ЗАОСТРОВСКИХ**Елена
Анатольевна**

Кандидат экономических наук, научный сотрудник
Института экономических исследований ДВО РАН,
ул. Тихоокеанская, 153,
Хабаровск, Россия, 680042

ZAOSTROVSKIKH**Elena
Anatolyevna**

PhD in economics, research
fellow

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

zaost@ecrin.ru

УДК 332.1

**ПРОБЛЕМЫ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ
ДИСПРОПОРЦИЙ В РАЗВИТИИ МОРСКОГО
ТРАНСПОРТА ХАБАРОВСКОГО КРАЯ**

Статья посвящена оценке взаимосвязей между уровнем развития морского транспорта и ростом масштабов производства экономики Хабаровского края. Проанализированы особенности трансформации морского транспорта Хабаровского края в 2000–2019 гг. Изучены проблемы количественных диспропорций морских портов и флота, которые привели к значительным экономическим потерям в экономике края. Произведены прогнозные оценки параметров грузооборота портов Хабаровского края и потребностей в морском флоте, обеспечивающих сбалансированное развитие морского транспорта и эффективную связь с экономикой края.

Морской транспорт, инфраструктурные диспропорции, национальная грузовая база, экономический эффект, Хабаровский край

**PROBLEMS OF INFRASTRUCTURAL
IMBALANCES IN THE DEVELOPMENT
OF MARINE TRANSPORT
OF THE KHABAROVSK TERRITORY**

The article is devoted to the assessment of the relationship between the development of sea transport and the growth in the scale of production of the economy of the Khabarovsk Territory. The features of the transformation of the sea transport of the Khabarovsk Territory in 2000–2019 are analyzed. The problems of quantitative imbalances in seaports and the fleet, which led to significant economic losses in the economy of the Khabarovsk Territory, have been studied. Forecast estimates of the cargo turnover of the ports of the Khabarovsk Territory and the need for the sea fleet have been made, ensuring the balanced development of sea transport and effective communication with the economy of the region.

Maritime transport, infrastructure imbalances, national cargo base, economic effect, Khabarovsk Territory

© Заостровских Е.А., 2020

Введение

Морской транспорт России включает два основных звена: морские порты и флот. В советский период развитие морского транспорта было подчинено концепции развития единого народнохозяйственного комплекса страны, что предполагало рассмотрение национальной экономики одновременно и как комплекса отраслей, и как совокупности экономических систем отдельных регионов [14]. Наличие национальной грузовой базы¹ определяло функциональный состав морского флота и специализацию портов [10]. Созданная сбалансированная система развития морского транспорта полностью удовлетворяла растущие потребности страны в перевозке грузов. При этом морские порты были интегрированы в международное транспортное пространство, перерабатывая транзитные грузы. Морской флот перевозил весь объём национальных грузов, решая экономические, оборонные и геополитические задачи страны. Таким образом, существовал баланс между развитием национальной грузовой базы, потребностями экономики, пропускной способностью портов и провозной способностью флота. К концу 1980-х гг. страна стала крупнейшей морской державой, заняв 8-е место в мире по тоннажу эксплуатируемого флота (21,4 млн т дедвейта), уступая таким странам, как Греция, Япония, США, Норвегия, Великобритания, Китай и Гонконг. Имея на балансе 2,9 тыс. единиц флота, стало возможно перевозить грузы иностранных фрахтователей и получать дополнительный валютный доход до 3 млрд долларов в год.

С переходом страны на рыночную форму хозяйствования в 1990-е гг. изменились традиционные хозяйственные связи между регионами, что было вызвано в том числе ускоренным освоением топливно-энергетических ресурсов и значительным отставанием в развитии объектов транспортной инфраструктуры. Это привело к проблемам во взаимодействии между различными видами транспорта. Кроме того, из-за потери части морских портов и пароконств², а также из-за высокой востребованности портов, расположенных на пересечении торговых маршрутов, нарушилась система развития портовых мощностей страны. Поэтому мощности одних портов были перезагружены, а других – простаивали. Это вызвало транспортный коллапс, непроизводительные простои смежного вида транспорта и большие экономические потери. В связи с тем, что некоторая часть морского флота морально устарела, а другая часть ушла под иностранную юрисдикцию, образовался дисбаланс между провозной способностью отечественного флота и объёмами и структурой национальных грузов. К концу 1990-х гг. Россия переместилась с 8-го на 13-е место в мире по тоннажу флота (16,1 млн т дедвейта), пропустив вперёд Германию, Республику Корея, Сингапур, Данию и Тайвань.

Реформы в области развития морского транспорта продолжаются уже третье десятилетие. В скором времени будет утверждена пятая программа развития транспорта страны – «Транспортная стратегия РФ на период до 2035 года»³. Одной из приоритетных её задач является «Сбалансированное развитие эффективной транспортной инфраструктуры для обеспечения устойчивого экономического роста и территориальной связанности страны» [2]. Это подразумевает использование комплексного подхода, который должен одновременно учитывать потребности как экономики страны в целом, так и отдельных сегментов рынка [20]. Таким

¹ Под национальной грузовой базой понимаются грузы, произведённые в данной стране и перевезённые собственными морским флотом этой страны.

