

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ Г. КЕРЧЬ РЕСПУБЛИКИ КРЫМ

Ирина Пустохина,
к.э.н., доцент кафедры логистики,
Государственный университет управления

Денис Пустохин,
к.э.н., старший преподаватель кафедры логистики,
Государственный университет управления

Аннотация. В статье рассмотрены перспективные направления и основные мероприятия развития транспортно-логистической инфраструктуры г. Керчь. Выявлены основные препятствия для реализации отмеченных мероприятий. Подчеркивается высокая значимость развития транспортно-логистической инфраструктуры Крыма для повышения эффективности управления цепями поставок ввиду сокращения сроков транзита и стоимости перевозок.

Ключевые слова. Порт, перевозка, транспортный поток, логистический центр, общественный транспорт, управление цепями поставок, инвестиции.

Annotation. The article considers prospective directions and the main actions of development of transport and logistics infrastructure of Kerch. It identifies the main barriers to the implementation of these actions. The authors emphasize high importance of the Crimea transport and logistics infrastructure development to increase the efficiency of supply chain management due to shortening of transit time and transportation costs.

Key words. Port, transportation, traffic flow, logistics center, public transport, supply chain management, investment.

Глобализация грузопотоков, развитие мировой экономики и международного товарообмена требуют все более сложных схем для доставки грузов и оптимизации расходов при перевозке и хранении товаров, определяя растущий спрос на комплексные транспортно-логистические услуги. На интеграцию автоматизированных системных решений ориентированы морские порты [4, 5, 8, 10, 12].

Основная доля грузооборота морских портов России приходится на Балтийский и Азово-Черноморский бассейны (рис. 1). Последний занимает выгодное географическое положение и имеет выход в страны Европы и Ближнего Востока. К нему тяготеет часть территории Северо-Кавказского района, ряд областей Центрального, Уральского и Поволжского экономических районов.

Рассматривая порты Азово-Черноморского бассейна, остановимся на порте Керчь.

Керчь является важнейшим промышленным центром Республики Крым, входя в пятерку крупнейших муницип-



Керчь является важнейшим промышленным центром Республики Крым, входя в пятерку крупнейших муниципальных образований Крыма по объему отгруженной продукции, в том числе в расчете на душу населения.

пальных образований Крыма по объему отгруженной продукции, в том числе в расчете на душу населения.

После воссоединения Крыма и России г. Керчь приобрел особую значимость для Республики Крым, став крупнейшим после г. Симферополя транспортным узлом, обеспечивающим наземные и морские перевозки из России на Крымский полуостров.

Воссоединение Республики Крым и Российской Федерации в 2014 году привело к следующим структурным изменениям в транспортно-логистическом комплексе республики:

- 1) переориентация транспортных потоков с направления «Север – Юг» на направление «Восток – Запад»;
- 2) переориентация транспортных потоков с железнодорожного на автомобильный и воздушный транспорт;
- 3) повышение роли Керченской паромной переправы;
- 4) резкое снижение загруженности железнодорожных магистралей (до 2014 года загруженность железнодорожных магистралей составляла 95%);
- 5) увеличение роли авиатранспорта;
- 6) рост грузоперевозок автомобильным транспортом;

