ЗАОСТРОВСКИХ**Елена
Анатольевна**

младший научный сотрудник
Институт экономических
исследований ДВО РАН,
ул. Тихоокеанская, 153,
Хабаровск, Россия, 680042

ZAOSTROVSKIKH**Elena
Anatolyevna**

Junior researcher
Economic Research
Institute FEB RAS,
153, Tikhookeanskaya Street,
Khabarovsk, Russia, 680042

zaost@ecrin.ru

УДК 332

**ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ЭКОНОМИКИ
РЕГИОНА И МОРСКИХ ПОРТОВ
(НА ПРИМЕРЕ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ)**

Исследуется гипотеза о том, что развитие морского порта способствует экономическому росту портового региона. Экономические выгоды от хорошо функционирующего морского порта позволяют снижать затраты на торговлю, производят добавленную стоимость и занятость, а также вовлекают определённые секторы экономики. Но зачастую экономические выгоды распространяются на другие территории, тогда как отрицательные воздействия локализируются в самом портовом регионе.

Морские порты, экономический эффект, портовый регион, Хабаровский край

**INTERACTION OF THE REGION'S ECONOMY
AND SEAPORTS (ON THE EXAMPLE OF
THE Khabarovsk Krai)**

The hypothesis that the development of the seaport contributes to the economic growth of the port region is explored. The economic benefits of a well-functioning seaport allow to reduce costs for trade, produce value added and employment, and also involve certain sectors of the economy. But often economic benefits extend to other territories, while negative impacts are localized in the most port region

Seaports, economic effect, port-region, Khabarovsk Krai

Современный взгляд на развитие морских портов основывается на предположении, что морской порт является полюсом экономического роста для портового региона. Обеспечение эффективного функционирования морского порта, с одной стороны, оказывает положительное влияние на портовый регион, с другой стороны, повышает его конкурентоспособность. Соответственно, образованная двусторонняя связь между морским портом и портовым регионом является взаимным интересом как для экономики региона, так и для морского порта. В результате своей деятельности морской порт обеспечивает доступ к более дешёвым мировым сырьевым и товарным рынкам, что позволяет достигать экономии от масштаба.

Экономические выгоды от хорошо функционирующего морского порта позволяют снижать затраты на торговлю, производят добавленную стоимость и занятость, а также вовлекают определённые секторы экономики. Например, известно, что в среднем одна тонна груза в морском порту приносит 100 долларов добавленной стоимости, а увеличение на один миллион тонн грузов в порту в среднем создаёт дополнительно 300 рабочих мест в краткосрочном периоде [11, р. 17].

Но зачастую, как отмечают отечественные и зарубежные исследователи [4; 7; 8; 9], экономические выгоды распространяются на другие территории, тогда как отрицательные воздействия локализуются в самом портовом регионе. В основном это связано с окружающей средой, землепользованием, образованием пробок на дорогах.

Кроме того существует проблема количественных оценок эффектов функционирования морского порта, локализованных на разных территориальных уровнях (портового региона, припортовой территории и остальных регионов). Причиной этого является «...отсутствие высококачественных данных, которые позволили бы определить влияние морского порта на экономику региона» [1]. В этом отношении Д. Хиллинг и Б.С. Хойл отмечают, что первоначально чётко определённые внутренние районы морского порта стали размыты, потому как ранее генерируемый импульс каждого морского порта сместился на новые созданные промежуточные импульсы [10].

Исследовательская гипотеза заключается в следующем: морской порт может выступать в качестве регионального полюса роста при условии, если развитие морского порта распространяется на взаимосвязанные с ним элементы хозяйства, которые расположены в портовом регионе и припортовой территории. Это выражается в том, что с интенсивным развитием порта увеличивается производственная деятельность в отраслях промышленного производства и спрос на трудовые ресурсы.

Морские порты Ванино и Советская Гавань выступают в качестве основных портов Хабаровского края. Они обеспечивают связь с территориями Дальнего Востока и принимают участие в перевалке внешнеторговых грузов.

Каждый морской порт имеет свою историю развития. Порт Советская Гавань был образован в 1853 г. адмиралом Невельским и играл важную роль во внешней торговле. Морской порт Ванино был построен в 1943 г. для обеспечения беспрепятственного выхода к Тихому океану на случай открытия второго фронта.

Впоследствии порты Ванино и Советская Гавань были образованы в единый транспортно-промышленный узел (Ванино – Советско-Гаванский транспортно-промышленный узел), который играет важную роль в развитии Хабаровского края.