² К началу 1992 г. в составе России осталось 10 из 17 морских пароконств, 35 из 70 морских портов.

³ ФЦП «Возрождение торгового флота России на 1993–2000 годы» (постановление Правительства РФ № 996 от 8 октября 1993 г.); ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» (постановление Правительства РФ № 848 от 5 декабря 2001 г.); ФЦП «Развитие транспортной системы России 2010–2021 годы» (постановление Правительства РФ № 377 от 20 мая 2008 г.); «Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года» (постановление Правительства РФ № 1734-р от 22 октября 2008 г.).

образом, проблема инфраструктурных диспропорций не потеряла свою актуальность. Более того, в современных условиях она приобрела ярко выраженный характер, так как необходимо обеспечивать «пиковые» потребности в перевозках страны.

Особенность текущего момента заключается в том, что роль морского транспорта в системе национальной экономики далеко не в полной мере соответствует поставленным задачам. Сложилась и остаётся одна устойчивая тенденция, при которой морские порты, расположенные в географически выгодном месте, всё больше ориентированы на интересы определённых компаний и экономически не связаны со своими прилегающими территориями. Это ведёт к тому, что значительная часть транзитных грузов идёт в обход российских портов. В свою очередь, отечественный флот перевозит всё меньше национальных грузов, что увеличивает риски национальной безопасности страны [11]. Ежегодно затраты на фрахтование иностранных судов для перевозки национальных грузов составляют около 30 млрд долларов. Последствия диспропорций на морском транспорте принимают угрожающие масштабы, так как влекут за собой экономические, социальные и экологические проблемы.

В силу сложившихся тенденций исследования в области оценки взаимосвязей между развитием морского транспорта и ростом масштабов производства экономики региона имеют особую актуальность.

1. Характеристика морского транспорта Хабаровского края

Хабаровский край входит в число крупнейших по размерам административно-территориальных образований, занимая 4-е место по площади в стране (788,6 тыс. км²). Уникальность географического положения края заключается в том, что он обращён к водам Тихого океана и имеет большую по протяжённости морскую береговую линию в 3,3 тыс. км. Даже у его основного конкурента, Приморского края, этот показатель составляет всего 1,5 тыс. км, что даёт определённые преимущества Хабаровскому краю в отношении развития морского транспорта. Территориальная особенность Хабаровского края заключается в том, что его основное население и производственные предприятия сосредоточены в Южном макрорайоне (рис. 1) [3; 6].

Северный макрорайон со своей гигантской малоосвоенной территорией (513,4 тыс. км²), низкой плотностью населения (0,1 человека / км²) и слабо развитой наземной транспортной инфраструктурой остро нуждается в регулярном транспортном сообщении. Такую территориальную связанность создаёт морской транспорт, который поставяет грузы на регулярной основе, в том числе в рамках «северного завоза»¹.

В целом изменения, произошедшие в работе морского транспорта края, вызванные переходом на рыночные формы хозяйствования, совпадают с общероссийской тенденцией. Однако территориальная особенность ещё более «болезненно» отразилась на работе морского транспорта. Поэтому в течение достаточно длительного времени он находился в состоянии застоя: порты были загружены менее чем на 50%², а техническое состояние отечественного флота не давало возможности дальнейшей его эксплуатации [9]. Сбой в работе морского транспорта, взаимосвязанного со многими другими секторами экономики края, практически сразу отразился в судостроении, судоремонте, приборостроении, а также на взаимодействующих предприятиях.

¹ О поставках продукции в северные районы Хабаровского края с ограниченными сроками завоза грузов в навигацию 2012 г. (распоряжение Губернатора Хабаровского края от № 95-р 15 марта 2012 г.).

² Так, например, грузооборот порта Ванино в 1990 г. составлял 11 млн т, а в 1998 г. – лишь 4,7 млн т.

Рис. 1. Морской транспорт Хабаровского края

Источник: карта выполнена Хижняком В.Д. (ИЭИ ДВО РАН) на основании данных, предоставленных автором.

Современный этап (2000–2019 гг.) развития морского транспорта связан с активным освоением природных ресурсов для экспорта в страны АТР через морские порты. В начале 2000-х гг. роль транспорта сильно недооценивалась, что привело к определённым диспропорциям¹ и значительным потерям для экономики края. С 2006 г. началось интенсивное освоение природных ресурсов, которое сопровождалось созданием всевозможных преференций [13]. Что касается морского транспорта, то вначале был предусмотрен льготный режим «ПОЭЗ Советская Гавань»², который действовал только на территории Хабаровского края. Затем на пять регионов Дальневосточного федерального округа (ДФО) стал распространяться особый экономический режим, который был определён федеральным законом «О Свободном порте Владивосток»³. Исключительную роль в период реформ сыграл федеральный закон «О морских портах Российской Федерации»⁴, который изменил ситуацию с участием частного бизнеса в развитии портов и привлёк крупные частные инвестиции в ДФО [24].

Современный этап развития морского транспорта Хабаровского края условно можно разбить на два периода: 2000–2005 гг. – дореформенный период; 2006–2019 гг. – период реформ.

