

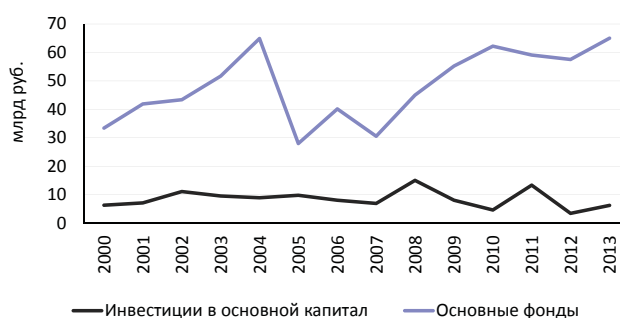
## ВЛИЯНИЕ КАЧЕСТВА ИНФРАСТРУКТУРЫ МОРСКИХ ПОРТОВ НА МАРШРУТИЗАЦИЮ ТОРГОВЫХ ПОТОКОВ

А.Каукин, Е.Филичева

*Анализ издержек транспортировки российских внешнеторговых грузов свидетельствует о том, что качественные характеристики инфраструктуры российских морских портов в значительной степени влияют на маршрутизацию торговых потоков – порты с низким качеством инфраструктуры зачастую проигрывают конкурентную борьбу. При формировании экономической политики России в области внешней торговли необходимо ориентироваться не только на расширение пропускных способностей терминалов российских морских портов, но и на повышение качества их инфраструктуры.*

Преимущественно благоприятная макроэкономическая ситуация 2000-х годов дала импульс развитию транспортной инфраструктуры России. В инфраструктуру морского транспорта стабильно шли инвестиционные ресурсы, и там наблюдался существенный рост основных фондов: с 2000 по 2013 гг. их стоимость увеличилась в 2 раза (рис. 1). Наиболее грандиозными проектами стали строительство, по сути, нового порта Усть-Луга, завершение строительства специализированных нефтеналивных портов Приморск и Козьмино, расширение мощностей, а также создание и увеличение пропускной способности специализированных терминалов в наиболее загруженных портах Санкт-Петербурга, Новороссийска и Владивостока.

Тем не менее инвестиции направляются прежде всего в проекты по расширению действующих мощностей, увеличению физической пропускной способности, а не на качественное развитие инфраструктуры портов. Более того, такие проекты не всегда согласуются с прогнозами объемов и маршрутизации внешней торговли России. Так, например, в 2013 г. были утверждены планы по развитию пропускной способности порта Тамань<sup>1</sup> до 94 млн т к 2020 г. При полной реализации всех проектов в Черноморско-Азовском бассейне суммарная пропускная способность российских портов в этом регионе в 2020 г. может составить около 360 млн т. Однако, согласно проекту Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года<sup>2</sup>, суммарный грузопоток через российские порты Черноморско-Азовского бассейна в 2020 г. может составить от 257,8 млн т в энергосы-



Источник: Росстат.

Рис. 1. Инвестиционная активность в секторе морского транспорта РФ в 2000–2013 гг. (в текущих ценах)

рьевом сценарии до 274,8 млн т – в инновационном сценарии. При этом потенциал переключения российских грузов с украинских портов на российские оставляет максимум 19 млн т в год<sup>3</sup>. Данный прогноз был составлен еще до введения основных торговых санкций и падения курса рубля, поэтому можно ожидать, что в текущих условиях прогноз объемов внешней торговли, по-видимому, может быть снижен. Это значит, что к 2020 г. будет иметь место избыток мощностей российских портов Черноморско-Азовского бассейна даже в условиях невозможности перевалки российских грузов в украинских портах по геополитическим причинам.

При выборе маршрута транспортировки товара грузовладелец руководствуется как ценовыми, так и неценовыми факторами<sup>4</sup>. Ценовые факторы – это стоимость элементов логистической цепочки по всему маршруту следования груза, например, став-

1 «Медведев утвердил план мероприятий по развитию порта Тамань» // Новостной портал РИА Новости, <http://ria.ru/economy/20131229/987092097.html>

2 Проект Стратегии одобрен на совещании членов Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации (протокол от 28.09.2012 № 2(18)). В июне 2015 г. ожидается обсуждение доработанного проекта Стратегии на уровне Правительства РФ.

