

УДК 338.47

**РАССМОТРЕНИЕ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТИРОВКИ КАМЕННОГО УГЛЯ
В СЕВЕРО-ЗАПАДНОМ РЕГИОНЕ (НА ПРИМЕРЕ ПОРТА ВЫСОЦК)****Тимошкова Надежда Васильевна,**

Государственный университет морского и речного флота им. адм. С.О. Макарова, г. Санкт-Петербург, магистр экономики, e-mail: ntimoshkova@bk.ru

Аннотация

Целью данной работы является рассмотрение деятельности порта Высоцк и экономических преимуществ Северо-Западного региона при транспортировке каменного угля. В статье автор использует методы сравнения и анализа. Актуальность статьи состоит в том, что негативная внешнеполитическая и экономическая ситуация влияет на работу предприятий в Северо-Западном регионе (в первую очередь на организации, осуществляющие экспортно-импортные операции). Таким образом, осуществленный в данной статье анализ показывает, что Северо-Западный регион адаптируется к внешним факторам, вызванным санкциями, и обладает экономическими преимуществами при процессе транспортировки каменного угля. Развитие новых направлений перевозки, освоение новых рынков и формирование новых логистических цепочек связано со стоимостью морской перевозки и зависит от различных факторов.

Ключевые слова: транспорт, уголь, порт, судно, транспортировка, груз, стоимость, развитие, экономические санкции, международные транспортные коридоры, логистические услуги, цепочки поставки.

**CONSIDERATION OF THE COAL TRANSPORTATION IN THE NORTH-
WESTERN REGION (ON THE EXAMPLE OF THE VYSOTSKY PORT)****Nadezhda V. Timoshkova,**

Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, Saint Petersburg, Master of Economics, e-mail: ntimoshkova@bk.ru

ABSTRACT

The purpose of the article is to consider activities of the Vysotsky Port and economic advantages of Nord-West Region concerning transportation of coal. Author uses methods of comparison and analyses in the article. The article is relevant due to negative political and economic impact to firms operating in the Nord-West Region (primarily for organizations carrying out export-import operations). Thus, the analysis carried out in the article shows that Nord-West Region adapts to external factors caused by sanctions, and has economic advantages concerning process of transporting coal. The development of the new transportation directions, new markets

and formation of new logistic chains are associated with shipping cost and depend on various factors.

Keywords: transport, coal, port, vessel, transportation, cargo, cost, development, economic sanctions, international transport corridors, logistics services, supply chains.

ВВЕДЕНИЕ

Одним из самых экономически выгодных способов перевозки товаров является морской транспорт. В Российской Федерации данный вид транспорта играет важную роль, т.к. объединяет Европейское, Атлантическое и Азиатско-Тихоокеанское направления торговли. В современных экономических и политических условиях в России фирмам и предпринимателям необходимо выходить на новые рынки, а также сохранять позиции на существующих, что наиболее справедливо для организаций, осуществляющих деятельность в сфере морского транспорта, в первую очередь морских портов. Так, деятельность морских портов анализируется в различных исследованиях, такими авторами, как Васютина А.А., Кизим А.А., Лентарев А.А., Изотов О. А., Шаповалова М.А. и Семенов А.Д. (метод Монте-Карло). [4, с. 28]

В данной статье рассматриваются предприятия Ленинградской области, на работу которых влияют внешнеполитические и экономические факторы, что в первую очередь сказывается на деятельности организаций, осуществляющих экспортно-импортные операции. Транспортный сектор экономики Северо-Западного региона, представленный портами и экспедиторскими компаниями, которые до 2022 года преимущественно работали в европейском направлении, способствует межрегиональному и международному перераспределению товаров и сырья.

Текущая политическая и экономическая ситуация в мире и в Российской Федерации влияет на внешнеторговую деятельность и на разработку новых и сохранение текущих логистических направлений работы (деловые контакты, направления деятельности и интенсивность эксплуатации морского транспорта), и в частности, на морские порты. Так, санкции и прекращение работы в России крупнейших мировых логистических компаний привели как к негативным последствиям (увеличились риски экспортеров, импортеров и логистических операторов; увеличилась нагрузка на работу наземного транспорта и возникла необходимость изменения логистических цепочек), так и открыли новые возможности (формирование новых логистических цепочек и появление новых китайских и корейских партнеров и направлений перевозок). Однако перевозка товаров через зарубежные порты «требует определенного времени и усилий. Ключевым в данном случае является вопрос сохранения морского транспортного потенциала, его усиленную и скорую переориентацию на восточное направление». [1, с. 53-54]

Таким образом, ограничения движения морского транспорта, затрагивающие различные отрасли экономики, влияют на работу рассматриваемого в данной статье порта Высоцк. Так, исполнение договоров бесперебойных поставок, напрямую связано с разработкой новых маршрутов следования и учетом возможностей транспортной инфраструктуры. [1, с. 54]

