JEL: F10, F13, R10
УДК: 338.49+656.61

<https://dx.doi.org/10.14530/se.2021.4.168-185>

Грузопотоки в балтийских портах России: факторы, тенденции, перспективы

И.В. Бойко

Бойко Ирина Викторовна

доктор экономических наук, профессор
Северо-Западный институт управления, РАНХиГС, Средний пр-т В.О., 57/43, Санкт-Петербург, 199178, Российская Федерация
Email: Boiko-iv@ranepa.ru
ORCID: 0000-0003-1442-7526

Аннотация. Деятельность российских морских портов на Балтике как крупных транспортных узлов, обеспечивающих перевалку грузов преимущественно на экспортном направлении, в современных условиях находится под влиянием волатильных внешних факторов. В статье анализируются методологические особенности оценки деятельности морских портов на основе существующего показателя «грузооборот» и аргументируется важность альтернативного показателя – «грузопоток» – для анализа логистических особенностей перемещения грузов между странами. Целью исследования является анализ влияния динамики и структуры материальных потоков на грузооборот российских морских портов в Балтийском бассейне под воздействием политических, экологических и экономических факторов. Особое негативное влияние на деятельность морских портов оказывает циклический спад мировой экономики, что приводит к значительному сокращению мировой торговли, росту торговых противоречий, использованию торговли в качестве средства политического давления на конкурентов. Определяется уязвимость морских портов, выявленная в условиях пандемии COVID-19 и начавшегося разрушения глобальной цепи поставок, оказывающего влияние на перемещение материальных потоков между странами. Подчеркивается нецелесообразность крупных инвестиций, имеющих длительные сроки окупаемости, в портостроительство в условиях значительных рисков и высокой глобальной неопределенности. Делается вывод о том, что перераспределение грузопотоков из европейских на российские порты Балтики может создать лишь краткосрочный положительный эффект. Долговременная устойчивость деятельности российских портов на Балтике будет определяться снижением сырьевой зависимости и диверсификацией грузопотоков, в том числе ростом объемов каботажных грузоперевозок и увеличением доли контейнеризированных грузов.

Ключевые слова: мировой экономический кризис, разрыв глобальной цепи поставок, грузооборот, материальный поток, грузопоток, российские порты, экспорт, сырьевая специализация, диверсификация грузопотоков, контейнеризация грузов, каботажные перевозки, реструктуризация экономики, Балтийский бассейн

Для цитирования: Бойко И.В. Грузопотоки в балтийских портах России: факторы, тенденции, перспективы // Пространственная экономика. 2021. Т. 17. № 4. С. 168–185. <https://dx.doi.org/10.14530/se.2021.4.168-185>

© Бойко И.В., 2021

Freight Flows in the Baltic Seaports of Russia: Factors, Trends and Perspective

I.V. Boyko

Irina Viktorovna Boyko

Doctor of Science (Economics), Professor

North-West Institute of Management, RANEPa, 57/43 Sredny Pr. V.O., St.-Petersburg, 199178, Russian Federation

Email: Boiko-iv@ranepa.ru

ORCID: 0000-0003-1442-7526

Abstract. The volatility of the exogenous conjuncture has been increasingly affecting the Russian Baltic sea ports economics in terms of freight flows dynamics, destinations and commodity items share. The methodological distinction between the notion of 'freight turnover' and 'freight flow' is given for specification of the port activity, measured in qualitative indicators, consistent with the supply chain peculiarity on the contrary of the quantitative indicators, measured in tons. The classification of the factors, affecting the freight flows is represented as well. The freight turnover at the Russian Baltic ports has been gradually dropping. The unfavorable political conditions as well the world economy and trade downturns are not the only main reasons. The research is focused on the dynamics and structure of the freight flows at the Russian Baltic sea ports under the impact of political, ecological and economic factors, when the COVID-19 pandemic reveals the main 'bottlenecks' of their current economics and entails the global supply chain disruption. The ongoing global economic crisis results in the world trade squeezing, causes trade conflicts and increase the cases when trade became unfair practice in the political deals. The author of the article makes a special focus on the raw resource freight turnover specialization of the Russian sea ports as one of the most critical characteristics. In a time of growing risks and uncertainty large scale investments with the long term return into development of port facilities and port construction should be thoroughly analyzed. The author concludes that the freight redirection from the European sea ports to the Russian sea ports, located on Baltic Sea, will have positive, however, short-term, effect. The long term sustainability of the Russian Baltic sea ports will be determined by the reduction of the raw resources dependence and diversification of the freight flows, which also means increasing the share of cabotage and containerized cargo.

Keywords: world economic crisis, global supply chain disruption, freight turnover, freight flows, Russian Baltic sea ports, export, raw resource dependence, freight flows diversification, containerized cargo, cabotage, structural reforms

For citation: Boyko I.V. Freight Flows in the Baltic Seaports of Russia: Factors, Trends and Perspective. *Prostranstvennaya Ekonomika = Spatial Economics*, 2021, vol. 17, no. 4, pp. 168–185. <https://dx.doi.org/10.14530/se.2021.4.168-185> (In Russian)

ВВЕДЕНИЕ

Растущая неопределенность в мировой торговле и нарушение функционирования глобальной цепи поставок оказывают значительное влияние на эффективность деятельности морских портов в общем и российских портов Балтийского моря в частности. Но наряду с чрезвычайными обстоятельствами, возникающими в процессе грузоперевозок между странами, происходит

формирование новых долговременных тенденций, «новой реальности», которую необходимо учитывать как в стратегии развития портов, так и при планировании экспортно-импортных операций. Важно подчеркнуть, что, несмотря на глубину и масштабность экономических проблем, связанных с последствиями пандемии COVID-19, существенными вызовами для стабильного развития экономики всех стран и регионов мира являются также глобальный экологический кризис и продолжающийся с 2008 г. мировой экономический кризис. Все это приводит к падению грузопотоков, нарушению ритмичности в доставке товаров, неустойчивости ценовых параметров и изменению условий морских грузоперевозок. Морские порты, в том числе российские порты на Балтике, становятся уязвимыми перед лицом растущей глобальной нестабильности, что вынуждает искать новые решения.

