

## ПРОСТРАНСТВЕННОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ И ПРОГНОЗИРОВАНИЕ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ И ОСНОВНЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ТЕНДЕНЦИИ ИХ РАЗВИТИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Фисенко Андрей Иванович – доктор экономических наук, профессор кафедры экономики ФГБОУ ВО «Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского» (Россия, г. Владивосток. E-mail: fisenko@msun.ru)

**Аннотация.** Заявлены роль и значение пространственного планирования и прогнозирования развития морских портов (ППМП) как элемента (подсистемы) морского пространственного планирования (МПП). Представлены основные нарративные тенденции развития морских портов в Российской Федерации и дана их содержательная характеристика. Основное внимание уделено вопросам обоснования выбора и выявления особенностей объекта ППМП как основы МПП, в частности, на Дальнем Востоке России, с использованием зарубежного опыта.

**Ключевые слова:** пространственное морское планирование, морские порты, планирование и прогнозирование развития морских портов, тенденции и особенности развития российских морских портов, промышленно-портовые группы, хинтерлэнд, морские портовые хабы, диверсификация, морские портовые логистические центры.

**Fisenko A.I.**

**Annotation.** Claimed the role and significance of spatial planning and forecasting of development of sea ports (SPFDSP) as a component (subsystem) maritime spatial planning (MSP). The main narrative trends in the development of seaports in the Russian Federation are presented and their informative characteristics are given. The main attention is paid to the issues of justifying the choice and identifying features of the object of the SPFDSP as the basis of the MSP, in particular, in the Russian Far East, using foreign experience.

**Keywords:** maritime spatial planning (MSP), seaports, spatial planning and forecasting of development of sea ports (SPFDSP), trends and features of Russian seaport development, industrial-port groups, hinterland, seaport hubs, diversification, sea port logistics centers.

Морское пространственное планирование (МПП) получило широкое распространение в ведущих морских странах мира [см., например, 3, 13, 22-24, 29-30, 32, 34, 38]. Однако в России оно практически не применяется: отсутствуют целостная теоретико-методическая база и соответствующие нормативно-правовые и планово-технические инструменты, современные технологии и приёмы, не проводятся необходимые научные исследования и разработки, нет источников и заинтересованности в комплексном финансировании такой деятельности [см., в частности, 1-4, 11, 14, 17, 19-20].

Одной из составляющих подсистем МПП, на наш взгляд, является пространственное планирование (и прогнозирование) развития морских портов (ПППМП) как целостная система научно-исследовательских, технических, изыскательских, а также расчётно-аналитических, планово-прогностических и оценочных мероприятий, направленных на обоснование создания и разработку планов (и прогнозов) развития морских портов на средне- и долгосрочную перспективу как в целом по стране, так и на уровне её регионов и собственно портов в соответствующем морском бассейне. В связи с этим возникают важные и непростые в теоретическом и методическом планах вопросы развития этого направления МПП, основными теоретическими и методическими аспектам которого, в частности, являются взаимосвязь стратегического и территориального планирования, принципы и механизм межотраслевого (межведомственного) взаимодействия, технологии и методы планирования и прогнозирования развития морских портов, их этапы и уровни, используемые техники и показатели и т.д.

Несмотря на то, что «Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года» и «Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года» заявляют важность и необходимость разработки стратегии и целевых показателей развития портов и их инфраструктуры [см. 15, 19], в них не только не представлены соответствующие инструментарий и технологии разработки планов и прогнозов развития морских портов, но отсутствует и само понятие МПП и ПППМП, а в терминах и

определениях даются весьма общие и неполные формулировки важных (но далеко не полных по объёму и перечню) понятийных единиц [см., например, 19, с. 151-152]. Правда, в Приложении № 4 к первому документу [см. 15] «Перспективные пути развития основных видов морской деятельности Российской Федерации» в составе одного из видов морской деятельности («Управление морским природопользованием») предусмотрено «использование и развитие инструментария морского пространственного планирования» [там же]. Вместе с тем, это направление в Стратегии рассматривается как составная часть более общей задачи – «введение и развитие интегрального межотраслевого управления на всех уровнях, рассматривающего морепользование как целостный объект управления и направленного на преодоление конфликтности между видами пользования и сохранения морской среды» [там же]. В ряде законов Российской Федерации морское пространство, его части и виды морепользования (водопользования) и их регламентация нашли отражение, однако целостный механизм МПП пока отсутствует.

