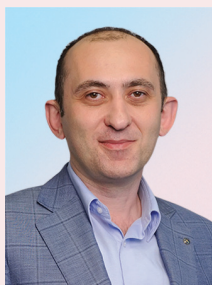


DOI: 10.15838/esc.2021.4.76.6

УДК 330.43+656.025.4, ББК 65.9

© Алимуратов М.К., Горячева А.С., Курбацкий А.Н.

Стратегические приоритеты развития структуры грузооборота морских портов России*



**Мурад Камилович
АЛИМУРАДОВ**

Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова
Москва, Российская Федерация
e-mail: amkpro5@gmail.com
ORCID: 0000-0001-6512-2613



**Анастасия Сергеевна
ГОРЯЧЕВА**

ТК «Мираторг»
Москва, Российская Федерация
e-mail: Nastya4985@gmail.com
ORCID: 0000-0001-9061-8805



**Алексей Николаевич
КУРБАЦКИЙ**

Московская школа экономики
Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова
Москва, Российская Федерация
e-mail: akurbatskiy@gmail.com
ORCID: 0000-0001-6478-8034; ResearcherID: K-4309-2013

* Исследование выполнено при поддержке гранта РНФ № 20-68-47030 «Эконометрические и вероятностные методы для анализа финансовых рынков сложной структуры».

Для цитирования: Алимуратов М.К., Горячева А.С., Курбацкий А.Н. Стратегические приоритеты развития структуры грузооборота морских портов России // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2021. Т. 14. № 4. С. 97–112. DOI: 10.15838/esc.2021.4.76.6

For citation: Alimuradov M.K., Goryacheva A.S., Kurbatskiy A.N. Strategic priorities for the Russian seaports cargo turnover structure development. *Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast*, 2021, vol. 14, no. 4, pp. 97–112. DOI: 10.15838/esc.2021.4.76.6

Аннотация. Тенденции мировой экономики и торговли, а также процесс глобализации способствуют развитию морских портов как стратегического драйвера экономического роста многих стран. Морские порты играют ключевую роль в оптимизации торговых отношений, выступая в качестве ключевых узлов глобальных транспортных цепочек, а также одного из связующих элементов социально-экономических систем многих государств. В работе выявлены глобальные, национальные и региональные тенденции развития портового хозяйства, проведен анализ перевалки грузов в морских портах, выступающих стратегическими объектами государства, что определяет необходимость совершенствования методов и форм управления их развитием на основе передовых технологий. Развитие портовой инфраструктуры обеспечит экономический рост как в региональной локации, так и стране в целом. Именно в регионах необходимо формировать конкурентную среду для хозяйствующих субъектов, в частности морских портов. Их развитие должно положительно воздействовать на экономические и социальные аспекты: экономический рост территориальных образований, конкуренцию на рынке, развитие инновационных технологий и приток инвестиций. Эмпирические оценки связей экономического роста регионов-соседей получены на основе индексов Морана, а также исследований зависимости экспортных грузопотоков России через морские порты от ВВП и индекса промышленного производства в период с 2006 по 2018 год. Проанализирована взаимосвязь грузооборота с такими потрясениями, как финансово-экономический кризис 2008–2009 гг. и введение санкций, которые по очевидным причинам усиливают наблюдаемую волатильность международной торговли и, в частности, объемов грузов в портах. Сформулированы стратегические приоритеты развития структуры грузооборота морских портов на основе выявленных возможностей и полученных прогнозов.

Ключевые слова: морские порты, морской транспорт, грузопотоки, структура грузооборота, стратегические приоритеты, портовая инфраструктура, индекс Морана, авторегрессионная модель с распределенным лагом, ex-post-анализ, OTSW-анализ, стратегирование.

Постановка задачи и обзор исследований

Россия имеет длинную береговую линию, а также выгодное геостратегическое расположение между Европой и Азией, поэтому ее морские порты занимают важное место в системе факторов развития народнохозяйственного комплекса и обслуживания внешнего товарооборота [1; 2]. Последовательная реализация экономически обоснованной и эффективной стратегии развития структуры грузооборота морских портов обеспечит экономический рост как в регионах, так и стране в целом. В связи с этим крайне актуальным становится вопрос о необходимости исследовать процессы перевалки грузов в морских портах России: причины динамики объемов, товарной структуры и наиболее устойчивые наблюдаемые тенденции [3]. Одна из актуальных задач заключается в выборе и обосновании стратегических приоритетов развития структуры грузооборота морских портов, реализация которых обеспечена имеющимися ресурсами и конкурентными преимуществами. Отсутствие подобных приоритетов приводит к тому, что управление портовым

хозяйством страны ориентируется на решение накопившихся проблем, а не определение долгосрочных перспектив развития.

Теоретическую и методологическую основу работы составили труды ученых, посвященные анализу мировой торговли и ее перспектив, исследованию морских перевозок и грузов, теории и методологии стратегирования: В.Л. Квинт [4; 5], Ю.А. Щербанин [6], В.И. Рукавов [7], Д.Ю. Гольжникова [8], Е.Н. Смирнов [9], Р.Е. Achurra-Gonzalez, P. Angeloudis, N. Goldbeck [10], T. Lakshmanan [11], Z.H. Munim, H. Schramm [12], T.B. Bjorner [13], M. Kulshreshtha и B. Nag [14], D.J. House [15].

Экономическая важность и возможности современных портов, в том числе с учетом пандемии COVID-19, подробно рассматриваются в статье [16]. Ввиду стремительных изменений, происходящих в экономиках стран мира, современный морской порт все больше становится логистическим и промышленным узлом в сложных переплетающихся глобальных цепочках. Современные порты должны, таким

образом, формировать конкурентные преимущества, обеспечивающие их привлекательность для грузоперевозчиков. Обоснование соответствующих стратегических приоритетов сделает такие порты инвестиционно привлекательными и позволит сформировать условия для модернизации их инфраструктуры.

В статье [17] изучаются факторы, способствующие тому, чтобы порты стали более устойчивыми. Один из фундаментальных вопросов в исследованиях заключается в том, как количественно оценивать нематериальные показатели эффективности работы портов. Безусловно, существуют входы и выходы, которые могут быть измерены и оценены с помощью обычных инструментов, однако многие из них ограничены «измеримыми» данными об управлении портами и их операциях. В работе [18] эти общие проблемы рассматриваются в рамках данной области, на основе обобщения различных точек зрения создается комплексная схема оценки эффективности работы портов.

В статье [19] обсуждаются эволюция понятия «морской порт», характеристики услуг, социально-экономические изменения.

Для целостного понимания проблематики морских портов и их развития необходимо учитывать правовые особенности регулирования данной сферы. Проблемы согласования национальных и международных правовых норм, отсутствие единообразия в источниках международного частного морского права обсуждаются в статье [20]. Они очевидно создают дополнительный барьер для увеличения грузопотоков через морские порты. При этом автор делает вывод о том, что отказаться от Гаага-Висбийских правил для многих перевозчиков очень затруднительно, несмотря на их несвоевременность, т. к. механизмы отношений с клиентурой уже налажены.

Одной из первых работ по России со схожей проблематикой стала статья [21], в которой на основе панельных данных исследуется зависимость между уровнем развития транспортной инфраструктуры и макроэкономическими показателями.

