ЗАОСТРОВСКИХ**Елена
Анатолевна**

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

ZAOSTROVSKIKH**Elena
Anatolyevna**

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

zaost@ecrin.ru

ORCID: 0000-0002-7447-0406

УДК 332.1

**РАЗВИТИЕ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА
РОССИИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА
В КОНТЕКСТЕ МИРОВЫХ ТЕНДЕНЦИЙ
В 2020 г.**

В настоящей статье проанализированы общемировые тенденции развития морского транспорта за период 2000–2020 гг. Выявлены закономерности развития портовой индустрии и изменения, касающиеся объема перевалки грузов. Выделены особенности развития морского судоходства и судостроения в условиях беспрецедентного глобального экономического кризиса, вызванного пандемией новой коронавирусной инфекции (COVID-19). В контексте глобальных тенденций проанализированы особенности функционирования морского транспорта в России и на Дальнем Востоке.

Морской транспорт, экономический кризис, пандемия COVID-19, глобальные цепочки поставок, мировые тенденции, Россия, Дальний Восток

**THE DEVELOPMENT OF THE MARITIME
TRANSPORT OF RUSSIA AND THE FAR EAST
IN THE CONTEXT OF WORLD TRENDS
IN 2020**

This article analyzes the world trends of the development of maritime transport for the period 2000–2020. The patterns of the development of the port industry and changes relating to the volume of cargo transshipment are revealed. The features of the development of maritime shipping and shipbuilding in the conditions of an unprecedented global economic crisis caused by the COVID-19 pandemic are highlighted. The features of the functioning of maritime transport in Russia and in the Far East in the context of world trends are analyzed.

Maritime transport, economic crisis, COVID-19 pandemic, global supply chains, world trends, Russia, Far East

Введение

Морской транспорт находится в центре системы глобальных цепочек поставок и экономической взаимозависимости между разными странами и регионами мира. В результате, под воздействием неблагоприятных факторов (мировой экономической кризис, эпидемия, стихийные бедствия), морской транспорт работает как канал передачи ударных импульсов по всей системе цепей поставок. Нарушение таких глобальных связей может существенно подорвать мировую торговлю и внешнеэкономическую активность стран.

1. Общемировые тенденции

Морские перевозки. Экономический кризис, пандемия COVID-19 и связанные с ними ограничения привели к тому, что в 2020 г. мировая экономика погрузилась в глубокую рецессию. Глобальный экономический спад в 2020 г. составил 4,4% по сравнению с приростом на 2,8%, зафиксированным в 2019 г. (рис. 1). Это один из наихудших показателей с периода финансового кризиса 2008–2009 гг. События 2020 г. нанесли серьёзный ущерб мировой торговле и сектору морских перевозок, объём последних по итогам года снизился на 4,1% по сравнению с 2019 г. [8; 9].

Рис. 1. Темпы прироста (сокращения) мирового ВВП и объёма перевозок грузов морским транспортом, % к предыдущему году

Источник: составлено по: Review of Maritime Transport. URL: [https://unctad.org/publications-search?f\[0\]=product%3A393](https://unctad.org/publications-search?f[0]=product%3A393) (дата обращения: июнь 2021).

За последние три года на динамику морских перевозок повлияло множество факторов: напряжённость в торговой политике, неблагоприятные экономические условия и социальные волнения в отдельных странах, торговые войны, снижение спроса на нефть, пандемия COVID-19, а также сбои в поставках в результате природных катастроф.

На протяжении последних лет (2000–2020 гг.) локомотивом морских перевозок выступали массовые и контейнерные грузы (рис. 2). Их рост составил 2,4 и 3,6 раза соответственно. Хотя мировой объём перевозок грузов морским транспортом за этот же период увеличился лишь в 1,8 раза.

Рис. 2. Мировые перевозки грузов морским транспортом, млн т

Источник: составлено по: Review of Maritime Transport. URL: [https://unctad.org/publications-search?f\[0\]=product%3A393](https://unctad.org/publications-search?f[0]=product%3A393) (дата обращения: июнь 2021).

Объем перевозок *массовых грузов* (железная руда, уголь, зерно, глинозём и руда) приблизился к отметке 3,3 млрд т благодаря устойчивому спросу КНР на импортные грузы. В то же время по разным причинам объем перевозок отдельных видов массовых грузов с 2014 г. постепенно снижался. Например, спрос на китайский уголь в Европе снизился в связи с переходом на альтернативные источники энергии, а также сокращением числа угольных шахт в рамках программы закрытия малоэффективных производств Китая [12; 13]. Спрос на железную руду сократился из-за изменения в КНР структуры производства в пользу стального лома и перебоев в поставках, вызванных прорывом дамбы в Бразилии и циклоном «Вероника» в Австралии в 2019 г.

Объем перевозок *контейнерных грузов* составил 1,8 млрд т. В большей степени рост был обеспечен за счёт немагистральных направлений¹, морские перевозки по которым увеличились на 5,7%. В свою очередь, объем перевозок контейнерных грузов по магистральным направлениям² в 2019 г. увеличился на 0,4%. Хотя такие структурные изменения указывают на усиление роли Северной Америки в глобальных цепочках поставок, перемещение производства из Азии в настоящее время представляется маловероятным.

