

УДК 338.47 DOI: 10.14451/1.240.134

Структурные сдвиги в поставках грузов через порты Балтийского бассейна и долгосрочный прогноз грузооборота морских портов Северо-Запада до 2040 года

© 2024 **Гулый Илья Михайлович**

Кандидат экономических наук, доцент кафедры Экономика транспорта. Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I, Санкт-Петербург.
E-mail: ilya.guliy@mail.ru

© 2024 **Шатров Сергей Леонидович**

Кандидат экономических наук, доцент, заведующий кафедрой «Учетные системы и технологии бизнес-менеджмента». Белорусский государственный университет транспорта, Республика Беларусь, Гомель.
E-mail: SLChatrov@yandex.ru

Ключевые слова: Балтийский бассейн, портовая инфраструктура, морские порты, Бронка, Ультрамар, Усть-Луга.

Цель: выявить и охарактеризовать структурные сдвиги в грузообороте через морские порты Северо-Запада, дать оценку прогноза грузовых перевозок через морские порты Балтики до 2040 года. Методы: технико-экономическая оценка инвестиционных проектов, сценарное моделирование и прогнозирование, трендовый статистический анализ, табличный метод систематизации данных. Результаты: дана оценка структурных сдвигов вклада основных типов грузов в суммарный грузооборот морских портов Балтийского бассейна (Порта Санкт-Петербург, Высоцк, Выборг, Усть-Луга, Бронка). Показано, что прогнозный прирост к 2040 году грузооборота морских портов Балтики, оцениваемый в 60% к уровню 2023 года, будет достигнут в основном за счет увеличения перевалки минеральных удобрений, угля, контейнерных грузов, руды, зерна. Дана оценка мероприятий по увеличению пропускной способности морских терминалов, реализуемых крупнейшими операторскими компаниями («Новотранс», «Ультрамар», «Усть-Лужский контейнерный терминал»), а также грузоотправителями – компаниями «Русал» и «ЕвроХим».

Введение

Несмотря на существовавшие ранее пессимистические прогнозы резкого падения грузооборота морских портов Северо-Запада России,

вызванные санкционным давлением недружественных к РФ европейских и североамериканских государств, за последние 2023 и 2024 год объемы отправок и прибытия грузов по

крупнейшим морским портам Северо-Запада (Усть-Луга, Высоцк, Бронка, Выборг, Большой порт Санкт-Петербург) практически достигли уровня 2021 года (до введения жестких санкций и резкого прекращения грузовой логистики с недружественными странами) [4].

Произошли структурные сдвиги в поставках отдельных типов грузов. Значительно выросли поставки через порты Северо-Запада минеральных удобрений, контейнерных грузов. В структуре отправок появились зерновые и продовольственные грузы, которые ранее через балтийские порты не отправлялись [7].

Цель статьи: выявить и охарактеризовать структурные сдвиги в грузообороте через морские порты Северо-Запада, дать оценку прогноза грузовых перевозок через морские порты Балтики до 2040 года.

Результаты исследований

Балтийский бассейн – это единственный бассейн отправок и прибытия грузов в международном сообщении (экспорт, импорт, транзит), грузооборот которого вырос по итогам 9 месяцев 2024 года (в сравнении с остальными бассейнами России). Объем отправок и прибытия грузов можно считать практически восстановленным до уровня досанкционного 2021 года (табл. 1). Итоги первых 3 кварталов 2024 года показали динамику перевалки грузов через порты Балтийского бассейна на +1,5% к аналогичному периоду 2023 года, в то время как по Дальневосточному бассейну отмечено падение на 2,2%, Азово-Черноморскому бассейну – падение на 7,5%, Арктическому бассейну – падение на 6,8% [8].

За последние 3 года (2022–2024 гг.) мы отмечаем существенную динамику прироста поставки грузов в контейнерах, минеральных удобрений, а также появление в структуре поставок зерновых грузов. По итогам 10 месяцев 2024 года прирост контейнерного потока грузов в портах Балтики составил +35% к аналогичному периоду 2023 года (до 1,1 млн. ДФЭ), минеральных грузов – +20% (до 28 млн тонн), зерновых грузов –

в 2 раза (до 1 млн тонн).

