

## ЭКОНОМИКА. СОЦИОЛОГИЯ. ДЕМОГРАФИЯ

УДК 656.6(571.6)

### РАЗВИТИЕ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В КОНТЕКСТЕ МИРОВЫХ ТЕНДЕНЦИЙ В 2015 Г.

Е.А. Заостровских

Институт экономических исследований ДВО РАН,

ул. Тихоокеанская 153, г. Хабаровск, 680042,

e-mail: zaost@ecrin.ru

*В настоящей статье рассматриваются вопросы развития морского флота России в сравнении с общемировыми тенденциями, деятельность морских портов России и Дальнего Востока за период с 2000 по 2015 гг. Выделены проблемы, возникающие при работе морского транспорта, а также рассмотрены дальнейшие перспективы развития морского транспорта России.*

**Ключевые слова:** морской порт, морской транспорт, динамика развития, перспективы роста, портовая зона.

#### Введение

Неравномерное размещение источников сырья, производительных сил и мест потребления товаров является одним из важных стимулов развития мировых морских перевозок. Добытое сырье и произведенные товары образуют национальную грузовую базу, которая нуждается в перевозке морским транспортом. Их своевременная доставка обеспечивает непрерывную работу базовых отраслей промышленности.

Опорным инфраструктурным каркасом морских транспортных связей является система морских портов, которые к настоящему времени из поставщика традиционных услуг по обработке грузов превратились в диверсифицированные комплексы, сочетающие логистические услуги, производственные, торговые и финансовые виды деятельности. Вот уже на протяжении последних трех десятилетий морские порты являются «узким местом» в системе морского транспорта. Именно поэтому одной из ключевых проблем развития морского порта является проблема соблюдения пропорций между основными отраслями материального производства, проживающим на отдельной территории населением и обеспечением их потребности.

#### Мир

Объем мировых морских перевозок в 2015 г. составил 10 млрд т. Между тем ввиду снижения цен на нефть, замедленного роста промышленного производства в крупных развивающихся странах в по-

следние годы темпы роста мировых морских перевозок несколько замедлились – 3,5% к 2013 г.; 2,0% к 2014 г. (по данным статистики ЮНКТАД. <http://unctadstat.unctad.org>). За период с 2000 по 2015 гг. объем перевозок морским транспортом в мире вырос в 1,7 раз (табл. 1). По-прежнему на азиатские страны приходится большая часть международных морских перевозок. За 15-летний период их общая доля в совокупном объеме погруженных грузов увеличилась на 12%, а выгруженных на 31%. Это означает, что за относительно короткий период времени Азия превратилась в крупного участника глобального производственного процесса. Более двух третей общего объема перевозок приходится на сухие грузы, включая пять основных массовых грузов (железную руду, уголь, зерно, глинозем и руду).

Показатель тонно-миль увеличился по всем категориям грузов в 1,7 раз и составил 54,2 млрд т/миль, что наглядно демонстрирует спрос на услуги морского транспорта. При этом основной рост пришелся на перевозки контейнерных грузов (2,7 раз) и газа (2,5 раз). В целях уменьшения влияния транспортных издержек на массовые грузы импортеры переориентировались на более близких поставщиков. Так, например, потребности Азии в нефти стали удовлетворяться за счет поставок из соседних азиатских стран. Из этого следует, что повышение транспортных издержек на массовые грузы ведет к процессу регионализации портовой деятельности.

## Мировые морские перевозки (млн погруженных т)

## Development in international seaborne trade (millions of tons loaded)

Груз	2000	2005	2007	2009	2011	2013	2014	2015	2015/ 2000
Всего	5 984	7 109	7 895	7 858	8 785	9 514	9 841	10 047	1,7
Контейнеры	598	969	1 193	1 127	1 393	1 544	1 631	1 770	3,0
Другие сухие грузы	1 928	2 009	2 141	2 004	2 112	2 218	2 272	2 380	1,2
Основные массовые грузы	1 295	1 709	1 814	2 085	2 486	2 923	3 112	2 950	2,3
Нефть и газ	2 163	2 422	2 747	2 642	2 794	2 829	2 826	2 947	1,4

Источник: составлено по данным UNCTAD

По мере увеличения объема контейнерных перевозок совершенствовались условия их транспортировки, основанные на высокой скорости доставки грузов, надежности, регулярности и их сохранности. Обратной стороной этого процесса стало значительное увеличение выбросов загрязняющих веществ, парниковых газов и других воздействий на окружающую среду. Так, например, обсуждаются вопросы регулирования скорости хода судна и выбор наиболее экономичных вариантов маршрутов. В январе 2017 г. появятся новые требования к морским перевозкам в полярных водах, которые приняты Международным кодексом для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс). Ожидается, что эти направления в дальнейшем окажут влияние на конструкцию судов, технологические стратегии и эксплуатационные меры.

В результате применения новых технологий совокупный объем контейнерных перевозок в 2015 г. составил 180 млн ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент). Большая часть контейнерных гру-

зов перевозится по 3 основным направлениям магистральных перевозок между Западной Европой, Восточной Азией и Северной Америкой. Наиболее интенсивно развиваются перевозки по направлениям Европа – Азия – Европа (2,7 раз) (рис. 1).

Следствием бурного развития морских перевозок стало интенсивное увеличение морского торгового флота в мире. Его валовая вместимость увеличилась в 2 раза. В январе 2015 г. в мире насчитывалось 89 464 торговых судна суммарным дедвейтом 1,75 млрд т. Наиболее внушительным за этот период был рост числа контейнеровозов – увеличение дедвейта составило 3,4 раз (рис. 2).