В период реформ прежние задачи развития морского транспорта Хабаровского края⁵ – комплексное развитие транспортно-промышленного узла, обновление объектов инфраструктуры для развития международных транспортных связей со странами АТР – были дополнены укреплением позиций России на Тихом океане и формированием конкурентных преимуществ морского транспорта [1]. Решение таких задач подразумевает:

- повышение экономической эффективности эксплуатации портов за счёт роста грузов с высокой добавленной стоимостью, произведённой в прилегающем регионе;
- создание российской судоходной компании с целью обновления морского флота ДФО.

Таким образом, на современном этапе оптимальной траекторией развития морского транспорта края могла бы стать траектория, заданная ещё в советский период, при которой сохраняется баланс между развитием национальной грузовой базы, потребностями экономики, пропускной способностью портов и провозной способностью флота [20]. Но ситуация осложняется тремя существенными обстоятельствами: первое связано с интенсивным развитием стратегических проектов по экспорту сырья; второе – с созданием льготного режима Свободного порта Владивосток⁶ в портах Ванино и Советская Гавань; третье – с определением оптимальных пропорций между ростом масштабов производства и развитием морского транспорта, которые способны обеспечить устойчивый экономический рост и территориальную связанность края.

Предваряя анализ и прогноз развития морского транспорта Хабаровского края, необходимо сделать следующие важные замечания.

¹ Обозначился дисбаланс портовых мощностей в крае, увеличились диспропорции в развитии национальной грузовой базы портов и отечественного флота.

² О создании на территории Хабаровского края портовой особой экономической зоны (постановление Правительства РФ № 1185 от 31 декабря 2009 г.).

³ О внесении изменений в федеральный закон «О территориях опережающего социально-экономического развития в РФ» (федеральный закон № 252-ФЗ от 3 июля 2016 г.); О свободном порте Владивосток (федеральный закон № 212-ФЗ от 13 июля 2015 г.).

⁴ О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (федеральный закон № 261 от 8 ноября 2007 г.).

⁵ Государственная программа Хабаровского края «Развитие транспортной системы Хабаровского края» (постановление Правительства Хабаровского края № 146-пр от 5 мая 2012 г.), ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года».

⁶ Налоговая ставка устанавливается в размере 0% по налогу на прибыль на первые пять налоговых периодов; в последующие пять лет применяется ставка не менее 12%; резиденты освобождаются от уплаты налога на имущество организаций в течение пяти лет и земельного налога в течение трёх лет.

Во-первых, грузовая база морских портов значительно шире национальной грузовой базы, так как она учитывает не только грузы, произведённые в данной стране (экспорт, каботаж), но и грузы других стран (транзит, импорт).

Во-вторых, состав морского флота, контролируемый Россией, подразделяется на две группы: флот под флагом России (отечественный флот) и флот под иностранными флагами (речь идёт о флоте, который принадлежит российским судовладельцам). Соответственно в российских статистических сборниках учитывается только перевозка национальных грузов под флагом России. Поэтому оценка реальной ситуации в сфере перевозки грузов морским флотом в Хабаровском крае была выполнена экспертно.

В-третьих, в прогнозе развития морского флота Хабаровского края использован метод определения потребности во флоте.

2. Анализ динамики развития морских портов

За период реформ (2006–2019 гг.) объём грузооборота портов Хабаровского края¹ увеличился в 3,2 раза и составил 46 млн т. Теперь на их долю приходится 21,5% от общей доли портов ДФО, хотя ещё в дореформенный период этот показатель не превышал 17,2% (табл. 1). Таким образом, в условиях жёсткой портовой конкуренции, при которой реализуются крупные проекты в Приморском крае и Сахалинской области, портам Хабаровского края удалось занять весомую нишу на рынке транспортных услуг и повысить свою роль в ДФО.

Таблица 1

Доля портов Хабаровского края в общем грузообороте портов ДФО, %

Территория	Дореформенный период		Период реформ	
	2000	2005	2006	2019
Приморский край	70,0	70,8	66,4	58,9
Хабаровский край	16,8	17,2	19,8	21,5
Сахалинская область	7,4	6,7	8,5	16,8
Камчатский край	2,6	2,7	2,3	1,3
Магаданская область	2,1	1,6	2,2	0,5
Чукотский автономный округ и Республика Саха (Якутия)	1,1	1,1	0,8	1,1

Источник: рассчитано на основе статистики Министерство транспорт РФ.

Приведённые результаты впечатляют, но мало характеризуют реальное положение дел. Если рассмотреть, за счёт чего были получены такие показатели, то можно отметить следующее:

– в порту Де-Кастри прирост грузооборота (в 3,8 раз) достигнут за счёт экспорта сырой нефти²;

¹ Ванино, Де-Кастри, Советская Гавань, Николаевск-на-Амуре, Охотск и Мыс Лазарева.

² В 2006 г. в рамках освоения проекта «Сахалин-1» в порту Де-Кастри введён в эксплуатацию нефтеналивной терминал «Сокол» мощностью 12 млн т. До этого времени порт специализировался на перевалке экспортного леса и являлся структурным подразделением компании «Дальлеспром» Хабаровского края.

– в порту Ванино прирост грузооборота (в 3,3 раза) получен за счёт экспорта угля¹.