3 Объем перевозок российских грузов через украинские порты в 2013 г. согласно данным Морцентр-ТЭК.

4 В данном случае подразумеваются факторы конкурентоспособности отдельных портов, а не страны в целом. О последних см., например, Кнобель А.Ю., Пойкер М.Б. Основные показатели конкурентоспособности Армении, Молдовы и Таджикистана в свете торгово-экономического сотрудничества с ТС // Российский внешнеэкономический вестник, № 6, 2013. С. 15–27.

ки фрахта, портовые сборы, стоимость лоцманской проводки, стоимость перевалки грузов, тарифы на железнодорожные и автоперевозки. Неценовые факторы – это качественные характеристики портов, влияющие на скорость перевалки и обеспечивающие доступность тех или иных портовых услуг. К ключевым факторам «качественной» конкурентоспособности порта можно отнести навигационную доступность (глубины, каналы, период навигации), качество предоставляемых в порту услуг (лоцманской проводки, буксировки, швартовки), качество инфраструктуры (наличие специализированных терминалов, складов, производственных площадей) и доступ к ней, качество администрирования, услуги хранения и перемещения грузов на суше и т.д. Например, большая глубина прибрежной зоны позволяет порту принимать крупнотоннажные суда с большей осадкой, что является достаточно важным в условиях наблюдающегося в международной торговле на протяжении последних десятилетий тренда на повышение тоннажа судов. Напротив, узкие, длинные и извилистые подходные каналы протяженностью несколько десятков километров затрудняют движение судов с моря к порту и увеличивают время и стоимость транспортировки. Качественное развитие порта, а не количественное расширение пропускной способности, подразумевает, прежде всего, снижение издержек грузовладельца, не связанных напрямую с оплатой транспортировки.

Для оценки влияния, которое оказывают неценовые факторы транспортной инфраструктуры на маршрутизацию торговых потоков, в ИЭП и РАНХиГС<sup>1</sup> было проведено сравнение оптимальных с точки зрения ценовых издержек транспортировки маршрутов с реальной маршрутизацией торговых потоков через российскую границу. Ценовые издержки транспортировки рассчитывались отдельно для различных типов грузов как совокупность стоимости фрахта и портовых сборов на морском плече цепочек поставок, стоимости погрузочно-разгрузочных работ, стоимости перевозки автомобильным транспортом (средняя ставка на 1 т/км по крупным и средним автотранспортным предприятиям) и стоимости перевозки железнодорожным транспортом (на основе Прейскуранта 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами») на сухопутном плече.

1 Выделение и анализ узких мест портовой инфраструктуры России на основе расчета конкурентоспособности основных внешнеторговых цепочек поставок // Научно-исследовательская работа Государственного задания РАНХиГС при Президенте Российской Федерации, 2014

Результаты проведенного сопоставления издержек транспортировки на существующих и альтернативных внешнеторговых маршрутах показывают, что грузовладельцы не всегда выбирают ту цепочку поставки импортных товаров в Россию, ценовая стоимость перевозки по которой является минимальной. Другими словами, полученные результаты свидетельствуют в пользу высокой значимости неценовых факторов транспортной инфраструктуры для грузовладельцев.