Зависимость морского транспорта России от темпов роста мировой экономики и международной торговли обсуждается в статье [22]. Рассмотрение тенденций развития междуна-

родных морских перевозок необходимо для прогнозирования грузооборота и объема портовых мощностей РФ. Например, в 2015 году темпы роста мировой торговли оказались ниже темпов роста мировой экономики, что снизило темпы роста международных морских перевозок. Отмечается, что темпы роста грузооборота морских портов России выше среднемировых показателей, а девальвация национальной валюты, санкции и импортозамещение меняют структуру грузооборота российских портов. Значительная роль стран Азии в мировой торговле, по мнению автора, способствует реализации инновационного сценария Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года.

В статье [23] особое внимание уделяется эконометрическому анализу грузоперевозок с использованием авторегрессионной модели с распределенным лагом и векторной модели авторегрессии. Исследована взаимосвязь спроса на грузопотоки от макроэкономической конъюнктуры, получены оценки долгосрочной эластичности спроса на грузоперевозки. В работе [24] авторы оценивают взаимосвязь экспортных грузопотоков РФ с макроэкономическими индикаторами, а также уделяют особое внимание перевалке грузов в отечественных портах и портах ближнего зарубежья. Приведена детальная статистика по перенаправлению грузов из портов Украины и Балтии в российские порты. А в таких источниках, как «Обзор морского транспорта ЮНКТАД»¹ и «Состояние морских бассейнов России»² в журнале «Морские порты» рассматривается вся деятельность российского портового комплекса.

Изучение глобальных и национальных стратегических тенденций в сфере развития морских портов, а также анализ научной литературы определили *актуальность* разработки подхода к выявлению и формулированию стратегических приоритетов в развитии структуры грузооборота морских портов России, оценке факторов, как стимулирующих реализацию выявленных возможностей, так и ограничивающих их потенциал. Реализация стратегического

¹ ЮНКТАД. Обзор морского транспорта. URL: <http://unctad.org>

² Морские порты. № 1 (42) 2006 – № 10 (182) 2019, информация предоставлена ЗАО «Морцентр-ТЭК».

потенциала морских портов России обеспечит решение важнейших задач национальной экономики: организация морских грузоперевозок в соответствии с требованиями современной экономики, внедрение эффективных механизмов организации деятельности морских портов, интегрированных в международные транспортные отношения, создание новых высокотехнологичных рабочих мест, рост доходов, налоговых поступлений и пр.

Цель данной работы заключается в обосновании стратегических приоритетов развития структуры грузооборота морских портов России. Для ее достижения в соответствии с логикой исследования решались следующие **задачи**:

- выявить стратегическую роль морских портов;
- проанализировать глобальные стратегические тенденции развития структуры грузооборота морских перевозок и портовой инфраструктуры;
- проанализировать состояние морской инфраструктуры России и динамику структуры грузооборота морских перевозок по бассейнам;
- выполнить эконометрический анализ взаимосвязи объемов грузопотоков России и национальных макроэкономических показателей;

- обосновать стратегические приоритеты развития структуры грузооборота морских портов в России, обеспеченные ресурсами и конкурентными преимуществами.

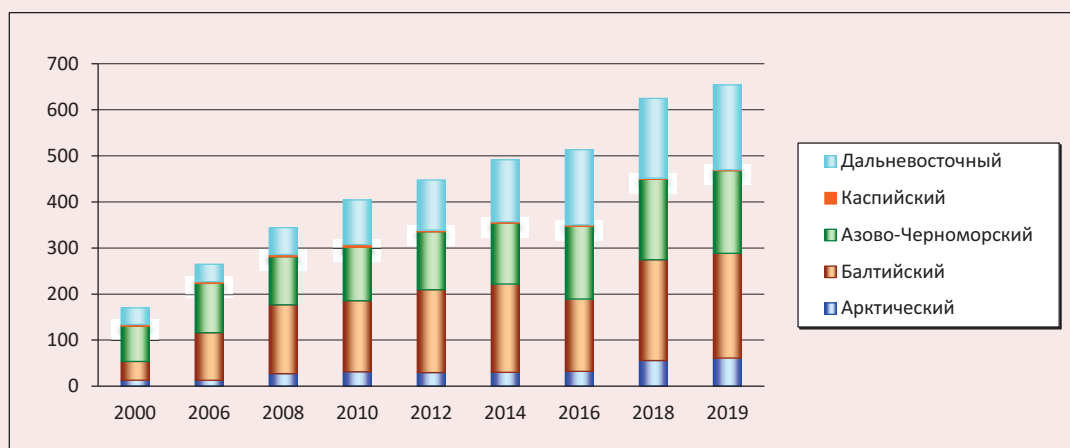
Информационно-эмпирическая база исследования включает в себя данные Федеральной службы государственной статистики (Росстат), Всемирного банка, ЗАО «Морцентр-ТЭК», конференции ЮНКТАД и статистические данные Ассоциации морских торговых портов (АСОП).

Анализ динамики морских перевозок

С каждым годом объем грузоперевозок через морские порты увеличивается, и такая положительная динамика во многом обеспечивается устойчивым развитием портовой транспортной инфраструктуры. Основной тенденцией развития инфраструктуры морских портов является прирост портовых мощностей и инвестиций в отрасли [25]. Реализуется целый ряд ключевых инвестиционных проектов для увеличения пропускной способности морских портов, которые планируется завершить к 2030 году [26].

Начнем с рассмотрения экспортного грузопотока, так как экспорт всегда считался самым востребованным видом перевозки. На *рисунке 1* представлен график изменения грузооборота в морских бассейнах России в период с 2000 по 2019 год.

Рис. 1. Объем перевалки экспортных грузов в морских бассейнах России в период с 2000 по 2019 год, млн тонн



Составлено по: данные журнала «Морские порты». 2000–2018 гг., информация предоставлена ЗАО «Морцентр-ТЭК».

Эти данные демонстрируют последовательный рост грузооборота во всех бассейнах России за последние 19 лет. В основном он был обеспечен увеличением объемов перевалки угля, руды, нефти и нефтепродуктов, сжиженного газа, древесины, грузов в контейнерах и зерна. Особое внимание необходимо обратить на положительную динамику деятельности компаний, осуществляющих погрузку и разгрузку судов. После распада СССР стивидорная отрасль стала толчком для роста перевалки грузов в морских портах России. Эта деятельность привела к увеличению грузооборота с 1990 по 2014 год на 28%³.

Государственное регулирование развития морских портов России с 1990 по 2020 год

Положительное влияние на рост перевалки грузов оказывали различные государственные программы, предусматривающие улучшение портовой инфраструктуры, в том числе увеличение портовых мощностей, автоматизацию процессов портовой деятельности, переквалификацию кадров морского флота, улучшение припортовых зон и общей транспортной инфраструктуры. Естественно, что последняя выступает ключевым драйвером роста перевалки грузов, так как в 2018 году 83% грузов было доставлено трубопроводным и железнодорожным транспортом.

Важнейшим элементом государственного регулирования является факт включения данной проблематики в Стратегию развития России до 2030 года⁴. В ней представлена информация о том, что переработка грузов в морских портах будет расти, а транспортная инфраструктура – улучшаться, что связано в большей степени с развитием торгово-экономических отношений России с дальним зарубежьем. При этом проект Стратегии предполагает, что грузовая база северо-западного и южного направлений, которая обрабатывается в портах Балтии и Украины, будет переориентирована на российские морские порты. Это повлечет за собой переориентировку портовых мощностей и улучшение портовой инфраструктуры.

