

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И ПРАКТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ЛОГИСТИКИ И УПРАВЛЕНИЯ ЦЕПЯМИ ПОСТАВОК

DOI: 10.24143/2073-5537-2019-3-64-70
УДК [338.47:656.614.3.073.2]:[338.49:551.46(262.81)]

МОРСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КАСПИЙСКОГО РЕГИОНА: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

И. А. Вольнский¹, Е. П. Карлина²

¹ *Астраханский государственный университет,
Астрахань, Российская Федерация*

² *Астраханский государственный технический университет,
Астрахань, Российская Федерация*

Интенсивное формирование международных транспортных коридоров в обход территории России, ускоренные темпы роста развития экономических систем Китая и Индии, в перспективе и Ирана, обуславливают необходимость создания конкурентоспособной морской транспортно-логистической инфраструктуры в Каспийском регионе, выгодное географическое расположение которого позволяет реализовать транзитный потенциал грузоперевозок через территорию Юга России. На основе изучения современных подходов к понятию «логистическая инфраструктура» уточнены содержание и объектная составляющая морской транспортно-логистической инфраструктуры. Отмечено, что единственным нормативным документом, уточняющим функции и объектное содержание транспортно-логистической инфраструктуры, в Российской Федерации является письмо Федеральной таможенной службы РФ от 21.08.2009 № 21-50/39656. Отдельные вопросы, отражающие объектное содержание морской транспортно-логистической инфраструктуры, рассмотрены в рамках формирования «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года». В результате исследования места и роли Каспийского региона в формировании международных транспортных коридоров «Север – Юг», китайского проекта «Один пояс, один путь», «Восток – Запад» выявлены конкурентные преимущества российских морских портов на Каспии. Из двадцати четырех действующих на Каспийском море портов три относятся к РФ: порт Астрахань, порт Оля, порт Махачкала. Обозначены проблемы и перспективы развития морской торговли, сформулирован вывод о необходимости создания современной морской транспортно-логистической инфраструктуры в рамках единой транспортно-логистической политики в Каспийском регионе.

Ключевые слова: логистическая инфраструктура, морская транспортно-логистическая инфраструктура, Каспийский регион, международные транспортные коридоры, морские порты.

Для цитирования: *Вольнский И. А., Карлина Е. П.* Морская транспортно-логистическая инфраструктура Каспийского региона: проблемы и перспективы развития // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. 2019. № 3. С. 64–70. DOI: 10.24143/2073-5537-2019-3-64-70.

Введение

Высокие темпы развития процессов глобализации в мировой экономике обусловили активизацию и расширение внешнеторговой деятельности стран, обладающих конкурентными преимуществами в производстве отдельных товаров и услуг, что предопределяет поиск и разработку рациональных способов их транспортировки до потребителей, эффективность которых, в свою очередь, зависит от организации и состояния транспортно-логистической инфраструктуры.

Особую значимость данная проблема приобретает в условиях возрастающей конкуренции на рынке внешнеторговых и транзитных перевозок, концентрация грузопотоков которых осуществляется в рамках интенсивного формирования международных транспортных коридоров (МТК) по векторам Запад – Восток и Север – Юг и совпадает с главными направлениями перевозок в межрегиональном сообщении внутри России.

Содержательные характеристики понятия морской транспортно-логистической инфраструктуры