ГРУЗООБОРОТ И ГРУЗОПОТОК: МЕТОДОЛОГИЯ ВОПРОСА

Складывающаяся после 2020 г. нестандартная ситуация в морских грузоперевозках, неопределенность в развитии глобальной цепи поставок (*global supply chain*), а также необходимость определения нового места и роли в этой цепи морских портов требует переосмысления некоторых методологических вопросов (Lagoudis et al., 2016; Wayne, 2018). К одному из таких методологических вопросов относится различие между понятиями «грузооборот» (*freight turnover*) и «грузопоток» (*freight flow*).

Традиционно для оценки эффективности деятельности морских портов одним из основных показателей в настоящее время является грузооборот. Под грузооборотом понимается количество перевезенных грузов в рамках одного предприятия или отдельного вида транспорта, отдельной отрасли и в целом государства. Принято измерять этот показатель в тонно-километрах, но чаще всего используется просто суммарный тоннаж выполненных перевозок¹. Для определения грузооборота масса перевезенного груза в тоннах (отдельно по каждой партии груза) умножается на дальность перевозки, и полученные произведения суммируются². Из приведенных определений следует, что для роста грузооборота и повышения эффективности деятельности порта необходимо как увеличение совокупного объема обрабатываемых в порту грузов, так и увеличение дальности их перевозок.

Формула «грузи больше, вези дальше» хорошо подходила для характеристики деятельности российских морских портов, ориентированных прежде

¹ Что такое грузооборот / Карголинк. 2020. URL: <https://cargolink.ru/ls/blog/803html> (дата обращения: январь 2021).

² Грузооборот (Freight turnover). URL: https://economic-definition.com/Other_macro-economic_indicators/Gruzooborot_Freight_turnover__eto.html (дата обращения: январь 2021).

всего на перевалку сырьевых товаров, отгружаемых на экспорт в докризисный период. Но в условиях нарастающих глобальных кризисных процессов использование данного количественного показателя приводит к неверным стратегическим расчетам и неэффективным инвестиционным решениям, в том числе по расширению портовых и терминальных мощностей.

Анализ статистических данных, основанных на показателе «грузооборот», позволяет выявить следующие закономерности. Так, за период с 2015 по 2019 г. суммарный грузооборот¹ морских портов России, расположенных в Арктическом, Балтийском, Азово-Черноморском, Каспийском и Дальневосточном бассейнах, значительно увеличился. Но в 2020 г. грузооборот морских портов России составил всего 820,8 млн т, что оказалось на 2,3% ниже показателя 2019 г. (840,3 млн т) (рис. 1).

Рис. 1. Грузооборот морских портов России, млн т, 2010–2020 гг.

Fig. 1. Freight turnover of Russian seaports, in million tons, 2010–2020

Источник: составлено по: Показатели..., 2020.

В 2020 г. сохранилось преобладание экспортных грузов, перерабатываемых в российских морских портах (78,8% от всего грузооборота), над импортными (4,5% от всего грузооборота).

В то же время в структуре грузооборота преимущественно преобладало сырье: нефть, нефтепродукты, уголь и кокс, а также зерно (рис. 2), что нашло отражение в высоких показателях грузооборота российских морских портов. Что, в свою очередь, определило неверный стратегический ориентир в их деятельности, поскольку именно сырьевая специализация стала причиной существенного падения загрузки портовых мощностей в условиях ухудшения ситуации в мировой экономике.

¹ Следует отметить, что в существующей практике статистического анализа морских грузоперевозок используется понятие «грузооборот», под которым понимается объем переработанного груза в тоннажах, без учета дальности грузоперевозки.

Рис. 2. Грузооборот морских портов России по основной номенклатуре сухогрузов и наливных грузов, 2020 г., %

Fig. 2. Freight turnover of Russian seaports according to the main nomenclature of dry cargo and bulk cargo, 2020, %

Примечание. Экспортные и импортные грузы, без учета транзита и каботаж.

Источник: составлено по: Показатели..., 2020.

Следует признать, что в условиях роста мировой экономики, а также активного включения в международное разделение труда Китая оценка деятельности морских портов как основных транспортных узлов, обеспечивающих перевалку грузов между странами (По оценке..., 2019), на основе количественного показателя объема грузооборота стала общепризнанной. Стабильный рост грузооборота являлся основой для разработки и реализации инвестиционных планов по строительству новых причальных терминалов и модернизации существующих портовых мощностей. Возможности наращивания грузооборота связывались в основном с решением технических задач по строительству новых терминалов, проведению дноуглубительных работ, созданию транспортных узлов и портовой инфраструктуры и т. д. Следует отметить, что данное строительство требует масштабных инвестиций, имеющих длительные сроки окупаемости¹. Как было отмечено ранее, «существенные объемы инвестиций в развитие современного портового комплекса требуют особого внимания к разработке политики по их окупаемости за счет постоянного наращивания потоков грузов, проходящих обработку в конкретном порту» (Бойко, 2013, с. 186). Это же утверждают и зарубежные авторы (Malibongwe, 2016). Вполне очевидно, что одним из основных условий окупаемости таких инвестиций является стабильное наращивание грузооборота

¹ Только первоначальные инвестиции в строительство порта Усть-Луга на северо-западе РФ составили 90 млрд руб. (Инвестиции в порт Усть-Луга составили 90 млрд рублей. В 2011 г. на развитие порта было выделено 51,73 млрд руб., в 2012 г. еще 59,19 млрд руб. // РЖД-партнер. URL: <https://www.rzd-partner.ru/other/news/363900/> (дата обращения: июнь 2021)).