Одним из ключевых факторов деятельности морского транспорта и работы портов является необходимость координации деятельности между экспортерами, импортерами, государством, финансовыми (банки) и технологическими IT организациями. Так, каменный уголь представляет интерес для многих стран мира и являет собой важную экспортную составляющую экономики России. Основной объем угля поступает в порты Северо-Западного региона из Кузбасского угольного бассейна. Особенностью добычи

каменного угля Кузбасса является значительная удаленность поставщиков от морских портов, что делает процесс разработки рационального маршрута доставки каменного угля от места производства до места назначения важной составной частью расчета стоимости перевозки.

1. РАССМОТРЕНИЕ ПЕРСПЕКТИВ ГРУЗОБОРОТА СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО РЕГИОНА

1.1. Ленинградская область

Сбалансированное и устойчивое развитие экономики Российской Федерации зависит от внутренних и внешних факторов. Внешними факторами, дестабилизирующими производственные процессы, являются ограничения движения финансов и товаров, вызванных санкционным давлением, что, в свою очередь, влияет на внешние факторы (изменения форм хозяйствования и адаптации к изменениям структуры экономики фирмами и индивидуальными предпринимателями на уровне регионов и в масштабах страны). Наиболее значительные изменения в развитии экономики России связаны со сферами деятельности и предприятиями, осуществляющими экспортно-импортные операции и, соответственно, с регионами, до 2022 года ориентирующими свою работу на страны Европейского Союза. [3, с. 133-134]

Так, многие предприятия Ленинградской области, ориентировавшие свою работу на международный рынок, все еще сталкиваются с проблемами, вызванными изменениями логистических маршрутов, денежно-кредитными факторами, отсутствием финансирования от зарубежных инвесторов и доступностью трудовых ресурсов, снижением объема потребительского рынка и уменьшением важности географического расположения региона (близость к европейским потребителям, наличие портов в Калининграде, Выборге, Приморске, Высоцке, Усть-Луге и Санкт-Петербурге). Также в современных условиях наблюдается изменение структуры производства и появление ограничений в использовании зарубежных информационных технологий в связи с закрытием иностранных предприятий на территории региона (IKEA, Nokian Tyres и т.д.). [3, с. 134]

Экономическая структура Ленинградской области по сферам деятельности характеризуется преобладающей ролью промышленности и логистических услуг при значительной отраслевой диверсификации. Около 80% производства приходится на обрабатывающие производства (в 2022 году наибольший объем отгруженной продукции составляют кокс и нефтепродукты 24,7%). [3, с. 135]

Структурные изменения экономики Северо-Западного региона происходят под воздействием различных факторов, деятельность иностранного и отечественного бизнеса адаптируется под политические обстоятельства, влияющие на рыночные отношения в экономике. Так, наблюдается сокращение грузопотока в портах Балтийского бассейна ввиду уменьшения количества заходов судов западных стран и прекращения работы крупнейших морских перевозчиков, а также ответных санкций со стороны России, что вызывает необходимость переориентации работы стивидорных компаний на новые направления. «Основное сокращение грузопотоков произошло в Балтийском регионе (грузооборот в 2022 г. составил 245,5 млн тонн, что на 2,9 % меньше показателя 2021 г.), тогда как, например, арктические, азово-черноморские и дальневосточные порты, наоборот, увеличили оборот». [3, с. 137]

Основное снижение объемов перевалки в Ленинградской области после введения санкций приходится на навалочные грузы. Для порта Высоцк, специализирующегося на перегрузке угля и зерна, санкции представляют собой серьезную проблему, так как европейские страны сокращают покупки угля, а перевозка в страны Азии имеет низкую рентабельность. «Ставка фрахта также является динамично меняющейся величиной.

Данный параметр менее подвержен регуляции и тарифные политики формируются отдельными компаниями на соответствующем товарном рынке». [6, с. 104]

Таким образом, порты Северо-Западного региона, имеющие возможность заниматься перевалкой наливных грузов (нефть, нефтепродукты и сниженный газ), находятся в более выгодном экономическом положении (например, Усть-Луга и Приморск) по сравнению с Высоцком или Санкт-Петербургом, ориентированным на сухие грузы. Однако по результатам работы портов Ленинградской области за период с начала введения санкций сохраняется вероятность роста показателей транспортировки и хранения в отраслевой структуре экономики региона, а также продолжается работа по адаптации текущих транспортных направлений и разработке новых. [3, с. 137-138]