Или, другой пример. В «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года» заявлен и периодически используется термин «стратегическое планирование развития морских портов», как «деятельность, направленная на определение целей развития морских портов как элемента единой транспортной системы, а также формирование комплексов мероприятий, направленных на достижение указанных целей» [19, с. 151]. В то же время такие современные и важные не только в теоретическом, но и в практическом плане понятия как «морехозяйственный (морской) кластер», «транспортно-логистический кластер» и «морской портово-промышленный кластер (комплекс)» в указанных документах отсутствуют, несмотря на то, что соответствующие работы по этим направлениям успешно ведутся на протяжении довольно длительного периода (ещё с советских времён) – и не только у нас в стране, но и за рубежом [см., например, 1, 3-4, 6, 11-14, 16-17, 22-24, 29, 34, 38].

Очевидно, что сами выше упомянутые документы вряд ли должны содержать подробные и полные терминологические изыскания и определения,

но, как нам представляется, они должны чётко представить весь понятий аппарат и методическое обеспечение реализации соответствующих стратегий, что, очевидно, включает в себя представление не только того, *что* нужно сделать и *чего* достичь, но и *как* это сделать. Без ответов на эти вопросы, в частности, по заявленному нами ПППМП (особенно по документу [19]) эта работа, по нашему мнению, не может быть выполнена.

Отсюда – необходимость разработки (после решения т. н. «общих» терминологических вопросов) и дальнейшего развития принципов и процедур стратегического и территориального планирования, механизма межотраслевого взаимодействия участников системы МПП, методов, уровней, этапов и показателей планирования и прогнозирования развития морских портов.

Для того, чтобы решить поставленные задачи, важно, по нашему мнению, не только точно и в полном объёме знать сам объект «изнутри», в его, так сказать, «движении и развитии», но и его окружение, т.е. «внешнюю среду», которая в значительной степени (а в ряде случаев и детерминировано) определяет направления, объёмы, методы и условия такой работы.

Поэтому, как нам представляется, одним из оснований и условий успешного проведения работы по ПППМП является рассмотрение состояния, особенностей и тенденций развития морских портов в Российской Федерации за последние 10-15 лет. По нашему мнению, к таким особенностям и тенденциям развития морских портов можно, в частности, отнести следующие [см. 5-6, 8, 12, 16-17, 21, 25-28, 31, 33, 35-36, 39-40].

1. Усиление конкуренции между морскими портами за существующие и перспективные грузы и грузопотоки, как на внутреннем, так и на внешнем рынке, и, на наш взгляд, не столько в целях сохранения и увеличения доли рынка, сколько в целях удовлетворения объективных и/или субъективных потребностей самих портов (прежде всего, их собственников), а также судовладельцев и грузовладельцев.

2. Некоторое снижение регулирующей и ограничительной роли государства (либерализация законодательства, приватизация портов, тарифная

политика), быстрый рост и глобализация (несмотря на кризисные годы) международной торговли, и, как следствие, – значительный рост объёмов международных перевозок, развитие транспортной логистики, ускорение технического и технологического прогресса в транспортной отрасли в целом, и на морском транспорте в частности. Так, например, согласно данным доклада «Shipping Review & Outlook» аналитической компании «Clarksons Research» (Окт. 12, 2018), несмотря на снижение темпов роста морских перевозок в мире с 4,2 % в 2017 г. до 3,1 % в 2018 г. (прогноз на 2019 г. – 3,2 %), общий объём морских перевозок на 2018 г. прогнозировался в размере в 12 млрд. т, или порядка 1,6 т морского груза на душу населения Земли. Это на 3 млрд. т (или на 33,3 %) больше, чем 10 лет назад, до финансового кризиса 2008 г. При этом доля морской торговли в общем объёме глобальной торговли и транспортных перевозок составит в 2018 г., как ожидается, 84% [см. 37]. В Российской Федерации в 2018 г. грузооборот морских портов достиг 816,5 млн тонн, и по сравнению с 2017 г. вырос на 3,8 %. Объём перевалки сухогрузов при этом составил 387,4 млн тонн, в том числе было перевалено 55,7 млн тонн зерна, 17,8 млн тонн минеральных удобрений и 5,5 млн тонн лесных грузов. Причём в морских портах Дальневосточного бассейна грузооборот достиг 200,5 млн т (на 4,5 % больше, чем в 2018 г.) [см. 7].

