

## СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ И ФОРМИРОВАНИЯ ИХ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ В ЮЖНОЙ ЗОНЕ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ

Фисенко А.И.<sup>1</sup>, Кулешова Е.А.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>ФГБОУ ВПО «Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского», г. Владивосток, Владивосток, Россия (690059, г. Владивосток, ул. Верхнепортовая, 50-а) [fisenko@msun.ru](mailto:fisenko@msun.ru)

<sup>2</sup>ОАО «Дальневосточное морское пароходство», г. Владивосток, Россия (690091, г. Владивосток, ул. Алеутская, 15) [50204@50.fesco.com](mailto:50204@50.fesco.com)

---

Статья посвящена актуальным вопросам развития морского транспорта на востоке России и в Азиатско-тихоокеанском регионе. Рассмотрены состояние, направления и перспективы развития морских портов, а также железнодорожных и морских грузовых перевозок на Дальнем Востоке России в условиях развития экономической интеграции России со странами Азиатско-тихоокеанского региона за 2010-2012 гг. и на период до 2025 г. Показаны экономическая роль и значение транзитного потенциала России на основе использования Транссиба и БАМа, а также морских портов Приморского и Хабаровского краёв и проблемы, которые необходимо решить для повышения экономической и социальной эффективности работы этого главного транспортного коридора страны по направлению Азия-Европа. Основное внимание уделено анализу развития грузооборота портов Дальнего Востока России, задачам транзитных железнодорожных перевозок в регионе, модернизации портов и железнодорожных узлов, увеличению их пропускной способности, мерам по формированию, развитию и закреплению грузовой базы перевозок и поддержке национальных морских перевозчиков грузов.

Ключевые слова: морские порты, грузооборот, евро-азиатский транзит, грузовая база.

---

## SITUATION AND PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF SEA PORTS AND FORMATION OF CARGO BASE IN SOUTHERN AREA OF FAR EAST RUSSIA

Fisenko A.I.<sup>1</sup>, Kuleshova E.A.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Maritime State University named after Admiral G.N. Nevelskoy, Vladivostok, Russia (690059, Vladivostok, Verkhneportovaya st., 50-a) [fisenko@msun.ru](mailto:fisenko@msun.ru)

<sup>2</sup>«Far-Eastern Shipping Company» (FESCO), Vladivostok, Russia (690091, Vladivostok, Aleutskaya st., 15) [50204@50.fesco.com](mailto:50204@50.fesco.com)

---

Article is devoted to the actual issues development of maritime transport in the East of Russia and the Asia-Pacific Region. Reviewed the status, trends and prospects for the development of maritime ports, rail and sea cargo freight in the Far East of Russia in the development of Russia's economic integration with the Asia-Pacific Region for 2010-2012 and for the period up to 2025. Show the economic role and importance of the transit potential of Russia on the basis of the use of Trans-Siberian and Baikal-Amur Mainline, and sea ports of Primorskii and Khabarovskii territories, and the problems, that must be solved to improve the economic and social performance of the country 's this main transport corridor for the direction of Asia-Europe. The focus is on the problems of development of cargo freight in the Far East of Russia, tasks of transit traffic in the region, the modernization of ports and railway junctions, increase their traffic capacity, and the measures to build and consolidate freight transport base, supporting national cargo carriers.

Keywords: ports, cargo handling, Euro-Asian transit, cargo base.

---

Морские порты являются одним из ключевых элементов транспортного комплекса страны, обеспечивая связь различных видов транспорта между собой в единый комплекс. С их участием осуществляется почти 60% внешнеторгового грузооборота России. Так, например, грузооборот морских портов России за 2010-2012 гг. год вырос почти на 9,2% и составил 565,5 млн т. Только за 2012 г. объём перевалки сухогрузов составил 251,7 млн. т и вырос по сравнению с 2011 г. на 7,3%, в основном, за счёт: угля – 89,2 млн. т (+13,9%), грузов в контейнерах – 42,7 млн. т (+8,3%), чёрных металлов – 25,6 млн. т (+4,8%), зерна – 24,0 млн.