Для предприятий Ленинградской области традиционным направлением экспорта товаров до 2022 года была Европа, чему способствовало выгодное географическое расположение региона, наличие международных транспортных коридоров (МТК №2 «Восток-Запад» и МТК №9 «Север-Юг») и крупных портов. Так, объем экспорта в 2021 году составил 8369,7 млн долл. США, с преобладанием минеральных продуктов, продукции химической промышленности и лесопромышленности в составе экспортных товаров. До 2022 года основная доля экспорта продукции лесопромышленности приходилась на Западную Европу и Скандинавию. Санкции и контрсанкции привели к переориентации предприятий на новые направления сбыта (Азия, Африка) и на внутренний рынок, чему способствовал национальный проект «Международная кооперация и экспорт». [3, с. 139-140]

2.2. Балтийский морской бассейн

Ключевое значение морских портов для Российской Федерации указано в Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года, в которой обозначены такие цели, как: повышение эффективности государственного управления и конкурентоспособности портов на мировом уровне, увеличение портовых мощностей и инновационной активности, обновление портовой инфраструктуры, улучшение экологического состояния окружающей среды, безопасного функционирования порта и т.д. На территории России расположены пять морских бассейнов (Балтийский, Арктический, Дальневосточный, Каспийский и Азово-Черноморский) и шестьдесят семь портов. В данной статье рассматривается порт Высоцк, расположенный в Балтийском морском бассейне, на который исторически приходится один из наибольших объемов морских перевозок в России. [2, с. 105]

Балтийский морской бассейн, имеющий особое значение для внешнеторговых перевозок Российской Федерации, включает в себя как порты, расположенные в Северо-Западном округе (Большой порт Санкт-Петербург, Выборг, Высоцк, Калининград, Приморск и Усть-Луга), так и европейские порты. До 2022 года перевозка грузов из порта Высоцк осуществлялась в основном в страны Северной и Западной Европы (Финляндия, Дания, Швеция, Великобритания и Нидерланды). Например, перевозка до порта Амстердам была экономически эффективна через «Кильский канал (1 066 миль) или через пролив Скагеррак (1 286 миль). Глубина пролива Скагеррак достигает 700 м в районе Норвежской траншеи, а глубина Кильского канала на судоходном фарватере 11,3 м. Также скорость прохода по Кильскому каналу не должна превышать 8 узлов (14,8 км/ч), что увеличивает время доставки каменного угля. Кильский канал является одним из самых загруженных судоходных путей Европы». [5, с. 37]

Большая часть грузопотока бассейна проходит через порты России ввиду высокого уровня транспортного потенциала данного направления (международные транспортные коридоры МТК №2 «Восток-Запад» и МТК №9 «Север-Юг»). Экономическое значение МТК №9 состоит в повышении эффективности транспортировки грузов из стран Персидского

залива, Индии и Пакистана в порты Северо-Западного региона. МТК №2 дает возможность перевозить грузы в порты Балтии через северные порты (например, Мурманск и Архангельск) через транссибирскую магистраль. Уровень исполнения мультимодальной перевозки по МТК №2 и МТК №9 зависит от оперативной и качественной перевозки и перегрузки грузов, то есть от работы логистических цепей (экспортеров и импортеров, транспортных узлов). Также важное значение для экономического развития региона имеет взаимодействие железной дороги и порта, что способствует решению логистических проблем и повышению занятости населения. [2, с. 106-107]

Для принятия решений стратегического и тактического развития порта важно учитывать общее географическое положение, местоположение объектов инфраструктуры, интенсивность работы и особенности зон технического обслуживания. Так, основные характеристики работы порта включают в себя показатели грузооборота, пропускной способности, периода навигации, количество причалов, площади территории и акватории. Рассмотрение инвестиционной деятельности порта Высоцк позволяет выделить проект, который был направлен на строительство зернового терминала в 2022 году на сумму 5,5 млрд руб., Данный проект способствовал созданию комплекса складов на 240 тыс. тонн и появлению 50 новых рабочих мест. [2, с. 112]

Однако, морские порты представляют собой уязвимую часть логистических цепей ввиду значительного влияния внешних экономических и политических факторов, вызывающих нестабильность на уровне отдельных предприятий и отрасли в целом. Так, мониторинг и анализ работы портов в кризисных условиях представляет собой важнейшую задачу для развития экономики Северо-Западного региона и Российской Федерации в целом. Санкции и ограничения деятельности международных фирм, предоставляющих транспортно-логистические услуги, становятся значительным внешним фактором, влияющим на работу отрасли.