В остальных портах края прироста грузооборота отмечено не было, потому как уже долгое время они находятся в состоянии стагнации и перерабатывают незначительные объёмы грузов. Ситуацию не улучшил даже тот факт, что в последние годы их деятельность связана с поставкой грузов для артелей в Охотский район [12]. Как следствие, мощности мелких портов края загружены на 30%, а их неиспользуемый потенциал оценивается на уровне 7 млн т.

Таким образом, за период реформ (2006–2019 гг.) прирост грузооборота портов края был достигнут за счёт отгрузки сырой нефти и угля на экспорт, совокупная доля которых увеличилась с 47 до 92% (рис. 2).

Рис. 2. Структура грузооборота портов Хабаровского края, %

Источник: составлено на основе статистики Министерства транспорта РФ и данных АО «ДНИИМФ».

Хотя такой рост существенно оживил деятельность портов в крае, несбалансированное развитие объектов инфраструктуры и грузооборота портов привело к экономическим, социальным и экологическим проблемам.

Особенно ярко такая ситуация проявилась в порту Ванино (рис. 3).

Инфраструктурные проблемы. В условиях жёсткого дефицита провозной способности железной дороги и нарастающего объёма экспорта угля образовался транспортный коллапс. Это привело к изменению традиционных межрегиональных хозяйственных связей и сбою поставок грузов на о. Сахалин. Кроме того из-за ограничения пропускной способности железной дороги порт утратил возможность диверсифицировать грузы, что способствовало деградации портовых функций и усилению зависимости от изменений мирового рынка угля².

¹ В 2008 г. в рамках освоения угольных месторождений Сибири в порту Ванино введён в действие угольный терминал «Дальтрансуголь», мощности которого возросли с 12 до 24 млн т в 2019 г. Ранее порт являлся ключевым элементом транспортного узла края и обеспечивал до 32% грузов регионального значения.

² В условиях действующих санкций такое направление создаёт «подушку безопасности», так как экспорт угля составляет одну из основных статей дохода страны (в 2019 г. объём валютных поступлений составил 17 млрд долларов, налоговые отчисления превысили 100 млрд рублей). В будущем ситуация может измениться в худшую сторону, так как мировой рынок угля прошёл пик своего развития и спрос на уголь снижается [19].

Рис. 3. Основные проблемы, связанные с развитием порта Ванино

Источник: составлено автором.

Экономические проблемы. С интенсивным ростом перевалки грузов (3,3 раза) аналогичного роста дохода порта Ванино не произошло (2,8 раз) [7; 8]. В свою очередь, изменение специализации порта и введение льготного режима Свободного порта Владивосток не обеспечили повышение экономической эффективности эксплуатации порта по сравнению с до-реформенным периодом (сократились темпы роста региональных налогов, снизилось число взаимодействующих с портом предприятий края). Печальным остаётся тот факт, что не удалось найти других резидентов Свободного порта Владивосток, кроме резидентов по экспорту угля [21]. Из этого следует, что строительство угольного терминала «Дальтрансуголь» создало лишь стабильную загрузку порта, но не привело к получению экономических эффектов для экономики края.

Снижение роли порта Ванино в экономике края произошло за счёт сокращения доли грузов, формируемых предприятиями Хабаровского края, в общем грузообороте порта (2005 г. – 32%, 2019 г. – 11%). Такие изменения были обусловлены двумя факторами. Первый – замеще-

ние части экспортных грузов края с продукции обрабатывающего производства на сырьевые товары. Второй – наращивание грузов Восточной Сибири происходило более интенсивными темпами, чем грузов Хабаровского края. Ситуацию не изменил даже тот факт, что к традиционным грузам края (нефтепродукты, деловая древесина, металлы) добавился экспортный уголь компании «СУЭК» с Ургальского месторождения в объёме 2 млн т.

Экологические проблемы. В порту Ванино уголь перегружался не только на специализированном терминале «Дальтрансуголь», но и на иных терминалах с использованием дешёвых технологий – открытый способ хранения и грейферная перегрузка грузов [4]. В результате создалась сложная экологическая обстановка на прилегающей территории порта¹.

Социальные проблемы. Ухудшение экологии повысило социальную уязвимость, рост числа заболеваний, а также способствовало росту оттока населения, поскольку загрязнение окружающей среды и изменения экологических параметров имеют неблагоприятные последствия для здоровья человека (высокий уровень врождённых аномалий, повышенный фон онкологических и профессиональных заболеваний) [4]. Такая ситуация в будущем может создать конфликт интересов между населением, бизнесом и региональной властью [16; 18].

Подобного рода проблемы возникли и в порту Де-Кастри. Порт практически стал узкоспециализированным терминалом², который имеет одностороннюю экспортную направленность. Поэтому производственная деятельность порта подвержена двум рискам: увеличению зависимости от мирового рынка нефти и увеличению нагрузки на экологию. Кроме того, изменились традиционные внутрирегиональные хозяйственные связи между портом и краем, поскольку теперь порт принадлежит консорциуму компаний, действующему в рамках соглашения о разделе продукции. Развитие порта не обеспечило импульс роста в одноимённом посёлке. В результате изменения специализации порта и с момента ввода в эксплуатацию нефтеналивного терминала занятость местного населения резко упала, что обусловило отток населения из п. Де-Кастри и сокращение численности на 20%³.

