**ЗАОСТРОВСКИХ
Елена****Анатолевна**

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

**РАЗВИТИЕ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА
РОССИИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА
В КОНТЕКСТЕ МИРОВЫХ ТЕНДЕНЦИЙ
В 2017 Г.**

Анализируются общемировые тенденции рынка морских перевозок за период с 2000 по 2017 гг. Представлены данные о мировом флоте. Изучено состояние портового хозяйства и изменения, касающиеся объема перевалки грузов. Изложены общемировые тренды развития морского транспорта до 2030 г. Рассмотрены особенности функционирования морского транспорта России и Дальнего Востока по сравнению с глобальными тенденциями развития морского транспорта. Выявлены основные факторы, влияющие на развитие морского транспорта России.

Морской транспорт, мировые тенденции, Россия, Дальний Восток

**THE DEVELOPMENT OF RUSSIA
AND FAR EAST'S MARITIME TRANSPORT
WITHIN THE CONTEXT OF THE GLOBAL
TRENDS IN 2017**

The global tendencies of the sea transportation market for the period from 2000 to 2017 are analyzed. Present data on the world fleet. The state of the port facilities and changes in the volume of cargo transshipped has been studied. Presented are global trends in the development of maritime transport until 2030. Features of the functioning of maritime transport in Russia and the Far East are considered with the global trends in the development of maritime transport. The main factors affecting the development of maritime transport in Russia are analyzed.

Maritime transport, world trends, Russia, Russian Far East

© Заостровских Е.А., 2018

Введение

Неравномерное размещение источников сырья, производительных сил и мест потребления товаров является одним из важных стимулов для развития мировых морских перевозок¹. Добытое сырьё и произведённые товары образуют грузовую базу, которую необходимо перевозить морским транспортом. Своевременная доставка грузов обеспечивает непрерывную работу основных отраслей промышленности. Опорным инфраструктурным каркасом мировых морских перевозок выступает система морских портов, которые к настоящему времени из поставщика традиционных услуг по обработке грузов превратились в диверсифицированные комплексы, сочетающие логистические услуги, производственные, туристические, торговые и финансовые виды деятельности.

В настоящее время доля морского транспорта в международных перевозках составляет более 80% по физическому объёму и более 70% по стоимости. За последние три десятилетия среднегодовые темпы прироста мировых морских перевозок в натуральных показателях составляли 3%. При сохранении таких же темпов роста роль морского транспорта и морских портов в мире будет возрастать. Ожидается, что уже к 2030 г. объём мировых морских перевозок достигнет отметки 16 млрд т². Это означает, что возрастающее значение морского транспорта и морских портов представляет собой особый интерес в обозримом будущем.

Общемировые тенденции

Мировые морские перевозки во многом зависят от тенденций в мировой экономике и торговле. В 2017 г. мировая экономика практически оправилась от низких темпов роста в 2016 г. и приблизилась к трёхпроцентному росту (2,6%). Темпы прироста мировой торговли товаров по физическому объёму³ в 2017 г. увеличились на 4,7 %. Вместе с тем в 2016 г. этот показатель составлял лишь 1,2%, что являлось вторым низким показателем за исследуемый период. На этом фоне в 2017 г. объём мировых морских перевозок увеличился до 3,2% после провального 2016 г., когда темпы прироста составляли лишь 0,8%⁴. Считается, что 2016 г. является наихудшим годом (исключение составляет лишь 2009 г.) с точки зрения мировых морских перевозок с 2000 г. (рис. 1).

Рис. 1. Индексы мирового ВВП, мировой торговли товарами и мировых морских перевозок (2000 г. = 100)

Источник: составлено по данным <http://unctadstat.unctad.org>

¹ Настоящая статья продолжает цикл публикаций автора [2; 3], посвящённый теме «Развитие морского транспорта».

² <http://unctadstat.unctad.org>

³ Мировая торговля товарами по физическому объёму рассчитывается на основе объёма торговли в стоимостном выражении с поправкой на инфляцию и колебания обменных курсов.

⁴ <http://unctadstat.unctad.org>

Как и прежде, значительная часть международных морских перевозок приходится на страны Азии. За отчётный период их доля в общемировом объёме отгруженных грузов на морской транспорт увеличилась на 32 п.п., с 5% до 38%, а выгруженных – на 47 п.п., с 6% до 53% (рис. 2). Это означает, что за относительно короткий период времени азиатские страны стали основным участником глобального производственного процесса. В результате произошёл географический сдвиг внешнеторговых отношений в пользу стран Азии, что повлияло на объём и структуру морских перевозок.

Рис. 2. Мировые морские перевозки по направлениям, млрд т

Источник: составлено по данным <http://unctadstat.unctad.org>

Показатель тонно-миль увеличился по всем категориям грузов на 80% и составил 60,1 млрд т/миль, что отражает повышенный спрос на услуги морского транспорта. При этом основной рост пришёлся на перевозки контейнерных грузов (2,9 раза) и сжиженного природного газа (2,8 раза). Наименьший рост у нефтяных грузов – 1,4 раза. Такой относительно низкий рост в том числе связан с переходом на альтернативные виды транспорта (трубопровод).

С 2000 г. общемировой объём морских перевозок увеличился в 1,8 раза и составил 10,7 млрд т. Большая часть роста пришлась на массовые и контейнерные грузы (рис. 3).

Рис. 3. Международные морские перевозки по основным видам грузов, млн погруженных т

Источник: составлено по данным <http://unctadstat.unctad.org>

Объём перевозок массовых грузов увеличился в 2,6 раза и составил 3,3 млрд т. Рост был обеспечен стабильным спросом на импорт угля и железной руды в Китае. В то же время, начиная с 2014 г. спрос на импортный уголь сократился на 6%. Такое снижение стало результатом множества факторов, от преднамеренного отказа использования угля в Дании, Франции и Великобритании и падения спроса на уголь в США до сокращения производства и установления квот на эксплуатацию угольных шахт в Китае вследствие новой экологической политики страны [9; 11]. Объём перевозок контейнерных грузов за исследуемый период увеличился в 3,1 раза и достиг отметки 1,8 млрд т. В 2016 г. ситуация на рынке контейнерных перевозок ухудшилась, а её показатели снизились на 2,8%¹ из-за снижения темпов роста мировой торговли.

