

УДК 656.07

**ПЕРСПЕКТИВЫ СОЗДАНИЯ И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО
УЗЛА НА БАЗЕ МАРИУПОЛЬСКОГО МОРСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА****Майорова Ирина Николаевна¹** профессорe-mail: inmayorova@mail.ru

¹ Азовский морской институт – Мариупольский филиал «Севастопольский государственный университет», Мариуполь, Донецкая Народная Республика, Россия

Аннотация. Проведено исследование перспектив создания и развития транспортно-логистического узла на базе Мариупольского морского торгового порта с присоединением промышленного морского порта Азовсталь. Выделены положительные и отрицательные позиции Мариупольского транспортно-логистического узла. Таблично представлены характеристики Мариупольского транспортно-логистического узла по этапам развития, уровню аутсорсинга, отношению к муниципальной и региональной средам, с выделением преимуществ и недостатков.

Ключевые слова: морской порт, транспортно-логистический узел, грузоотправители, грузополучатели, экспедиторы, грузовой район, железная дорога, автомобильная дорога, промышленный потенциал.

**PROSPECTS FOR THE CREATION AND DEVELOPMENT OF A TRANSPORT
AND LOGISTICS HUB BASED ON THE MARIUPOL COMMERCIAL SEAPORT****Irina N. Mayorova¹**, Professore-mail: inmayorova@mail.ru

¹ Azov Maritime Institute – Sevastopol State University branch, Mariupol, Donetsk People's Republic, Russia

Abstract. A study of the prospects for the creation and development of a transport and logistics hub based on the Mariupol commercial seaport with the association with the seaport of Azovstal has been conducted. The positive and negative positions of the Mariupol transport and logistics hub are highlighted. The characteristics of the Mariupol transport and logistics hub by development stages, outsourcing level, and relation to municipal and regional environments are presented in a tabular manner, highlighting advantages and disadvantages.

Keywords: seaport, transport and logistics hub, shippers, consignees, forwarders, cargo area, railway, highway, industrial potential.

Введение

На данный момент происходит интенсивное восстановление социальной, транспортной и промышленной инфраструктуры Донецкой Народной Республики (Республики, ДНР), города Мариуполя и восстановление Мариупольского морского торгового порта (ММТП). Развитие современного порта полностью зависит от динамики развития технологий транспортировки и грузопереработки, географической близости к транспортным коридорам международного, федерального и местного уровней, от близости к муниципальным образованиям, состояния финансово-экономической системы региона, уровнем используемых средств связи и информации, от процессов, происходящих в мировой торговле и международных отношениях, политической и налоговой обстановки в регионе, стране и мире в целом. Об опасности игнорирования факторов и связей, которые определяют возможные перспективные направления развития морского порта предупреждали Кузнецов А.Л. и Галин А.В. в публикации [1, с. 144]. Они подчеркивали фатальность такой ошибки. Как пример из олигархического прошлого, в региональной стратегии развития городу Мариуполю отводилась роль тупиковой промышленной зоны.

Мариупольский морской торговый порт находится на побережье Азовского моря и управляется ФГБУ Администрацией портов Азовского моря, являясь весомой составляющей Азово-Черноморского бассейна. Транспортная логистика Азово-Черноморского бассейна характеризуется единой транспортной системой с высокой интегрированностью в нее различных видов транспорта [2, с. 24]. Данное и определило цель работы, которая заключается в определении потенциала организации транспортно-логистического узла (ТЛУ) и перспектив его функционирования на базе ММТП, с описанием его положительных и отрицательных характеристик

Методы исследования: агрегирование региональных логистических связей и их агентов, графическое представление Мариупольского ТЛУ, сравнения и сопоставления.

Базой для исследования являются документы Правительства РФ [3-6], Федеральные законы [7, 8], научные исследования, статистические данные, опубликованные в официальных источниках, наблюдения автора.