³ Статистика // Ассоциация морских торговых портов. URL: <http://www.morport.com/rus/content/statistika>

⁴ Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России до 2030 года».

Вопрос о развитии морских портов ставился уже давно. В рамках реализации Федеральной целевой программы «Возрождение торгового флота России на 1993–2000 годы» объем перевалки российских грузов в морских портах увеличился на 56% (со 176,1 млн тонн в 1993 году до 275,1 млн тонн в 2001 году), в том числе в портах России на 82% (с 113,0 до 205,6 млн тонн).

В подпрограмме «Морской транспорт» Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» ставилась задача обеспечения потребностей российской экономики и внешней торговли в перевалке экспортно-импортных, транзитных и каботажных грузов на высоком техническом, технологическом и организационном уровнях при тесном взаимодействии со смежными видами транспорта и грузовладельцами. В результате выполнения мероприятий указанной программы в 2002–2009 гг. введены современные высокотехнологичные механизированные перегрузочные комплексы мощностью 317 млн тонн.

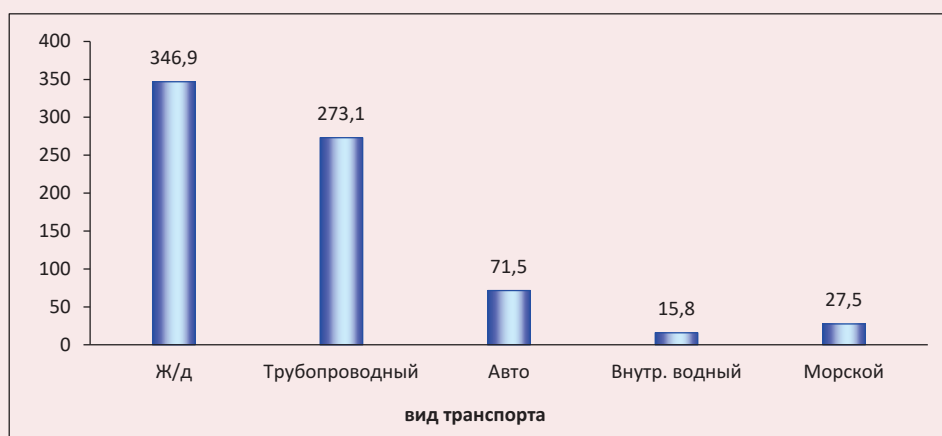
Далее, в 2011–2018 гг., в рамках подпрограммы «Морской транспорт» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России на 2010–2020 годы» было реализовано развитие портовой инфраструктуры. Для полноты картины уместно указать распределение по доставке грузов для отправления в морские порты России (рис. 2).

Федеральный проект включает в себя комплексный план по модернизации магистральной инфраструктуры до 2024 года, который предполагает увеличение мощностей морских портов Российской Федерации по всем бассейнам в совокупности до 1,3 млрд тонн.

Из рисунка 3 видно, что ряд программных мероприятий привел к масштабному увеличению портовых мощностей: в период с 2008 по 2019 год прирост составил 548,8 млн тонн.

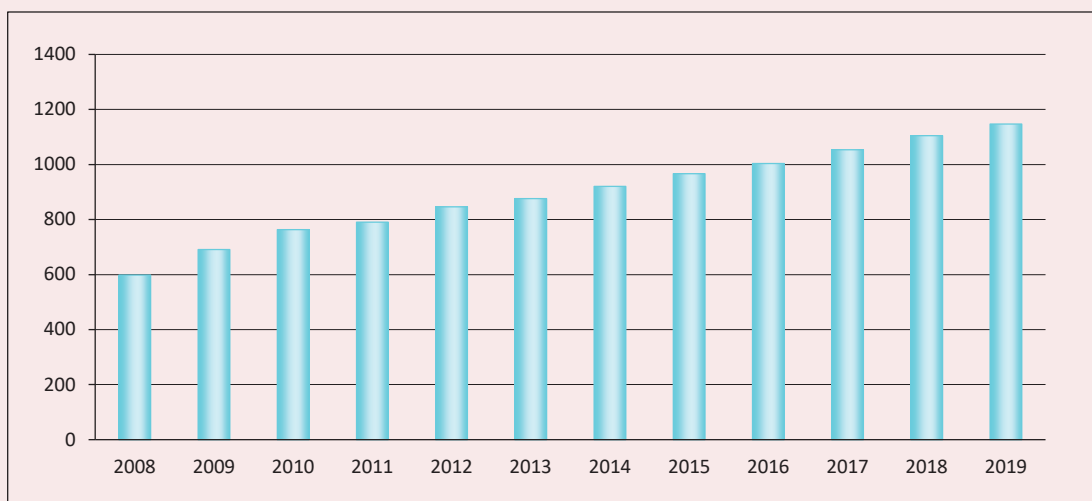
Однако, несмотря на положительную динамику, уровень загруженности морских портов по-прежнему остается низким. Согласно результатам аудиторской проверки Счетной палаты, уровень загруженности морских портов России не превышает 76% от проектной

Рис. 2. Доставка грузов (для отправления морем) в морские порты России разными видами транспорта, 2019 год, млн тонн



Составлено по: данные журнала «Морские порты» 2020 г., информация предоставлена ЗАО «Морцентр-ТЭК».

Рис. 3. Мощность морских портов России в период с 2008 по 2019 год, млн тонн



Составлено по: данные журнала «Морские порты» 2009–2020 гг., информация предоставлена ЗАО «Морцентр-ТЭК».

мощности⁵. На этом фоне реализация стратегических приоритетов, направленных на увеличение мощностей морских портов, может оказаться неэффективной, в связи с чем требуется решение комплексных задач, заключа-

⁵ Отчет о результатах контрольного мероприятия «Проверка результативности использования бюджетных ассигнований, направленных на реализацию инвестиционных проектов, и иных мер, принимаемых в целях увеличения производственных мощностей морских портов в 2016–2018 годах и истекшем периоде 2019 года»

ющихся в необходимости формирования как непосредственной портовой инфраструктуры, способной обслуживать растущие потребности национальной экономики в грузооборотах, так и реализации проектов по обеспечению развития припортовой инфраструктуры, строительству подходных каналов, акватории и причалов. Все это требует обеспечения согласованности национальной стратегии развития морских портов России со стратегиями частных инвесторов. Пока же, за 2016–2019 гг.,

из запланированных 36 объектов государственности припортовой инфраструктуры в эксплуатацию были введены только 13.

Развитие процессов цифровизации в морских портах является одним из наиболее актуальных и существенных трендов последних десятилетий. Первые цифровые технологии применялись в порту Роттердама еще в 1993 году, когда стали использоваться различные беспилотные средства для обработки и горизонтальной перегрузки контейнеров. Этот тренд оказывает влияние и на формулировки, принимаемые в российских стратегических документах различного уровня, регулирующих развитие портового хозяйства страны. Необходимость принятия стратегических приоритетов по цифровизации портового хозяйства отмечается как в Указе Президента РФ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», так и в ряде стратегических документов, регулирующих непосредственно развитие транспортной сферы (например, в ведомственной целевой программе «Цифровая платформа транспортного комплекса Российской Федерации»). Анализ стратегических документов, формирующих законодательную и нормативную основу цифровизации портового хозяйства России, приведен в статье [27].