Стремясь получить эффект масштаба, перевозчики вкладывают деньги в строительство более крупных судов, которые превосходят предыдущие по длине, ширине и осадке. Использование крупнотоннажных контейнеровозов впоследствии позволило избегать высоких фрахтовых ставок и использовать эффект от масштаба на международном рынке транспортных услуг. Однако влияние экономического кризиса 2008–2009 гг. привело к

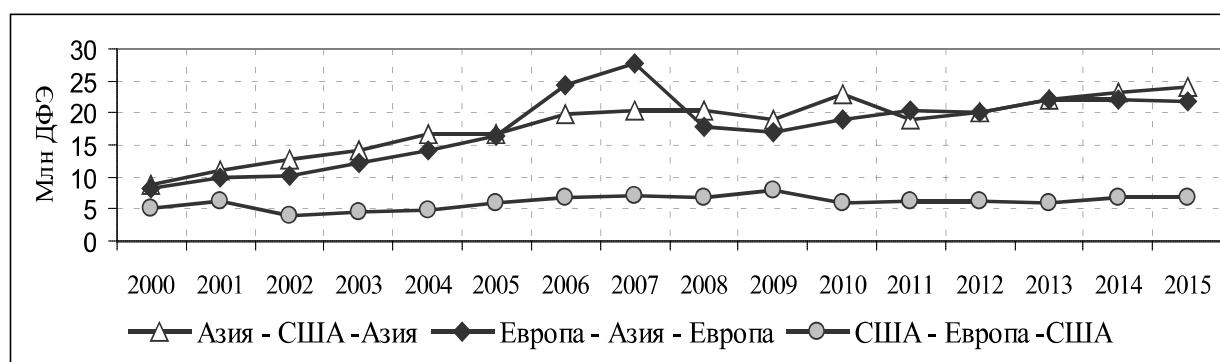


Рис. 1. Перевозка контейнеров по основным направлениям

Fig. 1. Container trade on major routes

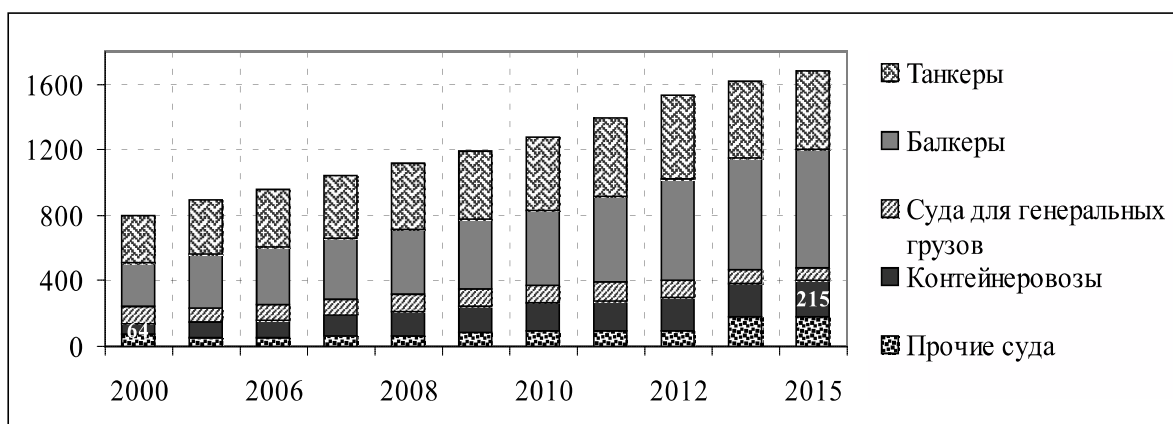


Рис. 2. Структура мирового флота по основным типам судов (млн т дедвейта)

Fig. 2. World fleet by principal vessel types (thousands of dwt)

избыточному предложению тоннажа на мировом торговом флоте (рис. 3). В результате таких изменений эффективнее использовались малотоннажные контейнеровозы вместимостью 1100–1300 ед. ДФЭ, так как суда меньших размеров способны заходить в различные порты [12]. Этот факт сыграл положительную роль для российских судовладельцев, у которых большое количество судов меньшего размера. В последние годы возрос спрос на морские контейнерные перевозки (5% к 2013 г., 6% к 2014 г.) в результате роста перевозок на магистральном маршруте Европа – Азия – Европа.

На фоне того, что размеры судов увеличивались, а число компаний линейного судоходства продолжало сокращаться, отмечалась концентрация отрасли и получение эффекта от масштаба. В результате этого повысились фрахтовые ставки. По мнению международных экспертов, это явление следует ожидать и в дальнейшем.

Вместе с тем с увеличением размеров судов наблюдается постепенное повышение эффективности технологий обработки грузов в морских

портах. Для получения выгоды от масштаба в порту Шеньчжэнь (Китай) был установлен кран, способный поднимать одновременно три 40-футовых контейнера. Однако использование крана с тройным захватом не позволяет достичь оптимального уровня перевалки контейнеров (ожидалось, что показатели таких кранов увеличат производительность в 3 раза). В то же время увеличение размера морских судов для некоторых портов может иметь ощутимые последствия. Так, например, перспективы роста порта Роттердам (Нидерланды) ограничены близким расположением города. И единственно возможным решением является строительство насыпных причалов в море.

В настоящее время в мире насчитывается более 11 тысяч морских портов и терминалов, суммарным грузооборотом более 18 млрд т. К числу крупных относятся порты с годовым грузооборотом свыше 150 млн т. Наиболее активно увеличивается грузооборот в тех морских портах, которые расположены на трех магистральных направлениях между Западной Европой, Восточной Азией и