3. Специализация и контейнеризация портов. Сегодня в мире все меньше остается универсальных портовых перегрузочных комплексов, хотя это, как нам представляется, временный, «волновой» тренд. На смену им приходят специализированные комплексы (однако с т. н. «запасом», т. е. возможностью быть достаточно быстро перепрофилированными на другой груз). Это вызвано более чёткой структуризацией грузовых потоков: наливные грузы; сжиженный природный газ; Ro-Ro грузы; навалочные, генеральные, негабаритные, контейнерные и др. грузы.

Основную часть генеральных грузов сегодня можно контейнеризировать. Контейнеризация играет особую роль в развитии портов и всей транспортной инфраструктуры, международной торговли и логистики, и является одной из

доминирующих тенденций в развитии морских портов сегодня. Именно контейнеризация удовлетворяет одним из основных требований логистики – доставка нужного груза в нужном количестве, по нужному маршруту и в нужное время. Контейнер является универсальной грузовой единицей, которая может перевозиться любым видом транспорта. Более того, обработку контейнеров наиболее удобно автоматизировать в перегрузочных пунктах с применением современных логистических технологий.

О развитии контейнерооборота морских портов России свидетельствуют, в частности, следующие цифры. По данным Ассоциации морских торговых портов России в 2018 году контейнерооборот морских портов страны в годовом исчислении увеличился на 9,8 % и достиг 5,075 млн. TEU (для сравнения: в 2017 г. контейнерооборот порта Шанхай (КНР) составил 40,2 млн. TEU, Сингапура – более 33,6 млн. TEU, Шэньчжэнь (КНР) – 25,2 млн. TEU, Пусан (2018 г.) – 21,7 млн. TEU. Иными словами, в 2018 г., например, порт Пусан в среднем за квартал перерабатывал больше контейнеров, чем все российские морские порты перерабатывали за год [см. 9-10, 18]. Однако темпы роста объемов переработки грузов по сравнению с предыдущим, 2017 г., замедлились (в 2017 году прирост составил 15,5%). Вместе с тем, контейнерооборот российских портов постепенно восстанавливается: после резкого падения на 25% в 2015 году (до 3,94 млн. TEU с 5,28 млн. TEU в 2014 году, и 5,35 млн. TEU в 2013 году). Снижение объёма было вызвано значительной девальвацией рубля в конце 2014 года (с 33 до 61 руб. за 1 ам. долл.), рецессией в экономике и введением экономических санкций, которые затронули в основном импорт продуктов питания, потребительских товаров и автозапчастей из Европейского Союза, США, Канады и Японии.

Дальневосточные порты в 2018 г. увеличили объемы переработки контейнеров на 12,4% (до 1,67 млн. TEU), но этот рост был значительно меньше, чем в 2017 году, когда они переработали контейнерных грузов на 23,9% больше, чем в 2016 г. (1,19 млн. TEU). Основными портами по обработке контейнеров стали порт Владивосток и Восточный, оборот которых в 2018 году по

отношению к 2017 г. составил соответственно 944 тыс. TEU (+12,5%) и 419,2 тыс. TEU (+13,1%) [см. 9].

К сожалению, исходя из прогнозов замедления темпов роста ВВП страны, импорта и потребительского спроса на 2019 год вряд ли приходится ожидать более высокий, чем прежде, прирост переработки контейнеров в России. По нашей оценке, они могут составить не более 5-7 % от уровня 2018 года, или даже ниже.

4. Приватизация портов. Этот процесс имеет несколько основных форм. Первая предполагает приобретение крупными грузоотправителями и промышленными предприятиями собственных портовых мощностей (как, например, это было в Большом порте Санкт-Петербурга, Морском торговом порту г. Находка). Вторая связана со строительством новых собственных терминалов, в которой цепь поставок выстраивается и контролируется в основном грузоотправителем (грузовладельцем) (например, Угольный терминал в Усть-Луге, терминал по перевалке минеральных удобрений, порт Приморск, порт Вера в Приморском крае и другие.) Третья форма – приобретение портовых мощностей судоходными линиями. Чаще всего это связано с контейнерными перевозками. На внутреннем рынке ярким примером реализации такой формы служить транспортная группа (ТГ) «FESCO», которая владеет ООО «Владивостокский морской контейнерный терминал», а также группа «Global Ports», в которую входит ОАО «Усть-Лужский контейнерный терминал».