В современной научной и учебной литературе, законодательных и нормативных актах Российской Федерации отсутствует понятие «морская транспортно-логистическая инфраструктура» (МТЛИ). Известные российские учёные в области логистики (А. У. Альбеков, Б. А. Аникин, И. Д. Афанасенко, М. В. Афанасьев, В. С. Лукинский, Т. А. Прокофьева, О. Д. Проценко, В. И. Сергеев, В. В. Щербаков) рассматривают теоретические основы и практические аспекты управления материальными, финансовыми и информационными потоками применительно к конкретному виду экономической деятельности: производство, закупки, распределение, транспортировка, складирование и т. д. При этом определению логистической инфраструктуры не уделяется достаточного внимания. Так, только в трудах Б. А. Аникина, А. М. Гаджинского, В. И. Сергеева, Ю. М. Неруша приведены унифицированные содержательные характеристики логистической инфраструктуры с точки зрения объектного и процессного подходов [1–4]. При этом в работе профессора В. И. Сергеева [3] в состав логистической инфраструктуры региона включается и транспортная составляющая: транспортная сеть в разрезе отдельных видов транспорта, транспортный парк по видам и собственникам, сеть станций технического обслуживания автомобилей, автомобильных заправочных станций, стоянок, сервиса, система унификации грузовых единиц и способов манипуляции с грузами – тара, упаковка, идентификация и кодирование грузов, что позволяет использовать указанное в работе [3] определение к понятию «транспортно-логистическая инфраструктура» (ТЛИ), типы которой, по мнению авторов, можно дифференцировать в зависимости от доминирования вида транспорта, используемого при перемещении грузо- и пассажиропотоков: МТЛИ, речная, автомобильная, железнодорожная, воздушная, интегрированная (смешанная) инфраструктура и т. д.

Единственным нормативным документом в РФ, уточняющим функции и объектное содержание ТЛИ, является письмо Федеральной таможенной службы РФ от 21.08.2009 № 21-50/39656 [5], в котором определены:

- функциональное назначение ТЛИ: организация движения товаров и оказания транспортно-логистических услуг;
- объекты ТЛИ: железнодорожные и внутренние водные пути, автомобильные дороги, тоннели, эстакады, мосты, складские и контейнерные терминалы, транспортно-логистические комплексы, а также здания, сооружения, устройства и оборудование, обеспечивающие функционирование объектов ТЛИ.

Данный подход Федеральной таможенной службы, во-первых, делает акцент на движении товаров, несмотря на то, что ТЛИ используется и для организации перевозок пассажиров; во-вторых, из объектов ТЛИ исключены транспортные средства, используемые для перемещения грузов и пассажиров.

Относительно МТЛИ следует отметить, что отдельные вопросы, отражающие объектное её содержание, были рассмотрены в рамках формирования «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года» [6]. Так, например, в указанном документе чётко определено понятие морского порта как совокупности объектов его инфраструктуры, в перечне которых: берегозащитные сооружения, волноломы, дамбы, молы, пирсы, причалы и т. д.; доки и судоподъемные сооружения; ледоколы, буксиры, суда портового флота; средства навигационного оборудования, объекты для функционирования системы управления движением судов, а также глобальной морской системы связи; подъездные пути, связь, инженерные коммуникации и др.; склады, здания и сооружения для обслуживания пассажиров, оказания услуг в порту, обеспечения деятельности госорганов [6].

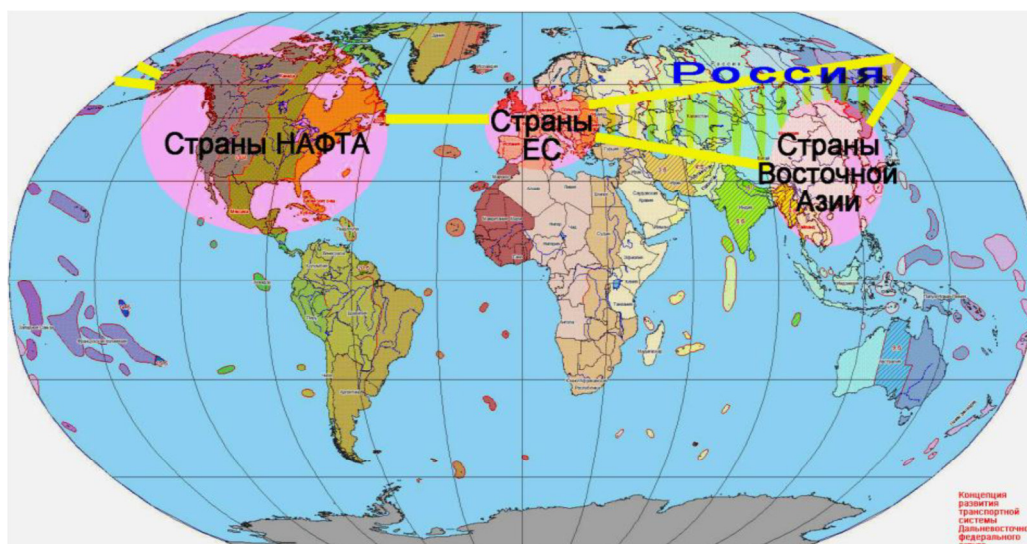
Интегрирование рассмотренных выше подходов позволяет сформулировать следующее определение *морской транспортно-логистической инфраструктуры* – это технологический комплекс, обеспечивающий организацию перемещения грузов и пассажиров морским транспортом и оказание логистических услуг на основе объединения сферы производства, распределения, обращения и потребления в единую цепочку.