Обобщенные показатели по Балтийскому бассейну в 2022 году показывают, что значительные инвестиции в инфраструктуру портов не компенсировали негативную динамику грузооборота. Данная ситуация в наибольшей степени связана с падением объема обработки иностранных судов (наиболее ярко данная тенденция проявилась в порту Санкт-Петербург, наименьшему влиянию подверглась деятельность портов Приморск и Усть-Луга). [2, с. 114]

Анализ деятельности портов, например, порта Выборг, показал, что существует объективная необходимость в цифровизации, автоматизации и улучшении технологических возможностей работы с грузом, использовании экологически чистых технологий при обработке груза, оптимизации бизнес-процессов для повышения эффективности и снижении времени простоя и обработки судов. При снижении грузооборота следует пересматривать планы стратегического развития предприятия, переориентироваться на новые рынки сбыта и диверсифицировать типы перегружаемых товаров, что наиболее актуально для портов Балтийского бассейна, в частности, для Высоцка. Так, модернизация инфраструктуры (обновление погрузочно-разгрузочных устройств, расширение причальной зоны, закупка новой техники, использование энергосберегающих технологий) и введение налоговых льгот для экологически-чистых судов может способствовать увеличению грузооборота, а также стимулировать улучшение экологических показателей. [2, с. 118]

2. ХАРАКТЕРИСТИКА ПОРТА ВЫСОЦК

2.1. История и географическая характеристика ООО «Порт Высоцкий»

ООО «Порт Высоцкий» – это современная динамично развивающаяся компания, применяющая в своей работе новую технику и передовые технологии, которые всегда позволяли Высоцку успешно конкурировать с ведущими портами стран Балтии. Благодаря

выгодному географическому местоположению Высоцк (при шведах - Тронгзунд до 1917 г., Уурас с 1917 г. до 1948 г.) изначально был создан как таможня (впервые упоминается в 1640 году как шведская таможня). На протяжении столетий Тронгзундская гавань исторически являлась внешним районом Выборгского порта. На протяжении нескольких столетий здесь велась перегрузка различных грузов с мелких судов на более крупные суда с большей осадкой. А во времена территориальной принадлежности Финляндскому княжеству порт превратился в крупнейшую лесную гавань. Помимо выгодного водного месторасположения, Высоцк выигрывал за счет железнодорожного сообщения, организованного в 1926 году.

В начале 60-х годов прошлого века портовая деятельность в Высоцке была прекращена, но в 1980-м здесь вновь закипела жизнь. Была восстановлена железная дорога, возведены новые причалы, установлены мощные краны, привезенные из Выборгского порта, и тогда порт Высоцк стал считаться портопунктом Выборгского порта. У причала портопункта Высоцк пришвартовалось первое судно 21 декабря 1983 года. Это был теплоход «Ангарсклес», доставивший стальные трубы из ФРГ. К началу девяностых годов прошлого века Высоцкий портопункт превратился в крупный перегрузочный комплекс, способный обслуживать у своих причалов суда дедвейтом до 25 тыс. тонн.

В феврале 1993 года на базе причалов портопункта в Высоцке было создано ЗАО «Морской торговый порт Высоцк». С 5 января 1995 года порт Высоцк был внесен в Реестр морских портов Российской Федерации и стал самостоятельным и одним из самых молодых портов страны. А его история как самостоятельного морского торгового порта России началась совсем недавно, в 2004 году. В настоящее время Высоцкий порт специализируется на перевалке нескольких видов груза, в том числе российского энергетического угля, до 2022 года преимущественно экспортируемого в страны Северной и Западной Европы (в Финляндию, Данию, Швецию, Великобританию и Нидерланды).

Климат в городе Высоцке атлантико - континентальный с большим количеством осадков. Порт обслуживает железнодорожная станция Высоцк Финляндского отделения Октябрьской железной дороги, от железнодорожной станции Попова на линии Санкт - Петербург - Приморск - Выборг. К порту проложены железная и автомобильная дороги, 12 км к юго-западу от города Выборга и 159 км к северо-западу, города Санкт - Петербурга.

Таким образом, Высоцкий морской торговый порт - небольшой российский порт на Балтийском море. Он расположен в Выборгском заливе, переходящем в Финский залив. Навигация в порту круглогодичная. В период с декабря по апрель плавание в порту осуществляется с ледокольным обеспечением. Навигационные услуги в порту и на подходах к нему обеспечиваются использованием СУДС Высоцк. Движение судов в портовых водах осуществляется круглосуточно. Лоцманская проводка в портовых водах является обязательной. Использование буксиров для обеспечения безопасного входа и выхода, швартовных операций и перешвартовок в порту также являются обязательными. От острова Вихревой в порт ведет Выборгский фарватер протяженностью 6 миль.

2.2. Сведения о морском объекте ООО «Порт Высоцкий»

ООО «Порт Высоцкий» расположен на острове Высоцкий в Финском заливе в 90 км от Санкт-Петербурга и 50 км от российско-финляндской границы. Место положения используемого участка водного объекта: Выборгский залив (Бухта Большая Пихтовая), Ленинградская область, Выборгский район, близи города Высоцк. Длина причальной линии для обработки судов 681 м. Погрузка ведется с 4-х причалов. Максимальная осадка принимаемых судов – Panamax (deadweight 65,000 – 95,000 тн), что позволяет принимать суда дедвейтом до 83 000 тонн, длина 230 м, ширина – 38 м, осадка при полной загрузке 11,9 м.