Если рассмотреть рынок контейнерных перевозок по трём основным направлениям, то за отчётный период его объём увеличился в 1,8 раза и составил 56 млн ДФЭ или 486 млн т (рис. 4). Однако если 2000–2014 гг. – это период быстрорастущего направления «Европа – Азия – Европа», то 2015–2017 гг. – это время интенсивного роста в направлении «Азия – США – Азия». Рост контейнерных перевозок определялся такими ключевыми факторами, как строительство второго русла Суэцкого канала (2015 г.), открытие новых шлюзов Панамского канала (2016 г.), а также появление новых мега-альянсов в секторе контейнерных перевозок. Например, датская компания «Maersk» в 2017 г. приобрела немецкую компанию «Hamburg Sud» и теперь является первой по величине линейной судоходной компанией, занимая 16% рынка по провозной способности контейнеровозов. Ряд экспертов полагает, что в условиях продолжающейся урбанизации и развития мега-альянсов, будет усиливаться роль морских городов. При этом развитие получают так называемые «судоходные супер-города» («shipping super cities»), каждый из которых будет охватывать 8-ми часовую зону. Это означает, что будет образовано по одному «судоходному супер-городу» на трёх континентах (Европа, Америка и Азия), остальные судоходные центры утратят своё былое значение и будут служить центрами поддержки для обслуживания и доставки грузов [12; 17].

Рис. 4. Перевозка контейнеров по основным направлениям, млн ДФЭ

Источник: составлено по данным <http://unctadstat.unctad.org>

¹ <http://unctadstat.unctad.org>

В 2015–2017 гг. вступили в силу важные нормотворческие инициативы, которые повлияли на работу морского транспорта. В 2015 г. было принято Парижское соглашение ООН об изменении климата, которое направлено на понижение уровня содержания серы в жидком топливе, используемом морским транспортом, с 3,5% до 0,5% к 2020 г. [14]. В 2016 г. – принята Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, касающаяся обязательной проверки массы брутто контейнера, что будет способствовать повышению остойчивости и безопасности судов и предотвращению морских аварий¹. В 2017 г. вступило в силу Соглашение ВТО об упрощении процедур торговли, которое будет способствовать увеличению торговли благодаря устранению препятствий и сокращению операционных издержек². В 2017 г. вступил в силу Международный кодекс для судов, эксплуатируемых в полярных водах, который окажет влияние на конструкцию судов, технологические стратегии и эксплуатационные меры³.

С 2000 г. провозная способность мирового флота увеличилась в 2,3 раза и в 2017 г. достигла 1,9 млрд т дедвейта⁴ (рис. 5), общей коммерческой стоимостью 828 млрд долларов. Высокие темпы роста наблюдались в секторе контейнерных судов (3,8 раза). В отличие от этого в секторе судов для генеральных грузов отмечалась тенденция сокращения флота (–27%).

Рис. 5. Структура мирового флота по основным типам судов, млн т дедвейта

Источник: составлено по данным <http://unctadstat.unctad.org>

В последние 10 лет наблюдается тенденция к углублению специализации мирового торгового флота (суда для сжиженных газов, танкеры для химических продуктов, суда снабжения морских платформ). Это создаёт проблемы для морских портов, поскольку формирование специализированной инфраструктуры в портах требует дополнительных затрат. Так, например, в 2016 г. в развитие инфраструктуры морских портов Финляндии было вложено 96 млн евро, Франции – 50 млн евро⁵. Предполагается, что общая потребность инвестиций морских портов Европейского союза за период 2018–2027 гг. составит около 48 млрд евро [16].

¹ <http://www.topsail-crew.com/info/news/781/>

² <https://www.ictsd.org>

³ <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=70867>

⁴ Дедвейт – полная грузоподъемность судна, выражаемая для торговых судов в весовых метрических тоннах.

⁵ <https://stats.oecd.org>

Более половины мирового тоннажа контролируется пятью странами (Греция, Япония, Китай, Германия и Сингапур), общий объём которых составляет 914,5 млн т дедвейта (рис. 6), общая стоимость – 293 млрд долларов [6]. Наибольшая доля нефтяных танкеров приходится на греческий флот (45%), судов для генеральных грузов – на китайский флот (47%), контейнерных судов – на немецкий флот (21%).

Рис. 6. Принадлежность флота, млн т дедвейта

Источник: составлено по данным <http://unctadstat.unctad.org>

В Греции, Японии, Китае, Германии и Сингапуре около 70% флота зарегистрировано под иностранными флагами, что даёт преимущества судовладельцу при коммерческой эксплуатации судна, а также позволяет нанимать иностранных моряков с низким уровнем оплаты труда. С точки зрения флага регистрации судов крупнейший флот находится у Панамы (19%), Либерии (11%), Маршалловых Островов (11%), Гонконга (9%) и Сингапура (7%)¹.

Средний возраст судов в 2017 г. достиг 20,6 лет. По сравнению с 2016 г. этот показатель составлял 19,9 лет. Старение флота было обеспечено за счёт сокращения поставок новых судов и сокращения поставок судов для утилизации.