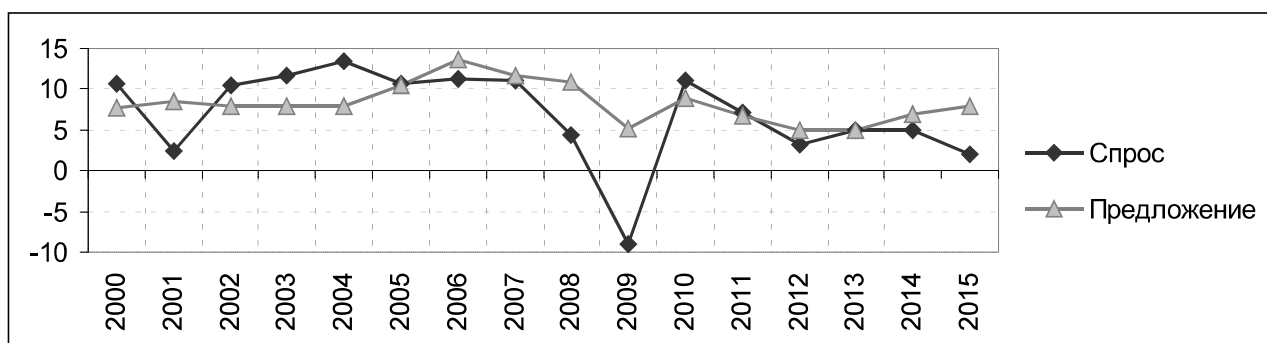


Рис. 3. Динамика прироста спроса и предложения на рынке мировых морских контейнерных перевозок (годовые темпы прироста)

Fig. 3. Growth of demand and supply in container shipping (annual growth rates)

Северной Америкой. Суммарно грузооборот 10 лидирующих портов с 2002 г. увеличился в 2,7 раз и в 2015 г. составил 5,6 млрд т (табл. 2). За этот период поменялся состав лидирующих портов. Так, если в 2002 г. в десятку крупнейших входили порты таких стран, как Сингапур, Нидерланды, Китай, США, Япония и Республика Корея, то в 2015 г. китайские порты полностью вытеснили американские и японские. В аутсайдерах оказались японские порты Нагоя и Тиба, которые в 2002 г. занимали ведущие позиции по перевалке.

Эффективность работы морских портов зави-

сит от множества факторов – наличие развитой инфраструктуры, эффективность работы таможенных служб, а также возможные концессии, предоставляемые международным операторам терминалов. Именно поэтому большинство портов ввели стимулы по увеличению перевалки грузов – установлены более длительные сроки хранения грузов, понижены тарифы для судоходных линий, снижена предельная стоимость для обработки грузов, сокращено время при перевозке товаров через границу [22].

В качестве одного из весомых стимулов по росту перевалки грузов выступает особая эконо-

Таблица 2

Десять крупнейших морских портов в мире (млн т)

Table 2

Top 10 largest seaports in the world (million tons)

Ранг	2002 г.	2009 г.	2011 г.	2013 г.	2014 г.	2015
1.	Сингапур (Сингапур) 335,1	Шанхай (Китай) 505,7	Шанхай (Китай) 590,4	Шанхай (Китай) 696,8	Шанхай (Китай) 678,3	Нинбо (Китай) 889,0
2.	Роттердам (Нидерланды) 321,8	Сингапур (Сингапур) 472,3	Сингапур (Сингапур) 531,1	Сингапур (Сингапур) 560,8	Сингапур (Сингапур) 581,2	Шанхай (Китай) 717,4
3.	Шанхай (Китай) 238,6	Роттердам (Нидерланды) 386,9	Тяньцзинь (Китай) 459,9	Тяньцзинь (Китай) 477,3	Гуанчжоу (Китай) 500,9	Сингапур (Сингапур) 574,9
4.	Луизиана (США) 196,4	Тяньцзинь (Китай) 381,1	Роттердам (Нидерланды) 434,5	Гуанчжоу (Китай) 472,7	Циндао (Китай) 465,0	Тяньцзинь (Китай) 541,0
5.	Гонконг (Китай) 192,5	Нинбо (Китай) 371,5	Гуанчжоу (Китай) 431,0	Циндао (Китай) 450,1	Хедленд (Австралия) 466,9	Сучжоу (Китай) 540,0
6.	Хьюстон (США) 161,1	Гуанчжоу (Китай) 364,0	Циндао (Китай) 372,0	Роттердам (Нидерланды) 441,4	Тяньцзинь (Китай) 445,7	Гуанчжоу (Китай) 519,9
7.	Тиба (Япония) 158,9	Циндао (Китай) 274,3	Нинбо (Китай) 348,2	Нинбо (Китай) 399,2	Роттердам (Нидерланды) 444,7	Циндао (Китай) 500,0
8.	Нагоя (Япония) 158,0	Циньхуандао (Китай) 243,8	Циньхуандао (Китай) 284,6	Хедленд (Австралия) 372,3	Нинбо (Китай) 429,9	Таншань (Китай) 490,0
9.	Кванджу (Р. Корея) 153,4	Гонконг (Китай) 242,9	Пусан (Р. Корея) 281,5	Далянь (Китай) 320,8	Далянь (Китай) 337,3	Роттердам (Нидерланды) 466,4
10.	Нинбо (Китай) 150,0	Пусан (Р. Корея) 226,1	Гонконг (Китай) 277,4	Пусан (Р. Корея) 313,2	Пусан (Р. Корея) 335,4	Хедленд (Австралия) 452,9
<b>Всего</b>	<b>2 065,8</b>	<b>3 468,6</b>	<b>4 010,6</b>	<b>4 504,6</b>	<b>4 685,3</b>	<b>5 691,5</b>

Источник: составлено по данным UNCTAD

мическая зона. В Республике Корея созданы зоны свободной торговли Пусан и Инчхон, которые ориентированы на логистическую деятельность в международной торговле (табл. 3). Основным принципом создания портовой зоны в Республике Корея – развитие транспортной инфраструктуры, а затем создание промышленного производства [20]. В Китае созданы благоприятные условия для инвесторов путем предоставления различных преференций в налогообложении.

В то же время с интенсивным ростом перевалки грузов одной из распространенных проблем развития является отсутствие стандартного метода измерения работы морских портов с внутренними регионами [3]. Так, по мнению А. Вудберна, «Транспортные связи между морскими портами и внутренними регионами являются слабым звеном в глобальной системе производственно-сбытовых цепочек» [1], а «отсутствие высококачественных данных затрудняет понимание воздействия различных факторов на показатели транспортной работы с внутренними регионами». Поэтому, как представлено в ежегодном отчете ЮНКТАД [13], на первоначальном этапе при сопоставлении глобальных показателей производительности морских портов планируется, что главное внимание будет уделяться объемам и срокам (коэффициент занятости причалов, время оборачиваемости судна). Также к числу вопросов, возникающих при развитии морского транспорта в мире, можно отнести внедрение новейших транспортных технологий и транспортной техники, оптимизацию международных морских

торговых маршрутов, разработку системы упрощения процедур торговли в морских портах, создание интеллектуальной транспортной сети и разработку новых типов судов с целью снижения объемов выбросов углекислого газа в атмосферу.