Морфологическая характеристика водного объекта включает в себя Выборгский залив, который является частью Балтийского моря. Площадь акватории – 450 квадратных

км. Общая протяженность залива – 25 км. Ширина у входа в залив около 4 км, в вершине перед Выборгом – 1 км. В верхней части залив мелководен, в нижней открытой части залива глубина достигает 30 км.

Гидрологическая характеристика водного объекта в месте водопользования: средний многолетний уровень – 0,03 м БС. Абсолютный максимум – 1,86 м БС, абсолютный минимум – минус 1,2 м БС. Средняя месячная температура воды с мая по июль повышается от 10,2 °С до 19,5 °С и затем плавно понижается до 6,6 °С в октябре. Максимальное значение температуры на поверхности 28,5 °С отмечено в июле. Ледостав начинается во второй декаде ноября, разрушение ледового покрова – третья декада марта. Общая продолжительность ледового периода 159 дней. Средняя многолетняя толщина льда составляет 55 см, максимальная может достигать 71 см.

Волнение вследствие мелководности акватории незначительно, наибольшая высота волн не превышает 1,5 м при юго-западном направлении ветра. Средняя годовая величина солености воды на поверхности составляет порядка 1,1% максимальная – 4,35. По классификации солености воды акватории Выборгского залива относятся к «солончатым». Качество воды в водном объекте в месте водопользования: по данным ГУ «Санкт - Петербургский ЦГМС-Р» за 2003-2004 гг. вода в Выборгском заливе соответствует 2-му классу качества – «чистая», что подтверждается результатами лабораторных анализов, выполненных в 2007 году Испытательным лабораторным центром филиала ФГЗУ «Центр гигиены и эпидемиологии в Ленинградской области в Выборгском районе».

Выборгский залив относится к водоемам высшей категории рыбохозяйственного водопользования. Растительность Высоцкого района располагается у северной границы у южно-таежной подзоны. В лесах произрастают в основном хвойные породы деревьев – сосны и ели.

2.3. Общая характеристика предприятия ООО «Порт Высоцкий»

Основной отраслью ООО «Порт Высоцкий» является «Деятельность магистрального грузового железнодорожного транспорта». Основной целью деятельности фирмы, в соответствии с Уставом ООО «Порт Высоцкий», является расширение рынка товаров и услуг, а также получение прибыли. Структура экспорта порта носит сырьевой характер. В ООО «Порт Высоцкий» действует линейно-функциональная структура управления предприятием. Общий руководитель осуществляет линейное воздействие на всех участников структуры, а руководители функциональных отделов оказывают содействие исполнителям работ.

Предприятие возглавляет генеральный директор, который организует всю работу предприятия и несет полную ответственность за его состояние и деятельность перед государством и трудовым коллективом. Директор представляет предприятие во всех учреждениях и организациях, распоряжается имуществом предприятия, заключает договоры, издает приказы по предприятию, в соответствии с трудовым законодательством принимает и увольняет работников, применяет меры поощрения и налагает взыскания на работников предприятия, открывает в банках счета предприятия и т.д.

В пределах занимаемой портовой территории и акватории порт предоставляет своим клиентам комплекс стивидорных и транспортно-экспедиционных услуг (погрузочно-разгрузочные работы, хранение грузов, складские операции и внутрипортовое перемещение, документальный прием и учет движения на складах, оформление документов, буксировка и швартовка судов и др.). Для обеспечения круглогодичной бесперебойной работы ООО «Порт Высоцкий» имеет необходимое оснащение. Компания обеспечивает полный контроль за прохождением грузов в порту Высоцк, несет ответственность за качество всех технологических операций и сохранность грузов с момента их приема и до момента отправки.

2.4. Грузооборот ООО «Порт Высоцкий»

Максимальная осадка принимаемых судов – 11,9 м., что позволяет принимать суда типа размера Panamax (дедвейтом до 83 000 тонн). На момент окончания погрузки суда не должны иметь крен. Дифферент должен соответствовать судовой спецификации. Динамика объемов перевалки грузов в 2003-2023 годах (млн. тонн) в порту Высоцк представлена в таблице 1 (табл. 1). [7]

Таблица 1

Грузооборот порта Высоцк, млн. тонн

Грузооборот								
год	2003	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
млн. тонн	2,4	10,4	14,8	13,4	13,6	16,2	17,4	17,5
цепные индексы	-	4,33	1,42	0,91	1,01	1,19	1,07	1,01
год	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
млн. тонн	17,1	17,6	18,8	19,4	18,6	16,9	16,0	12,8
цепные индексы	0,98	1,03	1,07	1,03	0,96	0,91	0,95	0,80

На основании вышеприведенной таблицы можно сделать вывод о последовательном росте грузооборота до 2019 года и постепенном снижении с 2020 года. Наглядное представление о динамике грузооборота дает рисунок 1 (рис. 1).