в течение длительного периода времени. Что нашло отражение в Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года, одним из результатов реализации которой должно стать «создание к 2030 году портовых мощностей в объеме не менее 1,4 млрд тонн и обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры» (Стратегия..., 2012).

Но 2020 г. внес коррективы в деятельность всех морских портов мира, включая российские порты. В связи с негативными процессами в мировой экономике, связанными с последствиями пандемии COVID-19, многие эксперты заявили о разрушении глобальной цепи поставок (Симонова, 2020; Azevêdo, 2020). Система глобальных грузоперевозок, скорее всего, преодолеет возникшие глубокие дисбалансы, но ее переформатирование неизбежно, «...разрушительные процессы, происходящие в глобальной цепи поставок, скорее всего, приведут к глубоким и долговременным изменениям в международной логистике. Они будут характеризоваться сочетанием дальнейшей глобализации производства и сбыта продукции с повышением значимости локализации тех производств, которые имеют существенное значение для поддержания национальной экономической безопасности и устойчивого развития» (Бойко, Гетман, 2020). На формирование новой системы глобальных грузоперевозок будут оказывать влияние как длительный циклический спад мировой экономики и еще более глубокий спад в международной торговле, так и другие факторы, определяющие объемы и структуру грузопотоков между странами (Барышникова, 2009). К этим факторам следует отнести повышение экологических требований к перемещаемому грузу, к грузовым судам и к портам; повышение степени локализации производства и связанный с этим рост грузоперевозок, осуществляемых иными видами транспорта (железнодорожным, автомобильным, воздушным) и некоторые другие.

В связи с «новой реальностью», формирующейся в международных морских грузоперевозках, важное значение для разработки стратегических планов развития морских портов, их диверсификации и для изменения приоритетов в принимаемых инвестиционных программах приобретает понятие «грузопоток». Следует констатировать, что понятие «грузопоток» часто используется как синоним понятия «грузооборот»¹.

Тем не менее в условиях трансформации международной цепи поставок, необходимости использования не только количественных показателей для формирования стратегии развития морских портов понятие «грузопоток»

¹ Например, авторы статьи (Ивин и др., 2020), оценивая перспективы развития грузопотоков через морские порты России, заявляют, что «грузооборот в морских портах является индикатором состояния региональной и мировой торговли, которая в большой степени определяется развитием мировой экономики в целом, она положительно коррелирует с уровнем ВВП и другими важными макроэкономическими показателями» и опираются на данное понимание грузопотока в дальнейшем анализе.

имеет более глубокое логистическое содержание и имеет более важное значение, чем понятие «грузооборот». В отличие от количественного показателя «грузооборот», понятие «грузопоток» имеет такие характеристики, как начальная точка зарождения потока, конечная точка – момент прекращения существования потока, траектория потока, скорость движения потока, интенсивность потока и другие (Southworth, 2018).

Таким образом, в отличие от грузооборота, на практике измеряемого в количественных, весовых единицах (тонны), понятие грузопоток относится к материальному потоку (что является одним из основных понятий логистики), его товарной и географической структуре (местам происхождения материального потока и пунктам конечного назначения). Поэтому при исследовании грузопотока используются не только количественные показатели, но также качественные и пространственно-географические, характеризующие структуру материального потока, места их происхождения и конечной дестинации.

На грузопотоки оказывают влияние следующие факторы.

Политические – использование торгово-экономических связей в качестве инструмента политического давления на страны-партнеры, политически мотивированное изменение схем грузопотоков во внешней торговле, политика протекционизма и изоляционизма, политические решения дезинтеграционного характера, такие как Брекзит и другие. Поскольку сырьевая специализация является наиболее уязвимой характеристикой российского экспорта, в большей степени подверженной политически недружественным решениям со стороны стран-импортеров, это создает угрозу для стабильной деятельности морских портов России, ориентированных на экспортную отгрузку сырьевых товаров, имеющей фантомную привлекательность при использовании показателя «грузооборот».

Экологические – борьба с парниковыми газами, требующая соблюдения экологических требований в судоходстве и портостроительстве; снижение спроса на сырьевые товары, включая ископаемое топливо, невозможность использования традиционных маршрутов грузоперевозок в связи с протестами международных экологических организаций и другие условия, также снижающие привлекательность сырьевого экспорта.

Экономические – глобальные факторы, обуславливающие падение темпов роста мировой торговли (циклический спад мировой экономики, начавшийся в 2008 г., деглобализация мирохозяйственных связей, разрушение глобальной цепи поставок, связанное с последствиями пандемии COVID-19, усиление процессов локализации бизнеса и другие); конъюнктурные факторы (динамика мирового спроса на группы товаров, перерабатываемых в конкретных морских портах; изменение ценовых условий в связи с колебаниями валютных курсов, изменением таможенных условий и т. д.). Что также

требует перехода от использования количественных показателей, таких как грузооборот, к качественным, потоковым показателям, таким как грузопоток.

Все эти факторы оказывают значительное влияние на деятельность морских портов на Балтике, а также позволяют критически оценивать перспективы крупных инвестиционных программ по расширению их мощностей, ориентированных прежде всего на перевалку сырьевых товаров на экспортном направлении.