Отметим также структурные сдвиги в смещении видов транспорта смежной модальности. Если до 2022 года порядка 70% следовавших через порты грузов в контейнерах доставлялись автомобильным транспортом, то уже в 2024 году 42% контейнерного потока доставлялось железнодорожным транспортом, что свидетельствует об увеличении среднего транспортного плеча (дальности отправок грузов до и от портов по территории страны) и наращивании объемов транзитных грузов.

Причиной положительной динамики перевалки грузов через балтийские порты мы полагаем возросшие ограничения транспортной инфраструктуры по Дальнему Востоку и Азово-Черноморскому региону [1; 3].

Самый уверенный прогноз долгосрочного тренда роста отправок грузов через порты Северо-Запада можно отметить по минеральным удобрениям.

Одним из самых перспективных видов грузов по отправкам через порты Балтики являются минеральные удобрения. География поставок характеризуется устойчивым наращиванием экспорта удобрений в страны Латинской Америки, Африки и страны Азиатско-Тихоокеанского региона. При этом востребованность портов Балтики обусловлена тем, что образование грузовой базы происходит в основном в регионах Центральной России, Поволжья и ряда южных регионов [6]. Страны Латинской Америки по приросту объемов поставок являются одними из самых перспективных в построении прогнозов наращивания экспортных поставок со стороны российских и белорусских производителей [10]. Ежегодные темпы прироста потребления удобрений в 2024–2030 гг. ожидаются на уровне 4,5–5%. Ключевая страна-импортер – Бразилия с ожидаемым объемом поставок к 2030 году в объеме 11,2 млн тонн (в 2023 году 9,4 млн тонн). Объем поставок минеральных удобрений из России в Индию вырос за последние 3 года в 5 раз (до 5,8 млн тонн в 2023 году).

Таблица 1. Динамика грузооборота по бассейнам отправления и прибытия грузов в 2019, 2021, 2023 и 2024 гг., млн тонн [8].

Бассейны отгрузки	2019	2021	2023	2024(оценка)
Азово-Черноморский	258,1	256,8	291,4	279
Балтийский	256,4	252,8	248,6	276
Дальневосточный	213,5	224,3	238,1	234
Арктический	104,8	94,3	97,9	92
Каспийский	7,4	7	7,8	...

Таблица 2. Прогноз структуры железнодорожных отправок грузов, поставляемых на экспорт, следующих транзитом и импортом, в направлении морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области до 2040 года, млн тонн [8].

Тип груза	2023	2024 (оценка)	2030	2040
Уголь	40,9	42,5	49	77
Нефтепродукты, нефть, газ	40,2	37,7	40,7	40,7
Минеральные удобрения	28,7	31,6	48,8	59
Контейнерные грузы	8,1	6,7	10,4	12
Руда	0,4	1,1	5,2	9,9
Зерновые грузы и продукты питания	0,6	1,2	3,7	3,9
Прочие грузы	12	16,9	16,3	18,9
Всего	130,8	137,6	174,4	221,3

Индия перспективна для портов Балтики также и по наращиванию грузовой базы поставок угля, объем экспорта которого к 2030 году ожидается на уровне 26,7 млн тонн (для сравнения в 2022 г. – 18 млн тонн). Африканские страны импортируют из России через порты Северо-Запада в основном зерновые грузы, продукты питания, металлы и металлопродукцию, лесные ресурсы. Страной-лидером по поставкам через порты Балтики на Африканский континент в третьем десятилетии XXI века, по прогнозам, станет Египет. Азиатские страны, помимо поставок через порты Дальневосточного бассейна, принимают также грузы, следующие через порты Балтики (по традиционному маршруту по Средиземноморью и Суэцкий канал). Основная номенклатура поставок: продукция химической промышленности, продовольственные товары и зерно, металлы, минеральные удобрения.

В таблице 2 приведен прогноз структуры железнодорожных отправок в направлении морских

портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области до 2040 года.

По таблице 2 мы можем оценить увеличение отправок грузов через порты Балтики к 2040 году: этот показатель составит +60%. Наибольший прирост ожидается по зерну (в 3,3 раза), руде (в 9 раз), минеральным удобрениям (на 87% к 2024 г.), по углю (на 81%).

