**ЗАОСТРОВСКИХ
Елена****Анатольевна**

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

**ZAOSTROVSKIKH
Elena****Anatolyevna**

Candidate of science
(economics), research fellow
Economic Research
Institute FEB RAS, 153,
Tikhookeanskaya Street,
Khabarovsk, Russia, 680042

zaost@ecrin.ru

УДК 332.1

**ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЕ МОРСКИЕ ПОРТЫ
В КОНТЕКСТЕ ТРАНЗИТА ПО СЕВЕРНОМУ
МОРСКОМУ ПУТИ**

В статье проанализированы закономерности развития морских портов в новых экономических условиях ДФО. Рассмотрены особенности формирования Северного морского пути и арктических портов ДФО. Изучены среднесрочные перспективы развития морских портов в свете утверждённой Транспортной стратегии РФ. Особое внимание уделяется морским портам Восточной Арктики.

Дальневосточный федеральный округ, портовый регион, морские порты, Северный морской путь

**DEVELOPMENT OF THE NORTHERN SEA
ROUTE AND SEAPORTS IN THE FAR
EASTERN FEDERAL DISTRICT**

The patterns of the Far Eastern' seaports development in the new economic conditions of the far Eastern Federal district are reviewing. The research focus is concentrated on features of the Northern sea route' formation, including the construction and modernization of Arctic ports in the far Eastern Federal district. The main prospects for the development of ports in the medium term are studied in the light of the approved Transport strategy of the Russian Federation. Main trends and prospects of the Seaports development are discussed with the priority of the East Arctic ports.

Far Eastern Federal district, port region, seaports, Northern Sea Route

Введение

В северных полярных водах есть два арктических маршрута, соединяющих Атлантический и Тихий океаны: Северо-Западный проход (СЗП), лежащий через канадскую Арктику и Северный морской путь (СМП), проходящий вдоль северных берегов России (*рис. 1*). Заинтересованность в развитии данных маршрутов характерна для самых разных сторон – от арктических держав и стран-наблюдателей до отдельных судоходных компаний.

В настоящее время проводится широкий ряд исследований доступности арктических маршрутов. По оценкам учёных уже в 2050 г. СМП станет доступным для судов неледового класса, но, как и прежде, протяжённость и толщина льда будут препятствовать навигации [8; 9; 10]. В свою очередь, СЗП будет по-прежнему ограничен по проходимости морских судов из-за того, что арктический лёд сохранится у берегов Канады и Гренландии¹.

Всё это, безусловно, приведёт к изменению конфигурации сети морских перевозок и формированию альтернативных транспортных маршрутов. Если СЗП откроет возможности для развития экотуризма и рыболовства, но при этом останется ограничен по проходимости морских судов, то СМП создаст возможности для развития двух маршрутов: национальной арктической транспортной системы и международного транзитного коридора. Он объединит Западную Европу и Восточную Азию в свете изменения глобальной производственно-бытовой цепочки и большой загруженности Южного морского пути.

Рис. 1. Северный морской путь и Северо-Западный проход

по действующими транспортными коридорами

Источник: составлено : Northern Sea Route and the Northwest Passage Compared with Currently Used Shipping Routes by H. Ahlenius. UNEP/GRID-Arendal, 2007. URL: <https://www.grida.no/resources/7150> (дата обращения: 10.07.2020).

Таким образом, СМП будет иметь значительные преимущества по сравнению с СЗП и может составить реальную конкуренцию Южному морскому пути (через Суэцкий канал).

О том, насколько серьёзно воспринимается СМП как альтернатива Южному морскому пути, можно судить по двум ключевым событиям, произошедшим в последнее время.

Первое. В 2012 г. были ликвидированы сомалийские пираты, которые на протяжении многих лет грабили морские суда в Аденском заливе. Это делало небезопасным Южный морской путь и требовало дополнительных финансовых затрат на охрану морских судов.

¹ Arctic Maps – Visualizing the Arctic by the Arctic Institute. 17.05.2016. URL: <https://www.thearcticinstitute.org/arctic-maps/> (дата обращения: октябрь 2020).

Второе. За рекордно короткие сроки (2014–2015 гг.) было построено второе русло Суэцкого канала, что существенно увеличило скорость прохождения морских судов (с 20 до 13 часов) и обеспечило увеличение в 2019 г. государственного бюджета Египта (с 3,7 до 5,7 млрд долларов). Всё это говорит о том, что Египет опасается развития Северного морского пути и готовится к жёсткой конкуренции.