РОССИЙСКИЕ ПОРТЫ НА БАЛТИКЕ: АНАЛИЗ СТРУКТУРЫ И ДИНАМИКИ ГРУЗОПОТОКА

Россия занимает лидирующее место в Балтийском море по объему грузооборота, обрабатываемого в морских портах. По этому показателю в 2019 г. Россия значительно опережала Польшу (51 и 21% соответственно), а также Латвию, Литву и Эстонию (рис. 3).

В 2020 г. на порты Балтийского бассейна приходилось 29,4% грузооборота всех морских портов России. Это чуть меньше, чем грузооборот, осуществляемый в Азово-Черноморском бассейне (30,7%), и несколько больше, чем в Дальневосточном (27,1%).

Рис. 3. Распределение грузооборота между портами Балтийского моря в Центральной и Восточной Европе, 2019 г., %

Fig. 3. Distribution of freight turnover between Baltic Sea ports in Central and Eastern Europe, 2019, %

Источник: составлено по: Distribution..., 2021.

В 2020 г. грузооборот в российских балтийских портах сократился на 6,17% по сравнению с 2019 г. (рис. 4). Однако следует отметить, что в 2019 г. рост данного показателя был вызван конъюнктурными, а не долгосрочными факторами и был обусловлен ростом перевалки наливных грузов (7,1% по сравнению с 2018 г.).

Рис. 4. Грузооборот российских портов на Балтике, млн т, 2015–2020 гг.

Fig. 4. Freight turnover of Russian ports in the Baltic, in million tons, 2015–2020

Источник: составлено по: Показатели..., 2020.

Основным потоком грузов для российских портов на Балтике является экспорт (около 90% грузов), импорт составляет около 7,3%, каботажные грузы – 1,6%, транзит – 1,1% (Гусаченко, 2021). В товарной структуре материального потока преобладают нефтепродукты, нефть, уголь и кокс. Иными словами, российские морские порты в Балтийском море работают в основном на обслуживании экспорта сырья.

В 2021 г. в результате изменений на мировом товарном рынке в связи с коронавирусной пандемией соотношение между основными статьями грузооборота изменилось (рис. 5). Сократилась портовая переработка нефтепродуктов и нефти (до 18,6 и 28,4% соответственно), но увеличилась доля угля и кокса (до 22,3%). При этом падение общего объема грузооборота в январе 2021 г. по сравнению с январем 2020 г. составило 5,1%.

Основным географическим направлением экспорта грузов, перерабатываемых в морских портах России на Балтике, является Европейский союз. По оценкам, «доставку грузов наиболее активно Россия осуществляет в Польшу, Финляндию, Словакию. В основном это минерально-сырьевые грузы для Финляндии и контейнерные грузы в указанные страны. В обратном сообщении перевозки невелики, почти в 26 раз ниже» (Щербанин, 2018, с. 265). В то же время импортные товары, перерабатываемые в российских балтийских портах, преимущественно контейнеризированные, поступают в основном с восточного направления, преимущественно из Китая.

Рис. 5. Укрупненная товарная структура материального потока, перегружаемого в российских портах Балтийского бассейна, в % к итогу

Fig. 5. Commodity structure of the material flow transshipped in the Russian ports of the Baltic basin, in % of the total

Источник: составлено по: Грузооборот..., 2021.

Крупнейшими портами России на Балтике являются Большой порт «Санкт-Петербург», Высоцк, Приморск, Выборг, Калининград, Усть-Луга. Среди них можно выделить как универсальные порты, способные обрабатывать различные виды грузов (например, порт Усть-Луга), так и морские порты, специализирующиеся на обработке определенных видов грузов (например, порт Приморск).

ФАКТОРЫ, ОКАЗЫВАЮЩИЕ ВЛИЯНИЕ НА ГРУЗОПОТОКИ РОССИИ В БАЛТИЙСКОМ БАСЕЙНЕ

Прежде всего, одним из главных факторов, оказывающих негативное долговременное влияние на деятельность российских морских портов на Балтике, является циклический спад мировой экономики. Является общепризнанным фактом то, что развитие международной торговли высокоразвитично по темпам роста мировой экономики: чем выше темпы роста, тем еще более высоким является рост международной торговли. В свою очередь, чем выше темпы роста международной торговли, тем интенсивнее перемещение материальных потоков между странами, и, следовательно, тем более интенсивно развиваются морские порты.

Другими словами, развитие морских портов в значительной степени зависит от роста мировой экономики, что, в свою очередь, позволяет сделать вывод о том, что циклический спад мировой экономики, начавшийся в 2008 г., оказывает крайне негативное влияние на результаты деятельности морских портов. В этом же направлении оказывает влияние и политика

торгового протекционизма, к которой часто прибегают страны в условиях ухудшения экономической ситуации и из-за их стремления поддержать национальных производителей и занятость. Кроме того, в условиях системного кризиса мировой экономики под удар попадают прежде всего сырьевые отрасли, поскольку «сжатие экономики» означает сокращение объемов производства и, следовательно, падение спроса на сырьевую группу товаров. Поэтому мировой циклический кризис оказывает особенно негативное влияние на деятельность российских морских портов, в особенности балтийских, специализирующихся на переработке сырьевых экспортных грузов.