Результаты

Мариупольский морской торговый порт расположен на берегу внутриконтинентального Азовского моря с выходом через Керченский пролив в Черное море, далее через проливы Дарданеллы и Босфор в Средиземное море. Общая площадь акватории Мариупольского морского торгового порта (рис. 1) составляет 70 км², в том числе площадь внутреннего рейда ~4 км²) и якорных стоянок 7,15 км²).





Рисунок 1 – Акватория и грузовые причалы Мариупольского морского торгового порта [9]



Рисунок 2 – ММТП на карте города Мариуполя. ММТП и ПМПА на карте города [10]

Проход судов в порт осуществляется по подходному каналу Угольной гавани проектной глубиной 9,15 м, длиной 18 км и шириной 100 м. Площадь основной производственной территории ММТП составляет 8 км². Порт находится в городской черте Мариуполя, территория порта со всех сторон ограничена застройкой рекреационной зоны, примыкающей территорией Азовского судоремонтного завода (рис. 2). С западной стороны от порта есть свободная от застройки территория пляжной зоны. ММТП обслуживается одной портовой железнодорожной станцией «Мариуполь Порт». Общая протяженность железных дорог порта составляет 27,1 км. К порту примыкают автомобильные дороги. Порт принимает суда длиной до 240 м и осадкой до 8 м. Прием судов по высоте ограничен Керченским мостом.

По территориальному признаку, объемам и характеру работ грузовые причалы ММТП разделены на три грузовых района (рис. 1):

I грузовой район включает причалы 1, 2, 4, 7, 8. Перевалка зерновых культур определяет специализацию первого грузового района. В этом районе порта есть возможность перегружать навалочные, насыпные, генеральные и негабаритные грузы;

II грузовой район содержит причалы 11, 12, 13 и специализирован на переработке навалочных и насыпных грузов. На территории II-го грузового района имеются большие площадки для накопления подобных грузов открытым способом. Есть возможность выполнять перегрузочные работы как по прямому варианту, так и через склад. На втором районе порта есть все производственные возможности для переработки генеральных и негабаритных грузов;

III грузовой район включает причалы 16, 18. Специализируется на перевалке генеральных грузов, контейнеров, негабаритных и тяжеловесных грузов. Обладает обширными тыловыми складскими площадками и 2-мя крытыми складами площадью 3627 м² с возможностью накопления зерновых и площадкой 2157 м² для генеральных грузов. На районе находятся автомобильные весы 80 т [9]. Для увеличения количества причалов автор предлагает использовать территорию промышленного морского порта Азовсталь (ПМПА) рис. 2.

МК Азовсталь был единственным в мире металлургическим предприятием, которое имело свой собственный порт. Порт Азовсталь связан с ММТП подходным каналом, длиной 9 км. В порт могут заходить суда длиной до 200 м и осадкой 4,5 м [10]. Автор считает целесообразным объединение порта Азовсталь и ММТП в единый транспортный узел.

Транспортно-логистическая система ММТП представляет собой интермодальный узел, цель функционирования которого заключается в распылении и обработке грузопотоков рис. 3. ММТП и ТУ расположен на берегу Азовского моря в устье рек Кальчик и Кальмиус. 74 км к северо-

востоку от порта Бердянск и более чем 100 км к западу от порта Таганрог. Количество связанных портов 150 [9].

Муниципальная инфраструктура и инфраструктура пригородных территорий исторически и экономически складывалась с учетом транспортных потребностей крупнейших промышленных предприятий юго-востока: металлургических комбинатов (МК) «Ильича», МК «Азовсталь», «АзовЭлектросталь» и машиностроительного концерна «Азовмаш». Сети железных и автомобильных дорог округа Мариуполя имеют разветвленную структуру. Практически весь основной объем грузов для потребностей города, в том числе продукты питания и товары народного потребления для нужд населения транспортируются через железнодорожный узел Мариуполя, который относится к Донецкой железной дороге. Через этот железнодорожный узел производится вывоз продукции городских предприятий и пассажирские перевозки. С сетью магистральных железных дорог город связан железнодорожной линией Мариуполь – Волноваха – Камыш-Заря – Федоровка.