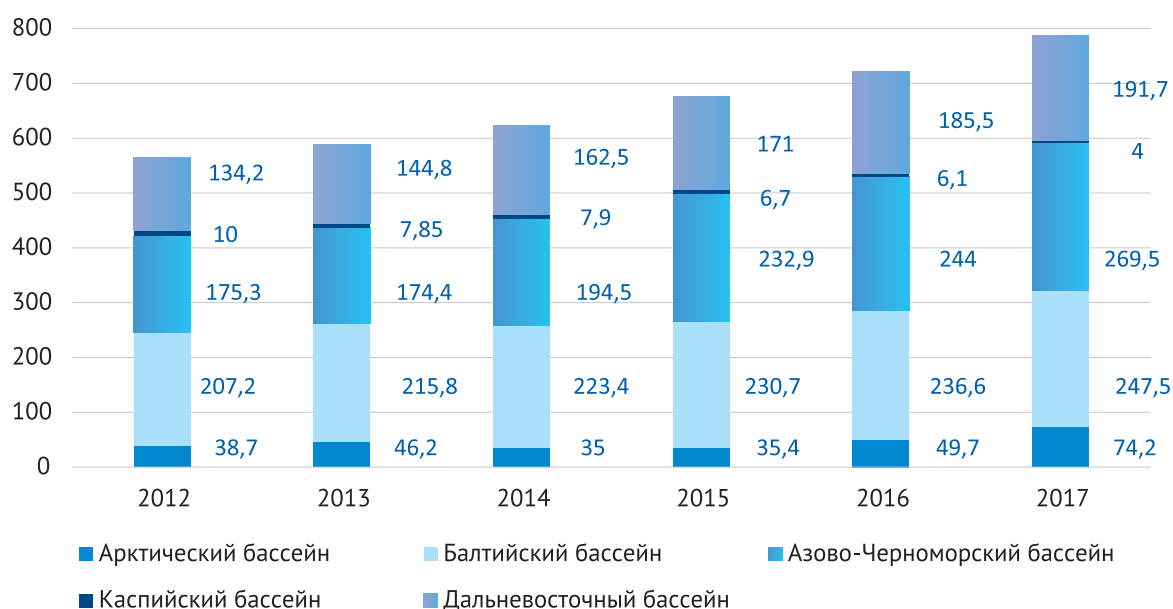


Рисунок 1. Динамика грузооборота морских портов РФ, млн т, 2012–2017 гг.
Источник: по данным АСОП РФ

7) отсутствие дополнительных мощностей у автомобильных и железнодорожных магистралей по направлению «Восток – Запад»;

8) повышение логистических издержек и розничных цен на отдельные товары, поскольку основной грузопоток поступает через Керченский пролив с участием в перевозке паромной переправы.

Анализируя внешние и внутренние факторы развития г. Керчь, можно отметить следующие преимущества:

- Стратегически важное географическое, геоэкономическое и геополитическое положение.
- Наличие территорий для размещения аэропорта.
- Крупный логистический центр Республики Крым: крупнейший порт Республики Крым, железнодорожный вокзал, перевалочные базы сжиженного газа, Керченская паромная переправа.
- Действие льготного режима Свободной экономической зоны в Республике Крым, способствующего привлечению инвесторов и развитию малого и среднего предпринимательства.
- Один из крупнейших центров России в судостроительной отрасли.
- Важнейший рыбопромысловый район Республики Крым.
- Близость крупного российского рынка, в том числе быстроразвивающегося рынка Краснодарского края.
- Один из топливно-энергетических центров Республики Крым.
- Центр Республики Крым по производству строительных материалов, пласти-

ковой посуды, пошиву детской одежды (Керченская швейная фабрика).

- Квалифицированные трудовые ресурсы, наличие полного спектра образовательных программ (от среднего образования и курсов повышения квалификации в сфере судостроения и морского транспорта).

Основными факторами, сдерживающими развитие экономики и промышленности г. Керчь, являются:

- режим экономических санкций в отношении Российской Федерации со стороны отдельных стран;
- высокие логистические издержки (доставка сырья и сбыт продукции);
- проблемы доступа на внутренний рынок Российской Федерации;
- высокий уровень конкуренции со стороны зарубежных предприятий на территории России;
- морально и физически устаревшая материально-техническая база;
- высокая энергетическая и ресурсная емкость производства;
- моноспециализация и низкий уровень товарной диверсификации;
- низкий уровень внедрения энергосберегающих технологий, инноваций и мер по защите окружающей среды.

С целью определения перспективных направлений развития транспортно-логистической инфраструктуры Керчи нами были проанализированы стратегические документы [1–3] и выделены следующие перспективные направления:

- 1) развитие морского транспорта и портовой инфраструктуры;

2) комплексное развитие транспортно-логистических узлов, включая создание сети крупных транспортно-логистических комплексов;

3) улучшение качества и увеличение пропускной способности автомагистралей, строительство транспортных развязок, а также развитие автодорожных сервисов;

4) развитие железнодорожной инфраструктуры, увеличение пропускной способности;

5) развитие воздушного транспорта;

6) развитие общественного транспорта.