В этом же направлении действуют решения Организации стран – экспортеров нефти (ОПЕК), стремящейся ограничить темпы падения мировых цен на нефть. К примеру, на значительное падение объемов отгрузки нефти из балтийских портов России (прежде всего Приморска и Усть-Луги) в 2020 г. оказало влияние сокращение экспорта нефти из России в связи с соглашением ОПЕК+ (Итоги..., 2020). По данным ФГБУ «Администрация портов Балтийского моря», объем перевалки нефти за январь – декабрь 2020 г. снизился по сравнению с 2019 г. на 30% (Грузооборот порта..., 2021). Хотя, по данным этого же источника, за указанный период объем перевалки нефтепродуктов увеличился на 19% к уровню января – декабря 2019 г. и составил более 16 млн т. Грузооборот порта Приморск, к примеру, за январь – декабрь 2020 г. составил 49,3 млн т, что на 19% ниже итогового показателя 2019 г.

В последние годы на деятельность российских морских портов существенное влияние оказывает политика, проводимая в отношении России зарубежными странами. В особенности это касается нефти и газа как основных товаров, поставляемых Россией на экспорт. Проведение санкционной политики в отношении России со стороны западных стран ориентировано прежде всего на нанесение экономического ущерба в результате создания инвестиционных, организационных, технологических препятствий для добычи и экспорта нефти и газа из России.

Но существуют и иные, балансирующие, политические факторы, оказывающие положительное влияние на активность российских портов на Балтике. Они связаны прежде всего с перенаправлением грузопотока из европейских стран в российские балтийские порты. «Россия последовательно наращивает поток товаров через свои гавани, переводя туда и грузопотоки из портов Литвы, Латвии и Эстонии. Оставшиеся чуть более 40 млн тонн российских грузов в год, которые пока идут через прибалтийские страны, также могут в ближайшие годы перевести в российские порты» (Гайва, 2021). В феврале 2021 г. Россия и Белоруссия подписали соглашение об организации перевалки белорусских грузов (более 9,8 млн т белорусских мазута, бензина

и масел) в российских портах. Это соглашение было обусловлено недружественной политикой, проводимой начиная с 2020 г. странами ЕС в отношении Белоруссии¹.

Существенное влияние на исходящий – экспортный – грузопоток в балтийских портах России оказывает также борьба с изменением климата и ужесточение экологических требований. Это относится прежде всего к углю. Так, в 2020 г. перевалка угля сократилась практически во всех российских портах на Балтике². «В порту Выборга зафиксировано значительное снижение этого показателя, потому что сам порт маленький, и работает в нем всего одна компания – ООО «Порт Логистик». В минувшем полугодии она сократила погрузку угля на 78%, а в целом, включая остальные грузы, – на 42%» (Порт..., 2020). Как объясняют эксперты, данная отрицательная динамика в отношении торговли углем является долговременной и связана с целенаправленным снижением его потребления в европейских странах. На эту ситуацию можно посмотреть и под углом зрения основной экспортной дестинации – Финляндии. Страна является значительным потребителем энергоносителей, что обусловлено высокой энергоемкостью промышленного производства и потребления, холодным климатом и высокими стандартами жизни населения. Около 50% потребляемого угля Финляндия импортирует из России (при доле угля во внутреннем энергобалансе 8%) (Jääskeläinen et al., 2018). Однако согласно принятой в 2016 г. Энергетической и климатической стратегии Финляндия реализует действия, направленные на сокращение к 2050 г. выбросов парниковых газов на 80–95%. В соответствии с этими целями Финляндия объявила о полном отказе от использования угля для производства энергии к 2029 г. (Finland – Energy..., 2019).

При анализе грузопотока из российских балтийских портов следует также учитывать и конъюнктурные особенности, как в отношении отдельных групп товаров, так и в отношении стран – дестинаций экспорта. Примером может являться сокращение экспорта минеральных удобрений, перерабатываемых в порту Выборг. Следует отметить, что порт Выборг имеет четко выраженную экспортную специализацию (около 92% грузооборота), а в экспорте преобладают уголь (52% грузооборота) и минеральные удобрения (34% грузооборота). Падение объемов переработки минеральных удобрений, поставляемых на экспорт в 2020 г., составило 17% по

¹ Если экспортные потоки из Белоруссии полностью перенаправить в российские порты, то экономике Литвы будет нанесен серьезный урон. Однако сделать это раньше 2024 года невозможно (Дело..., 2021).

² Следует отметить, что в порту Усть-Луга перевалка угля несколько увеличилась. Объяснение этому факту состоит в следующем: «...в Усть-Луге уголь переваливают гиганты. Поэтому в Усть-Луге обработка угля выросла на 1%, а во всех остальных балтийских портах упала» (Порт..., 2020).

сравнению с 2019 г. (для сравнения: сокращение экспорта минеральных удобрений через порт Выборг в 2019 г. составило 37% по сравнению с 2018 г.)¹. Одним из основных покупателей российских минеральных удобрений в Европе является Ирландия, на которую в 2019 г. приходилось около 50% всего российского экспорта. Но в 2019 г. в связи с благоприятными погодными условиями спрос Ирландии на импорт удобрений сократился, в начале 2020 г. (опять же в связи с погодными (дождливыми) условиями) ирландские фермеры сократили объем заказов, затем значительное угнетающее влияние на спрос оказала пандемия коронавируса. На сокращение импорта минеральных удобрений в ЕС из России также оказали влияние введенные в 2019 г. антидемпинговые пошлины ввиду подозрений о «нечестной торговой конкуренции» и «картельном сговоре» в этом сегменте торговли.