В начале пандемии COVID-19 ожидалось, что сектор контейнерных перевозок столкнётся с существенным спадом. Однако вопреки ожиданиям, спрос в 2020 г. вырос, восстановившись после первоначального спада. Изменения в структуре потребления, вызванные пандемией, включая всплеск электронной торговли, фактически привели к увеличению импортного

¹ «Восток – Запад» – торговля с участием стран Восточной и Западной Азии, Европы, Северной Америки и Индийского субконтинента; «Север – Юг» – торговля с участием стран Европы, Латинской и Северной Америки, Океании и Африки к югу от Сахары; «Юг – Юг» – торговля с участием стран Восточной и Западной Азии, Латинской Америки, Океании, Африки к югу от Сахары.

² «Азия – Северная Америка – Азия», «Европа – Азия – Европа», «Северная Америка – Европа – Северная Америка».

спроса на товары. Поэтому, по мнению автора, повышенный спрос на контейнерные перевозки вызвал дефицит порожних контейнеров. В связи с этим в первой половине 2021 г. морские перевозчики и инвестиционные банки вложили средства в строительство контейнеровозов, подписав более 300 заказов на строительство судов с китайскими, корейскими и японскими верфями¹.

По трём основным магистральным направлениям в 2020 г. было перевезено 55,5 млн контейнеров ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент), и с 2000 г. этот показатель вырос в 2,5 раза. Самым оживлённым направлением остаётся «Азия – Северная Америка – Азия», на его долю в 2020 г. пришлось 45% объёма грузоперевозок, за ним следуют направления «Европа – Азия – Европа» – 41% и «Северная Америка – Европа – Северная Америка» – 14% (рис. 3).

Рис. 3. Объёмы перевозок контейнерных грузов по трём магистральным направлениям в 2020 г., млн контейнеров ДФЭ

Примечание. В скобках приведены данные за 2000 г.

Источник: составлено по: Review of Maritime Transport. URL: [https://unctad.org/publications-search?f\[0\]=product%3A393](https://unctad.org/publications-search?f[0]=product%3A393) (дата обращения: июнь 2021).

¹ Container Ship Order-Book Looking Strong. URL: <https://globalmaritimehub.com/all-in-on-container-ship-newbuildings.html> (дата обращения: август 2021).

Судоходные компании столкнулись с острым дефицитом контейнеров, что отразилось на динамике тарифов [3]. Для того чтобы в будущем снизить вероятность возникновения дефицита порожних контейнеров, решением Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) определены три ключевых направления: продвижение реформ по упрощению процедур торговли; улучшение процессов отслеживания и прогнозирования морской торговли; укрепление национальных органов по вопросам конкуренции¹.

Одной из главных экологических проблем развития морских перевозок является необходимость сокращения выбросов загрязняющих веществ в атмосферу [14]. В 2018 г. для решения этой проблемы была принята Первоначальная стратегия ИМО² по снижению выбросов парниковых газов в международном судоходстве, ориентированная на сокращение выбросов для морских судов на 50% к 2050 г. Согласно новым требованиям ИМО содержание серы в морском мазуте с 2020 г. должно уменьшиться с 3,5 до 0,5%. В связи с этим все суда обязаны либо пройти переоборудование (установку «скрубберов»³), либо перейти на альтернативные виды топлива⁴.

Однако в действительности ситуация не так проста. Если в отношении перехода на альтернативные виды топлива существует проблема соблюдения новых стандартов ИМО по качеству, то касаясь установки «скрубберов» отмечаются технологические недоработки. Если в «доковидный» период не было сомнений в том, что «скрубберы» – идеальное решение, то в настоящее время некоторые страны (Канада, Бельгия, Франция) планируют их запретить, поскольку проблема выбросов парниковых газов не решается. Предполагается, что данная технология будет усовершенствована и использование «скрубберов» станет повсеместным [16].

Морской флот. В начале 2020 г. мировой флот составляли 98,1 тыс. судов общим дедвейтом⁵ 2 134 млн т. (*табл. 1*). В исследуемый период наибольшего роста наличия достигли контейнеровозы (4,3 раза) и газовозы (4,1 раза), за которыми следуют балкеры (3,2 раза) и нефтяные танкеры (2,1 раза). При этом начиная с 2015 г. газовозы стали наиболее динамичным сегментом в структуре мирового торгового флота, что объясняется повышенным спросом на сжиженный природный газ. В целом мировые тенденции развития морского флота сводятся к следующему: рост танкерного флота по величине дедвейта, опережающий рост балкерного флота, сокращение количества универсальных сухогрузов (с сокращением их суммарного дедвейта) за счёт «перетекания» грузов на специализированные суда, бурный рост количества газовозов и танкеров-химовозов [6; 7].

Что касается возрастной структуры морских судов, то балкеры являются самыми «молодыми» (средний возраст составляет 9,3 года), за ними следуют контейнеровозы (9,9 года) и нефтяные танкеры (10,4 года). Суда для генеральных грузов – старые (19,5 года).

Стоимость флота связана с ожиданиями относительно доходов от перевозки грузов, а также логистической цепочкой создания стоимости и внедрёнными цифровыми технологиями, которые позволят повысить эффективность и безопасность, улучшить техническое обслуживание

¹ Shipping During COVID-19: Why Container Freight Rates Have Surged. URL: <https://unctad.org/news/shipping-during-covid-19-why-container-freight-rates-have-surged> (дата обращения: август 2021).

² Международная морская организация (ИМО; International Maritime Organization). URL: <https://www.imo.org/> (дата обращения: август 2021).

³ «Скруббер» – специальное устройство, которое используют для очистки выхлопных газов на морском судне. – Прим. авт.

⁴ ИМО 2020 – перспективы судоходной отрасли и нефтеперерабатывающих заводов. URL: <https://modcon.ru/applications/судоходство-и-морские-перевозки/имо-2020-перспективы-судоходной-отрасли/> (дата обращения: июнь 2021).