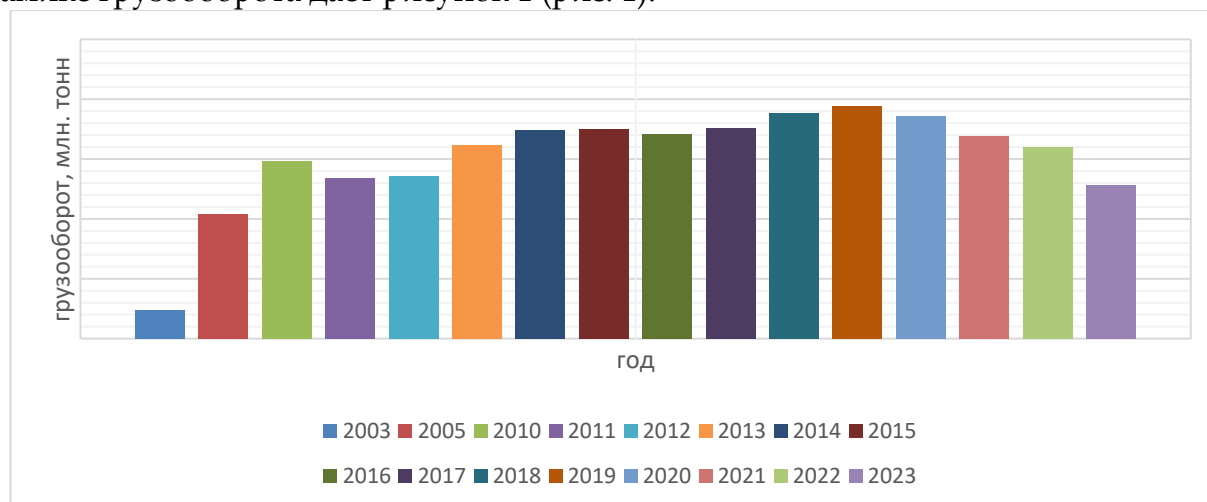


Рис. 1.1. Грузооборот порта Высоцк

По данным грузооборота можно рассчитать цепные индексы грузооборота (система индексов с переменной базой сравнения). Так, значения цепных индексов, представленных выше, позволяют провести оценку относительного изменения уровня грузооборота по сравнению с предшествующим периодом, а также отразить последовательность увеличения (2003-2010 гг., 2011-2015 гг., 2016-2019 гг.) или уменьшения (2010-2011 гг., 2015-2016 гг., 2019-2023 гг.) во времени уровня грузооборота.

Таким образом, на основании вышеприведенной таблицы можно сделать вывод о том, что грузооборот порта Высоцк последовательно увеличивается на протяжении рассматриваемого периода до 2019 года, однако уровень роста не является постоянной величиной и определяется различными макроэкономическими и микроэкономическими факторами.

Наглядное представление о динамике объемов перевалки порта Высоцк на основании цепных индексов дает рисунок 2 (рис. 2).