Цифровизация морских портов – масштабный проект, требующий формирования принципиально новых стратегических конкурентных преимуществ и внедрения технологий, позволяющих создавать цифровые двойники портов, «умные порты», что предоставит возможность непрерывно отслеживать движение морских судов, следить за состоянием портовой инфраструктуры, учитывать изменения погодных условий и пр. Цифровизация портовых хозяйств позволяет в автоматическом режиме управлять процессами погрузки и разгрузки, координировать трафик судов, анализировать и учитывать при выборе маршрутов наиболее загруженные точки на портовой железной дороге и т. д. Ряд цифровых технологий, таких как электронный документооборот, принципы и механизмы «единого окна», системы распознавания номеров контейнеров, цифровые охранные системы и др., уже применяется в морских портах России. Однако процесс цифровизации все еще носит фраг-

ментарный характер и требует дальнейшей проработки и развития.

Эмпирический анализ грузооборота морских портов

Экспортные грузопотоки России через морские порты очевидно связаны с макроэкономической конъюнктурой. Для выявления соответствующих взаимосвязей будем использовать такие показатели, как экспортные грузопотоки России через морские порты, ВВП и индекс промышленного производства, взятый в процентном выражении к предыдущему году, в период с 2006 по 2019 год. Рост индекса промышленного производства должен быть связан с объемом экспортных грузоперевозок, которые, в свою очередь, напрямую влияют на увеличение роста показателя экономического развития страны. Нельзя при этом не учитывать воздействие на экономические показатели таких событий, как финансовый кризис 2008–2009 гг., санкционная политика после вхождения Крыма в состав РФ в 2014 году, пандемия COVID-19.

В качестве программного обеспечения использовались MS Excel, R и IDE RStudio (пакеты `dynlm`, `plm` и `splm`). По данным, приведенным в *таблице 1*, построена линейная регрессионная модель.

Переменная *ВВП* – это логарифм прироста ВВП в текущих ценах, *ИПП* – логарифм прироста ИПП, *ВВП(-1)* и *ИПП(-1)* – соответствующие лаговые значения, а зависимая переменная – логарифм прироста объема перевалки грузов в бассейнах России. Также введены бинарные переменные *Кризис_08-09* и *Крым*. Ряды проверены на стационарность.

Значения корреляций по приростам получились следующими: $ВВП \sim ИПП = 0,320$; $ИИП \sim \text{Объем грузооборота} = -0,255$; $ВВП \sim \text{Объем грузооборота} = 0,176$.

Изменение показателя ВВП положительно влияет на объем перевалки грузов в тот же период, а зависимая переменная с ИПП имеют отрицательную корреляцию. Следовательно, показатели на наблюдаемом этапе меняются в противофазе. Неудивительно, что в модели некоторые факторы входят с отрицательным знаком.

Наилучшая модель с включением бинарных переменных была отобрана по информационным критериям.

Таблица 1. Статистические данные приростов за период с 2007 по 2019 год

Год	Грузооборот морских портов РФ	ВВП	ИПП
2007	-0,133837429	0,235176764	0,004703669
2008	0,984286338	0,241500865	-0,058052434
2009	0,091948966	-0,059830219	-0,112326044
2010	0,059629331	0,193296605	0,201567749
2011	0,018250951	0,301758856	-0,021435228
2012	0,05862584	0,130741094	-0,015238095
2013	0,040564374	0,072912495	-0,02901354
2014	0,085254237	0,082941016	0,012948207
2015	0,057160706	0,050920647	-0,014749263
2016	0,066627271	0,03337154	0,015968064
2017	0,089196676	0,070678826	0,018664047
2018	0,03853001	0,125283828	-0,00192864
2019	0,028651892	0,06194838	-0,001932367

Источники: данные Федеральной службы государственной статистики и ЗАО «Морцентр-ТЭК». URL: <https://www.gks.ru/accounts/>; журнал Морские порты за 2006 – 2020 гг. URL: <http://www.morflot.ru>

Объем перевалки грузов в бассейнах России =
 $-0.2739 + 2.3446 \times (\text{ВВП}) - 1.75269 \times (\text{ИПП}(-1)) -$
 $- 1.44482 \times (\text{ИПП}) + 0.18027 \times (\text{Крым}) + 0.30167 \times$
 $\times (\text{Кризис}_{08-09})$

Положительные значения коэффициентов при бинарных переменных объясняются тем, что в соответствующие годы рост грузооборота продолжался, хотя и было заметно падение его темпов.

Итоговая модель со всеми значимыми коэффициентами приняла вид:

Объем перевалки грузов в бассейнах России =
 $-0.04331 + 3.10847 \times (\text{ВВП}) - 1.58216 \times (\text{ВВП}(-1)) -$
 $- 2.87851 \times (\text{ИПП}(-1)) - 4.63506 \times (\text{ИПП})$

В текущей ситуации с учетом специфики 2020 года коэффициент детерминации и внутривыборочный прогноз не могут являться мерами качества модели. Прогноз на 2021 год должен учитывать прогнозные оценки соответствующих показателей, поэтому был построен вневыборочный прогноз с учетом не самых оптимистичных прогнозных значений ВВП в 1–2%⁶ и ИПП на уровне 2,5–3%. Рост грузооборота в 2021 году согласно модели должен составлять 1,5–6,9%.

Исследователи достаточно давно пытаются понять и оценить взаимосвязь экономического роста и развития транспорта. Ю.А. Щербанин отмечает, что одни исследователи не видят их прямой связи, а другие придерживаются мнения о том, что развитие транспорта благоприятству-

⁶ Использованы прогнозы ЦБ, МЭР РФ, МВФ, ОЭСР, ЦЭИ.

ет экономическому росту [28]. В работах [28; 29] указано на необходимость учитывать внутриотраслевой и внеотраслевой эффекты при определении влияния транспорта на экономику региона, при этом подчеркиваются две проблемы: трудности при определении последнего и агрегирование показателей. В статье [30] также упоминаются сложности оценки вклада морских портов в экономику региона, предлагается рассматривать морской порт как «стимулятор экономического роста региона». Из вышесказанного следует, что оценка взаимосвязи экономического роста регионов является следующей задачей.

Для измерения экономического развития соседних регионов рассмотрим логарифм скорректированного с учетом покупательной способности валового регионального продукта. Регионы неоднородны по различным показателям, но по естественным причинам развитие региона должно положительно сказываться на соседях, тем самым способствуя целостному развитию страны. Чтобы убедиться в этом, обычно прибегают к вычислению индекса Морана, выступающего пространственным аналогом коэффициента корреляции. По данным Федеральной службы государственной статистики РФ, касающимся социально-экономических показателей 79 регионов России, для выявления пространственных зависимостей был вычислен индекс и проведен тест Морана. При этом использовалась нормированная граничная матрица весов. Ниже приведены значения

Таблица 2. Индекс Морана и Р-значение теста Морана

Год	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Индекс	0,026	0,166	0,077	-0,021	0,030	0,172	0,134	0,034	0,183	-0,004	0,033	-0,076

Источник: расчеты авторов на основе данных Федеральной службы государственной статистики и социально-экономических показателей регионов России. URL: https://rosstat.gov.ru/regional_statistics

индекса Морана для первых разностей переменной для каждого года вплоть до 2018 (табл. 2), оказавшиеся в большинстве ситуаций положительными.