Разработка программы развития морского транспорта и портовой инфраструктуры

Развитие портовой инфраструктуры в России определяется «Стратегией развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года» [2], предполагающую увеличение мощностей портов России до 1,6 млрд т к 2030 г.

Развитие портовой инфраструктуры на юге России – одна из ключевых задач, так как она окажет влияние не только на Азово-Черноморский регион Российской Федерации, но и оживит грузопотоки центральной, средней и южной частей страны, а также глобальные грузоперевозки. Грузопоток, следующий через порты РФ, постоянно растет. В 2013 году порты Азово-Черноморского региона переработали 174,4 млн т груза, в 2014 – 194,5 млн т,



Рисунок 2. Керченский порт
Источник: <http://www.sifservice.com/index.php/informatsiya/porty-ukrainy/morskie-porty/item/24-kerch-morskoy-port>

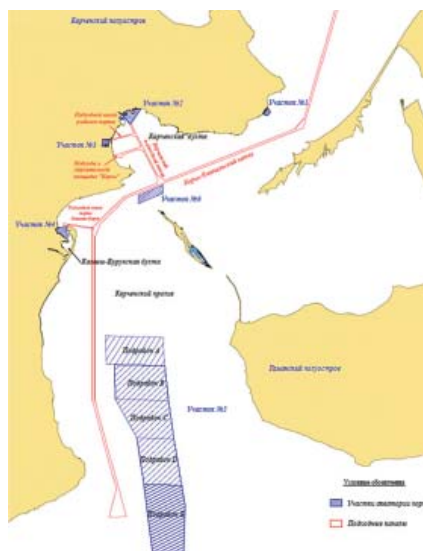


Рисунок 3. Морской порт Керчь
Источник: <http://www.bsamp.ru/info-city-kerch>

в 2015 – 232,9 млн т, в 2016 – 244 млн т, в 2017 – 269,5 млн т. По примерным прогнозам к 2030 году объем может составить 331,4 млн т.

Морской порт Керчь (рис. 2) является универсальным грузовым комплексом и оснащен причальными линиями, железнодорожными путями, перегрузочными комплексами, складскими площадями, что позволяет перерабатывать любые виды грузов.

Круглогодичный морской порт Керчь состоит из следующих участков (рис. 3):

- участок 1 – грузопассажирский терминал «Крым» акватории морского порта;
- участок 2 – Керченский торговый порт акватории морского порта;
- участок 3 – Керченский рыбный порт акватории морского порта;
- участок 4 – порт «Камыш-Бурун» акватории морского порта;
- участок якорной стоянки акватории морского порта.

Торговый порт (рис. 4) морского порта Керчь принимает суда длиной до 200 м и осадкой до 8 м.

Рассмотрим основные показатели Керченского торгового порта в табл. 1.

Терминал «Рыбный порт» (рис. 5) морского порта Керчь принимает суда с осадкой не более 6,9 м и длиной до 160 м. Специализирован на переработке рыбной продукции, но сейчас идет обработка навалочных, генеральных и наливных грузов широкой номенклатуры (грузовой автотранспорт, нефтепродукты, инертные грузы, генеральные грузы зерновые). Керченский рыбный порт имеет 7 причалов, каждый из которых оборудован железнодорожными путями.

Рассмотрим основные показатели Керченского рыбного порта в табл. 2.

Терминал «Камыш-Бурун» морского порта Керчь принимает суда длиной до 200 м и осадкой до 6 м. Специализируется на перевалке ферросплавов, угля, марганцевого концентрата, коксовой мелочи. Акватория порта удобна для безопасной стоянки судов в любую погоду.

Грузопассажирский терминал «Крым» морского порта Керчь – морская паромная переправа, соединяющая Крым и Краснодарский край. Переправа выполняет перевозку через Керченский пролив пассажиров, автомобилей и железнодорожных вагонов.

Сейчас в открытом море происходит перевалка грузов с океанического транспорта с низкой посадкой, который не может войти в пролив, на мелководные суда, везущие грузы в Азовское море.