#### Россия

За период с 2000 по 2015 гг. объем перевозок грузов морским транспортом страны сократился в 1,9 раз и составил лишь 18 млн т [16]. Одновременно с этим изменилась структура морского транспортного флота России – сократилась доля судов, зарегистрированных под флагом России, с 75 до 65%. Такая тенденция схожа с общемировой – почти 42% мирового флота зарегистрировано в Панаме, Либерии и на Маршалловых Островах. В результате Россия среди других морских держав в 2015 г. по тоннажу флота занимает 20 место (18 324 тыс. т дедвейта) и 8 место по количеству судов (1739 единиц флота).

Практически половина мирового тоннажа (49,7%) принадлежит судоходным компаниям четырех стран – Греции, Японии, Германии и Китая, которые специализируются на крупных танкерных и балкерных судах. На Россию, которой принадлежит 3,7% судов для генеральных грузов от мирового флота, приходится всего 0,7% от общего стоимостного объема мировых морских перевозок (табл. 4).

В то же время Германия, которой принадлежит 37% флота контейнеровозов, является абсолютным лидером по стоимостному объему – 19%. Вместе с тем принадлежность флота не всегда

Таблица 3

Типы зон свободной торговли

Table 3

Types of free trade zones

Страна	Количество и виды зон	Основные виды стимулирования	Вид производства	Страны инвесторы
Китай	6 особых экономических зон, 34 зоны экономического и технологического развития	Беспошлинный импорт, экспорт, налоговые льготы	Различные виды деятельности	Гонконг, Тайвань, Япония, США
Республика Корея	2 зоны свободной торговли	Беспошлинный импорт, экспорт	Логистическая деятельность	Республика Корея
Таиланд	3 инвестиционные зоны, 5 зон экономического предпринимательства	3-летний налоговый отпуск, беспошлинный импорт и экспорт	Электротехника	Япония, европейское сообщество, США
Гонконг	Вся территория – свободный порт	Нет	Электроника	Великобритания, Китай, США

Источник: составлено на основе данных [21]

## Принадлежность судов, в разбивке по основным типам судов

## Ownership, by main vessel types

	Всего	Германия	Япония	Греция	Китай	Дания	Тайвань	Норвегия	Республика Корея	Сингапур	Гонконг	США	Канада	Россия	остальные страны
Оценочная доля для мирового флота (по дефакто) в разбивке по основным видам судов															
Контейнеровозы	100	37,0	8,8	6,8	6,3	8,8	4,8	0,3	3,2	3,3	2,2	1,5	2,3	0,2	14,5
Балкеры	100	4,8	22,7	19,9	14,0	1,1	3,4	1,4	6,3	2,0	4,5	3,1	0,4	0,3	16,1
Танкеры	100	4,6	12,5	20,8	5,2	3,4	1,7	3,4	2,8	3,9	3,0	5,0	1,8	2,8	29,1
Суда для ген. грузов	100	13,3	12,4	2,4	11,0	1,1	1,6	12,0	2,3	1,4	1,8	1,0	0,2	3,7	35,8
Оценочная доля мировых морских перевозок (в долларах)															
Контейнеровозы	52,0	19,2	4,6	3,5	3,3	4,6	2,5	0,2	1,7	1,7	1,1	0,8	1,2	0,1	7,5
Балкеры	6,0	0,3	1,4	1,2	0,8	0,1	0,2	0,1	0,4	0,1	0,3	0,2	0,0	0,0	1,0
Танкеры	22,0	1,0	2,7	4,6	1,1	0,7	0,4	0,7	0,6	0,9	0,7	1,1	0,4	0,6	6,5
Суда для ген. грузов	20,0	2,7	2,5	0,5	2,2	0,2	0,3	2,4	0,5	0,3	0,4	0,2	0,0	0,7	7,1
Итого	100	23,2	11,2	9,8	7,5	5,6	3,4	3,4	3,1	3,0	2,4	2,3	1,6	1,5	22,0

Источник: UNCTAD

означает, что страны, которым принадлежат суда, контролируют морские перевозки. В частности, принадлежащие Германии контейнеровозы нередко отфрахтовываются крупнейшим операторам контейнеровозов «Майерск лайн» (Дания), МСК (Швейцария) и КМА-КГМ (Франция) [13].

Устойчивый спрос на услуги морского транспорта стимулировал рост перевалки грузов в морских портах страны. В настоящее время на территории Российской Федерации функционирует 70 морских портов включая Крым, с суммарным грузооборотом более 670 млн т, занимая около 1% от мирового грузооборота портов. К наиболее крупным относится 14 портов с годовым грузооборотом более 10 млн т. Перевалка грузов в морских портах страны с 2000 г. увеличилась в 2,3 раза и в 2015 г. составила 676 млн т, перевалка контейнеров возросла в 1,9 раз, достигнув показателей 1995 г. – 4 млн ДФЭ (рис. 4). Наибольший удельный вес составляет экспорт – 78%, импорт и транзит – 8%, а каботаж 6%. В структуре экспорта преобладают дешевое сырье и товары с минимальной степенью обработки. Впрочем, как отмечают эксперты,

ситуацию в российском экспорте в 2015 г. можно оценить двояким образом – с одной стороны отмечается положительная динамика физического объема экспорта, а с другой стороны сокращение стоимостных объемов экспорта [15].