Также с помощью рандомизированного теста на кросс-зависимость [31] выявлено наличие пространственных зависимостей, что, в частности, указывает на необходимость учета пространственных лагов при моделировании и прогнозировании экономического роста регионов. Этот вывод согласуется с предположением о том, что развитие региона влечет за собой и развитие его соседей.

Здесь стоит обратить внимание на выводы, полученные в работе [32], где отмечается, что первоочередным вопросом развития угольных портов Дальневосточного региона в среднесрочной перспективе является создание современных специализированных терминалов с надежной защитой окружающей среды. Пока же ухудшение экологии прилегающих территорий из-за роста угольной пыли и образование транспортных заторов делают эти регионы непривлекательными.

Более конкретные методы и инструменты для развития инфраструктуры портов уже предлагаются учеными, в частности, в статье Е.С. Шмелевой [33]. Одним из инструментов, обеспечивающим рост пропускной способности морских портов, должна стать упомянутая выше цифровизация, т. к. в настоящее время очень многое зависит от внедрения ИТ-систем и их использования в стратегическом и оперативном планировании персоналом, а также от совершенствования нормативно-правовой базы. Ситуация 2020 года, вызванная эпидемией COVID-19, выявила необходимость использования цифровых технологий по большинству позиций функционирования портов и показала, кто уже успел перевести бизнес-процессы на цифровые рельсы. Впрочем, помимо цифровизации, должны помочь такие изменения инфраструктуры, как транспортное сообщение с портом и терминалом.

Подводя итог, можно с большой долей уверенности заключить, что, несмотря на вышеуказанные проблемы, развитие портовой инфраструктуры может выступать одним из драйверов развития экономики страны, а увеличение грузооборота должно повлечь частичное восстановление экономики.

OTSW-анализ

Для разработки стратегии развития инфраструктуры морских портов России проведем OTSW-анализ (Opportunities, Threats, Strengths and Weaknesses)⁷, позволяющий выявить стратегические возможности и угрозы, а также сильные и слабые стороны развития объекта стратегирования [34]. Стратегические приоритеты формулируются для реализации тех выявленных в процессе анализа возможностей, которые обеспечены ресурсами и конкурентными преимуществами. Именно этому посвящен дальнейший анализ в нашей работе.

1. Выгодное геостратегическое расположение.

Одна из базовых стратегических **возможностей** развития портовой инфраструктуры в России определена выгодным геостратегическим расположением, обеспечивающим пересечение международных транспортных коридоров. В то же время санкции, введенные рядом государств, начиная с 2014 года и по настоящее время, влекут серьезные **угрозы** для развития экспортно-импортных отношений между Россией, США и странами Европейского союза.

Сильной стороной является длинная береговая линия, обеспечивающая выходы к 13 морям и трем океанам, доступность к логистическим коридорам, а также удобную переориентацию грузов. Барьеры, установленные между Россией, странами Европейского союза и США, привели к необходимости пересмотра экономических отношений между Россией и странами Азиатско-Тихоокеанского региона и обоснования приоритетов данного направления грузо-

⁷ Аббревиатура используется в соответствии с методологией В.Л. Квинта.

потоков. Например, развитие отечественного ледового флота позволит России пользоваться Северным морским путем круглогодично и предоставит возможность совершать быстрые грузоперевозки между странами. **Слабая сторона** – не все порты имеют выгодное расположение на береговой линии, а в некоторых следует проводить дноуглубительные работы акваторий из-за наличия препятствий для принятия многотоннажных судов.

2. Высокий транзитный потенциал.

Вторая **возможность**, которая открывается при выявлении приоритетов, это высокий транзитный потенциал, однако внешнеполитическая обстановка с Европейским союзом, неразвитая инфраструктура портов, расположенных на основных транспортных коридорах, приводят к **угрозам**, существенно его снижающим (он реализуется всего на 8–12%)⁸. При этом потенциал России по формированию транспортных коридоров уникален в глобальном масштабе, что формирует **сильные стороны** страны в развитии транзитных грузоперевозок. Однако из-за нехватки объектов современной морской транспортной инфраструктуры необходимы существенные инвестиции.

3. Высокий потенциал Северного морского пути.

Северный морской путь протяженностью около 5600 километров от Карских Ворот до бухты Провидения является примером коридора, который имеет ряд преимуществ как для России, так и для Европейского союза и стран Азиатско-Тихоокеанского региона. В свою очередь развитие портовой инфраструктуры Северного морского пути с учетом его будущей интеграции в мировую транспортную систему требует улучшения транспортной инфраструктуры внутри страны, а также совершенствования таможенных процедур.

Использование этого потенциала является третьей **возможностью**. При правильном подходе оно позволит сократить транспортные расходы и время доставки грузов, что повлечет рост конкурентоспособности на международной арене. В работе [35] отмечен ряд конкурентных преимуществ Северного морского пути относительно Суэцкого канала.

⁸ Транзитный потенциал России – новые решения для развивающихся рынков // ТАСС. Россия. 2019. URL: <https://tass.ru/pmef-2017/articles/4291776>

Угрозой для реализации данной стратегической возможности являются негативные климатические и экологические изменения. Смена климатических поясов и загрязнение окружающей среды могут сильно влиять на состояние льдов, которое не всегда обеспечивает судам быстрое и беспрепятственное прохождение.

Сильная сторона заключается в осуществлении активного финансирования Северного морского пути⁹, поскольку данный коридор вызывает повышенный интерес со стороны как отечественных, так и иностранных компаний. Использование потенциала СМП позволит России повысить конкурентоспособность и создаст новые рабочие места [36]. **Слабой стороной** является неразвитое отечественное строительство новых судов ледокольного класса.

4. Развитие морских терминалов по перевалке угля.

Ещё одна стратегическая **возможность** заключается в строительстве новых угольных терминалов по перевалке угля, росте экспорта, а также высокой востребованности уже существующих угольных терминалов [37]. Россия является третьим в мире экспортером угля. На его экспорт приходится около 210 млн тонн, доля в мировом экспорте составляет 14%¹⁰. Основным импортером угля выступает Китай, большой объем экспорта приходится и на Европейский союз. За последние 10 лет наблюдается устойчивый рост добычи и экспорта российского угля, причем темпы экспорта превышают темпы добычи.

Однако в конце 2018 – начале 2019 года спрос на импортный уголь в странах Атлантического региона снизился. **Угрозой** служит и понижение спроса в странах Европейского союза, который с недавнего времени начал сокращать размеры угольной генерации и следовать национальным ограничениям на объемы выбросов вредных веществ.

Анализируя внутреннюю среду, можно выделить одну из **сильных сторон, которой обладает Россия для реализации** данной стратегической возможности. Переориентация грузовых потоков на растущие рынки Азиатско-Тихоокеанского региона на фоне реализации про-

⁹ Емельяненко А. Лед тронулся. Северный морской путь ждёт грузов // Российская газета. 2019. № 266 (8024).

¹⁰ BP Statistical Review of World Energy 2019.