5. Появление крупных портовых консорциумов и промышленно-портовых групп, ориентированных на внешний рынок. Вступая в консорциумы, осуществляя слияния и приобретая морские (и речные) порты, крупные российские и транснациональные компании (корпорации, акционерные общества и т. п.) получают контроль над большей долей рынка не только перевозок и перевалки грузов, но и собственно производителя, грузовладельца. Более того, масштабы, условия и возможности такой работы, как правило, выходят за рамки национальных границ, что превращает компании в серьёзных

игроков уже на международном рынке морских перевозок и международном региональном, а также глобальном логистическом рынке. Это позволяет им не только повышать свою роль на соответствующем региональном и национальном рынке транспортных услуг, но и оказывать усиливающееся влияние на производство и его развитие, а через это влиять на органы государственной, региональной и местной исполнительной и законодательной власти. На отечественном рынке примерами таких компаний являются, в частности, такие, как Global Ports, ТГ «FESCO» и др. На международном рынке – это Hutchison Port Holdings (HPH) (Гонконг), APM Terminals (Нидерланды), DP World (Дубай) и другие.

6. Борьба за смежный хинтерлэнд (hinterland). Сегодня под хинтерлэндом в портовой и транспортной логистике понимается, как правило, определённая зона тяготения (влияния, захватывания, привлечения) большого или малого транспортного узла (комплекса), т.е. территория, которая по преобладанию в ней транспортных потоков в определённых направлениях тяготеет к тому или иному крупному транспортному узлу (морскому (речному) порту, аэропорту, железнодорожному узлу и т.д.). В узком смысле слова хинтерлэнд – это сухопутная зона тяготения морского (речного) порта (транспортные узлы, сеть, инфраструктура и проч., которые ориентированы и специализируются на обслуживании грузов этого порта), в противоположность форлэнду – внешней водной зоне влияния морского (речного) порта (остальные морские (речные) порты, в которые из данного порта следуют суда с грузами).

В современной практике конкуренции морских портов большинство контейнерных терминалов борются за один смежный хинтерлэнд, или зону влияния. Сегодня зона влияния порта значительно расширилась благодаря развитию внутренней транспортно-логистической инфраструктуры. Особую роль взаимоотношениям порта и хинтерлэнда отводят в Европе, где высокоразвитая внутренняя транспортно-логистическая инфраструктура, большое количество современных логистических центров, а также ряд географических особенностей позволяет портам бороться за смежный



хинтерлэнд (например, череда портов от Гавра до Гамбурга). Похожая ситуация складывается и на Балтике, где порты Финляндии, стран Балтии и России (Санкт-Петербург, Усть-Луга) борются за грузопотоки центрального региона России. Не очень отличается в принципе и ситуация на Дальнем Востоке (хотя, конечно, здесь есть и своя специфика). Взять, например, соответствующие приморские районы Китая, Республики Корея, КНДР и Японии. Похожее (но отличное от отмеченного выше) положение можно наблюдать и в ряде регионов Юго-Восточной Азии, Индии, Пакистана и Ирана: здесь мы можем наблюдать особенности той закономерности, о которой говорилось выше в отношении портов Западной Европы.

7. Горизонтальная интеграция в цепях поставок. Как указывалось выше, некоторые судоходные компании начинают приобретать портовые мощности. Порты в свою очередь усиливают связи с железнодорожными и автоперевозчиками (например, запуск т. н. ускоренных контейнерных поездов). В отличие от стран Западной Европы, не самым удачным и продолжительным опытом такой горизонтальной интеграции по всей логистической цепи на Дальнем Востоке стала реализация ПАО «ДВМП» и ОАО «РЖД» амбициозного проекта с компанией «Русская тройка». Являясь одновременно морским перевозчиком, владельцем контейнерного терминала в г. Владивостоке и оператором ускоренного контейнерного поезда «Владивосток-Москва», учредители и участники компании «Русская тройка» попытались обеспечить контроль над всей цепью поставок, сократить транзакционные издержки и предоставить комплексный логистический сервис по доставке груза из Китая до склада в Москве за 25-30 дней, по сравнению с 45-50 днями традиционного морского пути через морской порт Санкт-Петербурга. В результате, несмотря на формальное решение задачи (поезда ходили, груз доставлялся), устойчивой и надёжной системы перевозок, обеспечивающей их стабильность, линейность и экономическую эффективность создать компании так и не удалось. Хотя, действительно, несколько пилотных отправок груза показали фактическую (и потенциально перспективную) эффективность и относительную быстроту такой