Из этого следует, что порты Ванино и Де-Кастри постепенно утрачивают связь с экономикой Хабаровского края.

Инфраструктурные проблемы отмечаются и в порту Советская Гавань. Хотя данный порт считается наиболее привлекательным⁴ для инвесторов, его основной проблемой при реализации проекта «ПОЭЗ Советская Гавань», стало несбалансированное развитие объектов инфраструктуры порта⁵ и грузооборота, объём которого к 2030 г. должен был составить 80 млн т⁶, что привело к консервации проекта.

Приведённые выше данные свидетельствуют о нарастании несоответствие между развитием национальной грузовой базы, потребностями экономики и пропускной способностью портов. Такая ситуация характерна для всех портов ДФО, где ключевой причиной является хаотичное и стихийное развитие объектов портовой инфраструктуры [21].

¹ Уголь относится к категории «пылящих» грузов, которые образуют твёрдые выбросы в атмосферу и создают тем самым сложную экологическую обстановку в регионе [15].

² В 2019 г. в структуре грузооборота порта Де-Кастри сырая нефть составила 99%, круглый лес – 1%.

³ <https://habstat.gks.ru/folder/20717>

⁴ Порт Советская Гавань имеет свободные территории, не ограничен в своём развитии границами городских земель и имеет прямой выход на две железнодорожные магистрали (Транссибирскую и Байкало-Амурскую).

⁵ Сроки строительства ключевых объектов инфраструктуры (БАМ, автомобильная дорога Лидога – Ванино, Майская ГРЭС) постоянно переносились.

⁶ Концепция создания и развития портовой особой экономической зоны на территории Советско-Гаванского муниципального района Хабаровского края: аналитические материалы (итоговая версия). М.: Исследовательский институт Номура, 2011.

Перспективы развития морских портов Хабаровского края основаны на реализации ряда проектов (*табл. 2*).

Таблица 2

Основные проекты по строительству и модернизации морских портов Хабаровского края

Проект	Инициатор проекта	Объём инвестиций, млрд рублей	Количество рабочих мест	Сроки реализации	Прирост мощностей портов, млн т
Ванино					
Строительство угольного терминала «Ванино Транс Уголь»	ООО «Колмар»	25,5	480	2020–2023	24,0
Модернизация терминала «Дальтрансуголь»	АО «СУЭК»	23,6	450	2016–2021	15,0
Модернизация нефтеперерабатывающего комплекса	ГК «Трансбункер-Ванино»	15,1	150	2020–2025	1,5
Строительство терминала по перевалке глинозёма	ООО «РусАл»	5,4	200	2020–2025	3,0
Советская Гавань					
Строительство зернового терминала	ООО «Морской порт Новая Советская Гавань»	1,9	150	2020–2024	5,0
Строительство терминала для сжиженного углеводородного газа	ООО «Ремсталь»	7,6	200	2020–2024	1,0

Источник: составлено по данным <http://map.minvr.ru> и <https://erdc.ru>.

Совокупный объём инвестиций оценивается на уровне 79,1 млрд рублей, а прирост численности занятых – 1,6 тыс. человек.

В перспективе объём грузооборота портов Хабаровского края по отношению к 2019 г. увеличится в два раза и к 2035 г. составит примерно 99 млн т (*табл. 3*).

Таблица 3

Некоторые расчётные показатели портов Хабаровского края

Показатель	2005	2019	2035
Объём грузооборота портов, млн т	12	46	99
Объём грузооборота портов, %	100	100	100
Уголь	4	64	73
Прочие грузы	96	36	27
Доля грузов Хабаровского края (оценка автора), %	30	11	7

В диапазоне 15-ти предстоящих лет активно будут развиваться два угольных проекта Свободного порта Владивосток («Ванино Транс Уголь» и «Дальтрансуголь»), поэтому доля угля в общем грузообороте портов края возрастёт с 64% до 73% в 2035 г. При этом доля краевых грузов не превысит 7%. Это означает, что сохраниться ситуация, при которой порты продолжают терять свою значимость в экономике края, потому как экономические эффекты будут постепенно снижаться, а социальные риски – возрастать [5; 17; 22].

Для того, чтобы повысить роль портов в экономике края и обеспечить её устойчивый рост, как заявлено в программных документах страны, необходимо увеличить долю краевых грузов как минимум до 30%. Иначе говоря, необходимо стремиться к структуре грузооборота портов 2005 г., когда были достигнуты наилучшие показатели. Это предполагает осуществление программы синхронизированных действий, а также учёт изменения специализации сопутствующей инфраструктуры.

3. Анализ динамики перевозки грузов морским флотом

Перевозку грузов морским флотом в Хабаровском крае условно можно разделить на три основных направления: экспорт топливно-энергетических и лесных грузов в страны АТР, малый каботаж (обеспечение «северного завоза» в Охотском районе Хабаровского края) и большой каботаж (Сахалинская и Магаданская области и Камчатский край).