Например, в 2013 г. поставки транспортных средств из Японии в Москву осуществлялись через порты Балтийского бассейна как через Большой порт Санкт-Петербург, так и через Усть-Лугу. Общая расчетная стоимость транспортировки через Большой порт Санкт-Петербург ниже, чем через Усть-Лугу – примерно на 2 тыс. руб. за каждые 20 т груза<sup>2</sup> по схеме «море + железная дорога» или на 80 тыс. руб. по схеме «море + автотранспорт»<sup>3</sup>. По данной поставке для грузоотправителя стоимость перевозки не более важна, чем прочие условия перевалки груза в том или ином порту, а порт Усть-Луга, по всей видимости, более конкурентоспособен по неценовым параметрам, чем Большой порт Санкт-Петербург. Более высокая конкурентоспособность Усть-Луги по сравнению с Большим портом Санкт-Петербург отчасти обусловлена более длинным подходным каналом, сложными условиями плавания и меньшей разрешенной осадкой судов в последнем. Кроме того в Усть-Луге действуют более современные и производительные специализированные терминалы и оборудование. В целом дефицит портовых мощностей для обработки растущего объема грузов в Санкт-Петербурге приводит к переориентации части товаропотока на соседние порты<sup>4</sup>. Следует отметить, что при этом автомобильные и железнодорожные подъездные пути к обоим портам имеют лимитирующие участки, что, несмотря на формальный запас пропускной способности терминалов, негативно сказывается на их конкурентоспособности по сравнению с рядом иностранных балтийских портов. Поставки транспортных средств из Японии в Москву также осуществлялись через автомобильные пункты пропуска на российско-финской границе, Брусничное

2 Эквивалентно полной загрузке автовоза или железнодорожного вагона-автовоза, которые наиболее типичны для перевозки подобного вида груза

3 Такая разница обусловлена тем, что на сухопутном участке Усть-Луга расположена на 130 км дальше от Москвы, чем Санкт-Петербург.

4 По данным Морцентр-ТЭК, в 2014 году сменился лидер среди российских портов Балтики - Большой порт Санкт-Петербург (61,1 млн. тонн, +5,4% к 2013 году) уступил эту позицию Усть-Луге (75,7 млн т, +20,3% к 2013 г.).

Таблица 1

ПРИМЕРЫ ОТКЛОНЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ ТОВАРОВ ОТ ОПТИМАЛЬНЫХ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ИЗДЕРЖЕК ТРАНСПОРТИРОВКИ МАРШРУТОВ<sup>А</sup>

Страна отправления	Регион назначения	Тип груза	Оптимальный маршрут исходя из ценовых издержек через	Пункты пропуска, через которые в реальности осуществляются перевозки	Доля «неоптимальных перевозок» в общей стоимости
Япония	Москва и Московская область	Транспортные средства	Большой порт Санкт-Петербург	Большой порт Санкт-Петербург, Усть-Луга, Светогорск (АПП), Брусничное (АПП)	>80%
Южная Корея	Москва	Транспортные средства	Большой порт Санкт-Петербург	Большой порт Санкт-Петербург, Усть-Луга	>40%
Италия	Москва	Машины и оборудование	Большой порт Санкт-Петербург	Брусничное, Выборг, Высоцк	100%
Германия	Москва	Машины и оборудование	Кронштадт (аванпорт БПСПБ)	Кронштадт, Брусничное, Высоцк	14%
Финляндия	Москва	Машины и оборудование	Большой порт Санкт-Петербург	Брусничное, Высоцк	100%
Финляндия	Санкт-Петербург	Минералы	Большой порт Санкт-Петербург	Брусничное, Выборг, Высоцк	100%
Япония	Нижегородская область	Черные металлы	Большой порт Санкт-Петербург	Высоцк	100%*
Германия	Нижегородская область	Черные металлы	Большой порт Санкт-Петербург	Высоцк	100%*
Ирландия	Москва	Продукция хим. промышленности	Большой порт Санкт-Петербург	Брусничное, Выборг, Высоцк	100%*
Китай	Москва	Продукция легкой промышленности	Большой порт Санкт-Петербург	Торфяновка (АПП), Брусничное (АПП), Приморск	100%
Китай	Москва	Машины и оборудование	Большой порт Санкт-Петербург	Большой порт Санкт-Петербург, Приморск, Светогорск (АПП), Можжевельниково (АПП), Брусничное (АПП)	>70%

Примечания: \* - доля по весу брутто (данные по стоимости поставки отсутствуют), АПП – автомобильный пункт пропуска через госграницу РФ.