По дедвейту мировой портфель заказов в 2017 г. сократился на 5%², что является исторически низким уровнем заказов. В настоящее время мировой рынок судостроения находится в режиме острой конкуренции, поскольку ещё в докризисный период строительство морских судов осуществлялось в огромных масштабах [7; 15]. Ведущую роль в судостроительной промышленности играют три страны, на которые приходится 91% совокупного тоннажа судов. В 2017 г. на верфях Китая было построено 23,6 тыс. бр.-рег. т, Республике Корея – 22,6 тыс. бр.-рег. т, Японии – 13,1 тыс. бр.-рег. т³. Кроме того, в 2017 г. Китай впервые стал лидером мирового судостроения по объёму портфеля заказов, получив 39%⁴. Предполагается, что к 2030 г. Китай усилит свои позиции на этом рынке и будет играть ведущую роль в судостроительной промышленности: его доля повысится с 39% до 59%. Остальные будут терять свой рынок: доля Республики Корея снизится с 34% до 22%, доля Японии упадёт с 21% до 10% [10].

¹ <http://unctadstat.unctad.org>

² Тысяч брутто-регистрационных тонн.

³ <http://unctadstat.unctad.org>

⁴ <http://sudostroenie.info/analitika/91.html>

Стремясь получить эффект от масштаба, транспортные компании продолжают вкладывать деньги в строительство судов, которые превосходят предыдущие по длине и ширине. Появление мегасудов, вместимость которых более 20 тыс. ДФЭ, в условиях избыточного предложения провозной способности и медленного роста мирового спроса способствовало понижению уровня фрахтовых ставок. Например, общие темпы роста предложения на морские контейнерные перевозки превосходят темпы роста спроса (рис. 7). Это, в свою очередь, привело к оптимизации транспортных линий и сокращению числа транспортных компаний. Например, в 2016 г. крупнейшая компания Республики Корея «Hanjin Shipping» из-за пониженных фрахтовых ставок на маршруте «Европа – Азия – Европа» понесла убытки и была признана банкротом. В результате вереницы таких событий грузы стали поставлять с задержкой в 2–3 месяца, что привело к сбою в глобальной цепочке поставок¹.

Рис. 7. Динамика прироста спроса и предложения на рынке мировых морских контейнерных перевозок, %

Источник: составлено по данным <http://unctadstat.unctad.org>

Главным вопросом развития международных морских перевозок на период до 2030 г. является обеспечение экологической устойчивости и, как следствие, рост спроса сжиженного природного газа. Международные эксперты полагают, что в ближайшие 10 лет общий тоннаж и количество судов одинаково будет увеличиваться для всех типов судов, но наибольший рост обеспечат газовозы, балкеры² и контейнеровозы – 3 раза. Наименьшее увеличение тоннажа придётся на танкеры – 1,7 раза [10; 13].

Замедленные темпы мирового экономического роста и сокращение объёма торговли товаров – все эти факторы отразились на работе морских портов. В 2012–2017 гг. темпы прироста объёма перевалки контейнеров в портах находились в пределах 3,8–4,5%. В то время как в 2000–2007 гг. этот показатель варьировал в границах 8,7–12,8%. Суммарно объём перевалки контейнеров морских портов мира в 2017 г. составил 752 млн ДФЭ³.

¹ <http://expert.ru/2016/09/2/haos/>

² Балкерное судно – специализированное судно для перевозки грузов насыпью (зерно, уголь, руда, цемент и др.).

³ <http://unctadstat.unctad.org>

На 20 лидирующих портов мира приходится около 45% совокупного объёма перевалки контейнеров (рис. 8). При этом структура лидирующей «двадцатки» изменилась за счёт появления китайских портов, которые вытеснили европейские и американские.

Если рассмотреть структуру сотни ведущих контейнерных портов мира, можно заметить, что в 2016 г. в ней появились новые порты: Синиш (Португалия), Тайбэй (Тайвань), Ашдод (Израиль), Пенанг (Малайзия) и Абдель Азиз (Саудовская Аравия).

Рис. 8. Перевалка контейнеров морскими портами, млн ДФЭ

Источник: составлено по данным <http://unctadstat.unctad.org>

Кроме того, изменился масштаб ведущих портов. Так, если в 2000 г. наиболее крупными считались порты с годовым контейнерооборотом, превышающим 17 млн ДФЭ (рис. 9), то в 2016 г. к этой категории относятся порты с годовым контейнерооборотом более 20 млн ДФЭ (рис. 10).

Вместе с тем за последние три года лишь в пяти лидирующих портах мира среднегодовые темпы прироста превышали 3% (Нинбо – 8%, Гуанчжоу – 7%, Сямынь – 6%, Лос-Анджелес – 5%, Роттердам – 4%). Порты Нинбо и Гуанчжоу были обеспечены контейнерными грузами, которые отправлялись в морские порты, расположенные вдоль маршрута Морского Шёлкового пути. Порт Лос-Анджелес увеличил объём контейнерных грузов за счёт роста китайского импорта. Остальные порты (Гонконг, Сингапур, Шанхай, Пусан и др.), хотя и входят в «двадцатку» лидеров, периодически показывали отрицательные темпы прироста в силу разных причин. Так, например, в портах Шанхай и Циндао возникли проблемы перегруженности контейнерных терминалов в результате увеличения грузопотока, расширения сетей мега-альянсов компаний линейного судоходства¹, высокого спроса на перевозки и увеличения размеров судов. Порт Гонконг в условиях сильной конкуренции со стороны Шанхая и Сингапура сместился за отчётный период с 1-го места на 5-е. Согласно прогнозам международных экспертов, в 2030 г. объём перевалки контейнеров в морских портах мира составил более 1 млрд ДФЭ. Предполагается, что Китай по-прежнему будет играть ведущую роль в контейнерообороте [10; 14].

¹ Линейное судоходство – морские перевозки грузов по определённым направлениям (линиям) и в соответствии с расписанием.

Рис. 9. Перевалка контейнеров сотни ведущих морских портов мира в 2000 г., млн ДФЭ

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

Рис. 10. Перевалка контейнеров сотни ведущих морских портов мира
в 2016 г., млн ДФЭ

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

Общероссийские тенденции

В 2017 г. объём перевозок грузов морским транспортом России составил 25 млн т¹ (*рис. 11*). За исследуемый период этот показатель сократился на 29%. Такой существенный спад был обусловлен интенсивным выбытием морского флота под национальным флагом, контролируемым Россией². В результате чего неохваченные грузы были перевезены морскими судами под иностранным флагом, контролируемым Россией (190 млн т). Таким образом, потенциал российского флота значительно выше, чем существующие возможности.