В настоящее время морской флот, работающий на внутренних направлениях, стремительно стареет (их средний возраст составляет 35 лет), а количество вспомогательного флота неуклонно сокращается [23]. Поэтому сроки обработки грузов на рейде населённых пунктов увеличиваются, а их поставки постоянно дорожают. Состояние морского флота, который работает на международном направлении, значительно лучше, так как он должен соответствовать международным стандартам для захода в иностранные порты.

В 2000–2019 гг. объём перевозки грузов морским флотом в Хабаровском крае, по оценке автора, вырос в 6 раз и составил 45 млн т (рис. 4). При этом в 2006–2019 гг. произошло резкое снижение перевозки грузов под флагом России с 44% до 0,1%. Впрочем, такая ситуация характерна для всей страны в целом: доля перевозки грузов под флагом России в 2019 г. составила лишь 2,2%¹.

Рис. 4. Перевозки грузов морским флотом в Хабаровском крае, млн т

Источники: данные по перевозке грузов под флагом России взяты из Государственной целевой программы Хабаровского края «Развитие транспортной системы Хабаровского края» (постановление Правительства Хабаровского края № 146-пр от 5 мая 2012 г.), данные по перевозке грузов под иностранными флагами – оценка автора.

¹ <http://www.morvesti.ru/analitika/1692/84040/>

Таким образом, за период реформ на морском транспорте Хабаровского края сложилась критическая ситуация, когда при феноменальном росте объёма грузооборота портов (с 14 до 46 млн т) перевозка грузов под флагом России стремительно сократилась (с 6,1 до 0,2 млн т). Такая диспропорция между развитием национальных грузоперевозок и провозной способностью отечественного флота неизбежно ведёт к увеличению зависимости от иностранных перевозчиков, росту расходов на оплату фрахта, сокращению валютных поступлений в страну, сдерживанию развития отечественного судостроения.

К сожалению, в настоящее время отечественный флот и российские судовладельцы находятся в тяжёлом состоянии. Они практически оказались вытеснены с рынка перевозки национальных грузов, так как не имеют долговременных контрактов с грузовладельцами и фрахтователями. Это чревато тем, что нет возможности планировать долгосрочные программы по обновлению флота.

В настоящее время политика развития в области морского судоходства направлена на поддержание отечественного флота с целью закрепления за ним 50% национальных грузов. Однако отсутствие информации о перспективных грузопотоках или низкая её достоверность могут привести к нарушению ритмичности, сбоям в работе транспорта и неравномерному развитию отдельных звеньев транспортной системы [11].

В отношении Хабаровского края, по полученным автором оценкам, потребность в перевозках национальных грузов к 2035 г. составит примерно 48 млн т. Для этого потребуется 67 единиц флота общим дедвейтом 1,7 млн т. Планы по строительству отечественного флота могут быть учтены в создаваемой судоходной компании ДФО. В настоящее время вопрос о создании такой компании находится на стадии обсуждения.

Заключение

Итоги 2019 г. свидетельствуют о том, что морской транспорт Хабаровского края перешёл от этапа выживания к этапу обновления и развития. Вместе с тем в развитии морского транспорта наблюдается увеличение инфраструктурных диспропорций, которые ведут к значительным потерям в экономике Хабаровского края. Это выражается в снижении экономической эффективности эксплуатации портов, увеличении числа экологических рисков, повышении уровня социальной уязвимости, увеличении зависимости от иностранных перевозчиков, увеличении расходов на оплату фрахта, сокращении валютных поступлений и сдерживании развития отечественного судостроения.

Для того чтобы повысить роль портов в экономике края и обеспечить его территориальную связанность необходимо существенно увеличить долю краевых грузов в общем грузообороте портов с 7 до 30% и долю отечественного флота в перевозке национальных грузов с 0,2 до 50%. Реализация этих планов должна обеспечить сбалансированное развитие морского транспорта в крае, при котором порты будут способствовать образованию дополнительных экономических эффектов, как в самих портах, так и за их пределами, перерабатывая грузы, произведённые предприятиями Хабаровского края, создавая рабочие места и вовлекая в свою орбиту определённые сектора экономики. В свою очередь, отечественный флот будет перевозить национальные грузы, генерируя валютные потоки, обеспечивая экономическую независимость и национальную безопасность страны.