Основные мероприятия, необходимые для развития морского транспорта и портовой инфраструктуры:

- строительство и реконструкция объектов портовой инфраструктуры морского порта Керчь;

- техническое перевооружение Керченского порта с расширением ассортимента предоставляемых услуг и оптимизация технологических процессов перевалки и работы терминала;

- масштабное внедрение информационных технологий, обеспечивающих быструю разгрузку, загрузку, регистрацию грузов;

- обеспечение безопасности инфраструктуры в Керченском морском порту: развитие системы реагирования на разливы вредных веществ, в том числе нефти, и защита объектов портовой инфраструктуры от террористических атак и незаконного вмешательства;

- поддержание навигационно-гидрографического обеспечения подходов и акваторий портов;

- закупка и ввод в эксплуатацию необходимого количества вспомогательного флота в портах;

Таблица 1.

Основные показатели Керченского торгового порта

Источник: составлено авторами

Площадь порта	615 328 м ²
Длина причала производственного перегрузочного комплекса-1	1 431,96 м
Территория производственного перегрузочного комплекса-2	15,25 га
Возможность переработки грузов	2,5 млн т/год
Основной вид перерабатываемых грузов	Генеральные грузы (металлопродукция, оборудование и др.), навалочные грузы (ферросплавы, чугун, кокс, уголь, металлолом, окатыши, руда и др.), контейнеры, колесная автотехника, зерно насыпью
Площадь крытых складов	16 842 м ²
Площадь открытых складов	105 864 м ²

– в Керченском рыбном порту необходимо проведение дноуглубительных работ, особенно для обработки судов с большим дедвейтом; увеличение оборота перевалки всей номенклатуры нефтеналивных грузов; модернизация кранового и грузового комплексов для обеспечения перевалки инертного груза; строительство перегрузочного комплекса для перевалки контейнерных грузов;

– дополнительное развитие (реконструкция, строительство) многофункционального грузового терминала «Камыш-Бурун» (специализация на перевалке ферросплавов, угля, марганцевого концентрата, генеральных грузов), бухта которого удобна для стоянки судов в любую погоду;

– строительство нового портового комплекса в районе озера Тобечик в Ленинском районе в 12 км южнее от городского округа. Новый порт, расположенный южнее и имеющий естественную защищенность от ветров, мог бы стать более эффективным в сравнении с имеющимися. Для принятия океанических судов в новом порте потребуются дноуглубительные работы.

Строительство глубоководного порта в районе г. Керчь будет способствовать:

1) развитию торговых отношений со странами БРИКС (Бразилия, Китай, Индия, Южная Африка), ШОС (Шанхайская организация сотрудничества) и другими странами Африки, Южной и Латинской Америки;

2) появлению возможности обработки судов с максимальными размерами: длиной до 300 м, дедвейтом до 250 тыс. т.

Объемы перевалки грузов могут составить более 100 млн т/год. Предполагаемые размеры порта (16 км длиной и 4,5 км шириной при максимальной глубине 18 м) позволят принимать крупнотоннажные суда с большим водоизмещением. Реализация проекта возможна, если будет реализована стратегия порта-хаба, который аккумулирует все потоки Каспийского бассейна, Юга России и направляет далее на океанские маршруты.

Развитие транспортных узлов, включая создание сети крупных транспортно-логистических комплексов

Для поддержания конкурентоспособности и встраивания в структуры цепей поставок крупнейших производителей и дистрибуторов порт должен перенести акцент с морского фронта на тыловую и развиваться как логистический