т (+23,3%), цветных металлов – 4,2 млн. т (+2,0%). В то же время сократился объем перевалки минеральных удобрений на 17,0% (до 10,4 млн. т), руды на 10,6% (до 7,2 млн. т), лесных грузов на 3,9% (до 5,9 млн. т), рефрижераторных грузов – на 14,1% (до 3,9 млн. т) и металлолома на 3,2% (до 3,7 млн.т). Объем перевалки наливных грузов составил 313,8 млн. т, что больше на 4,3% показателя 2011 года, в том числе: сырой нефти – 197,0 млн.т (+1,8%), нефтепродуктов – 114,0 млн. т (+8,0%) [2].

За прошедший год экспортных грузов было перегружено 446,2 млн. т, что на 8,9% больше, чем в 2011 г., импортных грузов – 47,4 млн. т (+6,2%). Перевалка транзитных грузов сократилась на 18,4% (до 40,2 млн. т), каботажных – на 1,0% (до 31,7 млн. т), преимущественно за счет снижения объемов перевалки сырой нефти. В то же время перевалка сухогрузов в каботаже выросла на 4,3% (до 18,8 млн. т).

Всего же за период с 2000 г. по 2011 г. объём перегрузки грузов в 64 портах страны увеличился более чем в 2,7 раза и превысил суммарный объём перегрузки грузов всех портов Советского Союза. Вместе с тем, доля перевалки российских грузов в портах сопредельных стран снизилась с 27% в 2000 г. до 17,8 % в 2010 г. [1-5, 9, и расчёт по указ. источ.].

В связи с принятием Правительством России целого ряда решений об ускоренном социально-экономическом развитии Сибири и Дальнего Востока, в т.ч. подготовленного проекта госпрограммы «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года» предполагается, что грузопотоки страны в ближайшем будущем несколько сместятся в восточном направлении. Этому будет способствовать также укрепление внешнеэкономических связей России с быстро развивающимися странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). В результате если в 2011 г. доля морских портов Дальневосточного бассейна в суммарном объёме перевалки российских грузов составляла 19,6% от, то к 2030 г. она может возрасти до 22,7% (экспертный сценарий) – 23,8% (базовый сценарий). Отметим в связи с этим, что на протяжении последних лет объём переработки грузов в морских портах Дальневосточного бассейна постоянно увеличивался более высокими темпами, чем во многих других бассейнах. Так, например, в 2012 г. по сравнению с 2011 г. в морских портах Дальневосточного бассейна грузооборот увеличился до 134,2 млн. т (+6,9%; в целом по стране за тот же период – + 5,5%), в т.ч. объём перевалки сухогрузов вырос до 78,5 млн. т (+10,3%), а наливных – до 55,7 млн. т (+2,5%) [2].

В целом в период с 2012 по 2030 гг. грузовая база портов Тихоокеанской России будет обеспечена в основном минерально-сырьевыми и лесными ресурсами Восточной Сибири и Дальнего Востока, а также функционированием транспортного коридора «Восток-Запад» (прежде всего, контейнеры). Более того, к 2030 г. на Дальневосточном направлении прогно-

зируется рост спроса на перевалку грузов до уровня 234,1 млн. т в базовом сценарии и до 292,4 млн. т – в экспертном [9].