Проблемы и перспективы развития морской транспортно-логистической инфраструктуры Каспийского региона

В настоящее время транспортно-экономические связи между Россией и прикаспийскими государствами осуществляются по сети железных и автомобильных дорог в направлениях Север – Юг (транспортно-экономические связи с Азербайджанской Республикой и Исламской Республикой Иран) и Восток – Запад (транспортно-экономические связи с Республикой Казахстан). Через прикаспийские государства проходят 6 важнейших железнодорожных (в том числе 5 по территории России) и 5 автодорожных евроазиатских маршрутов с ответвлениями, которые связывают страны Азии, Европы и Ближнего Востока на направлениях Восток – Запад и Север – Юг. Следует отметить, что 5 евроазиатских железнодорожных и 2 автодорожных маршрута так или иначе (основным маршрутом или ответвлением) проходят по территории Волго-Каспийского региона.

Таким образом, развитая транспортная сеть Волго-Каспийского региона имеет серьезные перспективы по увеличению грузоперевозок через активно развивающиеся международные транспортные маршруты: МТК «Север – Юг», МТК «Восток – Запад», а также реализуемый Китайской Народной Республикой международный проект «Один пояс, один путь».

На данный момент транзитный потенциал России используется в основном только в одном направлении: «Китай – Европа – Китай», объём контейнерных перевозок по которому составил в 2017 г. лишь около 1,0 % от общего объёма грузоперевозок. При этом территориальное расположение России позволяет увеличить в десятки раз транзитные перевозки в рамках геостратегического треугольника «страны Евросоюза (ЕС) – страны Восточной Азии – страны НАФТА» (рис.) [7].



Геостратегический треугольник XXI в.

Согласно рисунку и учитывая благоприятное географическое расположение Астраханской области, перспективным направлением формирования МТК («Север – Юг»; «Один пояс, один путь»; «Восток – Запад»), проходящих по территории России, является ускоренная модернизация МТЛИ Каспийского региона.

Маршрут МТК «Север – Юг» – путь перемещения грузов и пассажиров общей протяжённостью 7 200 км от г. Санкт-Петербурга до порта Мумбаи (Индия), связывающий через территорию России страны Южной (Юго-Восточной) Азии и Северной и Западной Европы. Развитие МТК «Север – Юг» позволило организовать доставку грузов из стран Скандинавии и регионов стран Восточной и Центральной Европы через железнодорожную и внутреннюю сети России в российские порты на Каспии, в страны Персидского залива, Индию и в обратном направлении. Конкурентоспособность коридора «Север – Юг» подтверждается наличием преимуществ по основным характеристикам, таким как расстояние и время, затраченное на перевозку груза.

Однако существующие мировые тенденции по созданию транспортных коммуникаций в обход российской территории: Транскаспийский международный транспортный маршрут (инициатор США) и ТРАСЕКА (межгосударственная программа Евросоюза) могут негативно сказаться на перспективах реализации транзитного потенциала России.

В этой связи развитие экономик Китая и Индии, в перспективе и Ирана, увеличение объёмов внешней торговли, возрастающая конкуренция на рынке международных перевозок определяют востребованность создания в прикаспийских субъектах РФ современной ТЛИ как необходимого условия разработки и реализации комплекса мер по усилению конкурентных преимуществ маршрутов через территорию России – с использованием российских морских портов (Махачкала, Оля, Астрахань) и портов Ирана.

Конкурентоспособность российских портов Каспийского бассейна определяется следующими факторами:

- выход на внутренние водные пути и в морские порты Азово-Черноморского и Балтийского бассейнов;
- обеспеченность автомобильными и железнодорожными подходами к портам;
- стоимость судозахода в российских портах сопоставима со стоимостью судозахода в портах сопредельных государств на Каспии, для судов под государственными флагами иностранных государств предоставляется национальный режим при установлении портовых сборов;
- наличие свободных производственных мощностей портов и резерв провозной способности железных дорог.