Каждый параметр приведенного в таблице 2 прогноза подтвержден реальными проектами. В Ленинградской области есть крупные производственные компании, которые введут в эксплуатацию мощности, обеспечивающие в будущем прирост отправок порядка 2 миллионов тонн в год. Большой прирост грузовой базы обеспечат производственные компании Центральной России. Также прирост отправок обеспечат белорусские производители минеральных удобрений. Помимо зерна у грузовладельцев имеются планы по строительству маслоэкстракционных заводов вблизи терминальных мощностей.

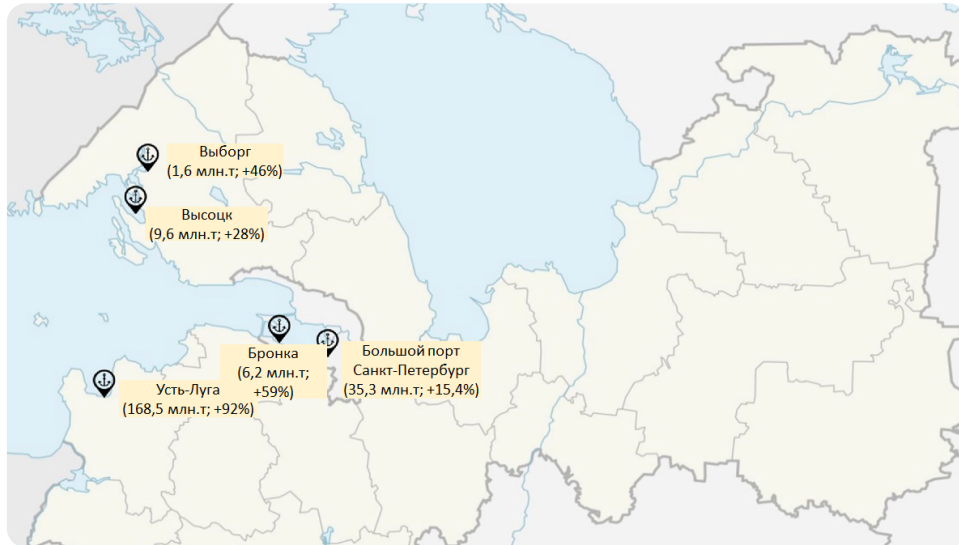


Рис. 1. Прогноз прироста пропускной способности по морским портам Балтийского бассейна в 2040 году (в скобках отмечены: пропускная способность порта в 2040 году, млн тонн; прирост пропускной способности в % к 2023 г.). Источник: построено авторами на основе [5].

У операторских компаний имеются конкретные планы по реализации инвестиционных проектов расширения портовой инфраструктуры. Так, компании «Ультрамар» и «Новотранс» опережающими темпами, в сравнении со средним приростом мощностей в портах Балтики, вводят в эксплуатацию портовые терминальные мощности, в том числе по продуктовым грузам. «Ультрамар» выйдет на пропускную способность в 25 млн тонн в год (уголь, железная руда, минеральные удобрения, контейнерные грузы). «Новотранс» обеспечит перевалку грузов на уровне 18 млн тонн в год с перспективой расширения до 24 млн тонн. В приоритете развитие мощностей по отправкам зерновых грузов и прочего сельскохозяйственного сырья [2]. «Усть-Лужский контейнерный терминал» с текущей пропускной способностью в 440 тыс. ДФЭ в год для обеспечения прямой контейнерной логистики на приоритетные рынки реализует проекты по строительству глубоководных терминалов, которые позволяют принимать контейнеровозы и сухогрузы стандарта «Панамакс» (глубина терминала до 12,6 метров) [9].

Реализуют инвестиционные проекты не только

операторы портовой инфраструктуры, но и сами грузовладельцы. Терминал компании «Русал» имеет проектную мощность в 18 млн. тонн в год. Компанией реализуется проект по импорту бокситов из Гвинеи для производства глиноземов в Ленинградской области и экспорту алюминия из регионов Сибири, Урала. Проект характеризуется высокой актуальностью с точки зрения обеспечения промышленной безопасности. Терминал «ЕвроХим» характеризуется пропускной способностью до 8 млн тонн минеральных удобрений в год.