Важным представляется отметить и тот факт, что российские морские порты в Арктическом, Балтийском, Черноморско-Азовском, Каспийском и Дальневосточном бассейнах являются ключевыми элементами транспортной системы России и входными пунктами сети панъевропейских и евроазиатских международных транспортных коридоров. Однако в настоящее время, несмотря на географические преимущества, Россия по экспорту транспортных услуг находится лишь во второй десятке стран, предоставляющих эти услуги (менее 1% товарооборота между странами Европы и Азии). Это составляет всего лишь около 5% транзитного потенциала страны. Но даже эти 5% от общего объема транзитных перевозок в евро-азиатском сообщении могут обеспечить рост ежегодных доходов отечественных транспортных и связанных с ними компаний на 2-3 млрд. долл. США. При этом необходимо учитывать и то обстоятельство, что объёмы торговли между Европой и Азией достигают в год порядка 600 млрд. долл. США. Из этого объема к российским транспортным коммуникациям потенциально тяготеет 10-15%, или порядка 60-90 млрд. долл. Поэтому для Российской Федерации реализация даже этой небольшой доли транзитного потенциала может дать дополнительный импульс для осуществления масштабных проектов модернизации и развития инфраструктуры транспорта, создания дополнительных рабочих мест, а также значительный мультипликативный эффект в других отраслях экономики и социальной сфере. Дополнительный валовой национальный доход, полученный за счёт реализации транзитного потенциала Российской Федерации на евразийском направлении, по прогнозным оценкам, уже к 2015 году может составить 350 млрд. руб. [3].

По расчётам Минвостокразвития РФ, сумма инвестиций из федерального бюджета в регион, которая сможет поднять его и привести к «форсированному развитию», должна составить не менее 5,7 трлн. руб. (без учета расходов на реконструкцию Транссиба и БАМа, которые оцениваются в 1,5-2 трлн. руб.). При этом предполагается, что каждый бюджетный рубль должен привлечь более четырех внебюджетных рублей инвестиций. Это позволит, согласно программе развития Дальнего Востока России, обеспечить рост инвестиций в 3,8 раза, индекс роста валового регионального продукта в 2012-2025 гг. на уровне 2,57, увеличить долю региона в экономике России с 8,5% до 10,2%, рост промышленного производства в 1,7 раза, а обрабатывающего производства с нынешних 5,5% до 8,5%. Прогнозируется также и увеличение численности проживающего здесь населения – с 10,4 млн. до 12,4 млн. чел., несмотря на то что, согласно официальным данным, с 1989 по 2012 год число жителей региона сократилось почти на 21%. Вместе с тем, остаётся не вполне ясным вопрос о том, откуда, как и когда правительство возьмёт такие средства, ведь эта сумма практически равна (вместе с

расходами на реконструкцию Транссиба и БАМа) сумме общих расходов всех бюджетов всех субъектов Федерации, т.е. примерно 7,8 трлн. руб. Для сравнения: сумма трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов Федерации за 2012 г. составила около 1,8 трлн. руб. [7].

По данным Минтранса РФ, объём грузопотока дальневосточного направления сегодня превысил показатели кризисного периода по всем видам транспорта (особенно морского и железнодорожного, на которые сегодня приходится более 90% грузооборота региона) и имеет устойчивую тенденцию к росту. Так, в частности, «Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г.» предполагает уже к 2020 году увеличение спроса на перевалку наливных грузов почти до 70 млн. т, что почти на 25% выше, чем в 2011 г., навалочных и насыпных грузов – до 90 млн. т (рост – порядка 100%), а генеральных и контейнерных, соответственно, до 17 и 19 млн. т (рост – более 125%). Всего же грузовая база Дальнего Востока к 2020 году оценивается более чем в 200 млн. т, что примерно на 60 % больше, чем в 2011 г. (125 млн. т) [5, 9].