Развитие морских портов страны характеризуется централизацией портовой деятельности в относительно небольшом количестве эффективно работающих портов, которые образуют систему грузовых центров. Технологии переработки грузов в крупных портах совершенствуются благодаря закупке импортной техники, развитию портовых функций и применению информационных технологий. В этот период реализовано много локальных «точечных» инфраструктурных проектов [8]. Так, в частности, на Балтийском море построены специализированные порты Витино, Оля, Приморск и Усть-Луга, на Дальнем Востоке введены в действие порты по отгрузке топливно-энергетических грузов – Пригородное и Козьмино.

В результате грузооборот пяти крупнейших портов России (Новороссийск, Приморск, Большой порт Санкт-Петербург, Мурманск и Восточный) в

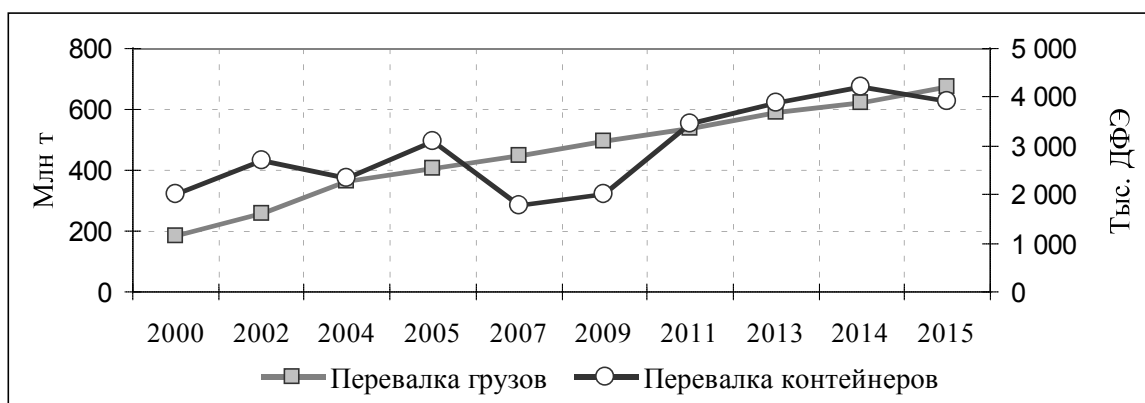


Рис. 4. Динамика перевалки морских портов России

Fig. 4. Dynamics of transshipment of Russian seaports

2015 г. составил 315 млн т или 56% от суммарного грузооборота портов России. Вместе с тем по грузообороту в список 100 крупнейших портов мира входят только 3 порта, занимая при этом 30–60-е места (табл. 5). Основными портами по перевалке контейнеров являются три терминала: Новороссийск, Большой порт Санкт-Петербург и порт Восточный. Но в число 100 крупнейших контейнерных терминалов входит лишь Большой порт Санкт-Петербурга, занимая 50–70-е место.

К факторам, оказывающим негативное влияние на развитие контейнеропотока в России, можно отнести отсутствие согласованной работы морского и железнодорожного транспорта, отсутствие распределительных центров и долгое оформление грузов в портах (избыточное количество документов увеличивает непроизводительные простои судна) [5]. Так, потери Северо-Западного бассейна, согласно проведенному мониторингу, варьируются в

пределах от 10 до 20 млн долл. США в год и могут достигать от 6 до 32 часов непроизводительного простоя [9].

В настоящее время в качестве первых шагов по созданию системы упрощения процедур торговли в морских портах Приморского края выступает электронное декларирование. А в порту Санкт-Петербурга создан пилотный проект «Единого окна», который впоследствии будет адаптирован в Свободном порту Владивосток. Из этого следует, что меняется подход к транспорту. Важными становятся не только объемные показатели транспорта, но и качество предоставляемых услуг, скорость (коэффициент занятости причалов, время оборачиваемости судна).

Объем перевозки грузов по Северному морскому пути после продолжительного спада вернулся к показателям 1990 г. – 5,4 млн т (рис. 5), но пока не достиг рекордных показателей 1987 г. –

Таблица 5

Основные показатели перевалки крупнейших портов России

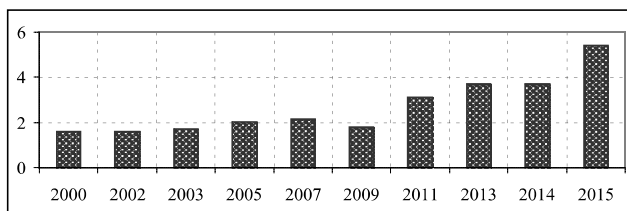
Table 5

Main indicators of handling the largest ports in Russia

Год	Грузооборот, млн т			Контейнерооборот, млн ДФЭ
	Новороссийск	Приморск	Санкт-Петербург	Санкт-Петербург
2008	81,8 / 47	76,6 / 53	59,9 / 66	1,9 / 60
2009	86,5 / 35	79,1 / 42	50,4 / 69	1,3 / 73
2010	81,6 / 45	77,6 / 46	57,9 / 63	1,9 / 63
2011	81,0 / 47	75,1 / 50	-	2,3 / 50
2013	73,6 / 52	63,8 / 61	57,9 / 70	2,5 / 55
2014	70 / 56	53,7 / 79	61,2 / 67	2,3 / 63

**Примечание:** числитель – млн т/млн ДФЭ, знаменатель – ранг.

**Источник:** составлено по данным UNCTAD



**Рис. 5. Перевозка грузов по Северному морскому пути (млн т)**

**Fig. 5. Cargo transportation along the Northern sea route (million tons)**

6,6 млн т. Причиной повышенного спроса на перевозки по Северному морскому пути выступили новые требования к уровню ледовой защиты кораблей, которые позволили следовать без ледокольного сопровождения. Соответственно, появилась возможность существенно сэкономить за счет тарифа на грузовые перевозки в сравнении с перевозками через Суэцкий канал. В итоге расширилась география перевозок – Китай, Республика Корея, Япония, Сингапур и Канада [6].

