

УДК 656.02

**Баранова Наталья Владимировна<sup>1</sup>**, к.э.н., доцент

e-mail: baranovan2000@mail.ru

**Клещ Сергей Васильевич<sup>1</sup>**, студент

e-mail: klelllara@mail.ru

**Павлова Яна Юрьевна<sup>1</sup>**, студентка

e-mail: 19yanapavlova@gmail.com

<sup>1</sup> Сибирский государственный университет водного транспорта, г. Новосибирск, Россия.

## ИНФРАСТРУКТУРА ВОДНОГО ТРАНСПОРТА ЮГО-ВОСТОКА РФ КАК ОСНОВА ФОРМИРОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ МОЩНОСТЕЙ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

*Аннотация.* В данной работе проведен краткий обзор влияния международных событий на логистические взаимосвязи национальной экономики. Актуальность исследования обусловлена тем, что в настоящее время Россия перестала взаимодействовать с Европейским Союзом и перешла на более тесный контакт с Азиатскими странами, делая упор на отечественные рынки. В рамках статьи рассмотрены объекты инфраструктуры водного транспорта РФ и стран соседей по Азиатско-Тихоокеанскому региону. Выявляются взаимосвязи между наличием транспортной инфраструктуры и построением логистических цепей в связи с современной рыночной ситуацией.

*Ключевые слова:* инфраструктура, водный транспорт, грузооборот, порт, логистика, логистическая мощность, морские порты, Стратегия

### Введение

Экономическое взаимодействие в настоящее время характеризуется определенными особенностями, сформированными за ряд последних лет. Это замедление, а иногда и полное исчезновение экономических, транспортных взаимосвязей в международном пространстве. Значительный удар по международным логистическим связям был нанесен пандемией КОВИД-19, официально объявленной ВОЗ в заявлении от 30 января 2020 г. [1] О закрытии международных границ, падении мобильности и изменениях в цепях поставок пишет в своей статье Илива М.Н. [2]

Следующие логистические ограничения были получены национальной экономикой в результате принятия политических решений правительством ЕС и стран - экономических партнеров. Вводимые пакеты санкций за период с начала 2022 г. суммарно составили 4053 различных запретительных мер в отношении государственных и частных компаний, административных и частных лиц. Они нарушили отлаженные взаимосвязи в международных перевозках, поставив многие, как российские, так и зарубежные компании в тяжелое положение. Как отмечает Одинцова Е.В., «грузоперевозчики, поставщики, экспедиторы и грузополучатели столкнулись с нехваткой транспорта, дефицитом вагонов и контейнеров, повышением ставок на перевозки». [3] Анализ различных областей перевозок по видам транспорта, проведенный Потаниной М.В., показал не только нециклический характер кризисных явлений в транспортной отрасли, но и возникшие проблемы предложения логистических услуг, и видимое их решение – «шагом нормализации логистики в этом направлении является наращивание мощностей

дальневосточных портов. Российская экономика сейчас развивается в азиатском направлении». [4]

Этот вывод подтверждается статистическими исследованиями Вахрушева В.Ю. и Худжатова М.Б. о динамике международных грузопотоков. Более 77% внешнеторговых грузов перемещались морским транспортом, поэтому он является наиболее вероятным кандидатом для установления и поддержания новых логистических взаимосвязей. В качестве решения авторами «предлагается:

1. Переориентация внешнеторговых грузопотоков на дружественные страны: Китай, Казахстан, Турцию, Индию, Иран; глубокая экономическая интеграция с указанными партнерами.

2. Разработка новых таможенно-логистических маршрутов (транзит грузов из ЕС через Турцию, Казахстан, Грузию, развитие МТК Север-Юг), модернизация пунктов пропуска на границе России с Китаем.

3. Организация логистических цепочек поставок с фокусом на торговлю со странами АТЭС.; развитие логистических маршрутов из Китая, Центральной Азии, Индии, Ирана, Вьетнама и др.

4. Развитие услуг экспедирования, мультимодальных перевозок, торгового агентирования, на которые стремительно растет спрос.

5. Использование новых логистических хабов в странах Ближнего Востока: ОАЭ, Бахрейн, Катар, Оман, Кувейт, Саудовская Аравия и др.» [5]

Несомненным подтверждением движения национальной экономики в сторону более тесной работы с странами азиатско-тихоокеанского региона, являются проводимые правительством и бизнесом деловые встречи на высоком уровне, форумы и другие формы организации взаимовыгодного сотрудничества. За последнее время было принято участие в VII Восточном экономическом форуме – «На пути к многополярному миру» 07.09.2022 г., VI саммите Совещания по взаимодействию и мерам доверия в Азии (СВМДА) 13.10.2022 г. в Астане, саммите форума Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) 18.11.2022 г. в Бангкоке, Российско-узбекском бизнес - форуме 02.12.2022 г. в Самарканде, Российско-Китайском бизнес - форуме 23.05.2023 г. в Шанхае, II Евразийском экономическом форуме 24.05.2023 г. в Москве, где, в том числе, обсуждались вопросы транспортной логистики.

