

«Состояние и развитие консолидированного порта «Астрахань»»

к.э.н., доц. Щербакова М.В., ст.пр. Елифиренко В.В.

Современные экономические условия, характеризующиеся глобализацией рынков и углублением мировых хозяйственных связей, требуют от российских транспортных предприятий постоянного повышения уровня конкурентоспособности и увеличения инвестиционной привлекательности.

Современные представления о транспортировке грузов в России смещаются от транспорта как отрасли, приравненной к промышленным отраслям, через поиск наиболее эффективного варианта доставки грузов, в сторону диапазона сферы услуг – транспортного сервиса. Данный диапазон определяет способность перевозчика справляться с множеством вопросов процесса логистики, включая транспортировку, складирование, управление запасом и отношения отправителя с перевозчиком.

Однако клиента транспортной компании становится всё труднее удивить ассортиментом и ценой предлагаемых услуг, он все чаще обращает внимание на такие критерии, как сроки доставки, информационное сопровождение процесса перевозки, сохранность груза. Поэтому потребители транспортных услуг выбирают такие виды транспорта и способы транспортировки, которые обеспечивают желаемый уровень и наилучшее качество обслуживания.

Астраханский транспортный узел (АТУ) – прежде всего, комплекс объектов, постоянных устройств внешнего (негородского) водного, железнодорожного, автомобильного, воздушного транспорта, а также городского транспорта, при этом ключевые объекты расположены на территории г. Астрахани. Так, для железнодорожного транспорта ключевыми объектами являются сортировочная и пассажирская станция, расположенные на территории города, и обеспечивающие работу железнодорожного узла, элементы которого находятся в границах АТУ. Морской порт Астрахань включает в себя портовые комплексы в п. Оля, в составе АТУ - портовые комплексы в п. Бузан и г. Нариманов. В Астрахани находится подразделение

Волжского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства "Астраханский район гидротехнических сооружений и судоходства" [2].

За многие десятилетия в Астрахани сформировалась развитая инфраструктура обеспечения функционирования и развития водного транспорта: это не только портовые мощности, но и судостроительные и судоремонтные заводы, учебные и научные учреждения, бассейновый радиоцентр и подразделения для метеорологического и гидрографического обеспечения дноуглубительных и аварийно-спасательных работ, санитарно-карантинного, пограничного и таможенного контроля, учреждения морского регистра.

Астраханский транспортный узел можно классифицировать как:

- мультифункциональный, обеспечивающий переработку и транспортировку всех видов грузов во всех видах сообщений, обслуживание пассажиров в городском, пригородном, местном, дальнем и международном сообщениях,
- мультимодальный, поскольку в узле производится перевалка грузов между водным, железнодорожным и автомобильным транспортом,
- интермодальный, поскольку в узле производится перевалка грузов с использованием интермодальных (бесперегрузочных) технологий.
- пограничный, в связи с его расположением на южной границе Российской Федерации [2].

Астраханский транспортный узел рассматривается как ключевой элемент международных транспортных коридоров "Север - Юг" (NS) и "Запад - Восток".

В международном транспортном коридоре (МТК) "Север - Юг" Астраханский транспортный узел связан: на севере с Волгоградским транспортным узлом (410 км по сети автодорог и 450 по железной дороге), на юге - с транспортными узлами, находящимися на побережье Каспийского моря на территории Дагестана, Казахстана, Азербайджана, Ирана и Туркменистана.

Основные пути сообщения в составе МТК "Север - Юг" - водные, а также железнодорожные и автомобильные с перевалкой на водный транспорт.

МТК «Север-Юг» был задуман как магистраль для осуществления интермодальных перевозок из Индии до Финляндии и других стран Европы и обратно транзитом через Иран и Россию [7].

Весной 2000 года совместная российско-иранская компания ИРСОТР осуществила прогон пробной партии пяти сорокафутовых контейнеров от Бомбея до Москвы. Пробный прогон партии контейнеров показал главное преимущество коридора «Север - Юг» по сравнению с традиционным морским путем через Суэцкий канал - это сокращение времени перевозки грузов с 35 суток до 21 [5].

Однако ряд возникших организационно-технических трудностей и, в частности, отсутствие в тот период, на всём протяжении маршрута транспортной инфраструктуры, обладающей достаточным уровнем сервиса и пропускной способностью, не позволило организовать постоянную рабочую линию.

На сегодняшний день ситуация изменилась. Прикаспийские государства ускоренными темпами осуществляют строительство и модернизацию транспортно-логистической инфраструктуры, а также наращивают портовые мощности [5].

В целом транспортную сеть Астраханской области составляют 574 километра железнодорожных путей, 2855 километров автомобильных дорог, 1120 километров внутренних судоходных путей. На водных просторах в навигацию работают около 1000 судов, в том числе на Каспии - более 250 [11].

Суммарная пропускная способность иностранных портов Каспийского моря в настоящее время составляет порядка 60 млн. тонн. При этом в разной стадии реализации находятся инфраструктурные проекты позволяющие увеличить суммарную пропускную способность иностранных портов до 90 млн. тонн к 2020 году [3].

Оценочно грузооборот портов Каспийского бассейна в 2009 году составил

около 54 млн. тонн. Из них переработано российскими портами (Астрахань, Оля и Махачкала) порядка 11 млн. тонн, что составляет лишь 20% от общего грузооборота [7].

Астраханский воднотранспортный узел (АВТУ) является обустроенным пунктом для обслуживания и перевалки масштабных транзитных грузопотоков. АВТУ включает в себя порты Астрахань, Оля и Бузан-порт. Всего в Астраханской области на территории этих портов работают 20 стивидорных компаний, из них 18 специализируются на перевалке сухих грузов и 2 - на наливных грузах. Модернизируются железнодорожные станции Аксарайская-1 и Аксарайская-2, через которые к тому же идет постоянно растущий поток грузов на Казахстан.

Но будучи весьма перспективным в силу особенностей географического положения для развития транспорта (пассажирский транспорт - 1,9% ВРП, грузовой - 12,1%), Астраханский регион так и не стал территорией размещения крупного мультимодального транспортного узла. Более того, конкуренция в сфере перевозок по направлению МТК "Север-Юг" постоянно возрастает. Растет объем морских перевозок традиционными путями (через Суэц) и по новому транспортному коридору TRASECA, поддерживаемому ЕС. В целом, рост объемов транспортных перевозок в области до сих пор является неустойчивым [1].

На сегодняшний день усилия государства, Правительства Астраханской области и частных инвесторов сосредоточены на завершении работ по строительству первого грузового района порта Оля, суммарная мощность которого согласно генеральной схеме составляет 7,7 млн. тонн в год при условии завершения строительства 14 причалов.

Общий объем государственных инвестиций составляет 1,7 млрд. рублей, в том числе профинансировано 1,6 млрд. рублей.

Общий объем частных инвестиций составляет 12,7 млрд. рублей. На 1.06.2010 освоено 4,7 млрд [8].

В настоящее время в порту Оля работают три причала максимальной