В настоящее время морской порт Ванино специализируется на переработке практически всех видов грузов и является портом круглогодичного действия. Он расположен в глубоководной бухте Ванина на побережье Татарского пролива (*рис. 1*). Уровень инженерного освоения берега в морском порту Ванино составляет 90%. Мощности порта Ванино составляют

Рис. 1. Морские порты Ванино и Советская Гавань

Источник: картография выполнена В.Д. Хижняком на основании данных, предоставленных автором.

24 млн тонн, что позволяет обрабатывать экспортно-импортные, транзитные и каботажные грузы, а также принимать до 3,5 тыс. судов и 250 тыс. железнодорожных вагонов для паромной переправы¹.

Морской порт Советская Гавань расположен на берегу залива Советская Гавань в 32 км от морского порта Ванино. Порт специализируется в основном на перегрузке наливных и лесных грузов, отправляемых в каботаже и на экспорт. Уровень инженерного освоения берега в порту Советская Гавань составляет 4%. Мощности порта позволяют перерабатывать 2,3 млн тонн грузов в год.

Наряду с тем, что в портах создана вся необходимая инфраструктура для наращивания производственной деятельности, существуют факторы, которые оказывают негативное влияние на их развитие:

– лимитирующие участки железнодорожного полигона² ухудшают условия её эксплуатации и вызывают дополнительные издержки;

¹ http://www.morflot.ru/deyatelnost/reestr_mp.html

² В районе Кузнецовского перевала ограничена весовая норма поезда до 3,6 тыс. тонн; на участке «Косграмбо – Высокогорная» ограничена скорость движения поездов ввиду большого количества кривых радиусом менее 200 м, что вызывает значительный износ рельсов и колесных пар; на участке «Соллу – Кузнецовский» ограничена скорость движения поездов; на станции Комсомольск–Сортировочный ограничена пропускная и провозная способность (19 поездов вместо 23).

– грунтовая автодорога «Лидога – Ванино» проходит по территории со сложным горным рельефом и осложняет доставку грузов;

– существует дефицит электроэнергии: функционирующая Майская ГРЭС является малоэффективной и технически устаревшей, работает с высоким расходом топлива и низким электрическим КПД, что делает её неэффективной;

– существует дефицит пресной воды для снабжения морских судов, заходящих в акваторию портов.

Тем не менее, порты Ванино и Советская Гавань обладают потенциалом, который можно использовать для стимулирования активной экономической деятельности, а именно:

– наличие свободной территории, так как порты не ограничены в своём развитии и пространстве границами городских земель;

– прямой выход на две железнодорожные магистрали (Транссибирскую и Байкало-Амурскую);

– близость к минерально-сырьевым ресурсам в регионах зоны БАМ, Якутии и Восточной Сибири;

– относительно близкое расстояние до морских портов западного побережья США и восточного побережья Японии;

– порты Ванино и Советская Гавань выступают крайними портами, где ещё возможна круглогодичная навигация, в отличие от остальных портов, расположенных в Северном макрорайоне Хабаровского края и ограниченных в навигационном периоде;

– порт Ванино выступает главным связующим транспортным звеном по поставкам грузов для острова Сахалин.

Поиск и обоснование адекватного варианта использования перечисленных преимуществ может стать одним из важных направлений перспективного развития не только самих портов и портового региона, но и способен выступить в качестве одного из драйверов экономического роста всего Хабаровского края.

Современный период развития портов Ванино и Советская Гавань ознаменовался разработкой программы по развитию и модернизации Ванино – Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла, целью которой стали повышение конкурентоспособности транспортной системы региона, увеличение объёмов экспортно-импортных и каботажных грузов, а также развитие инфраструктурных объектов¹. В порту Ванино планировалось создать «крупнейший на Востоке России глубоководный порт по перевалке экспортных массовых сырьевых грузов, формируемых на территории от Урала до Тихого океана» [3].

В результате реализации новой стратегии развития портов Ванино и Советская Гавань в 2005–2013 гг. можно выделить следующие значимые тенденции:

1. Увеличился объём перевалки грузов в 3 раза (2005 г. – 9 млн т; 2013 г. – 27 млн т).
2. Увеличился объём угольных грузов в общем объёме перевалки с 4% до 78%.
3. Вырос объём экспортных грузов, который формируется в районах Восточной Сибири и направляется преимущественно в Китай, Республику Корея и Японию.
4. Снизился объём каботажных грузов, который направляется в небольшие районы Хабаровского края: Аяно-Майский, Тугуро-Чумиканский и Охотский.
5. Произошло сжатие зоны обслуживания портов Ванино и Советская Гавань в резуль-

¹ Основные направления формирования и перспективы развития Ванино – Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла на период с 2007 до 2020 г. Хабаровск, 2006. 141 с.

