

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ПОРТОВЫХ КОМПЛЕКСОВ АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ

Удинцев А.А.¹, Азизова Е.А.²

¹Удинцев Андрей Андреевич – магистрант,
направление: менеджмент;

²Азизова Есения Анатольевна - кандидат экономических наук, доцент,
кафедра производственного менеджмента,
Институт экономики

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
Астраханский государственный технический университет,
г. Астрахань

Водный транспорт играет огромную роль в осуществлении перевозок массовых грузов в страны Прикаспийского региона. На сегодняшний день морские перевозки грузов приобретают все большую популярность.

В результате преобразований, произошедших в конце XX в., Каспий стал морем пяти государств: России, Ирана, Казахстана, Азербайджана, Туркменистана. В Каспийском регионе находятся восемь основных морских портов: три порта – в России, два – в Иране, по одному порту в Азербайджане, Казахстане и Туркменистане. Именно через эти порты проходят до 98% грузоперевалок Каспия.

Астраханская область является кратчайшим транспортным мостом, связывающим Россию с Ираном и Индией, Иран и Индию со странами Европы, а также относится к наиболее активно развивающимся районам разведки и добычи нефтяных ресурсов, занимая четвертое место в мире по объемам запасов. Важным вектором развития транспортной составляющей региона является активизации международного транспортного коридора «Север-Юг».

Морской транспорт в Астраханской области представлен морскими портами Астрахань и Оля. На территории области работают 19 стивидорных организаций. Из их числа 15 оперируют генеральными грузами и контейнерами, 1 организация – перевалкой серы и 3 терминала предназначены для перевалки нефти и нефтепродуктов [1].

В 2015 году грузоперевалка морским транспортом в портах Астраханской области составила 2,87 млн тонн или 95,6% к уровню 2014 года. На снижение общего объемов перевалки грузов повлиял 15-процентный спад объемов импорта в связи с падением курса рубля, в тоже время количества судозаходов в заграничии увеличилось на 9%.

Объем перевозок экспортных грузов увеличился на 13% и достиг отметки 2,2 млн тонн. На рост показателя повлияло увеличение перевозок зерновых грузов в направлении иранских портов (в 1,76 раза). Объем перевалки зерновых грузов достиг 1,1 млн тонн. Объем перевалки нефтеналива достиг почти 200 тыс. тонн (в 1,79 раза) [2]. Однако, по оценкам специалистов, суммарная перегрузочная мощность портов Астрахани и Оля составляет около 10 млн. тонн грузов в год.

Основными факторами, сдерживающими развитие портовых комплексов Астраханского региона являются следующие:

- высокий уровень износа имущественного комплекса (более 60%) и слабая техническая оснащенность;

- острая нехватка инвестиционных средств на технологическое и техническое переоснащение;

- климатические условия: результаты исследования показывают существенные простои судов по погодным условиям в 1 квартале. С середины января в Астрахани устанавливается морозная погода, средняя температура воздуха составляет минус 10 градусов. В акватории порта и в Волго-Каспийском канале (ВКК) сплоченность ледяного покрова составляет до 10 баллов, толщиной до 20-25 см, в торосах - до 40 см. При этом дуют сильные восточные и западные ветры, при которых происходит мощное сжатие льда. Ледовая навигация объявляется с 20-25 января. В Астраханской части Каспия круглогодичная навигация поддерживается ледокольной проводкой, линейными ледоколами. С момента объявления ледовой навигации обеспечивается проводка караванов в режиме 1 караван в 6 дней по 15 судов. Анализируя данную ситуацию можно с уверенностью сказать, что потеря времени в ожидании каравана составляет 4-5 дней, ситуация осложняется и тем, что в составе одного каравана могут оказаться суда следующие на погрузку на один и тот же причал. Средние потери от влияния данного фактора составляют около 3-4 дней за рейс.

- повышенный риск судоходства для крупнотоннажных судов и судов с низкой посадкой из-за долгого и дальнего выхода к морю по реке: водные пути сообщения Астраханского региона относятся к внутренним (речным) путям и сгруппированы в дельте реки Волга. Единственной водной артерией, соединяющей Каспийское море и внутренние водные пути Российской Федерации, обеспечивающей проход морских судов, является Волго-Каспийский морской судоходный канал (ВКМСК). Проблема

снижения проходной осадки ВКМСК оказывает значительное негативное воздействие на объемы торгово-экономических отношений с соседними по Каспийскому морю странами. Судам, загруженным на осадку 390 см, приходится простаивать в канале по 3-5 дней в ожидании подъема уровня воды. Кроме того судоходные компании несут убытки из-за того, что приходится не догружать суда. Аналогичная ситуация происходит и с импортными грузами – судам приходится стоять по несколько дней, в ожидании подъема уровня воды, для того чтобы пройти по ВКМСК в морской порт Астрахань. Таким образом, рейс судна в среднем увеличивается на 10-15 суток, что приводит к снижению эффективности работы торгового флота с 2,5-3 рейсов в месяц до 1,5 рейсов и значительному сокращению объемов грузоперевозок в морском порту Астрахань.

Портовый комплекс Астрахани в силу погодных условий и географического положения работает в напряженном режиме, однако значительных перебоев в работе причальных комплексов, в формировании и движении караванов судов по акватории порта и Волго-Каспийскому каналу в 2016 году не было допущено.

При разработке мероприятий по модернизации системы грузоперевозок на водном транспорте необходимо решать следующие задачи:

- восстановление материально-технической базы отрасли (портов, транспортного и обеспечивающего флота, необходимых объектов производственной инфраструктуры) и обеспечение эффективного развития инфраструктуры портов Астрахани и Оля с увеличением грузооборота;
- укрепление взаимодействия водного транспорта со смежными видами транспорта и грузовладельцами в рамках логистических товаропроводящих систем и международных транспортных коридоров, проходящих по территории России;
- координация работы портов Оля и Астрахань;
- повышение уровня экологической безопасности на морском и речном транспорте, повышение надежности гидротехнических сооружений;
- обеспечение безопасного функционирования портовой инфраструктуры морского и речного транспорта Астраханского воднотранспортного узла;
- увеличение пропускной способности ВКМСК, являющегося единственной водной артерией, соединяющей Каспийское море и внутренние водные пути Российской Федерации;
- обеспечение проходных параметров ВКМСК, способствующих развитию торгово-экономических отношений Астраханской области с прикаспийскими государствами, с доведением проходной осадки до 5 метров.

Таким образом, современное состояние воднотранспортного комплекса, в первую очередь транспортно-логистической инфраструктуры, в Астраханской области без изменения направлений и темпов модернизации может стать системным ограничением социально-экономического развития региона, Южного федерального округа и страны в целом.[3] Решение обозначенных проблем позволит создать благоприятные условия для дальнейшего стабильного развития воднотранспортного комплекса Астраханской области.

Список литературы

1. Официальный сайт Министерства промышленности, транспорта и природных ресурсов Астраханской области. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://mptpr.astrobl.ru/site-page/vodnotransportnyy-kompleks/> (дата обращения: 21.04.2017).
2. Доклад «Социально-экономическое развитие Астраханской области в 2015 году. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.astrobl.ru/socreports> (дата обращения: 21.04.2017).
3. Туркина О.В. Перспективы социально-экономического развития Южного федерального округа // Общество: политика, экономика, право, 2011. № 2.