Вместе с тем на фоне активного развития мировой морской торговли в настоящее время потенциал сотрудничества в Каспийском регионе используется РФ не в полной мере:

- по наиболее перспективным видам перевозок не сформирован конкурентоспособный по стоимости и временным затратам маршрут перевозки и транзита грузов из России/в Россию по Каспийскому морю;
- отсутствие на Каспии российских судоходных компаний, владеющих и эксплуатирующих паромные суда;
- разные подходы стран Каспийского бассейна к осуществлению таможенно-тарифной политики.

В то же время транскаспийский маршрут может стать одним из ключевых направлений торговли в рамках МТК «Север – Юг», китайского проекта «Один пояс, один путь», коридоров направления «Восток – Запад», что предопределяет необходимость создания новых портовых мощностей и развития МТЛИ в Каспийском регионе.

Каспийское море включает три основные части: Северный, Средний и Южный Каспий. К территории России относятся западные районы Северного и Среднего Каспия. Протяжённость береговой линии РФ составляет 695 км. Каспийское море омывает берега пяти прибрежных государств: России, Азербайджана, Ирана, Казахстана и Туркменистана.

В настоящее время на Каспии действуют 24 морских порта, в том числе три российских морских порта (Астрахань, Оля и Махачкала), осуществляющих в основном перевалку сухих грузов, значительный объём которых направляется в Иран (93 % экспортных грузов каспийских портов). Доля морских портов Каспийского бассейна в общем грузообороте портов РФ за 2017 г. составила 0,5 %. Наиболее высокие показатели грузооборота в морских портах Каспийского бассейна пришлось на 2011 г.: совокупный грузооборот портов составил 10,6 млн т, в том числе в порту Астрахань – 4,6 млн т, в порту Оля – 0,6 млн т, в порту Махачкала – 5,4 млн т. Основу грузооборота портов бассейна составили чёрные металлы, нефть, нефтепродукты, лесные грузы.

В период с 2013 по 2017 гг. наблюдается планомерное снижение загрузки портов: грузооборот порта Астрахань сократился на 10,3 % (до 2,3 млн т), Махачкалы – на 57,3 % (до 1,4 млн т), порта Оля на 10,3 % (до 271,4 тыс. т). Причинами сложившейся ситуации послужили кризисные явления в экономике России, обусловившие спад промышленного производства экспортных товаров; осуществляемая экономическая политика Ирана, направленная на сокращение импорта металлопроката; интенсивное развитие МТК в обход территории России.

Прогнозируемые темпы роста объёмов перевозок к 2030 г. через российские порты на Каспии, основанные на результатах исследования торгово-промышленного взаимодействия

в евразийском макроэкономическом регионе [8] и расчётах Минпрома РФ, предполагают увеличение Россией экспорта зерна в страны Иран, Ирак и Афганистан до 7 млн т к 2030 г., роста поставок нефти из Туркменистана и Казахстана в Иран – до 2,0 млн т увеличением контейнерного грузопотока между Индией и Россией до 4 610 тыс. т к 2030 г., что позволяет сделать вывод о возможности встраивания российской МТЛИ на Каспии в международные транспортные маршруты благодаря выгодному геостратегическому положению.

Таким образом, развитие МТЛИ Каспийского региона объективно связано и должно рассматриваться в координации с перспективами развития следующих регионов и проектов:

- Северо-Кавказский и Поволжский регионы как основной источник экспортных грузопотоков, а река Волга – как основная входящая транспортная артерия;

- Иран, Индия в качестве источника встречных грузопотоков и в качестве партнёра для сухопутного транзита и выхода к морским портам Персидского залива на актуальные рынки сбыта;

- взаимодействие с проектом «Великий шёлковый путь» для транзита грузов из Китая и стран ЕАЭС в западную Европу;

- развитие пассажирских перевозок, туризма и круизного туризма на Каспии предполагает строительство круизных судов и создание современной портовой инфраструктуры (пассажирских терминалов, причалов) в городах: Астрахань, Махачкала, Дербент.