Приведенные выше факты свидетельствуют о том, что структура товарных потоков, формировавших высокие показатели грузооборота в докризисный период, является весьма уязвимой даже при незначительном ухудшении мировой экономической конъюнктуры, не говоря уже о серьезных геоэкономических и геополитических изменениях. Поэтому сегодня большое значение приобретает не то, сколько грузов переваливается через морские порты, а каковы эти грузы по своему составу, местам происхождения и пунктам назначения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, следует сделать вывод о том, что деятельность морских портов России на Балтике в значительной степени зависит от внешних политических, экономических, экологических факторов, которые будут оказывать негативное влияние в течение длительного периода времени. Перенаправление грузопотока из прибалтийских стран в Россию окажет положительное, но краткосрочное влияние на загрузку портовых мощностей. В длительной перспективе это не компенсирует падение сырьевого экспортного грузопотока из страны. В данной ситуации крайне нецелесообразно формировать капиталоемкие, масштабные проекты портостроительства, а стоит сконцентрироваться на максимальной загрузке, модернизации существующих мощностей, повышении конкурентоспособности портов, в том числе за счет использования современных технологий. Кроме того, следует особое влияние уделить замещению сырьевого экспортного грузопотока товарами

¹ Согласно таможенной статистике в январе – июле 2020 г. Россия экспортировала 7,9 млн т нитратных удобрений, что оказалось на уровне 2019 г. В стоимостном выражении экспорт нитратных удобрений сократился на 14,3% – до 1,4 млрд долл. (Potash..., 2020).

более глубокой степени промышленной переработки, а также контейнеризированными грузами. По экспертным оценкам, «крупнейшие экономики мира достигают показателя по контейнеризации в 70–80%. В России этот показатель не превышает 8–9%, что объясняется большими объемами траншпортировки массовых грузов (нефтегрузы, уголь, лес, металлы, руда и др.) и транзитом контейнеров из других стран» (Щербанин, 2018, с. 252). Что также может иметь и значительный положительный экологический эффект. В условиях существенного падения объемов сырьевого экспорта порт Приморск, к примеру, уже начал решительную диверсификацию грузопотока. «Сейчас спрос на уголь упал, и мы делаем ставку на диверсификацию – отсюда снижение показателей. Угля будет меньше, разнообразия грузов больше» (Порт..., 2020). Важное значение приобретает наполнение контейнеров российскими грузами, что значительно сократит неэффективный возврат порожних контейнеров. Диверсификация может осуществляться и по пути роста каботажных перевозок, что не заменит полностью экспортный грузопоток, но в некоторой степени снизит зависимость портов от неустойчивой внешней конъюнктуры. Зарубежные эксперты отмечают, что рост расстояния в морских грузоперевозках оказывает отрицательное влияние на эффективность цепей поставок, создает дополнительные сложности в перемещении грузопотока и имеет следствием экономические потери. Поэтому, заключают они, рост степени локализации грузопотока и сокращение расстояния имеет положительный логистический эффект (Freight..., 2012). Однако вполне очевидная необходимость в диверсификации материальных потоков – грузопотоков – в морских балтийских портах России, подтверждаемая анализом данных, в значительной степени противоречит планам по расширению портовых мощностей, ориентированных на перевалку сырьевых грузов. И в этом вопросе крайне важно избежать стратегической ошибки.

Также важно подчеркнуть, что инвестиционные перспективы российских морских портов на Балтике нельзя рассматривать как отдельное крупное направление вне зависимости от темпов роста российской экономики, сокращения ее сырьевой зависимости и изменения ее структуры. Морские порты – важнейшие транспортные узлы на пути перемещения материальных потоков между странами, но они являются лишь элементом обслуживающей их инфраструктуры.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Барышникова В.В. Современный порт в логистической цепочке доставки грузов // Экономика и управление предприятиями машиностроения: проблемы теории и практики. 2009. № 4. С. 15–26.

- Бойко И.В.* Развитие портовой логистики на северо-западе России в контексте глобальных тенденций // Теория и практика сервиса: экономика, социальная сфера, технологии. 2013. № 1. С. 185–190.
- Бойко И.В., Гетман А.Г.* Международные цепи поставок: новые тренды в условиях коронавирусной пандемии // Управленческое консультирование. 2020. № 11. С. 42–48. <https://doi.org/10.22394/1726-1139-2020-11-42-48>
- Гайва Е.* Возвращение в гавань // Российская газета. 2021. 3 февраля. URL: <https://rg.ru/2021/02/03/reg-szfo/gruzooborot-baltijskih-portov-rossii-za-poslednie-15-let-vyros-v-tri-raza.html> (дата обращения: февраль 2021).
- Грузооборот порта Приморск в 2020 году снизился на 19% // PortNews. 2021. 21 января. URL: <https://portnews.ru/news/307763/> (дата обращения: февраль 2021).
- Грузооборот российских портов в январе 2021 года: снизилась перевалка нефти / Sea News. 2021. URL: <https://seanews.ru/en/2021/02/15/ru-gruzooborot-rossijskih-portov-v-janvare-2021-goda-snizilas-perevalka-nefti/> (дата обращения: февраль 2021).
- Гусаченко Н.* В 2020 году доставка грузов по железной дороге в морские порты выросла на 3,6%, а отправка из портов – сократилась на 8,8% // РЖД-Партнер. 2021. 28 января. URL: <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/reviews/v-2020-godu-dostavka-gruzov-po-zheleznoy-doroge-v-morskie-porty-vyros-na-3-6-a-otpravka-iz-portov-/> (дата обращения: февраль 2021).
- Дело не только в дружбе. От каких услуг Литвы не может отказаться Минск // Прайм. 2021. 29 января. URL: <https://lprime.ru/business/20210129/832927651.html> (дата обращения: февраль 2021).
- Ивин Е.А., Горячева А.С., Курбацкий А.Н.* Анализ состояния и перспективы развития грузопотоков через морские порты России // Проблемы развития территории. 2020. № 2. С. 62–80. <https://doi.org/10.15838/ptd.2020.2.106.5>
- Итоги морских перевозок на Балтике удивили экспертов // РБК. 2020. 23 июля. URL: https://www.rbc.ru/spb_sz/23/07/2020/5f1930a59a794735944c9e51 (дата обращения: февраль 2021).
- Показатели работы морских портов России за 2020 г. / Ассоциация морских торговых портов. 2020. URL: <https://www.morport.com/rus/content/statistika> (дата обращения: январь 2021).
- Порт Выборг опередил всех – в падении. Ответ бизнеса – труба и лес // 47 новостей. 2020. 29 января. URL: <https://47news.ru/articles/177761/> (дата обращения: январь 2021).
- Симонова Л.* Пандемия COVID-19 и рынок транспортно-логистических услуг // Logistics. 2021. URL: <https://logistics.ru/upravlenie-logistikoy-i-kompaniey/pandemiya-covid-19-i-rynok-transportno-logisticheskikh-uslug> (дата обращения: апрель 2021).
- Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. М., 2012. 171 с. URL: https://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private_Partnership_strategy_2030.pdf (дата обращения: февраль 2021).
- Щербанин Ю.А.* Транспорт России: три года экономических санкций // Научные труды: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН / гл. ред. А.Г. Коровкин. М.: МАКС Пресс, 2018. С. 248–266. https://doi.org/10.29003/m264.sp_ief_gas2018/248-266
- 90 Percent of World Trade is by Sea // Apa News. 2019. 10 June. URL: <http://apanews.net/en/news/90-percent-of-world-trade-is-by-sea-official> (дата обращения: январь 2021).
- Azevêdo R.* Global Trade Is in Sharp Decline. Open Supply Lines Will Be Vital to Fighting the Pandemic. Barron's Magazine. 2020. URL: <https://www.barrons.com/>