В России при развитии СМП всё больше внимания уделяется арктическим территориям и морскому транспорту. Будут созданы инфраструктурные условия для развития потенциальных точек экономического роста, включая комплексное освоение новых территорий и разработку месторождений полезных ископаемых в Арктической зоне РФ (АЗРФ). Планируется создать восемь опорных зон в увязке с арктическими портами на льготных условиях¹. В это же время для развития транзитного потенциала и наращивания экспорта транспортных услуг будет создано два арктических ХАБа на входе и выходе трассы СМП (в портах Мурманск и Петропавловск-Камчатский).

Формирование опорных зон планируется осуществлять в тесной увязке с развитием транспорта, поскольку экономические эффекты от реализации проектов будут достигаться за счёт взаимного стимулирующего влияния мероприятий по развитию арктической транспортной системы, ориентированной на СМП и промышленно-производственные объекты. Развитие производственных объектов обеспечит загрузку транспорта национальной грузовой базой². В свою очередь, активное наращивание объектов транспортной инфраструктуры будет способствовать снятию инфраструктурных ограничений и привлечёт дополнительные транзитные грузы на трассу СМП. В конечном счёте реализация этих планов обеспечит устойчивый экономический рост АЗРФ и территориальную связанность страны. Всё это закреплено в новой Транспортной стратегии РФ на период до 2035 г., которая будет утверждена в ближайшее время³.

Современные условия экономического развития АЗРФ заставляют по-новому взглянуть на развитие СМП и арктических портов и актуализируют исследование изменений морских портов ДФО в новых экономических обстоятельствах.

Текущее состояние морских портов ДФО

Дальневосточный федеральный округ входит в число крупнейших по размерам территорий и занимает первое место в стране по площади (6,9 млн км²). Уникальность географического положения округа заключается в том, что он обращён к водам Тихого и Северного Ледовитого океанов и имеет большую по протяжённости морскую береговую линию – 17,7 тыс. км (48% береговой линии страны), покрытую семью⁴ из одиннадцати субъектов региона.

Особую роль в развитии округа играют морские порты, число которых составляет 42% от всех портов РФ, поэтому ДФО по праву считается самым портовым российским округом

¹ Опорные зоны Арктики РФ (морские порты): 1. Кольская (Мурманск и Териберка). 2. Архангельская (Архангельск). 3. Ненецкая (Нарьян-Мар, Индига). 4. Воркутинская (Варандей, Амдерма). 5. Ямало-Ненецкая (Сабетта, Харасавей, Новый Порт). 6. Таймыро-Туруханская (Диксон, Дудинка). 7. Северо-Якутская (Тикси). 8. Чукотская (Певек и Беринговский).

² Под национальной грузовой базой понимаются грузы, произведённые в стране и перевезённые собственным морским флотом данной страны.

³ Проект распоряжения Правительства РФ № ИА-Д8-29/15911 от 14 августа 2020 г. «Об утверждении Транспортной стратегии РФ».

⁴ Приморский, Хабаровский и Камчатский края, Сахалинская и Магаданская области, Республика Саха (Якутия), Чукотский автономный округ.

(рис. 2). Характерная особенность портов заключается в том, что они расположены неравномерно вдоль всего морского побережья: 20% портов приходится на арктическую зону, которая по площади составляет свыше трети общей территории округа [2].

Рис. 2. Морские порты ДФО

Источник: карта выполнена В.Д. Хижняком (ИЭИ ДВО РАН) по данным автора.

Особенности развития портов ДФО определяются условиями, характерными для их географического расположения: удалённость от основных экономических центров страны, наличие труднодоступных и островных территорий, неразвитая наземная транспортная инфраструктура, а также географическая близость к Японии, Республике Корея и Китаю.

За последние 20 лет совокупный грузооборот портов ДФО увеличился в 4,5 раза и в 2019 г. составил 213,5 млн т (рис. 3). По сравнению с 2000 г. его доля в совокупном грузообороте РФ снизилась всего на один процентный пункт и в 2019 г. составила 25%. Таким образом, в условиях жёсткой конкуренции портов, способствующей реализации крупных инфраструктурных проектов в западной части страны, дальневосточным портам удалось перейти от этапа выживания к этапу обновления и роста, а также сохранить свою значимость для национальной экономики.

Рис. 3. Грузооборот портов по морским бассейнам страны¹, млн т

Источник: составлено по данным Министерства транспорта РФ.

В 2019 г. наибольший удельный вес в структуре грузооборота портов ДФО составил экспорт (85%). В 2000 г. структура грузооборота была несколько иной: экспорт составлял 74%, импорт – 2%, каботаж – 24%. В основном рост экспорта был достигнут из-за повышенного спроса стран АТР на топливно-энергетические грузы – нефть и уголь. Их доля в общем грузообороте выросла с 47 до 88% (рис. 4).

Рис. 4. Структура грузооборота портов ДФО, %

Источник: составлено по данным Министерства транспорта РФ.

