

УДК 656.6:338.47(470.6)

**ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА РЕЧНОГО
И МАЛОГО КАБОТАЖНОГО ФЛОТА****Нестеров Олег Юрьевич¹**, доцент кафедры «Социальные, гуманитарные и естественные науки»e-mail: olegnesterov-1972@mail.ru**Загородняя Юлия Владимировна²**, заведующий кафедрой финансов и учетаe-mail: zagorodnyaya22@yandex.ru¹ Севастопольский государственный университет, Севастополь, Россия² Мариупольский государственный университет имени А.И. Куинджи, Мариуполь, Россия

Аннотация. Портовая инфраструктура восстанавливается, но суда либо не могут заходить в акваторию, либо их фрахт становится экономически нецелесообразным из-за резкого роста страховых и операционных издержек. В этих условиях актуальной становится задача поиска модели адаптации ТЛК новых регионов к использованию речного и малого каботажного флота (суда грузоподъемностью 3–5 тыс. тонн, барже-буксирные составы, лихтеры), с одновременной перестройкой топологии перевалочных узлов.

Ключевые слова: Портовая инфраструктура, каботажный флот, перегрузочный хаб, акватория Азовского моря.

**ORGANIZATION OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS COMPLEX OF THE
RIVER AND SMALL COASTAL FLEET****Oleg Yu. Nesterov¹**, Associate Professor of the Department of Social Sciences, Humanities and Natural Sciencese-mail: olegnesterov-1972@mail.ru**Julia V. Zagorodnaya²**, Head of the Department of Finance and Accountinge-mail: zagorodnyaya22@yandex.ru¹ Sevastopol State University, Sevastopol, Russia² Mariupol State University named after A.I. Kuindzhi, Mariupol, Russia

Abstract. The port infrastructure is being restored, but ships either cannot enter the water area, or their freight becomes economically impractical due to a sharp increase in insurance and operating costs. In these conditions, the task of finding a model for adapting TLCs in new regions to the use of river and small coastal fleets (vessels with a carrying capacity of 3-5 thousand tons, barge-towing convoys, lighters), while simultaneously restructuring the topology of transshipment hubs, becomes urgent.

Keywords: Port infrastructure, coastal fleet, transshipment hub, water area of the Sea of Azov.

Введение

Вхождение в состав Российской Федерации новых регионов (Донецкой и Луганской народных республик, Запорожской и Херсонской областей) ставит новые задачи перед транспортно-логистическим комплексом (ТЛК), главной из которых является интеграция портовых мощностей Мариуполя, Бердянска, Геническа и Скадовска в единую сеть грузовых перевозок. Однако специфика акватории Азовского моря, а именно ограниченные глубины до 8–13 м, в сочетании с сохраняющимися военно-операционными рисками делает невозможным работа морских судов класса Rapataх и выше.

Портовая инфраструктура восстанавливается, но суда либо не могут заходить в акваторию, либо их фрахт становится экономически нецелесообразным из-за резкого роста страховых и операционных издержек.

В этих условиях актуальной становится задача поиска модели адаптации ТЛК новых регионов к использованию речного и малого каботажного флота (суда грузоподъемностью 3–5 тыс. тонн, барже-буксирные составы, лихтеры), с одновременной перестройкой топологии перевалочных узлов.

Цель исследования

Для описания сложившейся ситуации в новых регионах РФ предлагается ввести понятие «вынужденной малопортовости». Это состояние транспортной системы, при которой портовые мощности (причалы, крановое хозяйство, склады, ж/д подходы) физически присутствуют и могут быть приведены в рабочее состояние; гидрографические и/или военно-логистические ограничения не позволяют принимать суда дедевейтом более 8–10 тыс. тонн; экономика порта продолжает функционировать, но удельные издержки на тонну перевалки системно превышают средние по бассейну.

Для Азовского региона в целом и новых портов в частности «вынужденная малопортовость» носит комплексный характер, т.к. природные ограничения глубин накладываются на антропогенные.

Классическая модель портовой ренты (доход от разницы между стоимостью перевалки в данном порту и ближайшем альтернативном) в условиях «вынужденной малопортовости» не работает. Порт не может конкурировать с глубоководными хабами по прямым издержкам, но может сохранять функцию за счет снижения транспортного плеча для локальных грузоотправителей и за счет государственной поддержки.