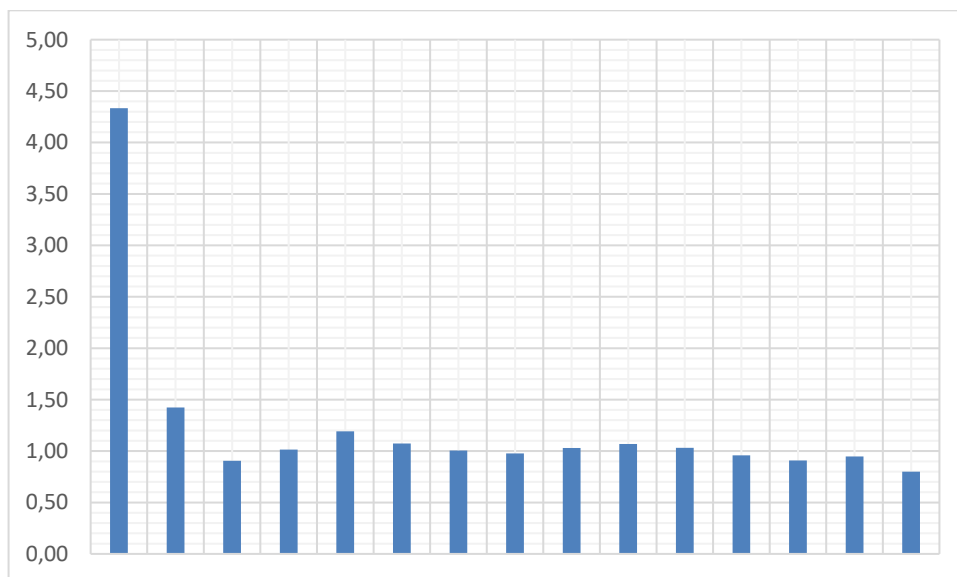


Рис. 2. Цепные индексы грузооборота

Динамика объемов перевалки каменного угля морского терминала ООО «Порт Высоцкий» по годам (2003-2023 гг.) представлена на рисунке 2 (рис. 2). На основании вышеприведенных диаграмм можно сделать вывод о том, что грузооборот порта Высоцк последовательно увеличивается на протяжении рассматриваемого периода (2003 – 2019 гг.), незначительное снижение имеет место в 2019 году. Можно предположить, что общая линия тренда до 2019 года является восходящей.

Для осуществления работ и услуг ООО «Порт Высоцкий» имеет в своем штате квалифицированный персонал инженерно-технических работников, докеров, стивидоров и тальманов, использует собственные производственные фонды и технику. Компания обеспечивает полный контроль за прохождением грузов в порту Высоцк, несет ответственность за качество всех технологических операций и сохранность грузов с момента их приема и до момента отправки.

2.5. Экология в ООО «Порт Высоцкий»

В своей деятельности ООО «Порт Высоцкий» руководствуется международными конвенциями по защите окружающей среды, а также требованиями российского природоохранного законодательства. Служба капитана порта осуществляет контроль за соблюдением вышеназванных конвенций и российского природоохранного законодательства в порту.

При осуществлении своей деятельности порт Высоцк уделяет значительное внимание обеспечению охраны окружающей среды и предотвращению негативного воздействия на природные объекты. Так, с судна сдаются нефтесодержащие и сточные воды, мусор, пищевые отходы и отработанные масла на специализированные суда или специализированный автотранспорт. Также на акватории морского порта не допускается сброс балластных вод, за исключением изолированного балласта.

В общем случае основные проблемы и нарушения при очистке сточных вод могут включать в себя:

- сброс промышленных вод и истребление лесов (приводят к тому, что вода не задерживается в почве и увеличивает солесодержание природных вод);

- рост уровня загрязнения поверхностных объектов, вызванный увеличением доли продуктов, поступающих в сточные воды из-за мытья техники;

- проблемное состояние водоочистного оборудования (сброс сточных вод с превышением нормативных показателей, аварийные и залповые выбросы сточных вод и т.д.);

работа без разрешения на специальное водопользование, рост угольной пыли и нефтепродуктов в связи с увеличением грузооборота и используемой территории.

В сентябре 2011 года в порту Высоцк ввели в эксплуатацию уникальный комплекс очистных сооружений, аналогов которому не существовало ни в одном угольном терминале как в Российской Федерации, так и в Западной Европе. Строительство комплекса очистных сооружений для осуществления многоступенчатой очистки осуществлялось с помощью новейших израильских и финских технологий. Так, пробы воды, сливаемой в Финский залив Высоцком, показывают, что она является в два раза более чистой, чем вода в заливе.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В работе рассматривалась деятельность организаций Северо-Западного региона в условиях санкционного давления, делался вывод о наличии значительных экономических преимуществ Балтийского морского бассейна при транспортировке каменного угля. Также в статье обосновывалась необходимость пересмотра планов стратегического развития предприятий вследствие снижения грузооборота, утверждались необходимые меры для преодоления кризисов, вызванных внешними факторами (переориентироваться на новые рынки сбыта, диверсификация типов перегружаемых товаров), что наиболее актуально для портов Балтийского бассейна, в частности, для Высоцка.

Устойчивый рост пропускных способностей портов, увеличение выработки угля в Кузбасском бассейне и разработка новых логистических маршрутов могут способствовать увеличению объема экспорта российского угля на мировом рынке. Изменения логистических маршрутов и цепочек поставок, заключение договоров с новыми покупателями, расширение состава экспортно-импортных товаров и изменение специализации портов ослабляют последствия ограничений (COVID-19, экономические санкции), влияющих на работу морских портов и способствуют повышению грузооборота. [4, с. 28]

Конкурентоспособность Российской Федерации на мировом уровне зависит от различных факторов. Так, развитая логистика и мощные транспортные узлы определяют перспективы увеличения объемов и интенсивности работы портов (при условии адекватной ценовой политики на погрузочно-разгрузочные и складские операции). [1, с. 52]

Также в данной работе рассматривался порт Высоцк, его история, географическое положение и характеристики, анализировались грузооборот и дальнейшие перспективы развития. Было отмечено уникальное географическое расположение как Ленинградской области в целом, так и порта Высоцк в частности, что является важным конкурентным преимуществом в сфере морских перевозок. Также в работе была отмечена важность расширения структуры экспортно-импортных товаров, усовершенствования взаимодействия между экспортерами, импортерами, банковской системой, государством и портами, необходимость роста технической оснащенности железнодорожного сообщения для преодоления внешних негативных факторов (экономические санкции, влияющие на внешнеторговые операции).