граммы развития Восточного полигона, а также строительство новых угольных терминалов на Дальнем Востоке в среднесрочной перспективе приведут к положительному результату, а именно ожидается дальнейший рост транспортировки и перевалки угля [38]. **Слабой стороной** является нехватка свободных производственных мощностей в портах. Недостаточное финансирование постройки новых угольных терминалов влечет за собой замедление темпов перевалки угля.

5. Профицит терминальных мощностей в портах Балтийского бассейна.

Профицит терминальных мощностей в портах Балтийского бассейна становится новой **возможностью** для увеличения контейнерооборота морских портов России. В 2018 году наблюдался рост контейнерных грузов как экспортного направления, так и импортного. Рост экспорта составил 9,3% и достиг отметки в 5,1 млн TEU, а импорт – 9,4%. Косвенной **угрозой** для использования данной возможности является переориентация грузовых потоков на Дальний Восток, которая влечет за собой наибольший рост контейнерооборота в портах Дальневосточного бассейна. Это подтверждается ростом импорта из стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Анализ внутренней среды позволяет утверждать, что **сильная сторона** заключается в возможности максимальной загрузки свободных портовых производственных мощностей, что положительно отразится на общей экономической ситуации в стране. **Слабая сторона** состоит в невозможности перенаправить свободные производственные мощности Балтийского бассейна в порты Дальневосточного бассейна в силу разногласия технологических карт оборудования.

6. Рост глобального спроса на зерно.

Рост мирового потребления зерна является стратегической **возможностью** для увеличения перевалки данного груза в морских портах России, а также толчком для прироста производственных портовых мощностей по перевалке зерна. В России с 2014 года урожай зерновых составляет более 100 млн тонн¹¹.

¹¹ Федеральная служба государственной статистики. URL: https://www.gks.ru/bgd/regl/b15_11/IssWWW.exe/Stg/d02/16-15.htm

В 2017–2018 гг. РФ занимала пятое место по производству зерна, а доля его экспорта при этом равнялась 13%.

Главная **угроза** состоит в уменьшении объемов экспорта зерновых из России, о чем говорится в отчете, подготовленном Международным советом по зерну¹². Сокращение производства зерна напрямую зависит от погодных условий, и негативные климатические изменения приведут к снижению запасов зерна [39].

Сильной стороной является то, что Россия, согласно федеральному проекту «Экспорт продукции АПК»¹³, должна к 2024 году нарастить продажу зерновых до 11,4 млрд \$, т. е. в 1,5 раза больше, чем в 2017 году. **Слабую сторону** для достижения данной возможности формирует малый запас зерна, с помощью которого можно было бы регулировать спрос на зерновые культуры.

Стратегические приоритеты

Формирование стратегических приоритетов необходимо для дальнейшей разработки отраслевой стратегии и ее успешной реализации. Они должны быть обеспечены конкурентными преимуществами, которые можно разделить на три вида:

- 1) имеющиеся конкурентные преимущества;
- 2) конкурентные преимущества, которые можно создать с учетом доступных инвестиционных ресурсов и необходимого для этого времени;
- 3) конкурентные преимущества, которые были утрачены, но обладают потенциалом возможного восстановления.

Первой **возможностью** развития морской портовой инфраструктуры является выгодное геостратегическое расположение России, что позволяет обосновать **стратегический приоритет** увеличения портовых мощностей и обеспечения эффективного развития портовой инфраструктуры. Отметим конкурентные преимущества для реализации данного приоритета.

1. **Имеющиеся конкурентные преимущества.** Россия является привлекательной для транзит-

¹² International Grains Council. URL: <https://www.igc.int/en/default.aspx>

¹³ Федеральный проект «Экспорт продукции АПК» от 14 декабря 2018 г.

ных судов благодаря длинной береговой линии и выгодному стратегическому расположению, позволяющему стране соединить Европейский союз и Азию.

2. *Конкурентные преимущества, которые можно создать* для реализации данного приоритета, — это развитие транспортной инфраструктуры в России. Развитие только портов и припортовых зон, включая увеличение портовых мощностей, не окажет сильного воздействия на эффективное развитие портовой инфраструктуры. Необходимо, чтобы вся транспортная система работала на должном уровне, для чего следует иметь развитую железную дорогу и другие виды транспорта, обеспеченные современными технологиями.

3. Эффективное развитие портовой инфраструктуры будет достигнуто, в том числе, и на основе *конкурентных преимуществ, которые были утеряны, но на данный момент их возможно восстановить*. После распада СССР большая часть портов осталась в негодном состоянии из-за отсутствия ресурсов на восстановление, однако сейчас развитие инфраструктуры ежегодно финансируется и временные рамки позволяют реализовывать указанный приоритет. Начинать нужно с обоснования возможности развития существующего порта или строительства нового.

Стратегическим приоритетом для реализации возможности использовать потенциал Северного морского пути является *обеспечение безопасного мореплавания, функционирования морской портовой инфраструктуры и морского транспорта*. Он становится ключевым, поскольку повышенный интерес многих стран к Северному морскому пути требует повышенной безопасности как портов, так и морского транспорта.

Указанный стратегический приоритет обладает следующими конкурентными преимуществами:

1. *Имеющиеся конкурентные преимущества*. Северный морской путь является российской национальной транспортной артерией, которой уделяется большое внимание. Значительное финансирование направлено на развитие инфраструктуры СМП, а также обе-

спечение безопасности судоходства и максимально бережного отношения к хрупкой экосистеме региона.

2. *Конкурентные преимущества, которые можно создать* для данного приоритета, состоят в необходимости повысить контроль и безопасность судов, использующих СМП для транзита.

3. *Утерянное конкурентное преимущество* заключается в том, что после распада СССР многие порты отошли странам ближнего зарубежья, произошла большая утечка кадров. Особое внимание специальной подготовке кадров для морского флота стало уделяться только начиная с 2012 года.

Третьей стратегической *возможностью* является строительство новых терминалов по перевалке угля. На данный момент наблюдается рост экспорта, а также высокая востребованность уже существующих угольных терминалов России. *Возникает необходимость принятия следующего стратегического приоритета — модернизация и строительство новых угольных терминалов*. Последние несколько лет отмечается положительная динамика роста производства и потребления угля, например, в 2018 году рост объемов его экспорта составил 10%¹⁴.

Более подробно рассмотрим конкурентные преимущества для реализации указанного стратегического приоритета:

1. Совокупный объем перевалки угля в морских портах Российской Федерации вырос с 154,6 млн тонн в 2017 году до 161,4 млн тонн в 2018 году¹⁵. Основными драйверами роста стали экспортоориентированность отечественной угольной промышленности и стабильное увеличение объемов производства в последние годы. Основной объем экспорта уходит в Китай и Мексику, остальная часть — в США и страны Европейского союза.

2. *Существуют конкурентные преимущества, которые возможно создать* для данного

¹⁴ Обзор отрасли грузоперевозок в России. E&Y. 2019. URL: [https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-transportation-services-2019-rus/\\$FILE/ey-transportation-services-2019-rus.pdf](https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-transportation-services-2019-rus/$FILE/ey-transportation-services-2019-rus.pdf)

¹⁵ Морские порты. 2019. № 6 (178). Информация предоставлена ЗАО «Морцентр-ТЭК».