Рис. 11. Перевозка грузов морским транспортом России, млн т

Источник: составлено по данным <http://www.morflot.ru>

Вместе с тем за отчётный период наибольшее падение перевозок грузов морским транспортом наблюдалось в 2013 г. (на 51% по сравнению с 2012 г.). Причиной этого явился украинский кризис и последующая «война санкций».

Общее количество судов морского транспортного флота, контролируемого Россией, в 2017 г. составило 1 707 единиц суммарным дедвейтом 22 млн т и общей стоимостью 9 млрд долларов [6]. Россия среди других морских держав в 2017 г. заняла 19-е место по тоннажу флота, 9-е – по количеству судов³. Это означает, что Россия располагает большим количеством морских судов с относительно малым дедвейтом.

В структуре морского флота России преобладают танкеры (38%) и суда для генеральных грузов (37%) (*рис. 12*). За последние 8 лет наиболее интенсивно российский флот пополнился специализированными танкерами для перевозки химических грузов.

В России более половины судов (67%) эксплуатируется под иностранными флагами (в 2000 г. эта величина составляла 47%) (*рис. 13*). Основной причиной этого является высокая доля налогов в стоимости транспортных услуг, особенно по сравнению с компаниями стран «удобного флага», с которыми конкурирует флот России на мировом фрахтовом рынке.

¹ Об основных итогах деятельности морского и внутреннего водного транспорта в 2017 году, задачах на 2018 год и среднесрочную перспективу до 2020 года / Информационно-аналитические материалы к расширенному заседанию Коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта.

² В данных Госкомстата в перевозке грузов морским транспортом учитываются только те грузы, которые перевозятся морскими судами под отечественным флагом, контролируемым Россией. Не ведётся учёт морских судов под иностранным флагом, контролируемым Россией.

³ <http://unctadstat.unctad.org>

Рис. 12. Структура флота России по основным типам судов, млн т дедвейта

Источник: составлено по данным <http://unctadstat.unctad.org>

Рис. 13. Принадлежность флота в России, млн т дедвейта

Источник: составлено по данным <http://unctadstat.unctad.org>

Строительство морских судов осуществлялось в рамках трёх программ¹. В результате в 2002–2017 г. было построено 244 единиц морского флота общим дедвейтом 14,9 млн т². При этом около 80% новых судов для российских компаний строится на иностранных верфях.

¹ ФЦП «Модернизация транспортной системы России в 2002–2009 гг.», подпрограмма «Морской транспорт» (утверждена постановлением Правительства РФ №848 от 5 декабря 2001 г.); ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 гг.», подпрограмма «Морской транспорт» (утверждена постановлением Правительства РФ №377 от 20 мая 2008 г.); ГП РФ «Развитие судостроения на 2013–2030 гг.» (утверждена распоряжением Правительства РФ №2514-р от декабря 2012 г.).

² Доклад о результатах деятельности Министерства транспорта РФ за 2015 год, целях и задачах на 2016 год и плановый период до 2018 года / Министерство транспорта РФ. Москва, 2016; Об итогах работы морского и внутреннего водного транспорта в 2017 году, задачах на 2018 год и среднесрочную перспективу до 2020 года; Об основных итогах деятельности морского и внутреннего водного транспорта в 2017 году, задачах на 2018 год и среднесрочную перспективу до 2020 года / Министерство транспорта РФ. Москва, 2018.

Морской флот под национальным флагом характеризуется высокой степенью возрастных судов: доля морских судов, возраст которых превышает 30 лет, составляет 35%¹. Это ограничивает возможности судоходных компаний по использованию флота на международных направлениях. Кроме того, из-за введённого Парижского соглашения ООН об изменении климата с 2015 г. ужесточились требования к морскому флоту. В результате чего судовладельцы понесли дополнительные издержки, связанные с модернизацией флота.

В 2017 г. объём перевозок грузов по Северному морскому пути составил 10,6 млн т (рис. 14), превысив рекордные показатели советского времени (6,6 млн т в 1987 г.). Такой повышенный спрос на перевозки по Северному морскому пути был вызван снижением требований к уровню ледовой защиты кораблей, которые позволили следовать без ледокольного сопровождения. Соответственно, появилась возможность существенно сэкономить за счёт тарифа на грузовые перевозки в сравнении с перевозками через Суэцкий канал (экономия времени одного рейса составляет 10 суток и равна расходам судовладельца в размере 250–900 тыс. долларов в зависимости от объёма и вида груза) [1; 5]. С 2010 г. появились транзитные перевозки по Северному морскому пути, которые достигли своего максимума в 2013 г. – 1,6 млн т. Однако начиная с 2014 г. транзитные перевозки сократились до 200 тыс. т. Причиной такого снижения стали дефицит атомных ледоколов и необходимость модернизации арктической транспортно-логистической системы [8].

Рис. 14. Перевозка грузов по Северному морскому пути, млн т

Источник: составлено по данным <http://www.morflot.ru>

В настоящее время на территории России функционирует 67 морских порта, которые расположены на берегах трёх морских бассейнов: Северо-Западный включает 19 портов, Южный – 20 портов, Дальневосточный – 28 портов. К числу крупнейших морских портов России относятся Новороссийск, Усть-Луга, Восточный, Приморск, Большой порт Санкт-Петербург, Мурманск, Ванино и Туапсе. На них приходится более 60% объёма перевалки грузов морских портов страны. Это означает, что развитие портов страны характеризуется централизацией портовой деятельности в относительно небольшом количестве эффективно работающих портов, которые образуют систему грузовых центров. Важной особенностью морских портов страны является то, что 1/3 портов относится к числу незамерзающих², с круглогодичной нави-

¹ Транспорт и связь в России. 2016: Стат. сб. / Росстат. М., 2016.