Включение МТЛИ Каспийского региона в глобальные цепочки поставок продовольствия и других товаров должно обеспечить стабильную загрузку портовых мощностей и устойчивый поток доходов от инфраструктурных проектов.

Заключение

Таким образом, формирование единой транспортно-логистической политики при развитии морских портов на Каспии целесообразно осуществлять по двум направлениям:

1. Создание конкурентоспособной МТЛИ на основе развития ключевых и реализации перспективных специализаций существующих морских портов. Так, главной специализацией порта Астрахань является перевалка зерна, генеральных и пищевых наливных грузов, а пассажирские перевозки, в том числе развитие круизного туризма, должны стать перспективным направлением специализации порта Астрахань, что потребует строительства морского терминала (вокзала) и пунктов пропуска через государственную границу. Морской порт Оля специализируется на перевалке сухих грузов. Учитывая, что порт не находится в городской черте и имеет развитые автомобильные подходы, перспективным направлением развития является организация грузоперевозок с использованием автомобильных паромов, а также создание контейнерных мощностей. Основной специализацией порта Махачкала является перевалка нефти, а в качестве перспективного направления следует рассмотреть развитие перевозок железнодорожными паромными.

2. Строительство новых портовых мощностей в районе г. Каспийска (специализация порта – контейнерные перевозки, сухие грузы) и нового порта Дербент (специализация порта – пассажирские перевозки).

Развитие торгово-экономического партнёрства с прикаспийскими государствами, повышение конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности ТЛИ Каспийского региона может стать стимулом для экономического развития субъектов РФ Волго-Каспийского региона, формирующих и способных увеличить экспортные и импортные грузопотоки.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Аникин Б. А. Логистика: учеб. М.: Инфра-М, 2002. 368 с.
2. Гаджинский А. М. Логистика: учеб. М.: Маркетинг, 1999. 228 с.
3. Сергеев В. И. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов. М.: Инфра-М, 2005. 976 с.
4. Неруш Ю. М. Логистика: учеб. М.: ТК Велби; Проспект, 2006. 520 с.
5. *О направлении* Концепции: письмо ФТС РФ от 21.08.2009 № 21-50/39656 (вместе с «Концепцией таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации»). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_91304/ (дата обращения: 01.08.2019).

6. *Стратегия* развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. URL: <http://www.rosморпорт.ru/media/File/strategy.pdf> (дата обращения: 01.08.2019).

7. Прокофьева Т. А. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры в азиатской части России – стратегическое направление реализации транзитного потенциала // *Вестн. трансп.* 2011. № 3. С. 11–19.

8. Щербаков В. В., Шевченко С. Ю. Гармонизация торгово-промышленных взаимодействий в евразийском макроэкономическом регионе // *Маркетинговая архитектура и эффективность Евразийской экономики* / под ред. Г. Л. Багиева, И. А. Максимцева. СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2017. 463 с. С. 82–99.

Статья поступила в редакцию 19.08.2019

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Волынский Илья Александрович – Россия, 414056, Астрахань; Астраханский государственный университет; аспирант кафедры менеджмента; ilya.volynskiy@mail.ru.

Карлина Елена Прокофьевна – Россия, 414056, Астрахань; Астраханский государственный технический университет; д-р экон. наук, профессор; профессор кафедры производственного менеджмента; e_karlina@list.ru.