Изменение маршрутов транспортировки и структуры товаров (в том числе ориентация на рост экспорта наливных грузов при сокращении экспорта насыпных грузов), рост сектора торговли, снижение объемов производства (закрытие зарубежных предприятий), сокращение малого и среднего бизнеса, увеличение ВПК при сокращении экспортных операций и логистических компаний влияют на морские порты Ленинградской области, в том числе на порт Высоцк. Вышеназванные тенденции в экономике носят краткосрочный характер и в перспективе приведут к стабилизации экономического развития региона. [3, с. 141]

В условиях кризисных ситуаций, вызванных проблемами в международных отношениях, политические и экономические факторы оказывают значительное влияние на

транспортную сферу в общем, и на морские порты, в частности. Так, экономические санкции значительно затрудняют внутрифирменное управление, что вызывает необходимость адаптации к новой рыночной конъюнктуре, проведению анализа деятельности и возможных рисков в работе порта. [2, с. 118].

Список литературы:

1. Бережной В.И., Сероштан М.В., Марцева Т.Г., Бережная О.В., Бережная Е.В. Проблемы транспортно-логистической системы России в современных условиях (на примере экспорта зерна) // Вестник Института экономики Российской академии наук №3. 2022. С. 52–72; DOI: 10.52180/2073-6487_2022_3_52_72;
2. Китцманн Х., Цыплакова Е. Г., Синько Г. И., Стримова А. В., Рюмкина К. А. Анализ эффективности функционирования морских портов Балтийского бассейна России // Балтийский регион. 2023. Т. 15, № 2. С. 103 – 125. DOI: 10.5922/2079-8555-2023-2-6;
3. Космачева Н.М. Факторы структурной трансформации экономики Ленинградской области в новых условиях // Теория и практика общественного развития. 2023. № 6. С. 133–142. <https://doi.org/10.24158/tipor.2023.6.16>;
4. Рожков Е. В. Развитие морских портов России // Общество, экономика, управление. 2022. Том 7, № 4. С. 28-33. DOI 10.47475/2618-9852-2022-17405;
5. Тимошкова Н. В. Рассмотрение экономических перспектив Северо-Западного региона для осуществления перевозки каменного угля из Кузбасса в Амстердам // Финансы и учетная политика. – 2019. – № 9(13). – С. 34-40;
6. Тимошкова Н.В. Рассмотрение базовых принципов формирования стоимости перевозки груза в Северо-Западном морском бассейне // Вопросы студенческой науки. – 2022. – №9(73). – С. 100-106;
7. <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D1%8B%D1%81%D0%BE%D1%86%D0%BA> [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org>.

References:

1. Berezhnoy V.I., Seroshtan M. V., Martseva T. G., Berezhnaya O. V., Berezhnaya E. V. Problems of the Russian transport and logistics system under current conditions (on the example of grain exports) // Vestnik Instituta Ekonomiki Rossiyskoy Akademii Nauk (The Bulletin of the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences) №3. 2022. P. 52–72; DOI: 10.52180/2073-6487_2022_3_52_72;
2. Kitzmann, H., Tsyplakova, E. G., Sinko, G. I., Strimovskaya, A. V., Ryumkina, K. A., 2023, Efficiency analysis of seaports in Russia’s Baltic basin: performance evaluation, Baltic region, Vol. 15, № 2, p. 103 – 125. DOI: 10.5922/2079-8555-2023-2-6;
3. Kosmacheva, N.M. (2023) Factors of Economic Structural Transformation in the Leningrad Region under New Conditions. Theory and Practice of Social Development. (6), P. 133–142. Available from: doi:10.24158/ti-por.2023.6.16 (In Russian);
4. Rozhkov E. V. Development of Russian sea ports // Society, economics, management. 2022. Vol. 7, № 4. P. 28-33. DOI 10.47475/2618-9852-2022-17405;
5. Timoshkova N. V. Consideration of the economical perspectives of the North-West Region for the purpose of coal transportation from Kuzbass to Amsterdam // Finance and accounting policy. – 2019. – № 9(13). – P. 34-40.;

6. Timoshkova N. V. Consideration of the basic principles of forming the cargo transportation cost in the North-Western Sea basin // Question of student's science. – 2022. – №9 (73). – P. 100-106;
7. <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D1%8B%D1%81%D0%BE%D1%86%D0%BA>
Retrieved from <https://ru.wikipedia.org> (in Russian).