² Незамерзающие морские порты России с круглогодичной навигацией: Анапа, Владивосток, Восточный, Геленджик, Евпатория, Ейск, Зарубино, Кавказ, Калининград, Керчь, Махачкала, Мурманск, Находка, Невельск, Новороссийск, Петропавловск-Камчатский, Посьет, Севастополь, Сочи, Тамань, Темрюк, Туапсе, Феодосия, Холмск, Ялта.

гацией, что способствует активному росту внешней торговли. В то время как 1/3 портов¹ расположена в Арктической зоне России, что является удорожающим фактором в строительстве инфраструктуры и эксплуатации морского транспорта.

В последние годы рост перевалки грузов морских портов России определялся следующими ключевыми событиями:

2014 г. – присоединение Крыма с пятью незамерзающими портами (Керчь, Ялта, Феодосия, Евпатория и Севастополь);

2015 г. – реализация приоритетных проектов в портах Усть-Луга, Мурманск, Тамань, Ванино, Темрюк, Мурманск, Оля;

2016 г. – реализация инвестиционных проектов в портах Мурманск, Азов, Тамань, Восточный, Певек;

2017 г. – ввод в эксплуатацию арктического порта Сабетта и 2-й очереди морского перегрузочного комплекса «Бронка».

Общий прирост портовых мощностей в 2010–2017 гг. составил 262 млн т, а объем бюджетных инвестиций в портовую инфраструктуру – 174,29 млрд рублей (в ценах 2018 г.)².

За рассматриваемый период объем перевалки грузов морских портов России увеличился в 4,3 раза и в 2017 г. составил 786 млн т³ (рис. 15). Темп прироста объема перевалки грузов в 2017 г. составил 8,9%. В 2016 г. этот показатель составлял лишь 3%, что является третьим наименьшим показателем за исследуемый период. Основу перевалки грузов морских портов продолжают составлять сырая нефть и нефтепродукты (48%) и уголь (20%)⁴.

Рис. 15. Перевалка грузов морскими портами России по бассейнам, млн т

Источник: составлено по данным <http://www.morflot.ru>

Объем перевалки морских портов Крыма в 2017 г. составил 11,4 млн т, что эквивалентно 1,4% перевалки морских портов страны. В настоящее время эти морские порты находятся в трудном финансовом состоянии. По мнению экспертов, ситуация в этих портах в ближайшем

¹ Анадырь, Архангельск, Беринговский, Варандей, Витино, Диксон, Дудинка, Кандалакша, Мезень, Мурманск, Нарьян-Мар, Онега, Певек, Провидения, Саббета, Тикси, Хатанга, Эвекинот.

² <http://fcp.economy.gov.ru>

³ Об основных итогах деятельности морского и внутреннего водного транспорта в 2017 году, задачах на 2018 год и среднесрочную перспективу до 2020 года / Информационно-аналитические материалы к расширенному заседанию Коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта.

⁴ <http://www.morport.com>

будущем не улучшится, так как часть грузов пойдёт через новый мост через Керченский пролив. В этом ключе идёт обсуждение стратегии развития инфраструктурных объектов в увязке с экономикой Крыма и поиск точек роста¹.

В 2016 г. в список ста крупнейших портов мира по перевалке грузов вошли российские порты Новороссийск, занявший 57-е место (77,1 млн т), Приморск – 70-е место (64,4 млн т), Большой порт Санкт-Петербург – 94-е место (48,6 млн т). Хотя ещё в 2010 г. эти порты находились на более выгодных позициях: порт Новороссийск занимал 45-е место (81,6 млн т), Приморск – 46-е место (77,6 млн т), Большой порт Санкт-Петербург – 63-е место (57,9 млн т)².

На снижение соответствующих показателей продолжает оказывать влияние множество факторов: наличие узких мест на подходах к портам со стороны железной дороги и автомобильных дорог; неудовлетворительное техническое состояние портовых сооружений и оборудования; дефицит обслуживающего флота в портах; низкая скорость обработки грузов; устаревшие организационные структуры; сложная процедура таможенного оформления грузов; низкий уровень инноваций и новых портовых технологий.

Перевалка контейнерных грузов с 2000 г. возросла в 4,3 раза и в 2017 г. составила 4,6 млн ДФЭ (рис. 16). Основной объём перевалки контейнеров осуществлялся в пяти морских портах страны: Санкт-Петербург (42%), Владивосток (18%), Новороссийск (16%), Восточный (8%) и Калининград (5%). Вместе с тем в 2015 г. отмечалось резкое падение контейнерных грузов (–24%)³. Причиной этого выступили экономический кризис и санкции. Предполагалось, что в 2016 г. объём перевалки контейнеров увеличится, однако фактически этот показатель вырос лишь на 5,1% по сравнению с 2015 г. и составил лишь 4,1 млн ДФЭ. Основными причинами роста выступили рост экономической активности, оживление спроса на транспортные услуги и положительная динамика грузооборота. В 2017 г. росту перевалки контейнеров послужил выгодный курс рубля, который повысил конкурентоспособность российских товаров на зарубежных рынках.