тате сокращения числа взаимодействующих регионов с портами на дальние расстояния и увеличения числа взаимодействующих регионов на короткие расстояния.

Предполагалось, что новая стратегия развития портов обеспечит развитие портового региона. Однако в действительности сложилась иная ситуация, которая выражается в следующем. Во-первых, ухудшилась экология припортовой территории. Это приобрело широкий размах общественного недовольства и является сдерживающим фактором развития Хабаровского края. Во-вторых, угольные грузы создали дефицит мощностей морского порта Ванино и осложнили доставку грузов по железной дороге. Как следствие, образовался транспортный коллапс на подъезде к морским портам. Так, например, в феврале 2012 г. на станции Ванино скопилось 1 780 вагонов с грузом, из них 480 вагонов для паромной переправы «Ванино – Холмск». Причиной такого транспортного коллапса стало смерзание угля и, как следствие, вместо положенных 480 переработанных вагонов в сутки было переработано 415 вагонов¹.

Таким образом, за исследуемый период развитие портов Ванино и Советская Гавань ознаменовалось интенсивным наращиванием перевалки примитивных грузов. С одной стороны, это обеспечило их стабильную загрузку. С другой стороны, это ограничило их возможности диверсифицировать грузы в порту, поскольку в условиях дефицита пропускной способности на железной дороге часть грузов (лес, минеральные удобрения, железная руда) «ушла» в порты Приморского края. Как следствие, порты стали зависимы от изменений мировой конъюнктуры рынка на топливно-энергетические ресурсы.

Выше представленные факторы (загрязнение окружающей среды, образование транспортных заторов вблизи порта) являются классическим примером отрицательного воздействия на портовый регион.

Ещё одним важным отрицательным фактом является снижение численности занятых в портовом регионе. Предполагалось, что в результате своей деятельности порты Ванино и Советская Гавань обеспечат доступ к более дешёвым мировым сырьевым и товарным рынкам, образуют благоприятные экономические условия в портовом регионе, что способствует росту местного населения.

Однако в портах Ванино и Советская Гавань наблюдается прямо противоположная тенденция – отмечается снижение численности населения районов при одновременном росте перевалки грузов (*рис. 2*). Следовательно, пока наращивание экономической активности не оказывает позитивного влияния на рост численности населения, которое продолжает сокращаться, в том числе и по миграционным мотивам [5; 6].

Результаты исследований о взаимосвязях между экономикой Хабаровского края и морскими портами Ванино и Советская Гавань показали следующее. Во-первых, сократилась доля краевых грузов в общем грузовом потоке портов Ванино и Советская Гавань [2]. С 2005 г. этот показатель сократился на 27 процентных пунктов к 2013 г.: с 33% до 6% (*рис. 3*).

Во-вторых, сократилась численность занятых в портах и промышленных предприятий Хабаровского края в три раза (2005 г. – 10,8 тыс. человек, 2013 г. – 3,4 тыс. человек). В то время как численность занятых промышленных предприятий остальных регионов, в том числе и в Восточной Сибири, за этот же период времени увеличилась в 5 раз и составила 22,5 тыс. человек.

Результаты исследований о взаимосвязях между экономикой Хабаровского края и портами Ванино и Советская Гавань показали, что экономические выгоды от деятельности портов локализируются в других регионах, тогда как отрицательные воздействия оседают в Хаба-

¹ <https://www.amur.kp.ru/daily/25834/2808293/?top=5>

а) Ванино

б) Советская Гавань

Рис. 2. Отношение между численностью населения и перевалкой грузов **Рис. 3.** Отношение между объемом грузов и численностью занятых

ровском крае. В основном это связано с сокращением доли грузов Хабаровского края в общем объеме перевалки, снижением численности занятых в портах и промышленных предприятиях края, образованием пробок на железной дороге и увеличением нагрузки на экологию. Из представленного следует, что развитие морского порта не всегда способствует развитию портового региона.

Список литературы

1. Вудберн А. Связи между морскими портами и внутренними регионами. URL: <https://www.unesc.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2010/wp5/ECE-TRANS-210r.pdf> (дата обращения: 17.12.2017).
2. Заостровских Е.А. Морские порты Хабаровского края как полюса экономического роста // Пространственная экономика. 2017. № 4. С. 170–183. DOI: 10.14530/se.2017.4.170-183
3. Климова Л. СУЭК и Хабаровский край: точки роста // Дальневосточный капитал. 2008. № 10. С. 40–41.
4. Кузнецов А.Л. Новая роль морских портов в мировой экономике. URL: http://wingi.ru/firms_profile/viewMsg-312/blog-151/firm_id-3700/ (дата обращения: 15.07.2016).
5. Мотрич Е.Л., Молодковец Л.А. Трансформация миграционных процессов в Хабаровском крае // Вопросы статистики. 2015. № 1. С. 54–64.
6. Найден С.Н., Грицко М.А. Перспективы развития человеческого потенциала Хабаровского края // Экономика Востока России. 2016. №2. С. 44–50.
7. Сергеев А.С. Влияние экспортного товарно-сырьевого бизнеса и развитие экономики морских портов Дальневосточного региона // Известия Дальневосточного федерального университета. Экономика и управление. 2014. № 3. С. 107–114.
8. Giuliano G., Brien T. Responding to Increasing Port-Related Freight Volumes: Lessons from Los Angeles /