стратегического приоритета. Доля объема перевалки угля в морских портах в 2018 году составила 42%. Рост показателя был зафиксирован впервые, свидетельствуя о том, что производственные мощности переполнены, а существующие угольные терминалы полностью востребованны. В период до 2030 года ожидается строительство новых терминалов по перевалке угля в Дальневосточном бассейне, поскольку основной объем экспорта осуществляется через его порты. Для создания данного конкурентного преимущества принят к реализации ряд инвестиционных проектов.

3. *Утерянных конкурентных преимуществ* по этому стратегическому приоритету не наблюдается, поскольку в период с 2012 по 2016 год были восстановлены все портовые терминалы.

Рост мирового потребления зерна является стратегической *возможностью* для увеличения перевалки данного груза в морских портах России. *Стратегический приоритет* составляют модернизация и увеличение портовых мощностей в портовых терминалах по перевалке и переработке зерна.

Конкурентные преимущества для реализации данного стратегического приоритета:

1. *Имеющиеся конкурентные преимущества* модернизации и увеличения портовых мощностей заключаются в высоких темпах роста урожая зерна в России. Совокупный объем перевалки зерна существенно увеличился: с 47,9 млн тонн в 2017 году до 55,7 млн тонн в 2018 году. Рост показателя на 16,3% свидетельствует о том, что от данного стратегического приоритета нельзя отказываться, поскольку улучшение портовой инфраструктуры, среди прочего, приведет к совокупному росту экспорта.

2. Развитие экспорта зерновых культур происходит гораздо быстрее, чем расширение мощностей по их перевалке, поэтому принят ряд инвестиционных проектов, касающихся строительства новых терминалов по перевалке зерна. Основное строительство будет происходить в Азово-Черноморском бассейне, где осуществляется основная часть перевалки зерновых грузов. Данный стратегический приоритет подкреплен *конкурентными преимуществами, которые возможно создать*.

3. В разрезе морских бассейнов более 95% объемов погрузки зерновых осуществляется через морские порты Азово-Черноморского бассейна, среди которых крупнейшим по объемам является порт Новороссийск. Туда неизбежно будут направлены основные инвестиционные ресурсы, несмотря на то что производственные мощности уже устарели и подлежат модернизации. В связи с этим у данного стратегического приоритета существуют *конкурентные преимущества, которые возможно восстановить*.

Заключение

Анализ перевалки грузопотоков по бассейнам явно указывает на тенденцию изменения их направления. В частности, начато масштабное развитие транспортной инфраструктуры в направлении портов и пограничных переходов Дальнего Востока, связанное с тем, что выдвинутые в отношении России Европейским союзом и США экономические санкции приводят к необходимости переориентировать грузовую базу на другие страны.

Финансово-экономический кризис 2008–2009 гг., санкционная политика, пандемия COVID-19 в сочетании с растущими международными торговыми спорами увеличивают неопределенность и отрицательно сказываются, в том числе, на портовых грузопотоках. Страны выходят из экономических кризисов с настороженностью к предполагаемым выгодам свободной торговли и глобализации.

На момент написания статьи пандемия COVID-19 оказывала серьезное влияние на экономическую активность и в мире в целом, и в морских портах, причем по всему миру происходит умеренное или сильное снижение объемов грузов и заходов судов в порты, а также общее снижение уровня активности в логистических и промышленных кластерах в портах и вокруг них. Несмотря на это, для России падение грузооборота в морских портах в 2020 году должно смениться ростом в 2021 на 1,5–6,9%. Прогноз был построен на основе модели с распределенным лагом и учетом различных прогнозных значений прироста ВВП и ИПП. Восстановление экономики страны и ее регионов может быть существенно подкреплено развитием морских портов, потому что пространственная связь экономического развития

регионов подтверждается, в частности, индексами Морана. Детальный анализ грузооборота в каждом из бассейнов позволил выявить конкурентные преимущества для стратегических приоритетов.

1. Наличие потенциала для увеличения портовых мощностей и обеспечения эффективного развития портовой инфраструктуры.

2. Обеспечение безопасного мореплавания, функционирования морской портовой инфраструктуры и морского транспорта.

3. Модернизация и строительство новых угольных терминалов.

4. Модернизация и увеличение портовых мощностей в портовых терминалах по перевалке и переработке зерна.

Литература

1. Кондратьев С.И., Бабурин О.Н. Морские порты мира и России: динамика грузооборота и перспективы развития // Транспортное дело России. 2016. № 6. С. 141–145.
2. Шевченко И.В., Крюченко Н.Н. Сравнительная характеристика современного состояния морского транспорта и портового хозяйства России и ее зарубежных партнеров // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2013. № 48 (237). С. 10–17.
3. Титов А.В., Ивашкович Д.Б. Современные тенденции развития морских портов в мире и их влияние на портовую индустрию России // Вестник Астраханского государственного технического университета. 2016. № 1. С. 115–124.
4. Квинт В.Л. Концепция стратегирования // Кемеровский государственный университет. Кемерово, 2020. 170 с.
5. Kvint V.L. *Strategy for the Global Market: Theory and Practical Applications*. Routledge: New York, NY, London, 2016. 519 p.
6. Щербанин Ю.А. *Мировая экономика*. 5 изд. М.: Юнити-Дана, 2019.
7. Русаков В.И. Отдельные вопросы и значимость морских перевозок грузов в условиях развития цифровой экономики // Право и экономика. 2018. № 8. С. 49–54.
8. Щербанин Ю.А., Голыжникова Д.Ю. Экспортные грузопотоки через морские порты России // Российский внешнеэкономический вестник. 2019. № 4. С. 18–36.
9. Смирнов Е.Н. Детерминанты развития международной торговли в условиях гиперглобализации и цифровизации // Российский внешнеэкономический вестник. 2019. № 5. С. 26–40.
10. Achurra-Gonzalez P.E., Angeloudis P., Goldbeck N. et al. Evaluation of port disruption impacts in the global liner shipping network. *Journal of Shipping and Trade*, 2019, no. 4 (3), pp. 1–21.
11. Lakshmanan T.R. The broader economic consequences of transport infrastructure investments. *Journal of Transport Geography*, 2011, no. 9 (1), pp. 1–12.
12. Munim Z.H., Schramm H. The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: The mediating role of seaborne trade. *Journal of Shipping and Trade*, 2018, no. 3 (1), pp. 1–19.
13. Bjorner T.B. Environmental benefits from better freight transport management: Freight traffic in a VAR model. *Transformation Research*, 1999, part D, no. 4, pp. 45–64.
14. Kulshreshtha M., Nag B. Multivariate cointegrating vector auto regressive model of freight transport demand, evidence from Indian Railways. *Transportation Research*, 2001, part A, no. 35, pp. 29–45.
15. House D.J. *Cargo Work for Maritime Operations*. New York: Routledge, 2016. 399 p.
16. Notteboom T. E., Haralambides H. E. Port management and governance in a post-COVID-19 era: Quo vadis? *Maritime Economics & Logistics*, 2020, pp. 329–352.
17. Ashrafi M., Walker T.R., Magnan G.M., Adams M., Acciaro M. A review of corporate sustainability drivers in maritime ports: A multi-stakeholder perspective. *Maritime Policy & Management*, 2020, pp. 1027–1044.
18. Duru O., Galvaio C.B., Mileski J., Robles L.T., Gharehgozli A. Developing a comprehensive approach to port performance assessment. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 2020, pp. 169–180.
19. Hlali A. Seaport concept and services characteristics: Theoretical test. *The Open Transportation Journal*, 2017, pp. 120–129.
20. Касаткина А.С. Международные морские перевозки грузов: актуальные проблемы правового регулирования // Право. Журнал высшей школы экономики. 2016. № 2 С. 171–185.