- articles/wto-chief-medical-exports-are-critical-as-the-coronavirus-slows-global-trade-51586163600 (дата обращения: февраль 2021).
- Distribution of Cargo Traffic in Baltic Sea Ports in Central and Eastern Europe in 2019, by Country // Statista. 2021. URL: <https://www.statista.com/statistics/1183211/distribution-of-cargo-traffic-in-baltic-sea-ports-by-country/> (дата обращения: февраль 2021).
- Finland – Energy / International Trade Administration. 2019. 29 May. URL: <https://www.export.gov/apex/article2?id=Finland-Energy> (дата обращения: февраль 2021).
- Jääskeläinen J., Höysniemi S., Syri S., Tynkkynen V. Finland's Dependence on Russian Energy – Mutually Beneficial Trade Relations or an Energy Security Threat? // Sustainability. 2018. Vol. 10. Issue 10. Pp. 34–45. <https://doi.org/10.3390/su10103445>
- Lagoudis I.N., Rice J.B., Salminen J.B. Port Investment Strategies under Uncertainty: The Case of a Southeast Asian Multipurpose Port // The Asian Journal of Shipping and Logistics. 2016. Vol. 30. Issue 3. Pp. 299–319. <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2014.12.003>
- Malibongwe T.N. Port Investment Risk: Qualitative Review of South African Port Investment Valuation Framework / World Maritime University Dissertation. 2016. 76 p. URL: https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1516&context=all_dissertations (дата обращения: февраль 2021).
- Potash Fertilizers Export Up in July // Sea News. 2020. 15 September. URL: <https://seanews.ru/en/2020/09/15/en-potash-fertilizers-export-up-in-july/> (дата обращения: февраль 2021).
- Southworth F. Freight Flow Modeling in the United States. Applied Spatial Analysis and Policy. 2018. Vol. 11. Pp. 669–691. <https://doi.org/10.1007/s12061-018-9273-7>
- Wayne K.T. Port Economics. Second Edition. NY: Routledge, 2018. 286 p.
- Freight Flows, Logistics Costs, and Efficiency: Optimal Path Analysis / World Bank. 2012. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/27230> (дата обращения: июнь 2021).

REFERENCES

- Azevêdo R. Global Trade Is in Sharp Decline. Open Supply Lines Will Be Vital to Fighting the Pandemic. *Barron's Magazine*, 2020. Available at: <https://www.barrons.com/articles/wto-chief-medical-exports-are-critical-as-the-coronavirus-slows-global-trade-51586163600> (accessed February 2021).
- Baryshnikova V.V. Modern Port in Logistics Chain of Cargoes Delivery. *Ekonomika i Upravlenie Predpriyatiyami Mashinostroeniya: Problemy Teorii i Praktiki = Economic and Management of Machine Building Enterprise: The Problems of Theory and Practice*, 2009, no. 4, pp. 15–26. (In Russian).
- Boiko I.V. Development of Port Logistics in the North-West of Russia in the Context of Global Trends. *Teoriya i Praktika Servisa: Ekonomika, Sotsialnaya Sfera, Tekhnologii* [Theory and Practice of the Service: Economy, Social Sphere, Technologies], 2013, no. 1, pp. 185–190. (In Russian).
- Boiko I.V., Getman A.G. Global Supply Chains: New Trends in the Context of the Coronavirus Pandemic. *Upravlencheskoe Konsultirovanie = Administrative Consulting*, 2020, no. 11, pp 42–48. <https://doi.org/10.22394/1726-1139-2020-11-42-48> (In Russian).
- Finland – Energy. International Trade Administration, 2019, 29 May. Available at: <https://www.export.gov/apex/article2?id=Finland-Energy> (accessed February 2021).
- Freight Turnover of Russian Ports in January 2021: Oil Transshipment Decreased. *Sea News*, 2021. Available at: <https://seanews.ru/en/2021/02/15/ru-gruzooborot-rossijskih-portov-v-janvare-2021-goda-snizilas-perevalka-nefti/> (accessed February 2021). (In Russian).