Хотя такой рост значительно оживил деятельность портов, большинство из них столкнулось с инфраструктурными, экономическими, социальными и экологическими проблемами, связанными с ростом перевалки экспортного угля.

Такая ситуация была вызвана тем, что из-за экономических санкций и проседания грузооборота по отдельным товарным группам, большинство портов были вынуждены переключиться с «чистых» на перевалку «пылящих и грязных» грузов. Кроме того, с 2016 г. рост цен

¹ К Дальневосточному бассейну относятся все морские порты ДФО.

на уголь в странах АТР характеризовался более интенсивными темпами, чем в Европе (в АТР с 60 до 113 долларов за т; в Европе с 56 до 92 долларов за т). Именно поэтому угольные компании ускоренными темпами строили терминалы, которые за год смогли выйти на 3–5 млн т угля. «Угольная эйфория» привела к ухудшению экологии прилегающих территорий портов, проблемам своевременной доставки грузов, а также росту числа заболеваний местного населения и, как следствие, его возрастающему оттоку из региона. Такие негативные тенденции нивелируют конкурентные преимущества портов и незначительно влияют на экономический рост региона. Поэтому с 2019 г. ужесточились правила по перевалке «пылящих и грязных» грузов в порту. Это привело к удорожанию угольных проектов и изменило ситуацию на угольном рынке страны [4].

С переходом портов ДФО на перевалку «пылящих и грязных» грузов, отмечается одна характерная тенденция – отрицательные эффекты стали превосходить положительные как в самих портах, так и за их пределами (*рис. 5*). Подобного рода проблемы всё чаще встречаются в мировой практике, когда порты, формально продуцирующие экономический рост в отдельных отраслях или сегментах, в целом выступают полюсами угнетения экономики региона.

Рис. 5. Эффекты трансформации специализации портов

Источник: составлено автором.

Если анализировать динамику показателей развития портов, то можно отметить, что грузооборот увеличивался в относительно небольшом количестве эффективно работающих портов – Восточный, Ванино, Находка и Владивосток. Их мощности в отдельные годы были загружены более чем на 90%, а некоторые порты периодически работали на пределе своих технических возможностей.

В пятёрку лидеров ДФО входят порты Приморского и Хабаровского краёв, Сахалинской области. За 20-летний период их доля в общем грузообороте выросла с 72 до 80% (табл. 1). При этом изменился как состав лидеров, так и масштаб их грузооборота. Если в 2000 г. в лидеры входили порты Восточный, Владивосток, Находка, Ванино и Холмск, то в 2003 г. Де-Кастри вытеснил Холмск, а в 2013 г. Пригородное заменил Де-Кастри. В 2000 г. к числу наиболее крупных относились порты с грузооборотом более 1,9 млн т, а в 2019 г. – 16,0 млн т. В 2019 г. в десятку крупнейших портов России вошли: Восточный (73,5 млн т), Ванино (31,4 млн т) и Находка (25,6 млн т), занявшие третье, седьмое и девятое места соответственно.

Таблица 1

Структура грузооборота ДФО, %

Порт (Регион)	2000	2003	2007	2013	2017	2018	2019
Всего	100	100	100	100	100	100	100
Пять лидирующих портов:	72	77	82	84	82	78	80
Восточный* (Приморский край)	28	24	27	33	36	32	34
Ванино (Хабаровский край)	13	11	13	16	15	15	15
Находка (Приморский край)	12	21	17	13	13	12	12
Владивосток (Приморский край)	14	17	11	10	9	11	11
Холмск (Сахалинская область)	4	–	–	–	–	–	–
Де-Кастри (Хабаровский край)	–	3	15	–	–	–	–
Пригородное (Сахалинская область)	–	–	–	11	9	8	7
Прочие (23 порта)	28	23	18	16	18	22	20

Примечание: * С 2012 г. в состав порта Восточный входит нефтепорт Козьмино.

Источник: составлено по данным Министерства транспорта РФ.

В свою очередь, грузооборот остальных 23 портов развивался менее интенсивными темпами. Их доля в общем грузообороте снизилась с 28 до 20%. Некоторые мелкие порты (Магадан, Холмск, Николаевск-на-Амуре, Поронайск) уже долгое время находятся в состоянии стагнации и перерабатывают незначительные объёмы грузов. Ситуацию не улучшил даже тот факт, что в последние годы деятельность портов связана с поставкой грузов для артелей. Таким образом, мощности мелких портов ДФО загружены менее чем на 50%, а их совокупный неиспользованный потенциал оценивается на уровне 20 млн т.

На снижение грузооборота портов ДФО влияет множество факторов: наличие узких мест на подходах к портам со стороны железной дороги; неудовлетворительное техническое состояние портовых сооружений и оборудования; дефицит обслуживающего флота в портах; низкая скорость обработки грузов; устаревшие организационные структуры; сложная процедура таможенного оформления грузов; недостаточность инноваций и новых портовых технологий.