Список литературы

1. Авдеев Ю.А. Свободный порт Владивосток – за и против // ЭКО. 2017. № 2. С. 5–26.
2. Буянов С.И., Буянова Л.Н. Транспортная стратегия РФ на период до 2035 года: целевые показатели развития морского транспорта. URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1692/81114/> (дата обращения: 23.05.2020).
3. Вишневский Д.С., Демьяненко А.Н. Дальний Восток России: макроэкономическое зонирование // Известия русского географического общества. 2011. Т. 143. № 4. С. 1–11.
4. Волгин А.А., Красковская Г.Н., Семенихина О.Я. Угольный порт и экология: компромисс или противостояние // Морские порты. 2014. № 4. С. 34–38.
5. Гончарук С.М., Анисимов В.А., Нестерова Н.С., Холоша М.В. Проблемы и перспективы развития транзитного потенциала МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» // Повышение эффективности транспортной системы региона: проблемы и перспективы. Материалы Всерос. науч.-практ. конф. с международным участием / под ред. С.М. Гончарука. Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2015. Т. 3. С. 30–33.
6. Демьяненко А.Н., Прокапало О.М. Экономическое пространство Дальневосточного Севера // Регионалистика. 2014. Т. 1. № 3. С. 6–29. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2014.3>
7. Заостровских Е.А. Морские порты Хабаровского края как полюса экономического роста // Пространственная экономика. 2017. № 4. С. 170–183. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2017.4.170-183>
8. Заостровских Е.А. Угольные порты Ванино и Восточный и их влияние на экономику региона // Проблемы развития территории. 2020. № 1. С. 78–92. <http://dx.doi.org/10.15838/ptd.2020.1.105.6>
9. Зеленцов В.В. Морской транспорт Дальнего Востока во второй половине XX и на рубеже XXI веков // Сборник докладов 57-й международной молодёжной научно-технической конференции «Молодёжь – Наука – Инновации», посвящённой 200 летию транспортного образования в России. Владивосток: Мор. гос. ун-т. 2009. Т. 1. С. 3–10.
10. Зеленцов В.В. Морской транспорт Дальнего Востока по второй половине XX века. Владивосток: Дальнаука, 2003. 329 с.
11. Лернер В.К. Прогнозирование грузовой базы морского транспорта. Методические принципы анализа // Морские порты России. 2011. № 9. С. 62–66.
12. Ломакина Н.В. Крупные компании и технологические изменения в минеральном секторе Дальнего Востока // Учёные записки. Выпуск 9. Детерминанты региональной экономики. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2018. С. 115–121.
13. Минакир П.А. Новая восточная политика и экономические реалии // Пространственная экономика. 2015. № 2. С. 7–11. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2015.2.007-011>
14. Минакир П.А. Экономика регионов. Дальний Восток. М.: ИЭИ ДВО РАН, 2006. 848 с.
15. Музлова Г.И. Пылящий вопрос: станет ли экологический фактор частью экономики перевалки навалочных грузов в морских портах? // Морские порты. 2014. № 4. С. 26–29.
16. Найден С.Н. Социальные эффекты от реализации инвестиционных проектов // Регионалистика. 2017. Т. 4. № 6. С. 28–33. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2017.6>
17. Новосельцев Е.М. Транспортный узел «Восточный – Находка»: прошлое и будущее // Морские порты. 2019. № 4. С. 18–21.
18. Огай С.А., Луговец А.А., Затеякин С.М., Рычкова В.Ф. Состояние и перспективы развития портовой инфраструктуры Приморского края // Проблемы транспорта Дальнего Востока. Доклады научно-практической конференции. 2017. № 2. С. 504–511.
19. Плакиткина Л.С., Плакиткин Ю.А., Дьяченко К.И. Мировые тенденции развития угольной отрасли // Горная промышленность. 2019. № 1 (143). С. 24–29. <http://dx.doi.org/10.30686/1609-9192-2019-1-143-24-29>

20. Семенихин Я.Н. Особенности текущего развития портов Приморья и Дальнего Востока // Морские порты. 2011. № 1. С. 84–88.
21. Семенихин Я.Н., Новосельцев Е.М. Ванино-Совгаванский транспортно-промышленный узел: возможности и реалии // Морские порты. 2020. № 3. С. 38–42.
22. Сергеев А.С. Проблемы развития морских портов ДВФО в новом статусе «Свободного порта Владивосток» // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2017. № 1. С. 72–81.
23. Спиридонов А.А. Северный завоз через Николаевск на Амуре // Морские порты. 2012. № 8. С. 40–42.
24. Фисенко А.И., Кулешова Е.А., Моисеева М.Л. Морские порты Дальнего Востока: изменение экономических интересов и отношений собственности // Транспортное дело России. 2016. № 3. С. 100–102.