Учитывая, что Минэкономразвития России прогнозирует в ближайшее время экономический рост за счёт развивающихся стран (прежде всего, Китая и Индии, – экономики этих стран к 2020 году могут составить около четверти, а к 2030 году – около трети мирового ВВП), объём перевалки морских российских портов Тихоокеанской России может вырасти к 2020 году на 30% и удвоиться к 2030 году [9]. Очевидно, что для реализации этих планов необходимо повышать конкурентоспособность морских портов Дальнего Востока и морских перевозок по всем направлениям в этом регионе и, прежде всего, повышать скорость погрузки и разгрузки, снижать время нахождения судна и железнодорожных вагонов в порту, повышать технологичность операций, время таможенного оформления грузов и т.д. Сейчас эти показатели, как минимум, вдвое, а то и втрое ниже среднемировых и существенно отстают от лидеров ведущих азиатских портов – Гонконга, Даляня, Циндао, Шанхая, Пусана, Нагои, Ниигаты и др. Для примера достаточно привести такие показательные цифры: средняя скорость движения грузового состава по Дальневосточному региону в направлении «восток – запад» составляет 24 км/час., а в направлении «запад – восток» и того меньше – всего 8 км/час.

Однако проблема заключается и в ограниченных возможностях Транссиба. Сейчас на его долю приходится более 80% грузооборота и около 40 % внутреннего пассажирооборота в регионе. Ежегодно по Транссибу на отдельных участках перевозится до 95 млн. т различных грузов, а по Байкало-Амурской магистрали (БАМу) перевозится ежегодно от 12 до 20 млн. т грузов, львиная доля которых приходится на уголь, нефть и нефтепродукты. Более 75% грузопотока по железной дороге выполняется в связке с основными портами в Хабаровском и

Приморском краях. При этом такие порты Дальнего Востока, как Восточный, Находка, Владивосток, Ванино и Де-Кастри, являются главными элементами железнодорожно-морских транспортных узлов. А паромная переправа Ванино-Холмск обеспечивает перегрузку более 90% грузов, поступающих на о. Сахалин и обратно по железнодорожно-морскому пути [1].

Основным барьером, ограничивающим перспективные грузопотоки, например, на БАМе, является практически весь его восточный участок – от станции Хани до Комсомольска-на-Амуре и далее до Советской Гавани, включая Кузнецовский тоннель на участке Комсомольск-на-Амуре – Ванино. Между тем, на подходах к Комсомольскому железнодорожно-морскому узлу рост грузонапряжённости к 2015 году прогнозируется в 3,3 раза, а к 2020 году – почти в 4,5 раза. На подходах к портам Ванино-Совгаванского транспортного узла грузопоток, по оценкам, вырастет в 3-4 раза. А если говорить о портах Приморья, то здесь объём перевалки всех видов грузов уже к 2015 году может составить более 91 млн. т, а к 2020 году – более 100 млн. т [1], что потребует, как уже отмечалось выше, и коренной реконструкции восточной части Транссиба и БАМа.

Несмотря на бесспорную важность и высокую значимость задач по развитию самих морских портов и железнодорожных узлов, железнодорожных магистралей и морского транспорта Дальнего Востока и их инфраструктуры, важнейшим вопросом для перспектив развития всего региона и морского транспорта, всё-таки, на наш взгляд, является вопрос о формировании и развитии грузовой базы перевозок. Это, по нашему мнению, основа развития не только всех видов транспорта, которые есть в регионе, но и собственно территории и проживающего здесь населения. Таким образом, эта проблема, помимо, безусловно, очень значимой, весьма существенной экономической составляющей, имеет и очень сильный, по сути определяющий перспективы присутствия (или отсутствия) России в сегодняшней Тихоокеанской России, политический, социальный и геостратегический (глобальный) аспект.