Планы развития морских портов ДФО

В истории развития портов региона условно можно выделить три основных периода.

Первый период (2000–2006 гг.) связан с необходимостью преодоления кризисного состояния. В этом ключе важным было провести реконструкцию причальных сооружений и объектов инфраструктуры, которые обеспечили бы нормальную работу портовых комплексов. Указанные проблемы решались в рамках Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России»¹.

Второй период (2007–2012 гг.) отличался интенсивным развитием объектов портовой инфраструктуры, способной обеспечить возрастающие объёмы экспорта сырья. Это определило строительство крупных инфраструктурных объектов в увязке со смежными объектами строительства (железная дорога, подъездные пути к портам, линия электропередач). Реализация поставленных задач сопровождалась реализацией ряда государственных программ². Совокупный объём инвестиций за этот период на переоснащение портов ДФО превысил 5,7 млрд рублей³. Была проведена модернизация гидротехнических сооружений портов, выполнены «точечные» реконструкции объектов федеральной собственности. Для развития внешнеторговой деятельности были введены в эксплуатацию крупные терминалы⁴ общей проектной мощностью 117 млн т. Поскольку роль транспорта в то время сильно недооценивалась, это привело к инфраструктурным диспропорциям и, как следствие, к значительным экономическим потерям ДФО.

Именно поэтому *третий период (2013–2019 гг.)* характеризуется созданием всевозможных преференций для интенсивного наращивания экспорта сырьевых грузов в страны АТР [5]. В отношении портов ДФО был создан льготный режим – Свободный порт Владивосток (СПВ)⁵, направленный на повышение экономической эффективности эксплуатации портов за счёт роста перевозки грузов с высокой добавленной стоимостью, произведённой в регионе. Таким образом, потенциал развития портов ДФО, с одной стороны, связан с результатами процесса формирования конкурентных преимуществ, с другой – с динамикой экспорта угольных грузов в страны АТР, который к 2035 г. может вырасти на 120 млн т⁶. В настоящее время на Дальнем Востоке в данном направлении ведётся комплексное освоение угольных месторождений, осуществляется модернизация объектов железнодорожной и портовой инфраструктуры. При этом большая часть угольных проектов будет реализована в режиме льготных условий Свободного порта Владивосток.

¹ Постановление Правительства РФ № 848 от 5 декабря 2001 г. «ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)».

² Постановление Правительства РФ № 377 от 20 мая 2008 г. «ФЦП «Развитие транспортной системы России 2010–2021 годы», Распоряжение Правительства РФ № 1734-р от 22 ноября 2008 г. «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года», Распоряжение Правительства РФ № 2094-р от 28 декабря 2009 г. «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года».

³ По данным Министерства транспорта РФ.

⁴ В целях развития внешнеторговой деятельности построены и введены в эксплуатацию следующие крупные терминалы: 2006 г. – порт Де-Кастри (12 млн т); 2008 г. – порт Ванино (24 млн т); 2009 г. – порт Пригородное (19 млн т); в 2009 г. – терминал Козьмино (50 млн т); 2012 г. – порт Восточный (12 млн т).

⁵ Федеральный закон № 252-ФЗ от 3 июля 2016 г. «О внесении изменений в федеральный закон «О территориях опережающего социально-экономического развития в РФ», федеральный закон № 212-ФЗ от 13 июля 2015 г. «О свободном порте Владивосток».

⁶ Транспортная стратегия РФ на период до 2035 года (Проект). URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/9465> (дата обращения: октябрь 2020).

В перспективе совокупный объём грузооборота портов ДФО по сравнению с 2019 г. увеличится на 76% и к 2035 г. составит приблизительно 376 млн т. Основные проекты по строительству и модернизации портов представлены в [таблице 2](#). В целом совокупный объём инвестиций оценивается на уровне 343,6 млрд рублей, прирост численности занятых – 4 тыс. человек.