Рис. 16. Перевалка контейнеров морскими портами России, млн ДФЭ

Источник: составлено по данным <http://unctadstat.unctad.org>

В 2015 г. в список 100 крупнейших портов мира по перевалке контейнеров вошёл только Большой порт Санкт-Петербург, занявший при этом 74-е место (1,7 млн ДФЭ). Примечательно, что в 2016 г. этот порт занял уже 76-е место, пропустив вперёд морские порты Бандар Аббас (Иран) и Читтагонг (Бангладеш)⁴. Хотя ещё в 2010 г. Большой порт Санкт-Петербург занимал 63-е место и перерабатывал 1,9 млн ДФЭ. Это означает, что для сохранения прежних

¹ <https://crimea-news.com/culture/2018/02/08/373116.html>

² <https://www.iaphworldports.org/statistics>

³ <http://www.rosmorport.ru/upload/medialibrary/de1/FSUE%20Rosmorport%20report%202017.pdf>

⁴ <https://www.iaphworldports.org/statistics>

позиций Большой порт Санкт-Петербург должен увеличить ежегодные темпы прироста. В качестве первых шагов по созданию системы упрощения процедур торговли в Большом порту Санкт-Петербург был создан пилотный проект «Единое окно». Однако адаптировать его для Свободного порта Владивосток, как планировалось, пока не удалось.

К общим факторам, оказывающим отрицательное влияние на развитие контейнеропотока портов страны, можно отнести отсутствие согласованной работы морского и железнодорожного транспорта, отсутствие распределительных центров и долгое оформление грузов в портах.

Согласно транспортной стратегии России, предполагается, что по отношению к 2017 г. объём перевалки грузов в портах страны увеличится в два раза и в 2030 г. составит 1,6 млрд т¹. Соответственно, ежегодные темпы прироста объёма перевалки грузов будут составлять 8%. Развитие Северо-западного бассейна будет направлено на освоение углеводородов и минеральных удобрений. Предусматривается увеличение мощностей арктических портов за счёт освоения северных материковых и шельфовых месторождений, объём которых к 2030 г. составит около 150 млн т. Одной из основных задач Южного бассейна является перевод грузов, ориентированных на Россию, из украинских портов. Развитие портов Дальневосточного бассейна будет ориентировано на освоение минерально-сырьевых и лесных ресурсов, а также развитие транспортного коридора «Восток – Запад» для транзитных контейнеров.

Дальневосточные тенденции

В настоящее время на Дальнем Востоке функционирует более 400 предприятий различных форм собственности, занимающихся морскими перевозками, и три пароходства: Дальневосточное морское пароходство (ДВМП), Приморское морское пароходство (ПМП) и Сахалинское морское пароходство (СМП). Дальневосточное морское пароходство входит в тройку крупнейших российских судоходных компаний, уступая место лишь ПАО «Совкомфлот» и ПАО «Новошип». Вместе с тем в последние годы дальневосточное судоходство находится в кризисном состоянии. Так, с 2008 г. Приморское морское пароходство находится в трудном финансовом состоянии из-за потери части флота². С 2016 г. Дальневосточное морское пароходство находится под угрозой банкротства³.

За 2000–2016 гг. объём перевозки грузов морских пароходств сократился в 2,8 раза и составил 3,1 млн т (рис. 17). В последние годы на снижение перевозок оказала влияние сложная ситуация в мировом судоходстве, в том числе пониженные фрахтовые ставки на маршруте «Европа – Азия – Европа». Флот морских пароходств характеризуется высокой долей судов под иностранным флагом. Особенно это характерно для Приморского морского пароходства (рис. 18).

Дальневосточный бассейн выступает абсолютным лидером в стране по числу морских портов⁴ (28 из 67 существующих). Материально-техническая база портов включает 294 прича-

¹ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации. №1734-р от 22 ноября 2008 г.); Основные тренды развития морских портов России. Перспективы использования передового мирового опыта (<http://morproekt.ru/projects>); Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года / ФГУП «Росморпорт». Москва, 2012.

² http://www.zrpress.ru/business/primorje_27.06.2017_84109_primorskoe-morskoe-parokhodstvo-nedobralo-aktivov.html

³ <https://www.kommersant.ru/doc/3598299>

⁴ Морские порты Дальневосточного бассейна: Александровск-Сахалинский, Анадырь, Беринговский, Ванино, Владивосток, Восточный (в состав порта Восточный включён Козьмино), Де-Кастри, Зарубино, Корсаков, Магадан, Москальво, Мыс Лазарева, Находка, Невельск, Николаевск-на-Амуре, Ольга, Охотск, Певек, Петропавловск-Камчатский, Поронайск, Посьет, Пригородное, Провидения, Советская Гавань, Тикси, Холмск, Шахтёрск и Эгвекино.

ла общей протяжённостью 46,2 тыс. погонных метра. Порты по большей части мелководны и не способны обрабатывать суда большой грузоподъёмностью. К числу незамерзающих портов относятся Ванино, Владивосток, Восточный, Зарубино, Корсаков, Находка, Петропавловск-Камчатский, Посьет и Холмск. Остальные порты имеют ограниченный срок навигации и требуют ледовой проводки судов от 2 до 6 месяцев в году. Более 50% грузов перерабатывается в портах Владивосток, Находка, Восточный, Ванино, Зарубино и Посьет. Они имеют прямой выход на железнодорожную и автомобильную магистрали и являются базовыми для создания транспортно-логистических узлов.

Рис. 17. Перевозка грузов морскими пароходствами Дальневосточного бассейна, млн т
Источник: составлено по данным годовых отчетов пароходств

Рис. 18. Принадлежность флота морских пароходств, млн т дедвейта
Источник: составлено по данным <http://www.russianports.ru/>

Перевалка грузов в портах Дальневосточного бассейна за рассматриваемый период увеличилась в 4 раза и в 2017 г. составила 194 млн т (рис. 19). В 2016 г. темп прироста составил 1,8%. Это третий наихудший показатель за анализируемый период. В 2017 г. ситуация была значительно лучше – темп прироста объёма перевалки грузов составил 10,3%. Структура грузов в портах изменилась за счёт роста доли угля, а также сырой нефти и нефтепродуктов (рис. 20).

Рис. 19. Перевалка грузов морскими портами Дальневосточного бассейна, млн т

Источник: составлено по данным <http://www.morflot.ru>

Рис. 20. Структура перевалки грузов морских портов Дальневосточного бассейна, %

Источник: составлено по данным: <http://www.dniimf.ru/>, <http://www.morflot.ru>.

