее значимой проблемой нерациональной дислокации портовых мощностей относительно регионов зарождения и потребления товаров.

Данная фактография существенно ослабляет экономические позиции России, которая с распадом СССР потеряла доступ к 70% мощностей в портах, а ограниченность мощностей существующих терминалов делает неизбежной переориентацию грузов для перевалки в портах за пределами России.

Согласно «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года» базовой стратегической задачей будет являться перевод из украинских портов грузов, ориентированных на Россию. Это автоматически актуализирует задачу обеспеченности достаточности национальных портовых мощностей к 2030 г., что потребует реализации на южном направлении ряда проектов:

- строительство сухогрузного района морского порта Тамань;
- развитие и улучшение существующих терминалов в морских портах Тамань, Туапсе, Темрюк, Новороссийск;
- строительство второго грузового района морского порта Оля» [2].

Не менее важной задачей развития портов должно стать повышение пропускной способности, что может быть обеспечено за счет увеличения производительности отдельных элементов портового хозяйства. Данная задача также может быть решена за счет создания транспортно-логистических центров (ТЛЦ) и рациональной организации погрузочно-разгрузочных работ. Данный подход является более рациональным, поскольку в процессе создания ТЛЦ стивидорные компании в силу выполнения лицензионных условий обязаны будут обеспечить установленную в лицензии пропускную способность порта. Это автоматически трансформирует планы стивидорных компаний на долгосрочную перспективу [1].

Все это позволяет заключить, что развитие транспортной инфраструктуры Южного макрорегиона в контексте синтеза общероссийских и региональных программ социально-экономического развития представляет собой стратегический императив и важное направление трансформации транспортной инфраструктуры южных регионов России, которая должна стимулировать процесс продвижения международных транспортных коридоров на территории последних.

Реализация комплексного подхода к развитию портовой инфраструктуры обеспечивает значительные конкурентные преимущества инвесторам, которые могут разместить производств непосредственной близости от порта, расширяя логистический потенциал организации процесса транспортировки грузов за счет одновременного использования железнодорожного, автомобильного и водного транспорта.

На наш взгляд территориально-пространственное планирование портовой и прилегающей к ней инфраструктуры обеспечивает возможность реализации более сложных логистических схем грузоперевозки. Это расширяет практику внедрения комплексных логистических решений через функциональную стыковку различных видов транспорта, что составляет важное условие повышения ритмичности экспортных и импортных грузоперевозок, обеспечения должного уровня их безопасности.

То есть, комплексное логистическое проектирование инфраструктуры позволяет минимизировать материальные издержки на основе оптимизации маршрутов движения грузов и скорости перевозки.

Фактором дальнейшего развития и широкого тиражирования комплексных логистических решений для различных грузоперевозок в Черноморско-Азовском бассейне априори должно выступить выгодное экономико-географическое положение портов и наличие собственного флота, что обеспечивает наилучшие экономические условия для перевалки и транспортировки грузов.

Определение стратегических направлений повышения уровня технологического и технического оснащения российских портов Черноморско-Азовского бассейна должно базироваться на более детальном исследовании проблем, обуславливающих несоответствие уровня эффективности управления портами современным международным требованиям, структуре внешнего спроса на портовые услуги и др.

Теоретико-методическую платформу синтеза таких направлений должно составить выявление возможностей и угроз развития морских портов России с учетом динамики конъюнктуры рынка транспортных услуг всего Черноморско-Азовского бассейна.

На наш взгляд детальный анализ внешней среды позволит дать описательную характеристику общей картины, оценка которой выявит сильные и слабые стороны портов в сравнении с портами-конкурентами других стран. Методическую основу данной диагностики должна составить разработка матрицы SWOT-анализа базирующейся на эмпирически развернутой оценке каждого из ее элементов с учетом конкуренции со стороны портов других стран [3].

Это позволит не только идентифицировать направления и драйверы ускорения портовых реформ, развития государственно-частного партнерства в этой сфере, но и выработать предельно адекватные стратегии развития как в целом для портовой системы страны в Черноморско-Азовском бассейне, так и для каждого порта в частности.

Особое значение для будущего развития российских портов Черноморско-Азовского бассейна приобретает решение проблемы ограниченности территорий для дальнейшего развития портовых мощностей. В условиях жесткой конкуренции и повышения требований к качеству оказываемых транспортных услуг важный ресурс эффективного развития составит систематизация и оптимизация затрат времени и материальных средств на транспортировку грузов. Постоянно возрастающие требования к качеству оказываемых транспортных услуг в ближайшие годы будут стимулировать необходимость дальнейшей оптимизации временных затрат и материальных расходов на

транспортировку грузов. Актуализация логистического аспекта решения проблем развития портовых мощностей России в Черноморско-азовском бассейне неизбежно актуализирует применение логистических подходов, которые невозможны в условиях сохраняющегося дефицита информации, которая бы циркулировала в рамках единой базы данных российских портов.

В целом, представленная в настоящей статье структуризация транспортно-логистических проблем Черноморско-Азовского бассейна позволяет сформулировать ряд следующих направлений их решения:

- совершенствование нормативного обеспечения процесса грузоперевозок на основе разработки дифференцированного порядка перевозок экспортных, импортных и транзитных грузов;

- формирование единого информационного пространства и развитие системы логистических центров, которые бы полностью координировали передвижение подвижного состава, прибывающего в транспортные узлы;

- внедрение и совершенствование договорных отношений о взаимообусловленной ответственности всех участников транспортного процесса.

Литература:

1. Зеленков Г.А., Устинов В.В., Салько Д.Ю. Системный анализ функционирования морских транспортных путей на Азово-Черноморском бассейне. Проблемы эксплуатации водного транспорта и подготовки кадров на юге России: мат. конф. / Девятая региональная науч.-техн. конф. 17-18 декабря 2010 г. – Новороссийск: МГА им. адм. Ф.Ф. Ушакова, 2011.-206 с.

2. 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.

3. Наврозова Ю.А., Грушевская Ю.В. SWOT-анализ морских портов Черноморско-Азовского бассейна. [Электронный ресурс]: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Rmugt/2011_34/Files/3402.pdf (дата обращения: 04.05.2012)