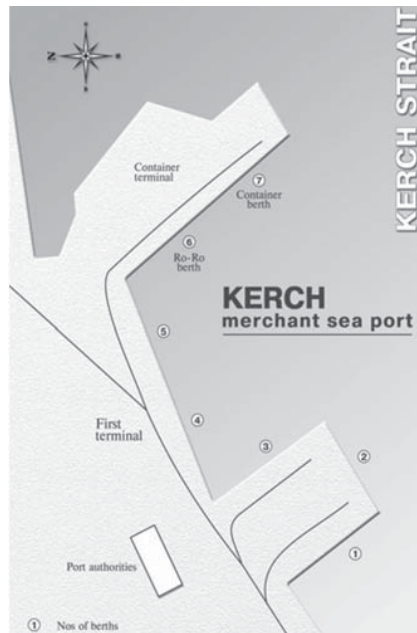


Рисунок 4. Керченский торговый порт
Источник: <http://www.sifservice.com/index.php/informatsiya/porty-ukrainy/morskie-porty/item/24-kerch-morskoy-port>

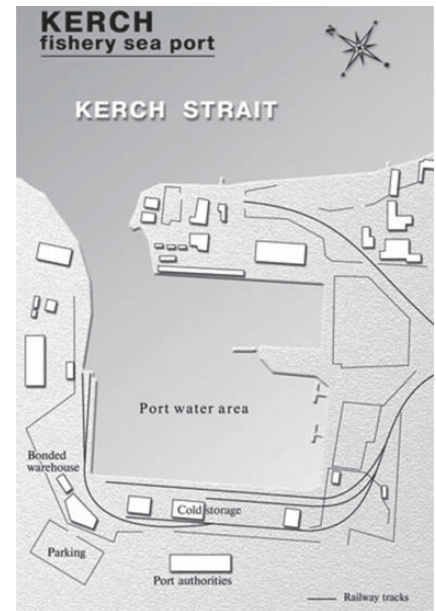


Рисунок 5. Керченский рыбный порт
Источник: <http://www.sifservice.com/index.php/informatsiya/porty-ukrainy/rybnye-porty/item/52-kerch-rybny-port>

центр [9], способный предложить полный спектр логистических услуг:

1) *общие логистические услуги*: хранение, прием, затарка / растарка контейнеров / автотранспорта, консолидация, комплектование, контроль запасов, кросс-докинг;

2) *услуги с добавленной стоимостью*: упаковка, маркировка, сборка, отсрочка производственных операций; реверсивная логистика – контроль и переме-

щение возвращенного товара (бракованного, использованного, с вышедшим сроком годности); таможенные операции; контроль запасов и всех операций с грузом в режиме реального времени, электронный документооборот.

Основные мероприятия: внедрение лучших практик логистического управления [6, 11], современных способов перевозки грузов, информационных технологий в процесс перевозок, стро-

Таблица 2.

Основные показатели Керченского рыбного порта

Источник: составлено авторами

Территория порта	19,28 га
Акватория	32 756,00 га
Длина причальной линии	1016,60 м
Возможность переработки рыбной продукции	1 000,00 т/сут.
Основной вид перерабатываемых грузов	Нефтепродукты, СУГ, зерновые
Возможность обработки	Навалочные, генеральные, наливные, скоропортящиеся грузы
Протяженность ж/д	4 292,6 м
Площадь крытого склада	1 500 м ²
Площадь открытых складских площадок	10 100 м ²

ительство транспортно-логистических комплексов [7].

Улучшение качества и увеличение пропускной способности автомагистралей, строительство транспортных развязок в Керчи, а также развитие автодорожных сервисов

Основные мероприятия: развитие сети автомобильных дорог с учетом перспективного потока автомашин и формирования новых автотранспортных коридоров; выделение участков для строительства придорожных кафе, гостиничной инфраструктуры и других сервисов.

Развитие железнодорожной инфраструктуры

Завершение строительства Крымского моста позволит существенно увеличить перевалку грузов и пассажирооборот железных дорог.

Основные мероприятия:
– реконструкция железнодорожного вокзала с созданием полноценного транспортно-пересадочного узла, расширение пропускной способности железнодорожного вокзала до 3 000 человек в сутки с возможностью одновременного пребывания до 800 человек;
– развитие высокоскоростного железнодорожного сообщения.

Развитие воздушного транспорта

Сейчас на территории Восточного микрорегиона Республики Крым расположены аэропорт Керчь и военная авиабаза «Багерovo». Необходимо предусмотреть использование и дальнейшее развитие аэродромной инфраструктуры.