⁵ Дедвейт – это грузоподъёмность морского судна. – Прим. авт.

оборудования и эксплуатационные процессы [9]. На начало 2020 г. наибольшую долю в структуре мирового морского флота по стоимости судов занимали балкеры – 19,6%, нефтяные танкеры – 17,3% и контейнеровозы – 12,3%¹.

Таблица 1

Мировой торговый флот по основным типам судов, млн т дедвейта

Тип судов	2000	2005	2010	2015	2020	Справочно	
						2019	2020 / 2000
Балкеры	276	321	457	764	879	846	3,2
Нефтяные танкеры	282	336	450	488	601	568	2,1
Контейнеровозы	64	98	169	228	274	266	4,3
Суда для генеральных грузов	101	92	108	74	75	74	0,7
Газовозы	18	23	40	49	73	69	4,1
Прочие суда	75	49	52	141	232	227	3,1
Всего	816	919	1 276	1 744	2 134	2 050	2,6

Источник: составлено по: Review of Maritime Transport. URL: [https://unctad.org/publications-search?f\[0\]=product%3A393](https://unctad.org/publications-search?f[0]=product%3A393) (дата обращения: июнь 2021).

По итогам 2019 г. в десятку ведущих стран по стоимости морского флота входили: Греция (10,2% мирового морского флота), Япония (10,1%), КНР (9,6%), США (9,3%) (рис. 4). Морской флот России оценивался в 10 014 млн долларов США, или 1,1% мирового морского флота (21-е место)².

Судостроительный рынок характеризуется низкой инвестиционной активностью, которая из-за растущего неравенства между ценами на новые суда и доходами от перевозки грузов, геополитической нестабильности, неопределённости в отношении выбора топлива и технологий, проявляется в портфеле заказов. Совокупный объём заказов на строительство морских судов снизился с 75,3 млн т дедвейта в 2019 г. до 70,6 млн т дедвейта в 2020 г. (табл. 2). Таким образом, после достигнутого пика в 2018 г. (93,8 млн т) второй год подряд падает спрос на строительство судов. Несмотря на то что в истории судостроения нет периодов, сопоставимых с периодом пандемии COVID-19, похожая ситуация отмечалась в 2009 и 2016 г., когда объём заказов на новое строительство едва превышал 30 млн т дедвейта. Тем не менее в 2020 г. по сравнению с периодами кризисов судостроительная промышленность остаётся в относительно стабильном положении.

Объём поставок новых судов сократился за год с 97,8 (1 284 судна) до 88,7 млн т дедвейта (1 180 судов). Портфель заказов (по дедвейту) на все основные типы судов логично продолжил своё падение – с 198,6 до 180,4 млн т. По сравнению с пиковыми значениями в 2009 и 2016 г. портфель заказов 2020 г. сократился на 38%. При этом число действующих в мире верфей с 2009 г. сократилось на 40% и в 2020 г. составило 260.

¹ Рассчитано по: Review of Maritime Transport 2020. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf (дата обращения: апрель 2021).

² Review of Maritime Transport 2020. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf (дата обращения: апрель 2021).

Рис. 4. Топ-10 стран мира по стоимости морского флота по состоянию на 1 января 2020 г., млн долларов

Источник: составлено по: Review of Maritime Transport 2020. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf (дата обращения: апрель 2021).

Таблица 2

Объём заказов на строительство новых судов и действующий флот

Год	Заказы на строительство судов		Поставка новых судов		Портфель заказов		Действующий флот	
	кол-во судов, шт.	млн т дедвейта	кол-во судов, шт.	млн т дедвейта	кол-во судов, шт.	млн т дедвейта	кол-во судов, шт.	млн т дедвейта
2015	1 537	107,7	1 406	94,1	4 013	290,2	37 098	1 689
2016	509	34,1	1 389	98,6	2 901	211,7	37 635	1 743
2017	1 035	89,1	1 307	95,9	2 885	222,4	33 939	1 774
2018	1 272	93,8	1 151	79,2	3 024	225,7	37 588	1 852
2019	1 120	75,3	1 284	97,8	2 858	198,6	38 992	1 940
2020	859	70,6	1 180	88,7	2 534	180,4	39 782	2 061

Источник: составлено по: [16].

Большинство европейских стран с развитым судостроением (Германия, Соединённое Королевство, Нидерланды, Италия, Франция) утратили свою мощь, не выдержав азиатской конкуренции. В настоящее время лидерами в судостроении выступают КНР, Республика Корея и

Япония. Суммарно в 2020 г. они поставили на рынок транспортных услуг 92,5% новых судов. КНР специализируется на строительстве балкеров (56,2%) и морских судов общего назначения (34,6%), Республика Корея – на производстве газовозов (62,8%), нефтяных танкеров (59,4%) и контейнеровозов (41,7%), а Япония – на поставке танкеров-химовозов (54,1%).

Основной страной, осуществляющей утилизацию судов, является Бангладеш (наибольшая доля мирового переработанного тоннажа в 2020 г. – 55%), далее следует Индия (26,6%) и Турция (9%). Однако данные последних лет показывают, что мировые объёмы переработанного тоннажа идут на убыль: 2016 г. – 23,1 тыс. т брутто; 2017 г. – 19; 2019 г. – 12,2. Это связано с тем, что вступили в силу новые правила утилизации судов, которые направлены на экологичность и безопасность. Кроме того, пандемия COVID-19 привела к сокращению и задержкам поставок новых судов и остановке процесса утилизации судов, что было вызвано нехваткой рабочей силы в судостроении и перерабатывающей промышленности.