Ожидается, что к 2030 г. объем перевозок грузов по СМП достигнет уровня 50–65 млн т, из них экспортные – 30 млн т. Для того чтобы вывести арктическое судоходство на новый уровень, государством поставлена задача – развить инфраструктурные транспортные объекты с надежным гидрографическим, гидрометеорологическим обеспечением, а также создать семь опорных базовых пунктов: в Сабетте, Дудинке и т.д. [2]. На перспективу морские порты Мурманск и Петропавловск-Камчатский рассматриваются как арктические порт-ХАБы<sup>1</sup> СМП (Северного морского пути). В настоящее время порт Петропавловск-Камчатский по уровню технологического развития соответствует порту второго поколения, выполняя элементарные функции. На перспективу порт-ХАБ Петропавловск-Камчатский по уровню технологического развития должен соответствовать четвертому поколению, выполняя при этом различные виды логистической деятельности. Из этого следует, что за 14-летний период порту надлежит преодолеть технологическое отставание в 30 лет.

В общем виде развитие морских портов России с 2000 по 2015 гг. условно можно разделить на 2 основных этапа. Первый этап связан с обеспечением потребностей российской экономики и внеш-

ней торговли в перевалке экспортно-импортных, транзитных и каботажных грузов на высоком уровне. В итоге мощности перегрузочных комплексов увеличились на 93 млн т, протяженность причалов – на 427 тыс. погонных метров.

Второй этап развития морских портов России сопровождается реализацией мероприятий подпрограммы «Морской транспорт» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)». Система программных мероприятий направлена на освоение перспективных объемов грузовых перевозок, преодоление сложившихся диспропорций в развитии транспортной системы страны, улучшение состояния ее материально-технической базы, применение современных технологий перевозок, переработки и хранения грузов, расширение набора услуг, предоставляемых грузовладельцам и другим участникам транспортного процесса. Таким образом, этот период характеризуется не только совершенствованием системы перевозок, но и разработкой экономических методов, которые способны обеспечить «пиковые» потребности страны в перевозках, соответствуя современным требованиям международного рынка транспортных услуг.

#### **Дальний Восток**

Дальний Восток выступает абсолютным лидером в России по числу морских портов (33 из 70 существующих). Большинство из них являются международными, что способствует активному росту внешней торговли. Перевалка грузов в морских портах Дальневосточного бассейна с 2000 г. увеличилась в 2,9 раз и в 2015 г. составила 171 млн т, рис. 6а (рассчитано на основе данных ОАО «ДНИ-ИМФ»). При этом в 2004 г. был преодолен максимальный показатель перевалки 1990 г. – 72 млн т., в то время как по России исторический максимальный показатель был достигнут еще в 2000 г. Структура морских портов Дальневосточного бассейна существенно изменилась за счет роста экспорта угля (2000 г. – 30%; 2015 г. – 49%), рис. 6б. Вместе с тем на фоне угольной эйфории морские порты теряют экономический приоритет по сравнению с морскими портами стран АТР, где доминирующую роль играют высокотехнологичные и более эффективные операции по перевалке генеральных и контейнерных грузов [17]. Так, например, построенный угольный комплекс в порту Ванино в условиях

<sup>1</sup>Порты-ХАБы (hub с англ. – ступица колеса). Концепция порт-ХАБов получила свое активное развитие со второй половины прошлого XX века в результате быстрого роста международной торговли и спроса на контейнерные перевозки. Использование крупнотоннажных контейнерных перевозок позволяет снизить эксплуатационные расходы за счет эффекта от масштаба (*economy of scale*). Это приводит к тому, что увеличением вместимости контейнеровоза удельная стоимость перевозки одной тонны груза снижается. По мере увеличения объема контейнерных перевозок совершенствуются условия их транспортировки, основанные на высокой скорости доставки грузов, надежности, регулярности и их сохранности.



дефицита провозной способности железной дороги привел к снижению объема каботаж, а остальные грузы (металлы, химические удобрения, лес) вынуждены направляться в морские порты Приморского края. Кроме того, ухудшилась экология прилегающих территорий и акваторий угольных портов Восточный и Ванино. Эта проблема приобрела широкий размах и является сдерживающим фактором развития региональной экономики [9]. Таким образом «угольное проклятье» морских портов Дальнего Востока поставило в зависимость от изменений мировой конъюнктуры рынок топливно-энергетических ресурсов. Наряду с этим наблюдается «утечка» доходов из порта в крупные международные экономические системы [7]. Так, например, контрольный пакет акций (73%) порта Ванино после продажи на аукционе принадлежит трем оффшорным компаниям, зарегистрированным в Кипре. Порт Восточный контролирует Кузбассразрезуголь через «Истерн Стивидоринг Холдингз Лимитед» (Кипр) – 74,57% акций. Такое решение позволяет обеспечить своевременные поставки экспортного угля в страны АТР. В то же время образуются сбои поставок других грузов. Схожая ситуация отмечается во многих морских портах Дальнего Востока. Большинство стивидорных компаний зарегистрировано в Москве и зарубежных оффшорных зонах и экономически уже не относятся к своим прилегающим территориям [17].

Кроме того, наблюдается снижение связей морских портов с внутренними регионами в результате сокращения объемов производства отечественной грузовой базы. Так, например, доля грузов, произведенных предприятиями Хабаровского края, в общем грузообороте портов Ванино и Советская Гавань сократилась на 19% (24% – 2005 г.,

5% – 2015 г.). Отмечается сокращение расстояний вглубь материка. Такое изменение связей частично обусловлено увеличением поставок импортных товаров. Доля услуг от погрузо-разгрузочной деятельности портов превышает 70%, что говорит о низком уровне развития логистических услуг.

Дальнейшие перспективы развития морских портов Дальнего Востока связаны с созданием Свободного порта в пяти регионах: Хабаровский край – Ванино, Приморский край – Владивосток, Сахалинская область – Корсаков, Камчатский край и Чукотский автономный округ – Певек [11]. Проект «Свободный порт» направлен на развитие трансграничной торговли, транспортной инфраструктуры и интеграцию в глобальные транспортные маршруты.