SEA TRANSPORTATION AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE IN THE CASPIAN REGION: PROBLEMS AND PROSPECTS

I. A. Volynskiy¹, E. P. Karlina²

*¹ Astrakhan State University,
Astrakhan, Russian Federation*

*² Astrakhan State Technical University,
Astrakhan, Russian Federation*

Abstract. The paper focuses on the problems of intensive building international transport corridors bypassing Russia, accelerated growing of economic systems of China, India and, in the near future, Iran, which necessitate creating the competitive marine transportation and logistics infrastructure in the Caspian region, whose favorable geographical location makes for realizing the transit potential of cargo transportation across the territory of Southern Russia. Based on the study of modern approaches to the concept of logistics infrastructure, the content and object component of the maritime transport and logistics infrastructure have been clarified. It has been found that the letter of the Federal Customs Service No.21-50/39656 dated 21.08.2009 is the only regulating document specifying functions and main points of the logistics infrastructure in the Russian Federation. Special issues reflecting real state of the marine transportation and logistics infrastructure have been considered in terms of the Strategy of sea port infrastructure development up to 2030. The study of the place and role of the Caspian region in creating the international transport corridors “North-SOUTH”, the Chinese project “One zone, one road”, “East-West” has revealed the competitive advantages of Russian ports in the Caspian sea. Three of the twenty four operating sea ports on the Caspian seashore belong to the Russian Federation: port Astrakhan, port Olya, and port Makhachkala. The problems and prospects for the development of sea trade have been defined; the need to create the modern marine transportation and logistics infrastructure within the framework of unified transport and logistics policy in the Caspian region has been inferred.

Key words: logistics infrastructure, marine transportation and logistics infrastructure, the Caspian region, international transport corridors, sea ports.

For citation: Volynskiy I. A., Karlina E. P. Sea transportation and logistics infrastructure in the Caspian region: problems and prospects. *Vestnik of Astrakhan State Technical University. Series: Economics.* 2019;3:64-70. (In Russ.) DOI: 10.24143/2073-5537-2019-3-64-70.

REFERENCES

1. Anikin B. A. *Logistika: uchebnik* [Logistics: textbook]. Moscow, Infra-M Publ., 2002. 368 p.
2. Gadzhinskij A. M. *Logistika: uchebnik* [Logistics: textbook]. Moscow, Marketing Publ., 1999. 228 p.
3. Sergeev V. I. *Korporativnaya logistika. 300 otvetov na voprosy professionalov* [Corporate logistics. 300 answers to questions from professionals]. Moscow, Infra-M Publ., 2005. 976 p.
4. Nerush Yu. M. *Logistika: uchebnik* [Logistics: textbook]. Moscow, TK Velbi; Prospekt Publ., 2006. 520 p.
5. *O napravlenii Konceptii: pis'mo FTS RF ot 21.08.2009 № 21-50/39656 (vmeste s «Konceptiej tamozhennogo oformleniya i tamozhennogo kontrolya tovarov v mestah, priblizhennyh k gosudarstvennoj granice Rossijskoj Federacii») [Letter of the Federal Customs Service of the Russian Federation of August 21, 2009 No. 21-50 / 39656 "On the direction of the Concept" (together with the "Concept of customs clearance and customs control of goods in places close to the state border of the Russian Federation")]. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_91304/ (accessed: 01.08.2019).*
6. *Strategiya razvitiya morskoy portovoj infrastruktury Rossii do 2030 goda.* [Strategy of development of sea port infrastructure of Russia until 2030]. Available at: <http://www.rosmorport.ru/media/File/strategy.pdf> (accessed: 01.08.2019).
7. Prokofeva T. A. *Razvitie transportno-logisticheskoy infrastruktury v aziatskoj chasti Rossii – strategicheskoe napravlenie realizacii tranzitnogo potenciala* [Development of transport and logistics infrastructure in Asian part of Russia as a strategic direction for implementation of transit potential]. *Vestnik transporta*, 2011, no. 3, pp. 11-19.
8. Shcherbakov V. V., Shevchenko S. Yu. *Garmonizaciya torgovo-promyshlennyh vzaimodejstvij v evrazijskom makroekonomicheskom regione* [Harmonization of trade and industrial interactions in the Eurasian macroeconomic region]. *Marketingovaya arhitektura i effektivnost' Evrazijskoj ekonomiki*. Pod redakciej G. L. Bagieva, I. A. Maksimceva. Saint-Petersburg, Izd-vo SPbGEU, 2017. 463 p. Pp. 82-99.

The article submitted to the editors 19.08.2019

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Volynskiy Ilya Aleksandrovich – Russia, 414056, Astrakhan; Astrakhan State University; Postgraduate Student of the Department of Management; ilya.volynskiy@mail.ru.

Karlina Elena Prokofievna – Russia, 414056, Astrakhan; Astrakhan State Technical University; Doctor of Economics, Professor; Professor of the Department of Production Management; e_karlina@list.ru.