По-прежнему значительная часть мирового флота переводится под «удобные флаги». Тоннаж, зарегистрированный под иностранными флагами, в 2020 г. составил 78% (или 1 469,4 млн т) общего парка морских судов. В 2000 г. этот показатель составлял 63%. Крупнейший флот зарегистрирован под флагами Панама (19%), Либерии (11%), Маршалловых Островов (11%), Гонконга (САР Китая) (9%) и Сингапура (7%). С одной стороны, это создаёт определённые преимущества для судовладельцев (низкие налоги; дешёвая рабочая сила; низкие эксплуатационные расходы, поскольку понижаются требования к техническому состоянию и экипажу судна), с другой – негативно сказывается на состоянии мирового флота и условиях работы моряков.

Морские порты. Мировой контейнерный оборот портов за 21 год вырос в 3,3 раза (рис. 5). В 2019 г. контейнерные порты переработали 811 млн контейнеров ДФЭ. Когда пандемия COVID-19 стала набирать обороты, данный показатель снизился на 1,2% и в 2020 г. составил 801 млн контейнеров ДФЭ. При этом, если бы не произошло восстановление контейнерного оборота во второй половине 2020 г., в целом за год общий объём перевалки контейнеров, по мнению экспертов, мог сократиться до уровня 2018 г. – 756 млн контейнеров ДФЭ [15].

Рис. 5. Мировой контейнерный оборот морских портов, млн контейнеров ДФЭ

Источник: составлено по: Review of Maritime Transport. URL: [https://unctad.org/publications-search?\[\]0\]=product%3A393](https://unctad.org/publications-search?[]0]=product%3A393) (дата обращения: июнь 2021).

В портах КНР приостановка перевалки грузов в январе – феврале 2020 г. привела к существенному падению портовых операций. Сильнее всего в этот период «просели» показатели портов, расположенных в северо-восточной части страны. Остальные порты (Циндао, Сямынь, Гуанчжоу, Далянь) практически не пострадали. Порт Пусан (Республика Корея) за январь – февраль 2020 г. также показал снижение общей пропускной способности на 8% по сравнению с аналогичным периодом 2019 г. Ситуацию не улучшил даже тот факт, что часть китайских грузов была перенаправлена из портов Шанхай, Таншань, Ляньюньган и Тяньцзинь в порт Пусан.

Что касается совокупного контейнерного оборота десяти ведущих морских портов мира, то он увеличился в 3,2 раза и в 2020 г. достиг 253,6 млн контейнеров ДФЭ. При этом структура лидирующей «десятки» изменилась за счёт увеличения разницы между контейнерным оборотом портов КНР (2000 г. – 5%; 2020 г. – 64%) и остальных портов. Кроме того, изменился масштаб ведущих портов. Так, если в 2000 г. наиболее крупными считались только два порта (Гонконг и Сингапур), которые перерабатывали свыше 10 млн контейнеров ДФЭ, то уже в 2008 г. такими стали все десять портов.

В среднесрочной перспективе приоритетным направлением развития портовой инфраструктуры выступают проекты по энергоресурсам и контейнерам. Планируется, что в странах Западной Азии будет реализовано несколько крупных энергоресурсных проектов: нефтяной терминал Эль-Фуджайра и индустриальная зона Халифа Абу-Даби (Объединённые Арабские Эмираты); промышленный порт Сухар (Оман), Салданья-Бей (Южная Африка) и Момбаса (Кения). Проекты по развитию контейнерных перевозок будут осуществляться в рамках инициативы КНР «Один пояс, один путь»¹ в портах Гвадар (Пакистан), Чаупхью (Мьянма), Пирей (Греция), Хамбантога и Коломбо (Шри-Ланка) [11]. Таким образом, дальнейшие перспективы развития портов связаны с решением проблем по мегапроектам, что потребует значительных финансовых вложений.

2. Общероссийские тенденции

Морские перевозки. В развитии экономики России морской транспорт играет важную роль в обеспечении внешнеторговых и внутренних перевозок. Динамика морского транспорта России имела аналогичные тенденции.

Согласно данным Министерства транспорта РФ, объём перевозок национальных грузов морскими судами под Государственным флагом РФ с 2000 г. сократился на 10,9 млн т и в 2020 г. составил 24,5 млн т² (рис. 6). В свою очередь, грузооборот по всем видам грузов сократился на 65,2% и в 2020 г. составил 42,5 млрд т·км. Это говорит о том, что дальность перевозок грузов морским транспортом стабильно сокращается.

Одной из главных причин снижения показателей является интенсивное выбытие отечественного флота в силу его старения и пополнение морскими судами под иностранным флагом. Однако если принять во внимание объём грузов, перевозимых морскими судами под иностранным флагом, то этот показатель, по оценке автора, составляет примерно 380 млн т. Из этого следует, что морские суда под иностранным флагом перевозят до 94% национальных грузов, а суда под Государственным флагом РФ – 6%. Хотя в 2000 г. доля грузов, перевезённых

¹ Action Plan on the Belt and Road Initiative. URL: http://english.www.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm (дата обращения: июль 2021).

² Доклад о результатах деятельности Министерства транспорта Российской Федерации за 2020 год, целях и задачах на 2021 год и плановый период до 2023 года. URL: <https://mintrans.gov.ru/ministry/councils/1/advsittings/71> (дата обращения: июль 2021).

судами под Государственным флагом РФ, была существенно выше – 32%, под иностранным флагом – 68%. Такая диспропорция в структуре флота усиливает зависимость России от фрахтового рынка и сдерживает развитие судостроения.