Однако, как нам представляется, проблемы России заключаются, прежде всего, в упущенном времени. Современная технологическая база перевозок такова, что добровольный выход из конкурентной среды даже на год влечет отставание, которое может быть возмещено лишь за несколько (а то – и десятков) лет. В течение последних двух десятилетий наибольший вес имело мнение, что Россия является монопольным владельцем очень выгодного альтернативного пути между Азией и Европой (Транссиб) – мы говорили об этом выше. Действительно, было время, когда этот путь использовался более-менее активно. Однако к настоящему моменту его логистическая ценность снижается и в перспективе, по-видимому, будет продолжать падать, несмотря на его потенциальную (но и – одновременно – инвестиционно весьма затратную) привлекательность. Реалии таковы, что сейчас Россия не может сформулировать даже единые принципиальные положения политики, которые смогли бы

стать основанием для перспективного роста привлекательности Транссибирской магистрали, либо БАМа как логистической основы для евроазиатской цепочки экспресс-доставки грузов. На наш взгляд, для решения этого вопроса должны быть разработаны и предложены не только финансово-экономические, но и гуманитарно-политические варианты. Причём, с нашей точки зрения, решение в этом случае вряд ли будет, так сказать, «традиционным».

Существует также мнение, что, поскольку грузовая база растёт, Россия сможет получить свою долю на рынке перевозок, потому что мощность морского пути из Азии в Европу ограничена возможностями проливов. Однако тезис о росте грузовой базы игнорирует реальную ситуацию на рынке глобальных грузоперевозок. Рост грузовой базы, который происходил в последние пятнадцать-двадцать лет и экстраполируется в будущее на период еще 20-30 лет, в действительности был обеспечен перевалкой энергоресурсов, в том числе в большой части трубопроводным транспортом. У грузовой базы за вычетом энергоресурсов динамика несколько иная – эта грузовая база падает. Основными причинами этого являются: во-первых, перемещение обрабатывающих производств к источникам сырья, что исключает необходимость перевозки больших объёмов сырья; во-вторых, постепенная переориентация развивающихся стран с экспортной модели своей экономики на создание и обеспечение внутреннего спроса; в-третьих, снижение экспортной грузовой базы в связи с наблюдающимся переходом ряда быстроразвивающихся стран от индустриальной экономики к постиндустриальной (поскольку постиндустриальная экономика имеет по преимуществу сервисный характер). Наконец, в-четвёртых, инновационное развитие влечет уменьшение материалоемкости реального сектора и, как следствие, изменение структуры снабжения промышленных и обслуживающих (в т.ч. инфраструктурных) предприятий.

Таким образом, если не будут приняты срочные и кардинальные меры, Россия не только не будет приобретать новую грузовую базу, но и наоборот, будет терять то, что имеет место сегодня. При этом очень важно помнить о том, что грузовая база, которая может быть интересна России и которую страна может «освоить», в основном – транзитная, а, следовательно, Россия не имеет действенных рычагов влияния на её формирование и направления движения. Существенно не изменяет ситуацию в этом аспекте и созданный совсем недавно Таможенный союз России, Казахстана и Белоруссии и попытки по-новому организовать и активизировать работу по морским перевозкам по Северному морскому пути в Арктике.

Поэтому если Россия рассчитывает на чужую грузовую базу, она должна выработать новые и модернизировать традиционные формы, методы и инструменты влияния на формирование и управление этой базой в условиях усиливающейся конкуренции как перевозчиков за грузы, так и грузоотправителей за выгодных перевозчиков. Наибольший вес среди таких возможных рычагов имеют инфраструктурные рычаги влияния на портовую инфраструктуру

крупнейших морских торговых портов, а также пока слабо используемые при этом государством институциональные и финансово-экономические возможности (особенно ярко проявившиеся в условиях прошедшего мирового экономического кризиса и современных кризисных явлений). Одним из таких эффективных рычагов, например, может стать правильное решение вопроса о регистрации российских судовладельцев в Регистре, которые в этом случае должны иметь гарантию наличия отечественной грузовой базы во внешнеторговых перевозках. В этой связи требуется принципиальное решение обеспечения приоритетного права судов российских компаний на перевозку отечественных внешнеторговых грузов. Помимо этого, как нам представляется, основными мерами закрепления грузовой базы за российским флотом в ближайшее время могут стать следующие [6, 8]:

- 1) налоговые льготы судоходным компаниям в части, связанной с затратами по эксплуатации флота, и более активное использование современных методов управления деятельностью морских судоходных, транспортных и транспортно-экспедиторских компаний (бюджетирование, процессно-ориентированное управление, сбалансированная система показателей, управление стоимостью и др.);
- 2) грузовые преференции – система мер, направленная на создание для национальных грузоперевозчиков более благоприятных условий при перевозке грузов внешней торговли данного государства;
- 3) резервирование груза – группа мер, направленных на защиту интересов национальных судоходных компаний;
- 4) заключение межправительственных соглашений о резервировании грузов за тоннажем договаривающихся сторон (особенно для приграничных государств);
- 5) подготовка и принятие специальных государственных нормативных актов, предоставляющих предпочтительное или даже монопольное право перевозки национальных грузов отечественным тоннажём;
- б) использование условий договоров купли-продажи (импорт – на условиях FOB, экспорт – на условиях CIF). Например, морская перевозка грузов, экспортируемая любым государственным органом, министерством, государственным предприятием, должна осуществляться судами, плавающими под флагом страны, или иностранными судами, зафрахтованными российскими судовладельцами.

Реализация этих мер и заявленных выше задач развития морского транспорта и, в частности, морских портов, формирование необходимой для их эффективной работы и для работы флота грузовой базы позволит, как нам представляется, не только повысить экономические показатели работы портов, решить накопившиеся у них экономические, экологические, социальные и иные проблемы, но и усилить транспортную и морскую безопасность

России, повысив тем самым привлекательность и конкурентоспособность морских портов страны для внутри- и внешнеэкономических партнёров.

### Список литературы

1. Воронцова Н. Развитие транспортной инфраструктуры – глобальная задача Дальневосточного региона [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.dvkapital.ru/article/detail/4497> (дата обращения: 21.03.2013).
2. Грузооборот морских портов России за 2012 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.morport.com/rus/publications/document1339.shtml> (дата обращения: 27.04.2013).
3. Итоговая резолюция Второй Международной конференции «Будущее Российских Портов» и 10-й юбилейной транспортной выставки «Транстек-2010», Россия, Санкт-Петербург, «Ленэкспо», 5-7 октября 2010 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.transtec.transtec-neva.ru/files/File/Doc/rezolutionТТ2010.doc> (дата обращения: 21.03.2013).
4. Обзор перевозок грузов через порты России, Балтии и Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://transrussia.net/analytics/2011/12/analytics.aspx> (дата обращения: 20.03.2013).
5. Об основных итогах деятельности морского и внутреннего водного транспорта в 2011 году, задачах на 2012 г. и среднесрочную перспективу до 2014 г. Информационно-аналитические материалы к расширенному заседанию Совета Федерального агентства морского и речного транспорта 16 марта 2012 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.korabel.ru/filemanager/DOCS/0/0/4.doc>. (дата обращения: 21.03.2013).
6. Олерский В. О Стратегии развития морской портовой инфраструктуры [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.morport.com/rus/publications/document1306.shtml> (дата обращения: 20.03.2013).
7. Программа развития Дальнего Востока резко подорожала и отправлена на доработку [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.odnako.org/blogs/show\\_23999/](http://www.odnako.org/blogs/show_23999/) (дата обращения: 28.04.2013).
8. Росморречфлот: стратегическое взаимодействие с АСОП [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.morvesti.ru/interview/index.php?news=13532> (дата обращения: 20.03.2013).
9. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private\\_Partnership/strategy\\_2030](http://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private_Partnership/strategy_2030) (дата обращения: 20.03.2013).

#### Рецензенты:

Останин В.А., д.э.н., профессор кафедры экономической теории Владивостокского филиала Российской таможенной академии, г. Владивосток.

Зеленцов В.В., д.и.н., профессор кафедры экономики морского транспорта Морского государственного университета им. адм. Г.И. Невельского, г. Владивосток.