- Freight Turnover: Definition.* Available at: https://economic-definition.com/Other_macroeconomic_indicators/Gruzooborot_Freight_turnover_eto.html (accessed January 2021). (In Russian).
- Gaiva E. Return to the Harbor. *Rossiyskaya Gazeta* [Russian Newspaper], 2021, February 3. Available at: <https://rg.ru/2021/02/03/reg-szfo/gruzooborot-baltijskih-portov-rossii-za-poslednie-15-let-vyros-v-tri-raza.html> (accessed February 2021). (In Russian).
- Gusachenko N. Cargo Delivery by Rail to Seaports Increased by 3.6%, and Shipments From Ports Decreased by 8.8% in 2020. *RZD-Partner* = *RZD-Partner*, 2021, January 28. Available at: <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/reviews/v-2020-godu-dostavka-gruzov-po-zheleznoy-doroge-v-morskie-porty-vyrosla-na-3-6-a-otpravka-iz-portov-/> (accessed February 2021). (In Russian).
- Investments in the Port of Ust-Luga Amounted to 90 Billion Rubles. In 2011, 51.73 Billion Rubles were Allocated for the Development of the Port; in 2012, Another 59.19 Billion Rubles were Allocated. *RZD-Partner* = *RZD-Partner*. Available at: <https://www.rzd-partner.ru/other/news/363900/> (accessed January 2021). (In Russian).
- It's not Just about Friendship. What Services Can't Minsk Refuse from Lithuania. *Prime* [Prime], 2021, January 29. Available at: <https://1prime.ru/business/20210129/832927651.html> (accessed February февраль 2021). (In Russian).
- Ivin E.A., Goryacheva A.S., Kurbatskiy A.N. State Analysis and Development Prospects of Cargo Traffic Through the Sea Ports of RUSSIA. *Problemy Razvitiya Territorii* = *Problems of Territory's Development*, 2020, no. 2, pp. 62–80. <https://doi.org/10.15838/ptd.2020.2.106.5> (In Russian).
- Jääskeläinen J., Höysniemi S., Syri S., Tynkkynen V. Finland's Dependence on Russian Energy – Mutually Beneficial Trade Relations or an Energy Security Threat? *Sustainability*, 2018, vol. 10, issue 10, pp. 34–45. <https://doi.org/10.3390/su10103445>
- Lagoudis I.N., Rice J.B., Salminen J.B. Port Investment Strategies under Uncertainty: The Case of a Southeast Asian Multipurpose Port. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 2016, vol. 30, issue 3, pp. 299–319. <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2014.12.003>
- Malibongwe T.N. *Port Investment Risk: Qualitative Review of South African Port Investment Valuation Framework*. World Maritime University Dissertation, 2016. 76 p. Available at: https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1516&context=all_dissertations (accessed February 2021).
- 90 Percent of World Trade is by Sea. *Apa News*, 2019, June 10. Available at: <http://apanews.net/en/news/90-percent-of-world-trade-is-by-sea-official> (accessed January 2021). (In Russian).
- Performance Indicators of Russian Seaports for 2020.* Association of Commercial Sea Ports. 2020. Available at: <https://www.morport.com/rus/content/statistika> (accessed January 2021). (In Russian).
- Potash Fertilizers Export Up in July. *Sea News*, 2020, 15 September. Available at: <https://seanews.ru/en/2020/09/15/en-potash-fertilizers-export-up-in-july/> (accessed February 2021).
- Shcherbanin Yu.A. *Russian Transport: Three Years of Economic Sanctions*. Edited by A.G. Korovkin. Institute of Economic Forecasting of the Russian Academy of Sciences. Moscow, 2018, pp. 248–266. https://doi.org/10.29003/m264.sp_ief_ras2018/248-266 (In Russian).
- Simonova L. The COVID-19 Pandemic and Transport and Logistics Services Market. *Logistics*, 2021. Available at: <https://logistics.ru/upravlenie-logistikoy-i-kompaniey/pandemiya-covid-19-i-rynok-transportno-logisticheskikh-uslug> (accessed April 2021). (In Russian).
- Southworth F. Freight Flow Modeling in the United States. *Applied Spatial Analysis and*

- Policy*, 2018, vol. 11, pp. 669–691. <https://doi.org/10.1007/s12061-018-9273-7>
- Strategy for the Development of the Russian Sea Port Infrastructure until 2030*. Moscow, 2012, 171 p. Available at: https://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private_Partnership/strategy_2030.pdf (accessed February 2021). (In Russian).
- The Freight Turnover of Primorsk Port Decreased by 19% in 2020. *PortNews*, 2021, January 21. Available at: <https://portnews.ru/news/307763/> (accessed February 2021). (In Russian).
- Vyborg Port of was Ahead of Everyone in the Fall. The Answer of Business is a Pipe and a Forest. *47 Novostei = 47 News*, 2020, January 29. Available at: <https://47news.ru/articles/177761/> (accessed January 2021). (In Russian).
- Wayne K.T. *Port Economics. Second Edition*. NY: Routledge, 2018, 286 p.
- What is Cargo Turnover. *Cargolink.ru*, 2020. Available at: <https://cargolink.ru/ls/blog/803html> (accessed January 2021). (In Russian).

Поступила в редакцию / Submitted: 10.08.2021

Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing: 03.09.2021

Принята к публикации / Accepted for publication: 10.09.2021

Доступно онлайн / Available online: 24.12.2021