- Long Beach and Other US Ports and Hinterlands // Port Competition and Hinterland Connections. Round Table 143. Paris: OECD Publishing, 2009. Pp. 77–108.
9. Heaver T. The Evolution and Challenges of Port Economics // Port Economics. Ed. by K. Cullinane, W.K. Talley. Oxford: JAI Press, 2006. Pp. 11–41.
10. Hilling D., Hoyle B.S. Spatial Approaches to Port Development // Seaport Systems and Spatial Change. Ed. by B.S. Hoyle, D. Hilling. Chichester: John Wiley & Sons, 1984. Pp. 1–19.
11. The Competitiveness of Global Port-Cities. Paris: OECD Publishing, 2014. 268 p.

References

1. Woodburn A. *Hinterland Connections to Seaports*. Available at: <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2010/wp5/ECE-TRANS-210r.pdf> (accessed 17 December 2017). (In Russian)
2. Zaostrovskikh E.A. Seaports of Khabarovsk Krai as the Poles of Economic Growth. *Prostranstvennaya ekonomika = Spatial Economics*. 2017. No. 4. Pp. 170–183. (In Russian) DOI: 10.14530/se.2017.4.170-183
3. Klimova L. SUEK and Khabarovsk Territory: Growth Points. *Dal'nevostochnyy kapital* [Far Eastern Capital]. 2008. No. 10. Pp. 40–41. (In Russian)
4. Kuznetsov A.L. *The New Role of Seaports in the Global Economy*. Available at: http://wingi.ru/firms_profile/viewMsg-312/blog-151/firm_id-3700/ (accessed 15 July 2016). (In Russian)
5. Motrich E.L., Molodkovets L.A. Transformation of Migration Processes in the Khabarovsk Territory. *Voprosy statistiki* [Bulletin of Statistics]. 2015. No. 1. Pp. 54–64. (In Russian)
6. Naiden S.N., Gritsko M.A. Prospects of Human Potential Development in Khabarovsk Krai. *Ekonomika Vostoka Rossii* [Economics of Russian East]. 2015. No. 2. Pp. 44–50. (In Russian)
7. Sergeev A.S. Effect of Export Commodities and Raw Materials Business on the Economic Development of Sea Ports of the Far East Region. *Izvestiya Dal'nevostochnogo federal'nogo universiteta. Ekonomika i upravlenie* [The Bulletin of the Far Eastern Federal University. Economics and Management]. 2014. No. 3. Pp. 107–114. (In Russian)
8. Giuliano G., Brien T. Responding to Increasing Port-Related Freight Volumes: Lessons from Los Angeles / Long Beach and Other US Ports and Hinterlands. In: *Port Competition and Hinterland Connections. Round Table 143*. Paris: OECD Publishing, 2009. Pp. 77–108.
9. Heaver T. The Evolution and Challenges of Port Economics. In: *Port Economics*. Ed. by K. Cullinane, W.K. Talley. Oxford: JAI Press, 2006. Pp. 11–41.
10. Hilling D., Hoyle B.S. Spatial Approaches to Port Development. In: *Seaport Systems and Spatial Change*. Ed. by B.S. Hoyle, D. Hilling. Chichester: John Wiley & Sons, 1984. Pp. 1–19.
11. *The Competitiveness of Global Port-Cities*. Paris: OECD Publishing, 2014. 268 p.

■ ■ ■

Для цитирования:

Заостровских Е.А. Взаимодействие экономики региона и морских портов (на примере Хабаровского края) // Регионалистика. 2018. Т. 5. № 1. С. 69–75. DOI: [10.14530/reg.2018.1.69](https://doi.org/10.14530/reg.2018.1.69)

For citing:

Zaostrovskikh E.A. Interaction of the Region's Economy and Seaports (On the Example of the Khabarovsk Krai). *Regionalistica* [Regionalistics]. 2018. Vol. 5. No. 1. Pp. 69–75. (In Russian) DOI: [10.14530/reg.2018.1.69](https://doi.org/10.14530/reg.2018.1.69)

■ ■ ■