Таблица 2

Характеристика основных проектов по строительству и модернизации портов ДФО

Проект (Инициатор проекта)	Объём инвестиций, млрд рублей	Кол-во рабочих мест	Сроки реали- зации	Мощ- ности, млн т	Пре- ферен- ции
Угольные проекты					
Строительство порта «Аврора» (ООО «Коулстар»)	57,8	...	2023– 2026	25,0	–
Строительство терминала «Саха- транс», порт Ванино (ООО «Саха- транс»)	35,0	480	2020– 2023	24,0	СПВ
Строительство терминала «Порт Вера» (ООО «ВостокУголь»)	40,0	754	2018– 2022	20,0	–
Строительство терминала «Суходол» (ХК «СДС»)	51,3	660	2012– 2021	20,0	СПВ
Строительство терминала «Север», порт Восточный (ООО «ВостокУ- голь»)	60,0	250	2020– 2025	20,0	–
Модернизация терминала, порт Вани- но (АО «СУЭК»)	23,6	450	2016– 2021	15,0	СПВ
Строительство третьей очереди терминала, порт Восточный (ОАО «Восточный порт»)	27,0	500	2012– 2020	15,0	СПВ
Строительство терминала в порту Шахтёрск (ООО «ВГК»)	7,8	...	2018– 2022	8,0	СПВ
Прочие проекты					
Строительство зернового терминала, Большой Камень (ООО «ТПК»)	13,0	150	2019– 2024	10,0	–
Строительство терминала для сжи- женного углеводородного газа, порт Советская Гавань (ООО «Ремсталь»)	7,6	200	2020– 2024	1,0	–
Модернизация нефтеперерабатыва- ющего комплекса, порт Ванино (ГК «Трансбункер-Ванино»)	15,1	150	2020– 2025	1,5	–
Строительство терминала по перевал- ке глинозёма, порт Советская Гавань (ООО «РусАл»)	5,4	200	2020– 2025	3,0	–

Источник: Инвестиционная карта ДФО.

Самые крупные порты («Порт Вера», «Суходол», «Аврора», «Сахатранс») планируется построить в Приморском и Хабаровском краях. Заинтересованность инвесторов в строительстве угольных терминалов в этих регионах определяется выгодным географическим положением и выходом на международные транспортные коридоры.

Таким образом, в предстоящие 15 лет в портах ДФО будут активно реализовываться крупные сырьевые проекты. Однако об укреплении позиций России на Тихом океане и формировании конкурентных преимуществ морского транспорта речи не идёт. Вероятно, порты будут продолжать терять свою значимость для экономики ДФО, потому как положительные экономические эффекты будут постепенно снижаться, а отрицательные эффекты – возрастать. Кроме того, при реализации проектов СПВ может возникнуть вопрос о распределении доходов между всеми участниками производственного процесса. Проблема заключается в том, что действующий льготный режим СПВ может способствовать «перетоку» доходов в другие регионы. Также портовый регион приобретёт массу логистических «обременений». Всё это создаёт потенциальный социально-экономический конфликт в развитии портов и остро ставит вопрос об оптимальном расположении и размере порта в ДФО.

Современное состояние и перспективы развития маршрутов по Северному морскому пути

Современное состояние. Северный морской путь российской Арктики проходит по пяти морям Северного Ледовитого океана (Карскому, Лаптевых, Восточно-Сибирскому и Чукотскому) и условно делится на западную и восточную Арктику, которая полностью относится к ДФО.

Современный период (2000–2019 гг.) развития национальной арктической транспортной системы СМП в первую очередь связан с преодолением кризисного состояния и интенсивным наращиванием грузооборота в последующие годы. Как следствие, в 2016 г. был преодолен максимум советского периода (6,5 млн т в 1987 г.). В 2019 г. этот показатель достиг 31,5 млн т (рис. 6). Рост показателя обеспечен постоянным наращиванием объёмов добычи нефти, угля, железной руды и СПГ крупными компаниями (ПАО «ГМК «Норильский никель», ПАО «ЛУКОЙЛ», ПАО «НК «Роснефть», ПАО «НОВАТЭК»).

Рис. 6. Объёмы грузоперевозок по Северному морскому пути, тыс. т

Источник: составлено по данным Министерства транспорта РФ.

В свою очередь, для *транзитных перевозок* характерна другая тенденция. Транзит на трассе СМП появился в результате снижения требований к уровню ледовой защиты кораблей в 2011 г. и достиг своего максимума в 2013 г. (1,6 млн т). Однако с 2014 г. объёмы перевозки грузов по этому направлению пошли на убыль. Причиной этому послужили следующие события: экономический кризис, за которым последовала «санкционная» политика западных стран и завершение строительства второго русла Суэцкого канала, которое позволило «вернуть» часть «перебежавших» перевозок с трассы Северного морского пути на Южный морской путь.

Учитывая данные обстоятельства, можно констатировать, что трасса СМП для осуществления транзитных перевозок пока используется крайне незначительно. Расширение судоходства по СМП в основном связано с перевозкой российских грузов, а транзитные международные перевозки составляют лишь небольшую долю. Основной проблемой в наращивании перевозок выступает неразвитая транспортная инфраструктура, в том числе неудовлетворительное состояние российских арктических портов.

Вместе с тем за 20-летний период совокупный грузооборот арктических портов страны увеличился в 8,9 раз и в 2019 г. достиг 104,8 млн т. При этом на западный сектор Арктики приходится 99% (103,7 млн т), на восточный – 1% (1,1 млн т).