Грузовая база для развития Мариупольского ТЛУ является перспективной, с большим потенциалом расширения транспортно-логистических возможностей. Здесь следует отметить два важных момента. Первый, касается минерально-сырьевой базы Региона. Минерально-сырьевая база представлена широким спектром полезных ископаемых различной природы, среди которых особо выделяются залежи горючих: каменный черный уголь, антрацит; не рудное сырье для литейной промышленности и производства строительных материалов; рудное сырье. Наиболее перспективным являются залежи литиевых руд. Резерв минерально-сырьевой базы не исчерпан за более чем 100-летнюю историю развития региона [11, с. 47].

Второй момент — представлен промышленным потенциалом Региона. Локомотивными отраслями промышленности ДНР являются: угледобывающая, машиностроительная, металлургическая, химическая отрасли, пищевая промышленность, легкая промышленность и производство стройматериалов. Ссылаясь на авторитетное мнение Премьер-министра ДНР Солнцева Е.А. [12] можно отметить, что в экспортном ассортименте промышленных предприятий ДНР кабельно-проводниковая продукция, чугуны переплавочные, заготовка, катанка, заготовка непрерывнолитая, проходческие комбайны, резинотехнические изделия, профессиональные дезинфицирующие, моющие, антисептические средства. Республика планирует не только производить перечисленную товарную номенклатуру для собственных нужд, но и экспортировать. По словам Премьер-министра Солнцева Е.А. номенклатуру экспорта планируется расширять за счет продукции химической, целлюлозно-бумажной промышленности, машиностроения, строительных материалов и угольной отрасли, агропромышленного и транспортного комплексов, товаров народного потребления [12].

Следует учесть и тот факт, что проектируется и планируется к строительству транспортный сухопутный коридор, который пройдет вдоль побережья Азовского моря: из Ростова-на-Дону, Таганрог, Мариуполь, Бердянск, Мелитополь, Джанкой. Проектируемый маршрут на 200 км короче, чем уже эксплуатируемый Таганрог-Иловыйск-Волноваха-Токмак. В дальнейшем, согласно решениям Правительства РФ, утвержденного в документах [3-6] планируется создание транспортного кольца Азовского моря, которое проходит через Мариуполь, Таганрог, что дает возможность стабилизировать грузопотоки через Азовские морские порты, способствует территориальному развитию Южного федерального округа РФ и способствует формированию Южного транспортного трансконтинентального коридора.