Рис. 6. Перевозки грузов и грузооборот морских судов под Государственным флагом РФ

Примечание. Грузооборот приведен по правой оси, объемы перевозок – по левой оси.

Источник: составлено по данным Министерства транспорта РФ.

Морской флот. Общая численность морского флота, контролируемого Россией, по состоянию на начало 2020 г. составляла 1 742 судна суммарным дедвейтом 23,1 млн т (*табл. 3*). Это означает, что страна располагает большим количеством малотоннажных судов. В целом Россия занимает по тоннажу эксплуатируемого флота и количеству судов 19-е и 9-е места соответственно. Хотя в 2000 г. Россия занимала 13-е место в мире по тоннажу флота (16 млн т дедвейта) и 3-е место по количеству судов (2 539 шт.). Это давало возможность перевозить грузы иностранных фрахтователей и получать дополнительный валютный доход до 3 млрд долларов в год.

Таблица 3

Морского флота, контролируемый РФ

Год	Под Государственным флагом РФ		Под иностранным флагом		Всего		Доля РФ в совокупном тоннаже мирового флота, %
	кол-во судов, шт.	тыс. т дедвейта	кол-во судов, шт.	тыс. т дедвейта	кол-во судов, шт.	тыс. т дедвейта	
2000	2 190	8 566	349	7 499	2 539	16 065	2,1
2010	1 472	5 860	515	13 571	1 987	19 431	1,7
2015	1 325	6 727	355	11 415	1 680	18 142	1,1
2020	1 403	8 292	339	14 812	1 742	23 104	1,1

Примечание. Данные представляют собой оценки, основанные на предварительной информации.

Источник: составлено по: Review of Maritime Transport. URL: [https://unctad.org/publications-search?l\[0\]=product%3A393](https://unctad.org/publications-search?l[0]=product%3A393) (дата обращения: июнь 2021).

Кроме того, в структуре флота, контролируемого Россией, отмечается увеличение доли флота под иностранным флагом (2000 г. – 47%; 2020 г. – 64%) и снижение доли флота под Государственным флагом РФ (2000 г. – 53%; 2020 г. – 36%). При этом состояние флота под Государственным флагом РФ имеет тенденцию к износу (средний возраст судов – 25 лет), а иностранный флот – к обновлению (средний возраст судов – 9 лет). Такие структурные изменения неизбежно увеличивают зависимость России от иностранных перевозчиков и повышают риски национальной безопасности.

Что касается структуры морского флота под Государственным флагом РФ по типам судов, то больше всего сократился балкерный и контейнерный флот (*табл. 4*). Морской флот пополнился специализированными танкерами для перевозки химических грузов по Северному морскому пути.

Таблица 4

Морской флот под Государственным флагом РФ по основным типам судов,
тыс. т дедвейта

Тип судов	2000	2005	2010	2015	2020	Справочно	
						2019	2020 / 2000
Суда для генеральных грузов	4 180	3 387	3 168	2 970	3 460	3 288	0,8
Нефтяные танкеры	2 054	2 170	1 981	2 705	2 922	2 751	1,4
Балкеры	1 312	1 140	627	356	469	418	0,4
Контейнеровозы	317	143	149	64	114	94	0,4
Прочие суда	2 087	1 424	1 357	1 995	2 904	2 712	1,4
Всего	9 950	8 264	7 282	8 090	9 869	9 263	1,0

Источник: составлено по: Merchant Fleet by Flag of Registration and by Type of Ship, Annual. URL: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx> (дата обращения: август 2021).

К числу наиболее крупных (по дедвейту) судоходных компаний России можно отнести: ПАО «Совкомфлот», ООО «ЛК Волга», ООО «РПК Норд», ПАО «Северо-Западное пароходство», АО «Роснефтефлот», ООО «Газпромнефть Шиппинг», ООО «Новогрей», АО «Судоходная компания «Волжское пароходство», ООО «Палмали», ООО «Пола Райз» [5]. Многие из них осуществляют программу развития и модернизации флота. Так, в 2019 г. за счёт собственных и привлечённых средств судоходными компаниями было построено 32 морских судна.

Морские порты. На территории России функционируют 67 морских портов, которые расположены на берегах трёх морских бассейнов: Северо-Западного, Южного и Дальневосточного¹. Особенность портов состоит в том, что наибольшая доля в грузообороте (41%) приходится на Северо-Западный бассейн, а наибольшее количество портов (42%) – на Дальневосточный. Такое неравномерное соотношение между количеством портов и их грузооборотом указывает на сохраняющиеся инфраструктурные диспропорции, которые впоследствии могут вызвать экономические, социальные и экологические проблемы.

¹ К Дальневосточному бассейну относятся все морские порты Дальневосточного макрорегиона.

В последние годы рост объёмов перевалки грузов в портах России определялся строительством и модернизацией следующих инфраструктурных объектов:

- 2018 г. – порт Сабетта (11,5 млн т), порт Восточный (7 млн т), терминал в Калининградской области (2 млн т), порт Высоцк (0,8 млн т);
- 2019 г. – порт Восточный (16,5 млн т), порт Новороссийск (3,5 млн т);
- 2020 г. – перегрузочный комплекс СПГ в Мурманской области (10,7 млн т), порт Ванино (12 млн т), порт Тамань (10 млн т).