Динамика грузооборота арктических портов ДФО в исследуемый период была разнонаправленной. Сначала наблюдался стабильный рост до 2006 г., а затем постепенный спад вплоть до 2013 г., в котором из-за погодных условий и логистических просчётов северный завоз был на грани срыва¹. Восстановление устойчивого роста в 2014 г. связано с началом процесса формирования «опорных зон» ДФО. В частности, в порту Певек с 2015 г. объём перевалки увеличился на 50% в связи с завозом стройматериалов для строительства инфраструктуры плавучей атомной электростанции², а годом позднее – для реконструкции причалов Свободного порта Владивосток³. В порту Беринговский в 2015 г. увеличился объём перевалки грузов на 30%, так как ввозились техника и оборудование для строящегося угольного терминала. В порту Тикси с 2016 г. объём перевалки грузов увеличился благодаря реконструкции Жатайской судовой фи.

В настоящее время инфраструктура арктических портов ДФО нуждается в обновлении и комплексной модернизации, так как её костяк был заложен ещё в советское время, когда решались национальные военно-стратегические задачи. Все шесть портов классифицируются как мелкие, с ограниченным числом механизированных причалов. Они неспособны принимать суда с большим дедвейтом. Кроме того, бункеровка возможна только в порту Анадырь, в Эгвекинот нет пункта пропуска через государственную границу. В портах Певек, Провидения, Эгвекинот и Беринговский есть проблемы с навигационным обслуживанием и существует дефицит электроэнергии, отсутствие выхода на железнодорожную сеть страны постоянно замедляет сроки реализуемых проектов в арктических портах ДФО.

¹ Особенность северного завоза в арктические районы Республики Саха (Якутия) заключается в том, что более 70% грузов отправляется из Иркутской области по железной дороге, а затем сплавляется по реке Лена до посёлка Тикси и далее по Северному морскому пути до рек Анабар, Яна, Индигирка и Колыма (Слободян Е. Что такое «северный завоз» и почему в этом году он был сорван? // Аргументы и Факты. 05.11.2013. URL: <http://www.aif.ru/dontknows/eternal/1015079> (дата обращения: октябрь 2020).

² Морской порт Певек – опорный пункт системы безопасности мореплавания в Арктике // Морские вести России. 26.06.2018. URL: <http://www.morvesti.ru/interview/detail.php?ID=72276> (дата обращения: сентябрь 2019).

³ Федеральный закон № 252-ФЗ от 3 июля 2016 г. «О внесении изменений в Федеральный закон «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации», федеральный закон № 212-ФЗ от 13 июля 2015 г. «О свободном порте Владивосток».

По прогнозным данным объём перевозки грузов по СМП в 2024 г. составит 80 млн т¹, в 2035 г. – 160 млн т². Источниками формирования арктической грузовой базы послужат СПГ-проекты, добыча нефти на Новопортовском месторождении, а также твёрдые полезные ископаемые районов Норильского промышленного района, Якутии и Чукотского АО. Причём реализация данных проектов позволит увеличить не только объём экспортных грузов, но и каботажных, поскольку для освоения месторождений потребуется завоз техники, оборудования, строительных материалов. Предполагается, что основными полюсами роста будут выступать четыре из восьми опорных зон – Кольская, Ямало-Ненецкая, Таймыро-Туруханская и Чукотская (*табл. 3*).

Таблица 3

Характеристика основных проектов по экспорту минерально-сырьевых грузов в арктических портах РФ

Опорная зона Порт Проект	Груз	Объём инвестиций, млрд рублей	Сроки реализации	Мощности, млн т
Всего				134,5
Проекты западной Арктики				123,5
Кольская, всего				22,0
Витино, Нефтебаза	Нефть	2,3	2022–2024	4,0
Мурманск, Лавна	Уголь	34,0	2020–2022	18,0
Ямало-Ненецкая, всего				79,5
Сабетта				79,5
Ямал СПГ	СПГ	...	...	20,0
Арктик СПГ	СПГ	...	2023–2030	59,5
Таймыро-Туруханская, всего				22,0
Диксон				21,0
Бухта Север	Нефть		2020–2030	17,5
Северная Звезда	Уголь	60,0	2020–2030	3,5
Дудинка				0,8
Норильск	Руда	...	...	0,7
Пеляткинское	Конденсат	...	...	0,1
Хатанга, Томор	Руда	...	...	0,2
Проекты восточной Арктики				11,0

¹ Постановление Правительства РФ № 1064 от 31 августа 2017 г. «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации», Указ Президента РФ № 204 от 7 мая 2018 г. «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

² Михайлов А. Утверждён план развития Северного морского пути до 2035 года // Российская газета. 28.01.2020. URL: <https://rg.ru/2020/01/28/reg-szfo/utverzhden-plan-razvitiia-severnogo-morskogo-puti-do-2035-goda.html> (дата обращения: сентябрь 2020).