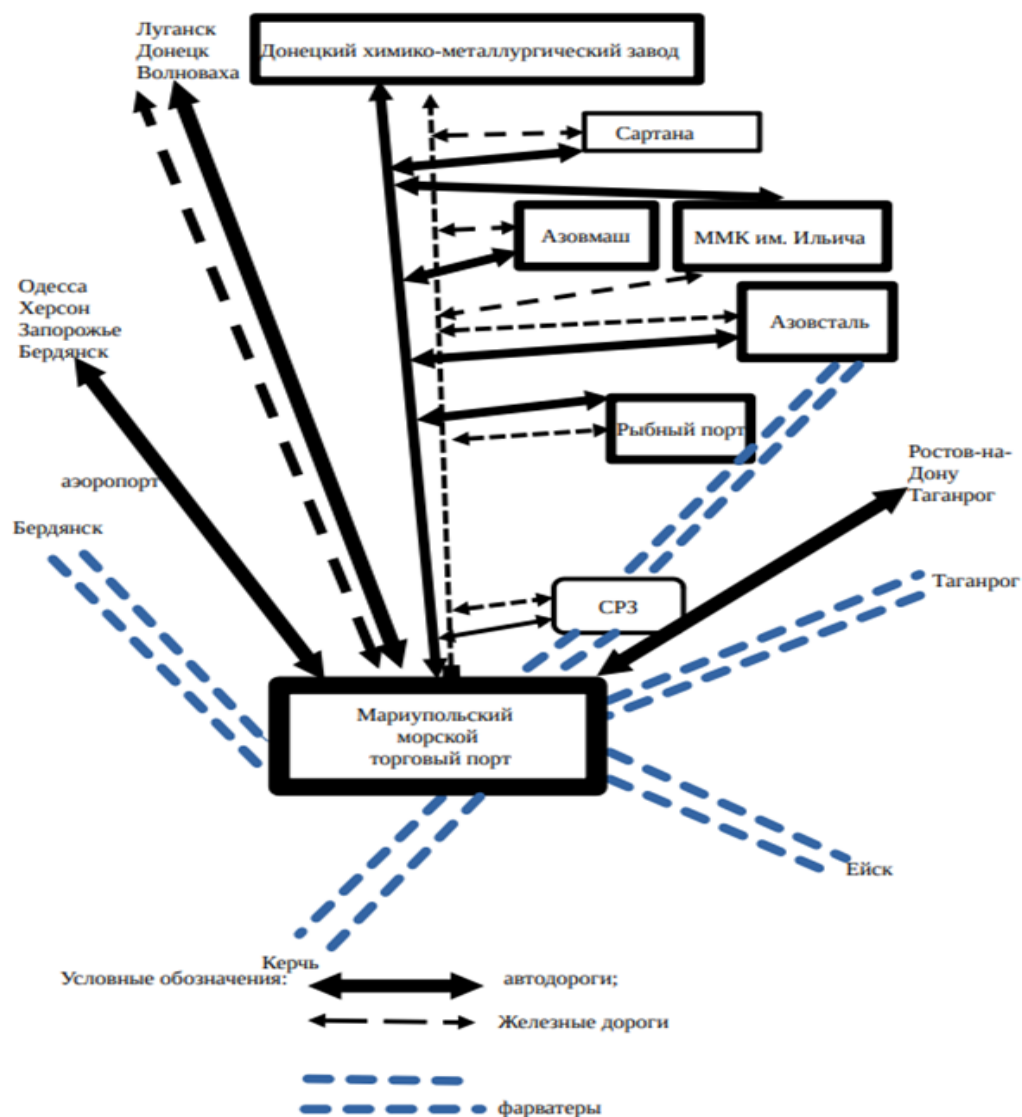


Рисунок 3 – Мариупольский ТЛУ (составлено автором)

Обсуждение

Положительные факторы Мариупольского ТЛУ: наличие направления перевозки и действующего маршрута: Азовское море-Керченский пролив-Черное море-пролив Босфор-Мраморное море-пролив Дарданеллы-Средиземное море-Гибралтарский пролив-Атлантический океан; возможность круглогодичного судоходства в Азовском море, (все конечно зависит от метеоситуации, но постоянные 10 месяцев в году обеспечивают транспортировку морем); выгодное геополитическое расположение узла с наличием постоянно функционирующих автомобильных, железнодорожных и энергетических связей. Сеть железных и автомобильных дорог Региона обеспечивают связь с РФ, в восточном направлении с Белоруссией, в западном направлении через Одессу и Румынию со странами Европы; большая площадь не используемой территории предприятий города: МК Ильича 20 км², МК Азовсталъ 11 км², которую можно использовать под организацию «сухих портов»; наличие судоремонтного завода. Следует отметить, что данные площади имеют транспортную, энергетическую, водную, коммунальную инфраструктуры, единственным их недостатком является необходимость проведения большого объема демонтажных работ и дальнейшего восстановления для безопасной эксплуатации в последующем.

Недостатки Мариупольского ТЛУ: на данный момент для восстановления промышленных объектов необходим большой объем демонтажных работ, в том числе и самого ММТП; из-за ограниченности морских судов по высоте (арка Крымского моста) и неглубокого Азовского моря отсутствует возможность захода судов с большой грузоподъемностью; сам ММТП располагается в городской черте, что ограничивает естественное увеличение существующего причального фронта. Автор предлагает для решения этой проблемы использовать территорию промышленного порта Азовсталь и пустующие площади МК им. Ильича, Азовмаша и МК Азовсталь; интенсивное заиливание глубины требует регулярное проведение дноуглубительных работ; необходимость обеспечения ТЛУ судами пассажирского класса и ледоколом. Единственный ледокол, которым располагает порт, 1954 года производства, устарел и физически, и морально.