В сложившихся условиях целесообразно осуществлять доставку груза от внешних рынков на глубоководный перегрузочный хаб (порт Ростов-на-Дону) или специализированный терминал в Азове, где может происходить первичная выгрузка и временное складирование. После перегрузки на малые суда («река-море», лихтеры, барже-буксирные составы) возможна отправка в порты новых регионов. Дальность этого плеча составляет 150–250 км по Азовскому морю, что находится в пределах экономически эффективного хода для малого тоннажа.

Такая схема имеет следующие характеристики:

Очевидным недостатком двухзвенной схемы является двойная перевалка, которая увеличивает стоимость тонны груза на 25–35% по сравнению с гипотетической прямой заходной схемой. Однако в условиях, когда прямая схема физически невозможна, двухзвенная становится не альтернативой, а единственным операционным сценарием.

Для количественной оценки потерь от «вынужденной малопортовости» введем показатель упущенной портовой ренты (формула 1).

$$\text{УПР} = Q \times (C_{\text{альт}} - C_{\text{м}}) - \text{СК}, \quad (1)$$



где Q – объем грузоперевалки в порту новых регионов, тонн;

$C_{\text{альт}}$ – удельная стоимость перевалки в альтернативном глубоководном порту с доставкой сухопутным транспортом до конечного получателя;

$C_{\text{м}}$ – удельная стоимость перевалки по двухзвенной схеме «глубоководный хаб → малое судно → порт новых регионов»;

СК – субсидии и компенсации, получаемые портом или судовладельцем.

При $УПР > 0$ двухзвенная схема оказывается дороже альтернативной (например, доставки того же груза через Новороссийск и далее ж/д транспортом), что говорит о функционировании портов новых регионов экономически неоправданно без государственной поддержки.

Расчеты для примерного сценария (зерновые грузы, объем 500 тыс. тонн в год) показывают:

$C_{\text{альт}}$ (Новороссийск + ж/д до Донбасса) ≈ 3100 руб./тонна;

$C_{\text{м}}$ (Ростов-на-Дону → малое судно → Мариуполь) ≈ 3950 руб./тонна;

$УПР = 500000 \times (3100 - 3950) = (-425 \text{ млн.})$

$УПР < 0$ означает экономическую неэффективность двухзвенной схемы.

Предложенная модель имеет ряд ограничений. Во-первых, она предполагает, что альтернативная схема доставки (через Новороссийск) не ограничена пропускной способностью. В реальности порты Черноморского побережья Краснодарского края работают с загрузкой 85–92%, и дополнительный объем может привести к росту $C_{\text{альт}}$ за счет эффекта очередей и простоев. Модель не учитывает превышение стандартных тарифов страховых премий для судов, заходящих в акваторию Азовского моря вблизи зоны военных действий, что дополнительно увеличивает $C_{\text{м}}$.

Тем не менее, предложенный подход позволяет сформулировать условие экономической целесообразности сохранения портов новых регионов в схеме малого каботажного судна.

Заключение

Вынужденное субсидирование малого каботажного судна может быть экономически оправдано как инструмент удержания портовой функции на период до стабилизации военно-политической ситуации.

Таким образом, адаптация транспортно-логистического комплекса новых регионов РФ к речному и малому каботажному флоту является сложной задачей, решение которой позволит сохранить портовую инфраструктуру в условиях «вынужденной малопортовости».

Список литературы:

1. Прокофьев В.А., Усков В.А. Транспортно-логистические комплексы юга России: современное состояние и перспективы. – Ростов н/Д: Изд-во РГУПС, 2021. – 312 с.
2. Бутов А.М. Экономика портового хозяйства: теория ренты и практика тарифообразования. – М.: Транспорт, 2019. – 248 с.
3. Levinson M. The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger. – Princeton University Press, 2016. – 376 p.
4. Доклад о состоянии транспортного комплекса новых регионов РФ. – М.: Министерство транспорта РФ, 2024. – 89 с.
5. Santos T.A., Soares C.G. Port Economics and Policy // Maritime Policy & Management. – 2022. – Vol. 49, No. 3. – P. 341–359.