Продолжение таблицы 3

Опорная зона Порт Проект	Груз	Объём инвестиций, млрд рублей	Сроки реализации	Мощности, млн т
Северо-Якутская, всего				0,8
Тикси, Томторское	Руда	...	...	0,8
Чукотская, всего				10,2
Певек				0,2
Майское	Руда	...	...	0,1
Баимское	Руда	...	...	0,1
Беринговский, Угольный	Уголь	23,0	2018–2022	10,0

Источник: составлено по [7; 3].

На западный сектор Арктики приходится девять проектов суммарным объёмом 123,5 млн т, который объясняется гигантскими ресурсами нефти и газа, расположенными как на суше, так и на арктическом шельфе западной Арктики. Но в большинстве своём они плохо изучены. Именно поэтому некоторые проекты не учитываются из-за постоянного переноса сроков строительства. Например, проект Чайка порта Диксон ориентирован на экспорт 29 млн т угля, а эти объёмы не обеспечены запасами [6; 7].

Проекты портов восточной Арктики ориентированы на экспорт руды и угля (11 млн т). Но его прирост незначителен в сравнении с портами западной Арктики. Если учесть план развития порта Петропавловск-Камчатский, который территориально не относится к АЗРФ, и при этом является ключевым элементом на трассе СМП, то картина по приросту грузооборота портов восточной Арктики (33,5 млн т) представляется более оптимистичной. Наиболее крупными проектами порта являются: терминал по хранению и перегрузке СПГ (21,7 млн т¹) с общим объёмом инвестиций в 1,6 млрд рублей, комплекс по складированию и хранению нефтепродуктов (0,2 млн т), терминал по переработке навалочных и генеральных грузов (0,6 млн т) [1]. В тоже время мощности контейнерного терминала для перевалки транзитных грузов ещё не определены. Поэтому Камчатский ХАБ пока только номинально классифицируется как арктический ХАБ на трассе Северного морского пути.

Заключение

Анализ развития морских портов ДФО за 20-летний период показал, что за относительно короткое время портам удалось перейти от этапа выживания к этапу обновления и роста, а также сохранить свою значимость для национальной экономики. Однако в их развитии отмечается характерная тенденция – отрицательные эффекты стали превышать положительные как в самих портах, так и за их пределами. Это обусловлено преобладанием в структуре грузооборота портов «пылящих и грязных» грузов, что привело к возникновению ряда социальных, инфраструктурных, экономических и экологических проблем.

¹ Перспективный план развития ТОР Камчатка. Корпорация развития Дальнего Востока, 2016. 283 с. URL: <https://minfish.kamgov.ru/document/file/download?id=55998> (дата обращения: сентябрь 2020).

Интенсивность развития морских портов ДФО на перспективу до 2035 г. будет зависеть от реализации крупных сырьевых проектов и может сохраниться ситуация, при которой порты будут продолжать терять свою значимость в экономике ДФО, потому как экономические эффекты будут постепенно снижаться, а отрицательные эффекты – возрастать.

В процессе развития арктических портов ДФО наблюдаются похожие тенденции – преобладание в структуре сырьевых грузов, износ портовых мощностей, ориентация портов на перевалку «пылящих и грязных» грузов. В перспективе такая ситуация может привести к социальным, инфраструктурным, экономическим и экологическим проблемам в регионе, и, как следствие, к росту оттока населения. В свою очередь, о развитии международного транзитного коридора на трассе СМП и формировании арктического ХАБа в порту Петропавловск-Камчатский не может быть и речи.