Вместе с тем, в 2016 г. впервые отправки угля на экспорт в дальневосточном направлении превысили аналогичные отправки в западном направлении и составили 76 млн т, в 2017 г. – 86 млн т¹. Таким образом, на фоне угольной эйфории морские порты Дальневосточного бассейна в большей степени подвержены зависимости от изменений мировой конъюнктуры рынка топливно-энергетических ресурсов. Как следствие, порты продолжают снижать уровень конкурентоспособности по сравнению с морскими портами стран Азии, где доминирующую роль играют высокотехнологичные и более эффективные операции по перевалке генеральных и контейнерных грузов. Из-за резкого увеличения объема угольных грузов возросла нагрузка на экологию прилегающих территорий.

В 2017 г. в пятёрку лидирующих портов Дальневосточного бассейна вошли Восточный (36% от общего объема перевалки грузов), Ванино (15%), Находка (12%), Владивосток (9%) и Пригородное (9%). Развитие портов определялось следующими событиями: запуск в эксплуатацию третьей очереди порта Восточный, реконструкция инфраструктуры порта Ванино².

¹ <https://www.eastrussia.ru/material/ugol-khochet-rasti-na-eksport/>

² <http://fcp.economy.gov.ru>

Дальнейшие перспективы развития морских портов Дальневосточного бассейна связаны с реализацией проекта «Свободный порт Владивосток»¹, который направлен на развитие трансграничной торговли, транспортной инфраструктуры и интеграцию в глобальные транспортные маршруты. По состоянию на 2017 г. насчитывалось 434 резидента Свободного порта Владивосток². Вместе с тем сдерживающими факторами развития Свободного порта Владивосток выступают разнородность реализуемых проектов, большое число регионов, входящих в состав Свободного порта Владивосток, а так же несогласованность строительства инфраструктурных объектов с завершением строительства смежных объектов [4; 18].

Заключение

Морской транспорт во всём мире продолжает развиваться, несмотря на сложную ситуацию в мировой экономике и торговле. Развитие мирового морского транспорта характеризуется изменением структуры грузов, увеличением роли азиатского региона, концентрацией морской транспортной отрасли и получением эффекта от масштаба. Развитие портового хозяйства в мире определялось следующими основными тенденциями: повышение уровня контейнеризации, развитие зон свободной торговли, формирование специализированной инфраструктуры в портах для обслуживания мегасудов, развитие «зелёных» технологий и использование информационных технологий.

В развитии 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 и принципиальные отличия – инфраструктура морских портов развивается менее интенсивно, чем перевалка грузов. Реализуются точечные инфраструктурные проекты, направленные на экспорт дешёвого сырья и товаров с минимальной степенью обработки. Одной из ключевых проблем интеграции в международное транспортное пространство является низкая скорость прохождения груза в порту.

В развитии морского транспорта Дальнего Востока отмечаются следующие тенденции: снижение объёма перевозок грузов морскими пароходствами, низкие темпы обновления портовой инфраструктуры по сравнению с другими бассейнами страны, увеличение доли сырьевых грузов и увеличение нагрузки на экологию.

Список литературы

1. Евдокимов Г. Арктический транспортный флот // Морская стратегия России и приоритеты развития Арктики. Апатиты: КНЦ РАН, 2013. С. 170–173.
2. Заостровских Е.А. Развитие морского транспорта России и Дальнего Востока в контексте мировых тенденций // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2014. № 3. С. 34–49.
3. Заостровских Е.А. Развитие морского транспорта России и Дальнего Востока в контексте мировых тенденций в 2015 г. // Региональные проблемы. 2016. Т. 19. № 4. С. 90–100.
4. Заостровских Е.А. Свободный порт Владивосток в концепции развития международных транспортных коридоров Приморского края // Регионалистика. 2016. Т. 3. № 4. С. 44–54. DOI: 10.14530/reg.2016.4
5. Михайличенко В.В. Северный морской путь – национальная транспортная магистраль России в Арктике // Российский Север: модернизация и развитие. М.: Центр стратегического партнерства, 2012. С. 350–353.

¹ Федеральный закон № 252-ФЗ от 3 июля 2016 г. «О внесении изменений в Федеральный закон “О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации” и Федеральный закон “О свободном порте Владивосток”».

² <https://erdc.ru/upload/reestr-spv.pdf>

6. Обзор морского транспорта. 2017 год. URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_ru.pdf (дата обращения: 14.09.2018).
7. Пересыпкин В.И., Буянов С.И., Романенко А.А. Состояние и перспективы развития транспортного флота России на фоне мирового судостроения // Судостроение. 2011. № 2. С. 9–15.
8. Селин В.С. Современные тенденции и проблемы развития арктических морских грузопотоков // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2015. № 4. С. 60–73. DOI: 10.15838/esc/2015.4.40.4
9. Cheng H., Eikeland P.O. China's Political Economy of Coal: Drivers and Challenges to Restructuring China's Energy System. URL: <https://www.fni.no/getfile.php/132020-1469870009/Filer/Publikasjoner/FNI-R1015.pdf> (дата обращения: 14.09.2018).
10. Global Marine Trends 2030. URL: <http://www.futurenautics.com/wp-content/uploads/2013/10/GlobalMarineTrends2030Report.pdf> (дата обращения: 14.09.2018).
11. International Energy Agency. Coal Information 2016. Paris: IEA Publications, 2016. 543 p. DOI: 10.1787/coil-2016-en
12. Jakobsen E.W., Svane Mellbye C., Osman M.S., Dyrstad E.H. The Leading Maritime Capitals of the World 2017. URL: <https://www.menon.no/wp-content/uploads/2017-28-LMC-report.pdf> (дата обращения: 14.09.2018).
13. Notteboom T., Neyens K. The Future of Port Logistics: Meeting the Challenges of Supply Chain Integration. URL: <https://www.ing.be/Assets/Documents/Marketing/ING-the-future-of-port-logistics.pdf> (дата обращения: 19.06.2018).
14. OECD/ITF. ITF Transport Outlook 2017. Paris: OECD Publishing, 2017. 224 p. DOI: 10.1787/9789282108000-en
15. Shipbuilding Market Developments Q2 2018. URL: <http://www.oecd.org/sti/ind/shipbuilding-market-developments-Q2-2018.pdf> (дата обращения: 19.06.2018).
16. The Infrastructure Investment Needs and Financing Challenge of European Ports. URL: https://www.espo.be/media/Port%20Investment%20Study%202018_FINAL_1.pdf (дата обращения: 14.09.2018).
17. Wanga C., Ducruet C. New Port Development and Global City Making: Emergence of the Shanghai-Yangshan Multilayered Gateway Hub // Journal of Transport Geography. 2012. № 5. Pp. 58–69.
18. Weon Yong Sung. Tasted and Free Port Vladivostok as a Regional Development Strategy: Possibilities and Limitations / VII Korean-Russian Far East Forum (Vladivostok, 2017. 19 April). Vladivostok, 2017. 11 p.