Таким образом, портовые мощности возросли более чем на 70 млн т и в 2020 г. составили 1 208,1 млн т, в том числе для наливных грузов – 595 млн т, для сухогрузов – 613,1 млн т¹. Наибольшими мощностями обладают порты Северо-Западного бассейна – 503,5 млн т (41,7%), далее следуют порты Южного бассейна – 426,5 млн т (35,3%). Совокупные мощности портов Дальневосточного бассейна значительно меньше – 278,1 млн т (23%).

В 2020 г. объём перевалки грузов в портах страны составил 820,8 млн т (рис. 7). За 21-летний период этот показатель увеличился в 4,5 раза, что говорит об интенсивном развитии портов.

Рис. 7. Объёмы перевалки грузов по морским бассейнам России, млн т

Источник: составлено по: Стратегический отчёт. URL: <https://www.rosmorport.ru/about/disclosure/report/presentation2020/strategicheskiy-otchet/index.html> (дата обращения: июнь 2021).

В 2020 г. грузооборот портов России сократился на 2,3% по сравнению с 2019 г. Это первый отрицательный результат за анализируемый период. Основной провал отмечался в портах Северо-Западного (–24,5 млн т) и Южного бассейнов (–4,9 млн т). При этом порты Дальневосточного бассейна показали устойчивый рост (10,2 млн т), который в первую очередь был обусловлен увеличением экспорта топливно-энергетических грузов в страны Азии. Если рассматривать его структуру, то можно выделить десять основных видов грузов: нефть (28,6%), уголь и кокс (23%), нефтепродукты (17,4%), грузы в контейнерах (7,0%), зерно (6,1%), металлы (4,1%), сжиженный газ (4,0%), минеральные удобрения (2,3%) и железорудное сырьё (1,6%). В целом структура грузооборота портов является зеркальным отражением экономики страны.

¹ Долгосрочная программа развития федерального государственного унитарного предприятия «Росморпорт» (2017–2025 годы). URL: https://www.rosmorport.ru/upload/medialibrary/5f1/Programma%202017_2025.pdf (дата обращения: июль 2021).

Объём перевалки контейнерных грузов с 2000 г. увеличился в 2,6 раза и в 2020 г. составил 5,3 млн контейнеров ДФЭ (рис. 8). Примечательно, что контейнерный оборот всех российских портов сопоставим с показателями одного из портов Германии (Бремен). В 2020 г. по сравнению с 2019 г. объём перевалки сократился на 0,5%. Причиной снижения выступила пандемия COVID-19, которая привела к сбоям в цепочках поставок, транспортному коллапсу на подходах к портам и росту фрахтовых ставок.

Рис. 8. Контейнерный оборот морских портов РФ, млн контейнеров ДФЭ

Источник: составлено по: Review of Maritime Transport. URL: [https://unctad.org/publications-search?f\[0\]=product%3A393](https://unctad.org/publications-search?f[0]=product%3A393) (дата обращения: июнь 2021).

В структуре контейнерооборота портов преобладает импорт – 41,8% и экспорт – 40,4%. В свою очередь, транзит и каботаж составляют незначительные доли – 15,8 и 2% соответственно. До 89% объёма перевалки контейнеров приходится на пять портов страны: Санкт-Петербург, Владивосток, Новороссийск, Восточный и Калининград. К общим факторам, оказывающим отрицательное влияние на развитие контейнерного оборота, можно отнести отсутствие слаженной работы морского и железнодорожного транспорта, дефицит складов консолидации грузов, а также длительное время прохождения грузов в портах.

Стратегия развития морских портов страны ориентирована на увеличение их грузооборота к 2035 г. до 1,3 млрд т¹. Морские порты Северо-Западного бассейна будут развиваться за счёт увеличения экспорта углеводородов и минеральных удобрений, порты Дальневосточного бассейна – минерально-сырьевых ресурсов.

В отношении портов в своё время было определено 43 инвестиционных проекта (19 – по Северо-Западному бассейну, 8 и 16 – по Южному и Дальневосточному бассейнам соответственно). Однако в 2020 г. проекты были скорректированы² и часть из них приостановлена. В целом за период 2020–2030 гг. планируется ввести в эксплуатацию 354 млн т портовых мощностей. Согласно скорректированному плану, мощности портов Северо-Западного бассейна увеличатся на 230,5 млн т, Южного и Дальневосточного бассейнов – на 48,5 и 75 млн т соответственно.

¹ Распоряжение Правительства РФ № 3363-р от 27 ноября 2021 г. «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года»; Долгосрочная программа развития федерального государственного унитарного предприятия «Росморпорт» (2017–2025 годы). URL: https://www.rosmorport.ru/upload/medialibrary/5f1/Programma%202017_2025.pdf (дата обращения: июль 2021).

² Указ Президента РФ № 474 от 21 июля 2020 г. «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года». URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202007210012> (дата обращения: июль 2021).

3. Тенденции развития морского транспорта Дальнего Востока России

Морские порты. Морские порты Дальневосточного макрорегиона преимущественно расположены в его южной части. Большинство портов имеют международный статус, что создаёт дополнительные возможности для активного наращивания их грузооборота. С 2016 г. наблюдается переориентация перевозок национальных грузов с запада на восток, что вызвано поворотом России на рынок Азии [4].

Грузооборот дальневосточных портов за анализируемый период увеличился в 4,5 раза и достиг 223,2 млн т. При этом объём экспорта вырос в 5,8 раза, что было вызвано интенсивным ростом перевозки топливно-энергетических грузов. Объём импорта увеличился в 5,1 раза за счёт роста поставок глинозёма из Австралии и потребительских товаров. В свою очередь, объём каботажного грузоперевозки увеличился в 1,8 раза, в основном за счёт освоения природных ресурсов Арктической зоны РФ и завоза необходимой техники, оборудования, а также строительных материалов.