21. Колчинская Е.Э. Влияние транспортной инфраструктуры на промышленное развитие регионов России // Актуальные проблемы экономики и права. 2015. № 2. С. 77–82.
22. Бабурина О.Н., Кондратьева С.И. Морские перевозки: тенденции развития в мировой и российской экономике // Транспортное дело России. 2016. № 5. С. 112–116.
23. Эконометрическое моделирование и прогнозирование спроса на грузовые перевозки в России в 1992–2015 гг. / Ю.А. Щербанин [и др.] // Научные труды: Ин-т народнохозяйственного прогнозирования РАН. 2017. С. 200–216.
24. Ивин Е.А., Горячева А.С., Курбацкий А.Н. Анализ состояния и перспективы развития грузопотоков через морские порты России // Проблемы развития территории. 2020. № 2 (106). С. 62–80.
25. Перспективы развития экономики России: прогноз до 2030 года / [В.В. Ивантер и др.]; под ред. В.В. Ивантера, М.Ю. Ксенофонтова; Российская акад. наук, Институт народнохозяйственного прогнозирования. М.: Анкил, 2013. 405 с.
26. Салтыков М.А. Типология пространственно-экономических форм морских портов агломерации // Вестник АГТУ. Сер.: Экономика. 2019. № 1. С. 62–75.
27. Королева Е.А., Черепанова И.В., Филатова Е.В. Цифровизация морских портов как ключевого субъекта транспортного хозяйства // Транспортное дело России. 2020. № 1. С. 163–168.
28. Щербанин Ю.А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние // Евразийская экономическая интеграция. 2011. № 3. С. 65–78.
29. Заостровских Е.А. Оценка влияния морского порта на экономический рост региона: методы и проблемы // Региональные проблемы. 2017. Т. 20. № 2. С. 65–72.
30. Заостровских Е.А. Методы измерения эффективности работы транспортных связей морских портов с внутренними регионами // Региональные проблемы. 2016. Т. 19. № 2. С. 60–65.
31. Millo G. A simple randomization test for spatial correlation in the presence of common factors and serial correlation. *Regional Science and Urban Economics*, 2017, no. 66, pp. 28–38.
32. Инфраструктура пространственного развития РФ: транспорт, энергетика, инновационная система, жизнеобеспечение / О.В. Тарасова [и др.]; под ред. к.э.н. О.В. Тарасовой; ИЭОПП СО РАН. Новосибирск, 2020. 456 с.
33. Шмелева Е.С. Развитие морских портов: тенденции и перспективы // Транспортное дело России. 2020. № 6. С. 10–12.
34. Квинт В. Л. Концепция стратегирования. Т. 1 / СЗИУ РАНХиГС. СПб, 2019. 132 с.
35. Гуранова А.А. Логистические преимущества Северного морского пути // Экономические отношения. 2019. Т. 9. № 1. С. 169–176.
36. Новикова И.В., Квинт В.Л., Дарькин С.М. Стратегическое развитие трудовых ресурсов Дальнего Востока России // Креативная экономика. М., 2019. 158 с.
37. Новоселов С.В., Мельник В.В., Агафонов В.В. Экспортно ориентированная стратегия развития угольных компаний России – основной фактор обеспечения их финансовой устойчивости // Уголь. 2017. № 11. С. 54–56.
38. Секачев Д.Е., Рахутин М.Г. Проблемы восстановления сыпучести угольного топлива в осенне-весенний и зимний периоды в угольных терминалах // Уголь. 2019. № 11. С. 54–57.
39. Ксенофонтов М.Ю., Ползиков Д.А. К вопросу о влиянии климатических изменений на развитие сельского хозяйства России в долгосрочной перспективе // Проблемы прогнозирования. 2019. № 3. С. 82–92.

Сведения об авторах

Мурад Камилович Алимурадов – кандидат экономических наук, доцент кафедры, Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова (119234, Российская Федерация, г. Москва, ул. Ленинские горы, д. 1, стр. 61; e-mail: amkpro5@gmail.com)

Анастасия Сергеевна Горячева – ведущий специалист, ТК «Мираторг» (119034, Российская Федерация, г. Москва, Пречистенская наб., д. 17/19; e-mail: Nastya4985@gmail.com)

Алексей Николаевич Курбацкий – кандидат физико-математических наук, доцент, и. о. заведующего кафедрой, Московская школа экономики, Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, (119234, Российская Федерация, г. Москва, ул. Ленинские горы, д. 1, стр. 61; e-mail: akurbatskiy@gmail.com)

Alimuradov M.K., Goryacheva A.S., Kurbatskiy A.N.

Strategic Priorities for the Russian Seaports Cargo Turnover Structure Development

Abstract. Trends in the world economy and trade, as well as the process of globalization, contribute to the seaports development as a strategic driver of economic growth in many countries. Seaports play a major role in optimizing trade relations; they act as key nodes in global transport chains and serve as connecting elements of the socio-economic systems in many countries. We have identified global, national and regional trends in the development of port facilities, analyzed cargo transshipment in the sea ports that are strategic objects of the state; this determines the need to improve methods and forms of management of their development on the basis of advanced technology. The development of port infrastructure will ensure economic growth both in the regional location and in the country as a whole. It is in the regions that it is necessary to form a competitive environment for economic entities, in particular seaports. Their development should have a positive impact on economic and social aspects: economic growth of territorial entities, market competition, development of innovative technologies and investment inflow. Empirical estimates of the links of neighboring regions economic growth were obtained on the basis of Moran's *I*, as well as from studies on how Russia's export cargo flows through seaports depend on GDP and on the index of industrial production in the period from 2006 to 2018. We analyzed the relationship between cargo turnover and shocks such as the financial and economic crisis of 2008–2009 and the imposition of sanctions, which for obvious reasons increase the observed volatility of international trade and, in particular, cargo volumes in ports. In the conclusion of the article we have formulated strategic priorities for the development of cargo turnover structure in sea ports on the basis of the identified opportunities and the obtained forecasts.

Key words: seaports, maritime transport, cargo flows, cargo turnover structure, strategic priorities, port infrastructure, Moran's *I*, autoregressive model with distributed lag, ex-post analysis, OTSW-analysis, strategizing.

Information about the Authors

Murad K. Alimuradov – Candidate of Sciences (Economics), Associated Professor, Lomonosov Moscow State University (1, building 61, Leninskie Gory Street, Moscow, 119234, Russian Federation; e-mail: amkpro5@gmail.com)

Anastasiya S. Goryacheva – Leading Specialist, TC Miratorg (17–19, Prechistenskaya Embankment, Moscow, 119034, Russian Federation; e-mail: nastya4985@gmail.com)

Aleksei N. Kurbatskiy – Candidate of Sciences (Physics and Mathematics), Associate Professor, acting Head of Department, The Moscow School of Economics, Lomonosov Moscow State University (1, building 61, Leninskie Gory Street, Moscow, 119234, Russian Federation; e-mail: akurbatskiy@gmail.com)

Статья поступила 16.10.2020.