Безусловно, на вероятность достижения прогнозных параметров могут оказать влияние и дестабилизирующие факторы. К рискам достижения прогнозных значений грузооборота морских портов Северо-Запада отнесем: вероятные ограничения судоходства в Балтийском море (заккрытие датских проливов, создание прилегающей зоны Эстонией); цикличность и вероятная экономическая турбулентность на мировых сырьевых рынках (угля, металлов); несоответствие динамики развития инфраструктуры путей сообщения и инфраструктуры терминалов морских портов; дефицит флота и сохраняющаяся относи-

тельно низкая контейнеризация грузов.

Если давать прогноз по увеличению пропускной способности морских портов, то оценка ее прироста следующая: наибольшая доля увеличения пропускной способности приходится на 2 порта южного обхода Санкт-Петербурга: порт Бронка (прогноз прироста пропускной способности к 2040 году +59%), порт Усть-Луга (+92%) (рис. 1).

Заключение

Выполненное исследование позволило сформулировать основные его результаты и сделать следующие выводы.

С 2021 по 2024 годы в структуре перевалки грузов через порты Балтийского бассейна произошли сдвиги. Значительно выросли поставки через порты Северо-Запада минеральных удобрений, контейнерных грузов, угля, а также зерновых грузов (последние за последние 3 года появились в структуре поставок впервые).

Прогноз прироста на 60% отправок и прибытия грузов через пять портов Балтики (Усть-Луга, Бронка, Высоцк, Выборг и Большой порт Санкт-Петербург) к 2040 к 2023 году обеспечат в основном: зерновые грузы (в 3,3 раза), руда (в 9 раз), минеральные удобрения (на 87% к 2024 г.), уголь (на 81%).

Крупнейшие операторские компании («Новотранс», «Ультрамар», «Усть-Лужский контейнерный терминал»), а также крупные грузовладельцы («Русал», «ЕвроХим») реализуют масштабные инвестиционные проекты по увеличению пропускной способности морских терминалов.

Наибольшая часть увеличения пропускной способности приходится на два порта южного обхода Санкт-Петербурга: порт Бронка (прогноз прироста пропускной способности к 2040 году +59%), порт Усть-Луга (+92%).

Библиографический список

1. Егоров Ю. В. Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (в части железнодорожного транспорта): эволюция, промежуточные результаты, проблемы реализации // Сибирская финансовая школа. – 2021. – 4 (144). – С. 47–53.
2. Журавлева Н. А. Цифровая трансформация глобальных транспортных систем // Цифровая трансформация экономики и промышленности: проблемы и перспективы. – 2017. – С. 113–132.
3. Журавлева Н. А., Панычев А. Ю. Финансирование проектов развития железнодорожной инфраструктуры: актуальные решения для России // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. – 2015. – № 2. – С. 122–141.
4. Прохоров В., Адуконис Н. Значение комплекса грузовых терминалов в порту Усть-Луга для экономики России // Логистика. – 2018. – 3 (136). – С. 32–36.
5. Стратегия развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года: одобрена решением Координационного совета по развитию транспортной системы г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 22 февраля 2022 г. (протокол от 22 февраля 2022 г. № 1). – СПб., 2022. – 317 с.
6. Чеченова Л. М. Специфика инвестиционных проектов развития, реализуемых на железнодорожном транспорте // Управление проектами в новых реалиях : Сборник научных статей международной научно-практической конференции / под ред. Н. А. Журавлевой. – СПб., 2020. – С. 108–114.
7. Чеченова Л. М. Цифровая трансформация транспортной отрасли как основа устойчивого развития железнодорожной инфраструктуры // Вопросы новой экономики. – 2021. – 4 (60). – С. 25–29.
8. Ялов Д. О развитии логистической и портовой инфраструктуры Северо-Запада: выступление на международном форуме-выставке «Транспортная неделя 2024». – URL: <https://2024.transweek.digital>.
9. Ялов Д. А. Проектное управление: региональный аспект // Журнал Бюджет. – 2018. – 1 (181). – С. 16–17.
10. Tretyak V. P., Lyakina M. A., Volkova E. The ways of business digitalization in global corporations // SHS Web of Conferences : The 20th International Scientific Conference Globalization and its Socio-Economic Consequences / ed. by T. Kliestik. – 2021. – P. 0502–7.