#### **Методы**

Ориентация транспортных процессов национальной экономики на азиатское направление предполагает наличие соответствующей инфраструктуры. Учитывая отмеченную тенденцию, авторами применялись стандартные методы поиска и обработки статистической информации.

#### **Результаты**

Разрыв ранее существовавших логистических взаимосвязей, связанный с политическими и экономическими сложностями глобальной экономики, и, соответственно, необходимость формирования новых. Неоспоримым является то, что формирование таковых происходит в логистической системе, в рамках которой создаются логистические каналы. Традиционно, логистическим каналом называют «частично упорядоченное множество различных посредников (организаций или отдельных лиц), осуществляющих доведение материального потока от конкретного производителя до его потребителей». [6] Таким образом, можно говорить о взаимоувязанной работе множества юридических лиц, действующих как единое целое в процессе организации и осуществления транспортировки грузов – непосредственно производители, оптово-розничные посредники, транспортно-экспедиционные компании, финансовые организации.

Входящие в логистический канал участники для доставки определенного груза определенному потребителю выстраивают более конкретизированную цепь поставок, применяя имеющееся в их распоряжении имущество. Именно имущество, используемое



для перевозки, перевалки, хранения, обработки и других операций логистики, представляет собой логистические мощности в экономике.

Понятие логистических мощностей дает Аникин Б.А. – «Под логистическими мощностями понимается мощность всех подразделений логистической системы, где осуществляется хранение и переработка материалов, незавершенного производства и готовой продукции.» [7, стр 197]

Таким образом, в первую очередь в перечень логистических мощностей следует отнести элементы материально-технической базы транспортных предприятий национальной экономики, в том числе предприятий водного транспорта.

Материально-техническая база предприятий водного транспорта представлена четырьмя группам: флот; порты и портовое хозяйство; путевое хозяйство; судостроительные и судоремонтные заводы. Непосредственное участие в формировании и поддержании логистических взаимосвязей принимают водные пути, портовые технологические комплексы и акватории портов, представляющие собой внутриотраслевую инфраструктуру водного транспорта. Определение внутриотраслевой инфраструктуры дает в своей работе Мустакаева Е. А. – «Под внутриотраслевой инфраструктурой водного транспорта понимается совокупность взаимосвязанных структур и объектов, обслуживающих и обеспечивающих комплекс перевозочных и сопутствующих задач на водном транспорте». [8], которое фиксирует назначение инфраструктуры, а именно – осуществление перевозок. Таким образом, наличие необходимой инфраструктуры является решающим фактором для включения того или иного объекта водного транспорта в состав логистической цепи.

#### Обсуждение

Непосредственное участие водного транспорта в процессе перемещения грузов осуществляется такими элементами, как подвижной состав и порты и портовые комплексы. Работа портов заключается в проведении перевалочных операций и, в дальнейшем, использовании имеющихся мощностей для хранения и дополнительной обработки грузов. Показателями, позволяющими оценить возможности порта в осуществлении перегрузочных работ, являются его пропускная способность и грузооборот.

Пропускная способность порта характеризует наибольшую величину грузов в тоннах, который может быть переработан портом, с условием имеющихся технических возможностей.

Грузооборот порта характеризует величину грузов, прошедших через причальный фронт порта в обоих направлениях.

Согласно отраслевым статистическим данным [9] объемы грузооборота морских портов Дальневосточного бассейна менялись в основном в положительную сторону (табл. 1).

Таблица 1

#### Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна за период 2019-2022 г.г.

Показатель	2019	2020	2021	2022
Грузооборот морских портов России, млн.т	840,3	820,8	835,2	841,5
Грузооборот Дальневосточного бассейна, в т.ч.	213,5	223,2	224,3	227,8
сухогрузы, млн. т	135,3	146,8	148,7	154,0
наливные грузы, млн. т	78,2	76,4	75,6	73,8
Восточный	73,5	77,4	77,7	82,3
Ванино	31,4	33,5	35,4	37,6
Находка	25,6	26,8	26,8	25,8
Владивосток	23,9	24,7	29,6	32,2
Пригородное	16,0	16,4	14,5	15,4



Можно отметить, что морские порты России восстановили объем грузооборота до значений допандемийного уровня за три года, невзирая на сложности в осуществлении взаимодействия, связанные с КОВИД-19, и политические обусловленные санкции.

Рассмотрим российские порты, в рамках переориентации логистических взаимосвязей национальной экономики на азиатское направление, территориально находящиеся на юго-востоке РФ, инфраструктура которых используется в логистических цепях (табл. 2).