В исследуемый период по Дальневосточному макрорегиону интенсивнее всего увеличился экспорт угля (49%) и нефти (35%). Однако одной из главных проблем дальнейшего роста является дефицит провозной способности железной дороги в 40 млн т. Кроме того, рост объёма сырьевых грузов ограничивает возможности роста объёма грузов с высокой добавленной стоимостью и способствует «деградации» портовых функций. Поэтому значительная часть транзитных грузов идёт в обход дальневосточных портов.

Если рассматривать структуру грузооборота портов, то можно отметить, что основной объём (86%, или 192 млн т) приходится на шесть портов Дальнего Востока: Восточный¹ (77,4 млн т), Ванино (33,5 млн т), Находка (26,8 млн т), Владивосток (24,7 млн т), Пригородное (16,4 млн т) и Де-Кастри (13,2 млн т). Все обозначенные порты имеют выгодное географическое положение, необходимую техническую оснащённость и ориентированы на экспорт топливно-энергетических грузов. Остальные 23 порта переработали 32 млн т, что составляет лишь 14%. Такая незначительная доля объясняется тем, что большинство из них классифицируются как мелкие, с ограниченным числом механизированных причалов. Хотя в некоторых портах (Корсаков, Холмск, Невельск, Беринговский) проводилась модернизация и реконструкция, но эти меры не увеличили их производственную деятельность. Одной из главных проблем является хаотичное и стихийное развитие объектов портовой инфраструктуры [10].

С переходом портов Дальневосточного макрорегиона на перевалку «пылящих и грязных» грузов, отмечается одна характерная тенденция: отрицательные эффекты (увеличение числа рисков, связанных с поставками каботажных грузов; ухудшение экологии прилегающих территорий; увеличение оттока населения; усиление зависимости от мирового спроса на топливно-энергетические грузы стран Азиатско-Тихоокеанского региона [2; 4]) стали превосходить положительные.

Основные мероприятия по развитию и модернизации портов осуществляются в рамках стратегических документов², в которых определяющим является формирование конкурентных преимуществ морских портов на международном рынке транспортных услуг. В перспективе совокупный грузооборот портов по сравнению с 2020 г. увеличится на 76% и к 2035 г. составит приблизительно 376 млн т, а объём финансовых вложений превысит 340 млрд рублей. Самые крупные порты («Порт Вера», «Суходол», «Аврора», «Сахатранс») планируется построить в

¹ С учётом нефтепорта Козьмино.

² Распоряжение Правительства РФ № 1734-р от 22 ноября 2008 г. «О Транспортной стратегии Российской Федерации»; Распоряжение Правительства РФ № 3363-р от 27 ноября 2021 г. «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года».

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 Дальнего Востока будут активно реализовываться крупные сырьевые проекты.

Вместе с тем, как уже отмечалось выше, некоторые проекты были скорректированы. Из комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры предлагается исключить следующие проекты: программа расширения порта Шахтёрск ООО «Восточная горнорудная компания» (8,5 млн т), техническое перевооружение порта Посыет ПАО «Мечел» (4 млн т), строительство терминала для перевалки глинозёма в порту Ванино МКПАО «ОК РУСАЛ» (3 млн т) и двух терминалов для перевалки сжиженных углеводородных газов (по 1 млн т) в бухтах Мучке (НАО «Прайм») и Перевозная (ООО «Восток ЛПГ») [1]. Кроме того, принято решение об исключении из плана проекта по строительству зернового терминала в порту Зарубино. Основной причиной является отказ инвестора от проекта. При этом в условиях пандемии COVID-19 по некоторым проектам было предусмотрено «удлинение» сроков реализации. Это было вызвано тем, что подрядчики не смогли привлечь на объекты строительства необходимое количество специалистов. Так, были сдвинуты сроки по реконструкции объектов федеральной собственности в порту Певек.

Заключение

Анализ общемировых тенденций развития морского транспорта показал, что, несмотря на мировой кризис, эпидемию и стихийные бедствия, превалирует тенденция к росту.

Наблюдается изменение структуры перевозимых морским транспортом грузов и появление новых транспортных маршрутов; усиление роли Северной Америки в глобальных цепях поставок; рост количества морских судов, регистрируемых под «удобным флагом»; формирование дефицита контейнеров в условиях пандемии COVID-19; повышение значимости внедрения «зелёных» и цифровых технологий. В развитии судостроения отмечаются тенденции замещения основных стран – производителей морских судов странами Северо-Восточной Азии (КНР, Республикой Корея и Японией); изменения портфеля заказов из-за растущего неравенства между ценами на новые суда и доходами от перевозки грузов, геополитической нестабильности, неопределённости в отношении выбора топлива и технологий. Развитие портов определяется возрастающей ролью ведущей «десятки» (по контейнерообороту), а также реализацией крупных проектов, которые потребуют значительных финансовых вложений.

В динамике развития морского транспорта России можно отметить следующее: феноменальный рост грузооборота портов (с 182 до 820 млн т) и интенсивное снижение объёма перевозок национальных грузов под Государственным флагом РФ (с 19,4 до 3%). Такое несоответствие между развитием национальных грузовых перевозок и провозной способностью отечественного флота приводит к увеличению зависимости от иностранных перевозчиков, росту расходов на оплату фрахта, сокращению валютных поступлений, ограничению развития отечественного судостроения и увеличению рисков в обеспечении национальной безопасности страны.