Ожидается, что в перспективе морские порты будут соответствовать качественно новому этапу развития, при котором усилится связь с внутренними регионами. Размещение в портах промышленных предприятий, логистических центров и использование развитых информационных технологий позволит предлагать услуги с высокой добавленной стоимостью. С технологическим развитием портов снизится доля транспортных затрат и, как следствие, увеличится расстояние вглубь материка. В портовые операции будут инкорпорированы возможности логистических и товарораспределительных систем. Это позволит снизить время нахождения судов у причала и повысить общие показатели производительности работы портов. Перевалка экспортно-импортных грузов окажет решающее значение для национальной экономики и промышленности. Будет создана соответствующая транспортная инфраструктура, образованы новые рабочие места, как в транспортной отрасли, так и в

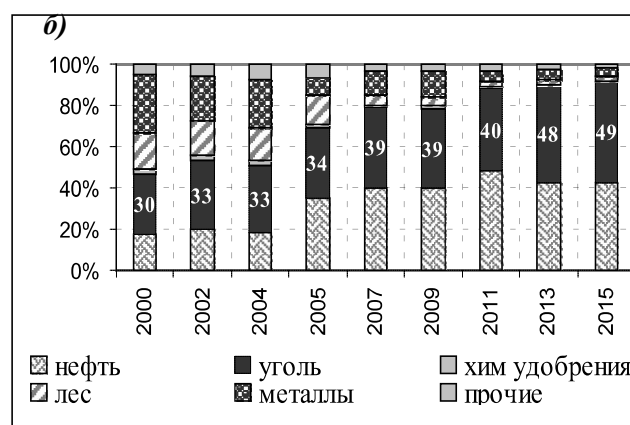
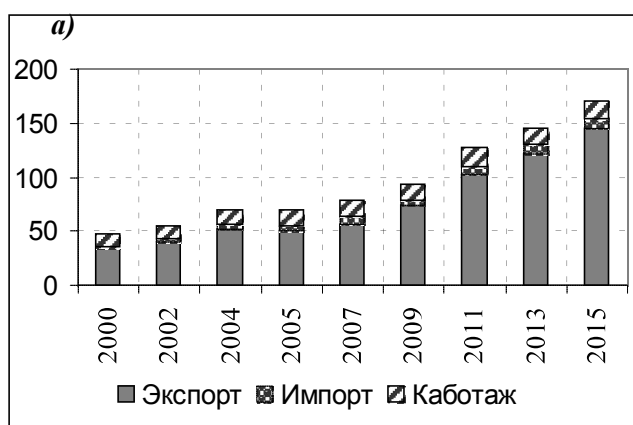


Рис. 6. Динамика перевалки морских портов Дальнего Востока [4]:  
а) по направлению, млн т; б) доля грузов в экспорте, %

Fig. 6. Dynamics of transshipment of sea ports of the Far East:  
а) by direction, million tonnes; б) the share of goods in exports, %

отраслях промышленного производства Дальневосточного региона [15].

Вместе с тем, существуют некоторые опасения относительно проблем развития портовой зоны. Так, заявленные сырьевые проекты ставят под сомнение переход на качественно новый этап развития портов. Исследуя грузовую базу в условиях создания Свободного порта, важно понимать, какова потенциальная грузовая база морских портов, которые войдут в Свободный порт, откуда, как и какой груз может пойти и т.д. [19]. Кроме того, необходимо учитывать тенденции и возможные шаги портов, находящихся выше по уровню логистической иерархии, потому как дальневосточные порты не принадлежат к категории важных в геополитическом масштабе грузовых центров в системе международных транспортных коридоров [7].

### **Заключение**

Таким образом, исходя из обозначенных тенденций развития морского транспорта, можно сделать следующий вывод. Морской транспорт во всем мире продолжает развиваться, несмотря на сложную ситуацию в мировой торговле. В мире отмечается концентрация морской транспортной отрасли и получение эффекта от масштаба. В динамике развития мирового морского транспорта фиксируется изменение структуры перевозок, увеличение роли азиатского направления, концентрация перевалки в крупнейших морских портах, специализирующихся на контейнерных грузах, регионализация портовой деятельности в результате повышения транспортных издержек на массовые грузы, а также совершенствование технологий переработки грузов в портах посредством создания современных методов сбора данных (объем и время).

В динамике развития морского транспорта России наблюдаются некоторые сходные с общемировыми тенденции – рост доли судов, зарегистрированных под иностранным флагом, концентрация перевалки в крупных портах. В то же время отмечаются некоторые принципиальные отличия – инфраструктура портов развивается менее интенсивно, чем перевалка. Реализуются точечные инфраструктурные проекты, направленные на экспорт дешевого сырья и товаров с минимальной степенью обработки. Одной из ключевых проблем интеграции в международное транспортное пространство является низкая скорость прохождения груза в порту. Таким образом, перенимая зарубежный опыт развития, морской транспорт страны, воссоздавая те же условия, столкнулся с проблемами межвидовой конкуренции, отсутствием системы единых сопоставимых показателей работы отдельных видов транспорта в целом и в транспортных

узлах, а также со сложностью перехода на новый этап развития.

Дальнейшее развитие морского транспорта страны неминуемо будет сдерживаться рядом условий, выдвигаемых мировым сообществом, включая внедрение новейших транспортных технологий и транспортной техники, создание интеллектуальной транспортной сети и разработку новых типов судов с целью снижения объемов выбросов углекислого газа в атмосферу, а также новые требования к морским перевозкам в полярных водах (Полярный кодекс).

В сравнении с общероссийскими тенденциями в развитии морского транспорта Дальнего Востока отмечается: снижение доли морских портов Дальневосточного бассейна в общем грузообороте портов России, низкие темпы обновления портовой инфраструктуры по сравнению с другими бассейнами страны, сокращение взаимосвязей между портами и внутренними регионами страны, сокращение доли региональных грузов с высокой добавленной стоимостью в общем грузообороте. Для реализации проекта «Свободный порт» потребуется выполнить важные условия, при которых будет эффективно функционировать портовая зона: создать устойчивые связи между морскими портами и припортовыми территориями на основе грузов с высокой добавленной стоимостью. В противном случае «угольное проклятье» сохранится и в среднесрочной перспективе.