Таблица 2

#### Характеристика российских портов 2022г.

Порт (Россия)	Пропускная способность млн.т.	Грузооборот млн.т.
Находка	33,8	25,8
Ванино	49,8	48,2
Владивосток	26,0	24,0
Ольга	2,4	1,6
Посьет	5,7	4,2

Сравним порты Дальневосточного федерального округа с отдельными иностранными портами, также расположенными в основном в азиатском направлении (табл.3).

Таблица 3

#### Характеристика иностранных портов 2022г.

Страны	Порт	Пропускная способность млн.т.	Грузооборот млн.т.
Китай	Шанхай	562,3	513,7
	Нинбо	1300,0	1250,0
Индия	Мумбаи	69,0	63,6
	Джавахарлал Неру	81,1	76,0
ЮАР	Дурбан	41,3	31,5
	Кейптаун	17,8	10,3

Сравнение по показателю грузооборота говорит о значительном отставании российских портов в вопросе их включения в качестве перевалочных хабов в существующие и вновь формируемые логистические взаимосвязи, в том числе по причине недостаточной величины инфраструктурных мощностей, выражаемой в низкой пропускной способности, что в свою очередь может привести к возникновению так называемых «узких мест».

#### Заключение

Подобное положение не было оставлено без внимания правительства РФ, отраслевых министерств и ведомств, что нашло свое решение в «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года». [10] Стратегия предполагает осуществить реконструкцию существующей портовой инфраструктуры и строительство новых морских терминалов, используя современные инвестиционные подходы.

#### Список литературы:

1. Всемирная организация здравоохранения. URL: [https://www.who.int/ru/news/item/30-01-2020-statement-on-the-second-meeting-of-the-international-health-regulations-\(2005\)-emergency-committee-regarding-the-outbreak-of-novel-coronavirus-\(2019-ncov\)](https://www.who.int/ru/news/item/30-01-2020-statement-on-the-second-meeting-of-the-international-health-regulations-(2005)-emergency-committee-regarding-the-outbreak-of-novel-coronavirus-(2019-ncov)) (дата обращения 15.06.2023)
2. Iiiva, M. N. International business in the time of Covid-19: constraints and opportunities / M. N. Iiiva // LinguaNet : сборник материалов III Всероссийской молодежной научно-практической конференции с международным участием, Севастополь, 26–27 ноября 2021 года. – Севастополь: Федеральное государственное автономное образовательное



учреждение высшего образования "Севастопольский государственный университет", 2021. – Р. 490-494.

3. Одинцова, Е. В. Влияние антироссийских санкций на логистику и внешнеэкономическую деятельность / Е. В. Одинцова // Российский внешнеэкономический вестник. – 2023. – № 2. – С. 73-79.

4. Потанина, М. В. Особенности международной логистики в условиях санкций / М. В. Потанина, В. Д. Кураленя // Актуальные вопросы учета и управления в условиях информационной экономики. – 2022. – № 4. – С. 591-597.

5. Вахрушев, В. Ю. Развитие международной логистики и внешней торговли России в условиях санкций / В. Ю. Вахрушев, М. Б. Худжатов // Маркетинг и логистика. – 2023. – № 2(46). – С. 5-15.]

6. **Алесинская Т.В.** Основы логистики. Функциональные области логистического управления. (ч. 3). – Таганрог: Изд-во ТТИ ЮФУ, 2010. – 116 с.

7. Логистика: учеб. пособие для вузов / [Б.А. Аникин, Р.З. Акбердин, Т.А. Родкина и др.]; под ред. Б.А. Аникина ; М-во образования Рос. Федерации, Гос. ун-т упр., Ин-т мировой экономики и междунар. отношений РАН. - Москва : ИНФРА-М, 2002. - 219 с. : ил. ; 21 см. - (Вопрос-ответ).

8. Мустакаева, Е. А. Ключевые проблемы функционирования и развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта / Е. А. Мустакаева // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. – 2013. – № 1. – С. 137-145.

9. Ассоциация морских торговых портов. URL: <https://www.morport.com/rus/about> (дата обращения 15.06.2023)

10. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года" (одобрена Морской коллегией при Правительстве РФ 28.09.2012). URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_213628/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_213628/) (дата обращения 15.06.2023)

## **WATER TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF THE SOUTH-EAST OF THE RUSSIAN FEDERATION AS THE BASIS FOR THE FORMATION OF LOGISTICS CAPACITY IN MODERN CONDITIONS**

Natalia V. Baranova, Sergey V. Klesch, Yana Y. Pavlova

*Annotation.* This paper provides a brief overview of the impact of international developments on the logistics relationship of the national economy. The relevance of the research is conditioned by the fact that at present Russia has ceased to interact with the European Union and has switched to a closer contact with Asian countries, focusing on domestic markets. The article considers water transport infrastructure facilities of the Russian Federation and neighboring countries in the Asia-Pacific region. The interrelations between the availability of transport infrastructure and the construction of logistics chains in connection with the current market situation are revealed.

*Keywords:* infrastructure, water transport, cargo turnover, port, logistics, logistics capacity, seaports, Strategy