Основные этапы развития Мариупольского ТЛУ на базе ММТП автор предлагает представить в следующей последовательности: первый этап — самоидентификация порта, второй этап — выбор грузовой специализации; третий этап — создание в порту логистически ориентированных услуг для обслуживания постоянных и привлечения новых клиентов; четвертый этап — интеграция Мариупольского ТЛУ в цепи поставок портов Азово-Черноморского бассейна.

На данный момент, ММТП больше всего переваливает зерновые по сравнению с объемами перевалки других грузов. На территории порта построен элеватор. Как первый шаг к самоидентификации порта автор предлагает восстановление элеватора и увеличение перевалки зерновых и масличных сельскохозяйственных культур. Безусловно, развитие Мариупольского ТЛУ непрерывно связано с развитием промышленной и социально-экономической составляющей ДНР.

Список литературы:

1. Кузнецов А.Л. Генезис моделей развития портов в современной транспортной науке/ А.Л. Кузнецов, А.В. Галин. Вестник государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. — 2015.— № 2(30). — с.144
2. Ксензова Н.Н. Современное состояние и проблемы развития транспортно-логистической инфраструктуры портов Азово-Черноморского бассейна // Н.Н. Ксензова, Л.А. Ротко. Экономический вектор – №3(22). — 2020.— с. 23-29. DOI: 10.36807/2444-7269-2020-3-22-23-29.
3. Государственная программа РФ «Развития транспортной системы». Правительство Российской Федерации. Постановление от 20.12.2017г. № 1596 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»» в редакции от 08.05.2025 № 614. — URL: <http://government.ru/docs/all/114911/> (дата обращения 12.05.2025)
4. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. Министерство транспорта Российской Федерации от 30.07.2012г. — URL: https://www.rosmorport.ru/media/File/seastrategy/strategy_150430.pdf (дата обращения: 14.05.2025)
5. Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденный распоряжением Правительства РФ от 30.09.2018 г. № 2101-р (с изменениями на 16.04.2025). — URL :<http://government.ru/docs/34297/> (дата обращения 16.05.2025)
6. Обновленная Стратегия развития судостроительной промышленности с горизонтом планирования до 2050 года. Распоряжение от 12 мая 2025 года №1181-р Правительства РФ. — URL: <http://static.government.ru/media/files/lcRbgf2lkDV5TnMmASEyDG5FjYvT4r2p.pdf> (дата обращения 18.05.2025)
7. Федеральный закон от 24.06.2023г. №266-ФЗ «О свободной экономической зоне на территориях Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской



области и Херсонской области». – URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202306240004?ysclid=mbqa5rvdip51487206> (дата обращения 10.05.2025)

8. Федеральный закон от 08.11.2007 № 261-ФЗ (ред. От 04.08.2023) «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». – URL: <https://legalacts.ru/doc/federalnyi-zakon-ot-08112007-n-261-fz-o/?sclid=mbqa7ptefl306183400> (дата обращения 02.05.2025)

9. Карта с изображением Мариупольского морского торгового порта. – URL: <https://mapпорт.рф/districts.html> (дата обращения 14.05.2025)

10. Карта Азовстальского морского порта. – URL: http://ru.esosedi.org/UA/14/3744206/azovstalskiy_port/ (дата обращения 14.05.2025)

11. Черникова, Л. В. Ресурсный потенциал Донецкого региона: проблемы и конкурентные преимущества / Л. В. Черникова // Вестник Института экономических исследований. – 2023. – № 1(29). – С. 45-52. – EDN PQOXYA.

12. Балиев А. Мариуполь, Бердянск — новый экспортный и транзитный комплекс России/ЕАЭС. Сайт Ритм ЕВРАЗИИ. – URL: <https://www.ritm Eurasia.ru/news--2024-03-03--mariupol-berdjansk-novyj-eksportnyj-i-tranzitnyj-kompleks-rossii-eaes-71880?ysclid=m4mnifwzw0526566175?print> (дата обращения 12.05.2025)