References

1. Evdokimov G. *Arctic Transport Fleet*. In: *Maritime Strategy of Russia and the Development Priorities of the Arctic*. Apatity, 2013. Pp. 170–173. (In Russian)
2. Zaostrovskikh E.A. The Development of Russia and Far East's Maritime Transport within the Context of the World Trends. *Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem Vostoke* [Customs Policy of Russia in the Far East]. 2014. No. 3. Pp. 34–49. (In Russian)
3. Zaostrovskikh E.A. Development of Maritime Transport in Russia and in the Russian Far East in the Context of Global Trends in 2015. *Regional'nye problemy* [Regional Problems]. 2016. Vol. 19. No. 4. Pp. 90–100. (In Russian)
4. Zaostrovskikh E.A. Free Port of Vladivostok in the Concept of Development of International Transport Corridors of Primorsky Krai. *Regionalistika* [Regionalistics]. 2016. Vol. 3. No. 4. Pp. 44–54. DOI: 10.14530/reg.2016.4 (In Russian)
5. Mikhailichenko V.V. Northern Sea Route – Russia's National Transportation Route in the Arctic. In: *Russian North: Modernization and Development*. Moscow, 2012. Pp. 350–353. (In Russian)

6. *Review of Maritime Transport 2017*. Available at: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_ru.pdf (accessed 14 September 2018). (In Russian)
7. Peresyphkin V.I., Buyanov S.I., Romanenko A.A. The State and Outlooks for Development of Russian Cargo Fleet against the World's Shipbuilding Back Ground. *Sudostroenie* [Shipbuilding]. 2011. No. 2. Pp. 9–15. (In Russian)
8. Selin V.S. Current Trends and Problems of Development of the Arctic Marine Freight Traffic. *Ekonomicheskie i sotsial'nye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz* [Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast]. 2015. No. 4. Pp. 60–73. DOI: 10.15838/esc/2015.4.40.4 (In Russian)
9. Cheng H., Eikeland P.O. *China's Political Economy of Coal: Drivers and Challenges to Restructuring China's Energy System*. Available at: <https://www.fni.no/getfile.php/132020-1469870009/Filer/Publikasjoner/FNI-R1015.pdf> (accessed 14 September 2018).
10. *Global Marine Trends 2030*. Available at: <http://www.futurenautics.com/wp-content/uploads/2013/10/GlobalMarineTrends2030Report.pdf> (accessed 14 September 2018).
11. *International Energy Agency. Coal Information 2016*. Paris: IEA Publications, 2016. 543 p. DOI: 10.1787/coil-2016-en
12. Jakobsen E.W., Svane Mellbye C., Osman M.S., Dyrstad E.H. *The Leading Maritime Capitals of the World 2017*. Available at: <https://www.menon.no/wp-content/uploads/2017-28-LMC-report.pdf> (accessed 14 September 2018).
13. Notteboom T., Neyens K. *The Future of Port Logistics: Meeting the Challenges of Supply Chain Integration*. Available at: <https://www.ing.be/Assets/Documents/Marketing/ING-the-future-of-port-logistics.pdf> (accessed 19 June 2018).
14. *OECD/ITF. ITF Transport Outlook 2017*. Paris: OECD Publishing, 2017. 224 p. DOI: 10.1787/9789282108000-en
15. *Shipbuilding Market Developments Q2 2018*. Available at: <http://www.oecd.org/sti/ind/shipbuilding-market-developments-Q2-2018.pdf> (accessed 19 June 2018).
16. *The Infrastructure Investment Needs and Financing Challenge of European Ports*. Available at: https://www.espo.be/media/Port%20Investment%20Study%202018_FINAL_1.pdf (accessed 14 September 2018).
17. Wanga C., Ducruet C. New Port Development and Global City Making: Emergence of the Shanghai-Yangshan Multilayered Gateway Hub. *Journal of Transport Geography*. 2012. No. 5. Pp. 58–69.
18. Weon Yong Sung. *Tasted and Free Port Vladivostok as a Regional Development Strategy: Possibilities and Limitations / VII Korean-Russian Far East Forum* (Vladivostok, 2017. 19 April). Vladivostok, 2017. 11 p.

■ ■ ■
Для цитирования:

Заостровских Е.А. Развитие морского транспорта России и Дальнего Востока в контексте мировых тенденций в 2017 г. // Регионалистика. 2018. Т. 5. № 5. С. 58–78. DOI: [10.14530/reg.2018.5.58](https://doi.org/10.14530/reg.2018.5.58)

For citing:

Zaostrovskikh E.A. The Development of Russia and Far East's Maritime Transport within the Context of the Global Trends in 2017. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2018. Vol. 5. No. 5. Pp. 58–78. DOI: [10.14530/reg.2018.5.58](https://doi.org/10.14530/reg.2018.5.58) (In Russian)