А Следование грузов по «неоптимальным» маршрутам объясняется, конечно, не только более высоким качеством инфраструктуры в портах-конкурентах, как уже отмечалось ранее, но и большой загрузкой. В данном случае для снижения издержек грузоотправителей расширение пропускной способности порта может быть целесообразным, однако это реализуемо не только за счет строительства новых терминалов, но и за счет увеличения скорости обработки грузов на уже существующих мощностях, т. е. за счет повышения качества портовой инфраструктуры.

и Светогорск (для этого товар должен был сначала прибыть в иностранный порт, например, Хельсинки<sup>1</sup> или Котка, а далее отправиться к конечному грузополучателю сухопутным транспортом), что свидетельствует о большей привлекательности иностранных портов для данного типа грузов.

Другим примером отклонения реальных торговых маршрутов от оптимальных, выявленных по результатам проведенных оценок, являются поставки машин, оборудования и товаров легкой промышленности из Китая в Москву. В 2013 г. они осуществлялись как через российские морские

порты Балтики, так и через автомобильные пункты пропуска на российско-финской границе – Светогорск, Торфяновка и Брусничное. Общая стоимость перевозки через российские порты примерно на 30% ниже, чем через иностранные, учитывая более протяженное плечо перевозки сухопутным транспортом и примерно одинаковые фрахтовые ставки на перевозку морским транспортом. Несмотря на это, большая часть указанных поставок шла через иностранные порты – объем поставок китайских машин и оборудования через Большой порт Санкт-Петербург был почти в 3 раза меньше, чем через сухопутные п/п Светогорск, Торфяновку и Брусничное. Такая ситуация обусловлена специализацией

1 Один только порт Вуосаари (часть порта Хельсинки) рассчитан на 800 тысяч единиц накатных грузов в год.

иностранных портов и развитостью соответствующей терминальной инфраструктуры: например, перевозку очень широкой номенклатуры товаров в современных условиях наиболее выгодно осуществлять в контейнерах, поэтому для привлечения подобных грузов порт должен быть приспособлен для их приема, погрузки, разгрузки и хранения – по этим показателям российские порты все еще уступают многим иностранным конкурентам.

Следует отметить, что некоторые поставки осуществляются только через один определенный порт, причем это не всегда лидер по перевалке грузов в бассейне или порт с наиболее низкой ценовой стоимостью перевозки. Например, в 2013 г. поставки минералов и товаров черной металлургии из Финляндии с местом назначения Санкт-Петербург или Ленинградская область осуществлялись не через Большой порт Санкт-Петербург, а через морские пункты пропуска Брусничное, Выборг и Высоцк. Гипотетический маршрут через Большой порт Санкт-Петербург более выгоден вследствие более короткого сухопутного плеча перевозки, правда, с более высокой фрахтовой ставки морского участка, но незначительно.

Некоторые другие случаи отклонения движения товаров от оптимальных с точки зрения ценовых из-

держек транспортировки представлены в *табл. 1* (для примера выбран Балтийский бассейн).

\*\*\*

Анализ результатов сравнения российских транспортных цепочек внешнеторговых поставок товаров с перевалкой грузов в морских портах показывает, что для грузоотправителя при выборе маршрута перевозки значимым является не только общая стоимость транспортировки, но также и иные факторы, качественные характеристики портовой инфраструктуры: возможна ситуация, когда поставки по маршрутам с более высокими ценовыми издержками осуществляются в большем объеме, чем по альтернативным – с низкими. Это означает, что при формировании экономической политики России в области внешней торговли и определении приоритетных инвестиционных проектов развития инфраструктуры морских портов целесообразно ориентироваться не только на расширение пропускных способностей терминалов, но и на повышение качества инфраструктуры российских морских портов. Проведенный анализ позволяет явным образом выявить такие «бутылочные горлышки» инфраструктурного развития портов. ●