References

1. Avdeev Yu.A. The Free Port of Vladivostok – Pros and Cons. *EKO* [ECO]. 2017. No. 2. Pp. 5–26. (In Russian)
2. Buyanov S.I., Buyanova L.N. *The Transport Strategy of the Russian Federation for the Period until 2035: Targets for the Development of Maritime Transport*. Available at: <http://www.morvesti.ru/analitika/1692/81114/> (accessed 23 May 2020). (In Russian)
3. Vishnevskiy D.S., Demyanenko A.N. Russian Far East: Macroeconomic Zoning. *Izvestiya russkogo geograficheskogo obshchestva* [Regional Research of Russia]. 2011. Vol. 143. No. 4. Pp. 1–11. (In Russian)
4. Volgin A.A., Kraskovskaya G.N., Semenikhina O.Ya. Coal Port and Ecology: Compromise or Confrontation. *Morskiye porty* [Sea ports]. 2014. No. 4. Pp. 34–38. (In Russian)
5. Goncharuk S.M., Anisimov V.I., Nesterova N.S., Kholosha M.V. Problems and Prospects for the Transit Potential ITC «Primorye-1» and «Primorye-2». In: *Improving the Transport System of the Region: Problems and Prospects. Materials of the Scientific-Practical Conference with International Participation*. In 3 vols. Ed. by S.M. Goncharuk. Khabarovsk, 2015. Vol. 3. Pp. 30–33. (In Russian)
6. Demyanenko A.N., Prokapalo O.M. Economic Space of Far Eastern North. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2014. Vol. 1. No. 3. Pp. 6–29. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2014.3> (In Russian)
7. Zaostrovskikh E.A. Seaports of Khabarovsk Krai as the Poles of Economic Growth. *Prostranstvennaya ekonomika = Spatial Economics*. 2017. No. 4. Pp. 170–183. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2017.4.170-183> (In Russian)
8. Zaostrovskikh E.A. The Coal Ports of Vanino and Vostochny and Their Influence on the Region's Economy. *Problemy razvitiya territorii* [Problems of Territory's Development]. 2020. No. 1. Pp. 78–92. <http://dx.doi.org/10.15838/ptd.2020.1.105.6> (In Russian)
9. Zelentsov V.V. Sea Transport of the Far East in the Second half of XX and at the Turn of the XXI Centuries. In: *Collection of Reports of the 57th International Youth Scientific and Technical Conference «Youth – Science – Innovation», Dedicated to the 200th Anniversary of Transport Education in Russia*. Vladivostok, 2009. Vol. 1. Pp. 3–10. (In Russian)
10. Zelentsov V.V. *The Sea Transport of the Far East in the Latter Half of the XX Century*. Vladivostok, 2003. 239 p. (In Russian)
11. Lerner V.K. Forecasting the Cargo Base of Maritime Transport. Methodological Principles of Analysis. *Morskiye porty* [Sea Ports]. 2011. No. 9. Pp. 62–66. (In Russian)
12. Lomakina N.V. Large Companies and Technological Changes in the Mineral Sector of the Far East. In: *Scientific Notes. Issue 9. Determinants of a Regional Economy*. Khabarovsk, 2018. Pp. 115–121. (In Russian)

13. Minakir P.A. New Eastern Policy and Economic Realities. *Prostranstvennaya ekonomika = Spatial Economics*. 2015. No. 2. Pp. 7–11. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2015.2.007-011> (In Russian)
14. Minakir P.A. *Regions' Economics. Russian Far East*. Moscow, 2006. 848 p. (In Russian)
15. Muzlova G.I. Dusty Question: Will the Environmental Factor Become Part of the Economy of Transshipment of Bulk Cargo in Seaports? *Morskiye porty* [Sea Ports]. 2014. No. 4. Pp. 26–29. (In Russian)
16. Naiden S.N. Social Effects from Implementation of Investment Projects. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2017. Vol. 4. No. 6. Pp. 28–33. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2017.6> (In Russian)
17. Novoseltsev E.M. Transport Hub «Vostochny – Nakhodka»: Past and Future. *Morskiye porty* [Sea Ports]. 2019. No. 4. Pp. 18–21. (In Russian)
18. Ogay S.A., Lugovets A.A., Zatepjakin S.M., Rychkova V.F. Status and Development Prospects of the Port Infrastructure of the Primorsky Territory. *Problemy transporta Dal'nego Vostoka. Doklady nauchno-prakticheskoy konferentsii* [Problems of Transport of the Far East. Reports of the Scientific-Practical Conference]. 2017. No. 2. Pp. 504–511. (In Russian)
19. Plakitkina L.S., Plakitkin Yu.A., Dyachenko K.I. World Trends of Coal Industry Development. *Gornaya promyshlennost'* [Russian Mining Industry]. 2019. No. 1. Pp. 24–29. <http://dx.doi.org/10.30686/1609-9192-2019-1-143-24-29> (In Russian)
20. Semenikhin Ya.N. Features of the Current Development of the Ports of Primorye and the Far East. *Morskiye porty* [Sea Ports]. 2011. No. 1. Pp. 84–88. (In Russian)
21. Semenikhin Ya.N., Novoseltsev E.M. Vanino-Sovgavan Transport and Industrial Hub: Opportunities and Realities. *Morskiye porty* [Sea Ports]. 2020. No. 3. Pp. 38–42. (In Russian)
22. Sergeev A.S. Development of FEFD Seaports in the New Status of «The Free Port of Vladivostok». *Aziatsko-Tikhookeanskiy region: ekonomika, politika, pravo* [ASIA-PACIFIC RIM: Economics, Politics, Law]. 2017. No. 1. Pp. 72–81. (In Russian)
23. Spiridonov A.A. Northern Delivery through Nikolaevsk on the Amur. *Morskiye porty* [Sea Ports]. 2012. No. 8. Pp. 40–42. (In Russian)
24. Fisenko A.I., Kuleshova E.A., Moiseeva M.L. Sea Ports of the Far East: Changing Economic Interests and Property Relations. *Transportnoye delo Rossii* [Transport Business in Russia]. 2016. No. 3. Pp. 100–102. (In Russian)

■ ■ ■
Для цитирования:

Заостровских Е.А. Проблемы инфраструктурных диспропорций в развитии морского транспорта Хабаровского края // Регионалистика. 2020. Т. 7. № 4. С. 38–52. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2020.4.38>

For citing:

Zaostrovskikh E.A. Problems of Infrastructural Imbalances in the Development of Marine Transport of the Khabarovsk Territory. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2020. Vol. 7. No. 4. Pp. 38–52. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2020.4.38> (In Russian)