Основные мероприятия: реконструкция и использование существующих аэродромных комплексов; создание грузового авиатранспортного комплекса «Багерovo».

Развитие общественного транспорта

Основные мероприятия: снижение негативного влияния транспортного сектора на состояние окружающей среды, включая расширение использования электромобилей, пассажирского электротранспорта и газомоторного транспорта; формирование газозаправочной инфраструктуры; формирование механизмов для переключения грузопотоков с автомобильного транспорта на морской и железнодорожный.

Подводя итог вышесказанному, подчеркнем, что для реализации отмеченных нами мероприятий существует ряд основных препятствий:

1. Развитие крымских портов, согласно ряду оценок, во многом бесперспективно, поскольку в сложившихся политических условиях большинство иностранных и российских компаний избегают взаимодействия с портами Крыма. Следовательно, порты должны стать не столько грузовыми, сколько нацелиться на развитие парусного спорта и круизно-туристического обслуживания внутреннего рынка.

2. Согласно подсчетам, проведенным экспертами РЖД, Крымской железной дороге требуется 500 млн руб. ежегодно в течение 3 лет просто для того, чтобы функционировать.

3. Наиболее успешными для развития транспортно-логистической инфраструктуры являются проекты, использующие механизм государственно-частного партнерства (ГЧП) [7]. Однако регионы, имея привлекательные сферы и объекты для инвестирования, неспособны подготовить привлекательный проект и заинтересовать инвесторов.

Таким образом, развитие транспортно-логистической инфраструктуры требует больших инвестиций, но дает экономике региона и страны в целом много преимуществ. Так, развитие транспортно-логистической инфраструктуры Крыма может способствовать сокращению сроков транзита и стоимости перевозок ввиду прямого сообщения с Болгарией, Румынией и Турцией, а также перераспределению грузового потока между Санкт-Петербургом, Новороссийском и Севастополем, что уменьшит время обработки грузов.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Постановление Совета Министров Республики Крым от 30 декабря 2015 года № 855 «Об утверждении Схемы территориального планирования Республики Крым».
2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р (ред. от 11.06.2014.).
3. Федеральная целевая программа «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года», утвержденная

постановлением Правительства Российской Федерации от 11 августа 2014 года № 790.

4. Вербило О.М. Тенденции в логистике, влияющие на конкурентоспособность портов // Логистика и управление цепями поставок. – 2012. – № 4 (51). – С. 51–56.
5. Соляков О.В., Изотов О.А., Якунчиков В.В. Особенности развития национальных морских портов // Мир транспорта. – 2017. – Т. 15. – № 4 (71). – С. 110–121.
6. Пустохин Д.А. Актуальность интра-логистики в реалиях современного экономического развития РФ // Логистика – евразийский мост. Материалы XI международной научно-практической конференции. Красноярский государственный аграрный университет. – 2016. – С. 221–217.
7. Пустохин Д.А., Пустохина И.В. ГЧП как основа развития и модернизации транспортно-логистической инфраструктуры России // Логистика: современные тенденции развития. XVI Международная научно-практическая конференция. Государственный университет морского и речного флота им. Адмирала С.О. Макарова. – СПб. – 2017. – С. 75–78.
8. Сипаро К.А. Влияние логистики и международных транспортных коридоров на развитие российских и транзитных грузопотоков в направлении морских портов // Интегрированная логистика. – 2014. – № 1. – С. 35–38.
9. Степанов А.Л. Эволюция портов и экспедиторской деятельности – основа транспортной логистики // Эксплуатация морского транспорта. – 2007. – №4 (50) – С. 6–9.
10. Фролова Е.Г. Транспортно-логистическое развитие портов Южного федерального округа // 2-я Международная научно-практическая конференция «Тренды развития современного общества: управленческие, правовые, экономические и социальные аспекты». – 2012. – С. 125–127.
11. Хекерт Е.В., Лютикова М.Н. Модели управления внутренней логистики порта // 2-я Международная научно-практическая конференция «Математическое и компьютерное моделирование». – 2016. – С. 45–51.
12. Khalid Bichou (2009). Port operations, planning and logistics // INFORMA London. – P. 205–245.