### **ЛИТЕРАТУРА:**

1. Вудберн А. Связи между морскими портами и внутренними регионами. Европейская Экономическая комиссия ООН. 2010. URL: [www.unece.org:8080/fileadmin/DAM/trans/doc/.../ECE-TRANS-210r.pdf](http://www.unece.org:8080/fileadmin/DAM/trans/doc/.../ECE-TRANS-210r.pdf) (дата обращения: 12.04.2016).
2. Дробышева И.В. Транспортная инфраструктура Дальнего Востока встраивается в межконтинентальные маршруты // Дальневосточный капитал. 2015. № 8. URL: [http://dvkapital.ru/specialfeatures/dfo\\_31.08.2015\\_7332\\_transportnaja-infrastruktura-dalnego-vostoka-vstraivaetsja-v-mezhkontinentalnye-marshruty.html](http://dvkapital.ru/specialfeatures/dfo_31.08.2015_7332_transportnaja-infrastruktura-dalnego-vostoka-vstraivaetsja-v-mezhkontinentalnye-marshruty.html) (дата обращения: 09.11.2016).
3. Заостровских Е.А. Методы измерения эффективности работы транспортных связей морских портов с внутренними регионами // Региональные проблемы. 2016. Т. 19, № 2. С. 60–65.
4. Заостровских Е.А. Оценка состояния и обеспечение сбалансированного развития инфраструктуры морского транспорта Дальневосточного региона // Исследования молодых ученых: отраслевая и региональная экономика, инно-

- вации, финансы и социология. Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2013. С 219–227.
5. Заостровских Е.А. Упрощение процедур торговли морских портов Дальнего Востока в рамках концепции развития транспортной системы стран СВА // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2016. № 2. С. 22–33.
  6. Корнилов В.Д. Почему западный транзит не спешит в Арктику // Морские вести России. 2013. № 16. С. 8–9.
  7. Кузнецов А.Л. Новая роль морских портов в мировой экономике. URL: [http://wingi.ru/firms\\_profile/viewMsg-312/blog-151/firm\\_id-3700/](http://wingi.ru/firms_profile/viewMsg-312/blog-151/firm_id-3700/) (дата обращения: 09.11.2016).
  8. Леонтьев Р.Г., Орлов А.Л. Программные цели и реалии развития транспорта и транзитного потенциала // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2015. № 3. С. 71–79.
  9. Мониторинг процессов перемещения грузов и транспортных средств через государственную границу Российской Федерации в морских пунктах пропуска в условиях введения системы предварительного информирования и механизма «Единого окна»: официальный отчет [Электронный ресурс]. М., 2014. 108 с. URL: [http://провзд.рф/files/fuhtufn/otchet\\_GD\\_RF\\_po\\_transportu.pdf](http://провзд.рф/files/fuhtufn/otchet_GD_RF_po_transportu.pdf) (дата обращения: 20.04.2016).
  10. Новосельцев Е.М., Семенихина О.Я., Холоша М.В. Приморье: будущее – за «зелеными» портами // Морские порты. 2011. № 9. С. 30–34.
  11. О внесении изменений в ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» и ФЗ «О свободном порте Владивосток» от 24.06.2016. URL: <http://pravo.gov.ru/laws/acts/52/5053504510601047.html> (дата обращения: 09.11.2016).
  12. Обзор морского транспорта: докл. секретариата ЮНКТАД. Конф. ООН по торговле и развитию. Нью-Йорк; Женева, 2010. URL: [http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-\(Series\).aspx](http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-(Series).aspx) (дата обращения: 09.11.2016).
  13. Обзор морского транспорта: докл. секретариата ЮНКТАД // Конф. ООН по торговле и развитию. Нью-Йорк; Женева, 2013. URL: [http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-\(Series\).aspx](http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-(Series).aspx) (дата обращения: 09.11.2016).
  14. Обзор морского транспорта: докл. секретариата ЮНКТАД. Конф. ООН по торговле и развитию. Нью-Йорк; Женева, 2016. URL: [http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-\(Series\).aspx](http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-(Series).aspx) (дата обращения: 09.11.2016).
  15. Разработка проекта Стратегии социально-экономического развития Хабаровского края. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2016. 120 с.
  16. Россия в цифрах: стат. ежегодник. М., 2016. 543 с.
  17. Сергеев А.С. Влияние экспортного товарно-сырьевого бизнеса и развитие экономики морских портов Дальневосточного региона // Известия ДВФУ. Экономика и управление. 2014. № 3. С. 107–114.
  18. Спартак А.Н., Хохлов А.В. Российский экспорт в 2015 году: застой или прогресс? // Российский внешнеэкономический вестник. 2016. № 3. С. 3–12.
  19. Фисенко А.И. Перспективы развития международных транспортных коридоров Приморья и обеспечения их грузовой базы в условиях создания Свободного порта Владивосток // Транспортное дело России. 2016. № 2. С. 190–192.
  20. Chung Lho. Transport Policy and Regional Development. Korea – Russia Knowledge Sharing & Cooperation Strength-ening Workshop. KRIHS. KMI. 2016. 76 с.
  21. Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centers // Economic and social commission for Asia and the pacific. URL: [http://www.unescap.org/sites/default/files/pub\\_2194\\_fulltext.pdf](http://www.unescap.org/sites/default/files/pub_2194_fulltext.pdf) (дата обращения: 12.04.2016).
  22. Free Trade Zone and Port Hinterland Development // Korea Maritime Institute. New York, 2005. 140 p. URL: <http://www.unescap.org> (дата обращения: 12.04.2016).

*This article covers the issues of the Russian Navy development, as compared to global trends; the Russian and Far Eastern sea ports activities for the period of 2000–2015. The problems in maritime transport operation, as well as further prospects of its development in Russia are considered by the author.*

**Keywords:** sea port, maritime transport, development dynamics, growth prospects, port zone.