В развитии морского транспорта в Дальневосточном макрорегионе отмечается интенсивный рост экспорта сырьевых грузов, что ведёт к деградации портовых функций и сдерживанию потенциала роста транзита грузов. Кроме того, нарастает несоответствие между развитием национальной грузовой базы, пропускной способностью портов, провозной способностью флота и потребностями экономики.

Список литературы

1. Буянов С.И. Обновление планов развития морских портов // Морские порты. 2021. № 1. С. 28–32.
2. Волгин А.А., Красковская Г.Н., Семенikhина О.Я. Угольный порт и экология: компромисс или противостояние? // Морские порты. 2014. № 4. С. 34–38.
3. Заостровских Е.А. Обзор морских контейнерных перевозок: особенности и тенденции развития // Транспорт Азиатско-Тихоокеанского региона. 2020. № 3 (24). С. 28–33.
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. Куусинен П. Порты, судостроение и борьба с пандемией // Морской флот. 2021. № 2. URL: <http://www.morvesti.ru/obzor/1715/90264/> (дата обращения: август 2021).
6. Лазарев В.А. Современное состояние мирового торгового флота // Учёные записки. Выпуск 21. Проблемное поле региональных экономических исследований: сб. ст. / под ред. О.М. Прокапало. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2020. С. 118–122.
7. Музлова Г. Планы по наращиванию грузооборота севморпути под вопросом? // Морские порты. 2020. № 10. URL: <http://www.morvesti.ru/themes/1694/88810/> (дата обращения: август 2021).
8. Обзор морского транспорта, 2018 год. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2018_ru.pdf (дата обращения: август 2021).
9. Обзор морского транспорта, 2020 год. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020summary_ru.pdf (дата обращения: август 2021).
10. Семенikhин Я.Н., Новосельцев Е.М. Ванино-Совгаванский транспортно-промышленный узел: возможности и реалии // Морские порты. 2020. № 3. С. 38–42.
11. 50 Years of Review of Maritime Transport, 1968–2018: Reflecting on the Past, Exploring the Future. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/dtl2018d1_en.pdf (дата обращения: август 2021).
12. 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: август 2021).
13. Coal Information 2016. <https://doi.org/10.1787/coal-2016-en>
14. Davarzani H., Fahimnia B., Bell M.G., Sarkis J. Greening Ports and Maritime Logistics: A Review // Transportation Research Part D: Transport and Environment. 2016. Vol. 48. Pp. 473–487. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2015.07.007>
15. Lauriat G. Top 100 Containerports: Containerization's Great Rebound...and Why // American Journal of Transportation. 2021. Issue 727. Pp. 25–27.
16. Shipping and Shipbuilding Markets. BRS GROUP – Annual Review 2021. URL: <https://www.brsbrokers.com/annualreview2021.html> (дата обращения: август 2021).

References

1. Buyanov S.I. Updating Seaport Development Plans. *Morskiye porty* [Sea Ports]. 2021. No. 1. Pp. 28–32. (In Russian)
2. 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)
3. Zaostrovskikh E.A. Overview of Shipping Containers: Features and Development Trends. *Transport Aziatsko-Tikhookeanskogo regiona = Pacific Rim Countries Transportation System*. 2020. No. 3 (24). Pp. 28–33. (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. Kuusinen P. Ports, Shipbuilding and Pandemic Fighting. *Morskoy flot* [Sea Fleet]. 2021. No. 2. Available at: <http://www.morvesti.ru/obzor/1715/90264/> (accessed August 2021). (In Russian)
6. Lazarev V.A. The Current State of the World Merchant Fleet. In: *Science Notes. Issue 21. Problem Field Regional Economic Research: Collection of Papers*. Ed. by O.M. Prokapalo. Khabarovsk, 2020. Pp. 118–122. (In Russian)
7. Muzlova G. Plans for Increasing Cargo Turnover of the Northern Sea Route are in Question? *Morskiye porty* [Sea Ports]. 2020. No. 10. Available at: <http://www.morvesti.ru/themes/1694/88810/> (accessed August 2021). (In Russian)
8. *Review of Maritime Transport 2018*. Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2018_ru.pdf (accessed August 2021). (In Russian)
9. *Review of Maritime Transport 2020*. Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020summary_ru.pdf (accessed August 2021). (In Russian)
10. 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)
11. *50 Years of Review of Maritime Transport, 1968–2018: Reflecting on the Past, Exploring the Future*. Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/dtl2018d1_en.pdf (accessed August 2021).
12. 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 August 2021).
13. *Coal Information 2016*. <https://doi.org/10.1787/coal-2016-en>
14. Davarzani H., Fahimnia B., Bell M.G, Sarkis J. Greening Ports and Maritime Logistics: A Review. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. 2016. Vol. 48. Pp. 473–487. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2015.07.007>
15. Lauriat G. Top 100 Containerports: Containerization's Great Rebound...and Why. *American Journal of Transportation*. 2021. Issue 727. Pp. 25–27.
16. *Shipping and Shipbuilding Markets*. BRS GROUP – Annual Review 2021. Available at: <https://www.brsbrokers.com/annualreview2021.html> (accessed August 2021).

■ ■ ■
Для цитирования:

Заостровских Е.А. Развитие морского транспорта России и Дальнего Востока в контексте мировых тенденций в 2020 г. // Регионалистика. 2021. Т. 8. № 6. С. 68–84. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.6.68>

For citing:

Zaostrovskikh E.A. The Development of the Maritime Transport of Russia and the Far East in the Context of World Trends in 2020. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2021. Vol. 8. No. 6. Pp. 68–84. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.6.68> (In Russian)