Список литературы

1. Бунин И. Перспективы порта, связанные с интеграцией в систему Севморпути // Морские порты. 2019. № 7. URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1688/81547/> (дата обращения: 14.09.2020).
2. : . . . // . 2010. 4. . 6–31. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2010.4.006-031>
3. Головизнин А.А. Развитие портов российской Арктики. URL: https://morproekt.ru/attachments/article/1116/arctic_projects_2020_plus.pdf (дата обращения: 14.09.2020).
4. Заостровских Е.А. Особенности развития угольных портов Дальнего Востока России // Регионалистика. 2020. Т. 7. № 1. С. 30–45. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2020.1.30>
5. Минакир П.А. Дальний Восток и Забайкалье накануне реформы: концепция вхождения в рынок // Пространственная экономика. 2017. № 1. С. 17–51. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2017.1.017-051>
6. Павлов В.К., Селин В.С. Проблемы развития грузопотоков Северного морского пути и методы их решения // Вестник УГУЭС. Наука, образование, экономика. Серия: Экономика. 2015. № 2 (12). С. 73–80.
7. Фишкин Д.О., Григорьев М.Н. Реализация минерально-сырьевого и логистического потенциала Арктической зоны России – как выполнить «майский» указ Президента России // Российская Арктика. 2019. № 7. С. 41–48. <http://dx.doi.org/10.24411/2658-4255-2019-10074>
8. Aksenov Y., Popova E.E., Yool A., Nurser A.J.G., Williams T.D., Bertino L., Bergh J. On the Future Navigability of Arctic Sea Routes: High-Resolution Projections of the Arctic Ocean and Sea Ice // Marine Policy. 2017. № 75. Pp. 300–317.
9. Melia N., Haines K., Hawkins E. Sea Ice Decline and 21st Century Trans-Arctic Shipping Routes // Geophysical Research Letters. 2016. Vol. 43. Issue 18. Pp. 9720–9728. <https://doi.org/10.1002/2016GL069315>
10. Smith L.C., Stephenson S.R. New Trans-Arctic Shipping Routes Navigable by Midcentury // Proceedings of the National Academy of Sciences. 2013. Vol. 110. № 13. Pp. 1191–1195. <https://doi.org/10.1073/pnas.1214212110>

References

1. Bunin I. Port Prospects Related to Integration into the Northern Sea Route System. *Morskiye porty* [Sea Ports]. 2019. No. 7. Available at: <http://www.morvesti.ru/analitika/1688/81547/> (accessed 20 September 2020). (In Russian)
2. Vishnevskiy D.S., Demyanenko A.N. Macroeconomic Zoning as a Method of Strategic Analysis: The Russian Far East. *Prostranstvennaya ekonomika = Spatial Economics*. 2010. No. 4. Pp. 6–31. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2010.4.006-031>

org/10.14530/se.2010.4.006-031 (In Russian)

3. Goloviznin A.A. *Development of Ports in the Russian Arctic*. Available at: https://morproekt.ru/attachments/article/1116/arctic_projects_2020_plus.pdf (accessed 20 September 2020). (In Russian)

4. Zaostrovskikh E.A. Features of the Development of Coal Ports of the Far East of Russia. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2020. Vol. 7. No. 1. Pp. 30–45. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2020.1.30> (In Russian)

5. Minakir P.A. Russian Far East and Baikal Region on the Eve of Reform: A Concept of Transition to Market. *Prostranstvennaya ekonomika = Spatial Economics*. 2017. No. 1. Pp. 17–51. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2017.1.017-051> (In Russian)

6. Pavlov V.K., Selin V.S. Problems of Development of Freight Traffics of the Northern Sea Route and Methods of Their Decision. *Vestnik UGUES. Nauka, obrazovanie, ekonomika. Seriya: Ekonomika* [Bulletin USPTU. Science, Education, Economy. Series. Economy]. 2015. No. 2 (12). Pp. 73–80. (In Russian)

7. Fishkin D.O., Grigoriev M.N. Realization of Mineral Resource and Logistic Capacity of Russia's Arctic Zone – How to Perform the Tasks Defined by the «May» Decree of the President of Russia. *Rossiyskaya Arktika* [Russian Arctic]. 2019. No. 7. Pp. 41–48. <http://dx.doi.org/10.24411/2658-4255-2019-10074> (In Russian)

8. Aksenov Y., Popova E.E., Yool A., Nurser A.J.G., Williams T.D., Bertino L., Bergh J. On the Future Navigability of Arctic Sea Routes: High-Resolution Projections of the Arctic Ocean and Sea Ice. *Marine Policy*. 2017. No. 75. Pp. 300–317.

9. Melia N., Haines K., Hawkins E. Sea Ice Decline and 21st Century Trans-Arctic Shipping Routes. *Geophysical Research Letters*. 2016. Vol. 43. Issue 18. Pp. 9720–9728. <https://doi.org/10.1002/2016GL069315>

10. Smith L.C., Stephenson S.R. New Trans-Arctic Shipping Routes Navigable by Midcentury. *Proceedings of the National Academy of Sciences*. 2013. Vol. 110. No. 13. Pp. 1191–1195. <https://doi.org/10.1073/pnas.1214212110>

■ ■ ■
Для цитирования:

Заостровских Е.А. Дальневосточные морские порты в контексте транзита по Северному морскому пути // Регионалистика. 2020. Т. 7. № 5. С. 24–38. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2020.5.24>
For citing:

Zaostrovskikh E.A. Development of the Northern Sea Route and Seaports in the Far Eastern Federal District. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2020. Vol. 7. No. 5. Pp. 24–38. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2020.5.24> (In Russian)