доставки. На наш взгляд, главными причинами такой неудачи стали спад контейнеропотока, действующая система таможенного оформления и досмотра грузов, разногласия между учредителями, тарифные споры и (как это обычно бывает) субъективный фактор.

8. Возрастающая роль логистики и системы управления цепочками поставок (Supply Chain Management, SCM) в организации работы портов. Сегодня во всех крупнейших и крупных морских портах за рубежом и в России сформирована или активно формируется структурированная система цепей поставок, начиная с исследования рынка, закупки сырья, оборудования, производства готовой продукции и заканчивая её доставкой конечным потребителям. При поставке готовой продукции или продукции высокой степени готовности производители в целях сокращения запасов (а, следовательно, и издержек) стараются переместить доработку товаров под конечного потребителя в страны назначения. Эти услуги являются частью дополнительного сервиса с добавленной стоимостью, оказываемого логистическими (распределительными) центрами, в том числе и в самих морских портах.

Ранее портовая деятельность традиционно была ориентирована на операции морского фронта (увеличение глубин в акватории и у причалов, обновление перегрузочного оборудования, увеличение скорости обработки судов, создание возможностей для приема судов больших размеров и т.д.), и в соответствии с этим строились стратегии и разрабатывались планы развития причалов и терминалов морских портов. В этом случае операции тылового фронта включали лишь отдельные логистические операции (например, выгрузку/погрузку в(из) автомобильного и/или железнодорожного транспорта), а вопросам внутренней, или эндологистики, как и управлению транспортными потоками порты должного внимания, чаще всего, не уделяли. Сегодня же именно сухопутная, или «наземная» логистическая составляющая стала одним из ключевых направлений современного и перспективного развития морских портов. Поэтому в целях сохранения и повышения своей конкурентоспособности

и встраивания в логистические структуры своих цепей поставок крупнейших производителей и дистрибьюторов морской порт должен переносить акцент с морского фронта на тыловую, а следовательно, и развиваться как специфический, морской логистический центр, или, точнее, как логистический центр на базе морского порта (ЛЦБМП). При этом морской порт для обеспечения своей конкурентоспособности и экономической эффективности должен предлагать более широкий спектр логистических услуг в сочетании с высокой эффективностью и надежностью базовых услуг порта. Такими услугами, в частности, могут быть услуги, представленные в табл. 1.

В связи с этим развитие припортовой логистической зоны становится одним из приоритетных направлений модернизации и технического апгрейда порта. Важным фактором конкурентоспособности морского порта в этом случае выступает степень его интеграции с другими логистическими мощностями в цепи поставок и эффективность связей с хинтерлэндом как одним из базовых элементов, формирующих грузовую базу порта.

Наиболее ярким проявлением такой тенденции стало развитие системы наземных логистических распределительных центров и терминалов в хинтерлэнд порта. Данный процесс усиления интеграции между системой порта и грузовой системой наземных видов транспорта получил название регионализации порта (port regionalization). На стадии регионализации взаимодействие между морским портом и наземными терминалами приводит к развитию крупных логистических полюсов, состоящих из нескольких зон, в которых формируется циклическая структура создания добавленной ценности (стоимости) (value added logistics). Основными характеристиками регионализации порта являются: сильная функциональная взаимозависимость участников (вплоть до совместного развития конкретного грузового центра), создание и развитие мультимодальных логистических платформ в хинтерлэнде, ведущих к формированию региональной сети грузовых центров, высокий уровень использования IT-технологий и современных технических и технологических решений, обеспечивающих функционирование системы.

Таблица 1 – Примерный перечень услуг логистического центра на базе морского порта

Виды услуг	Основной перечень услуг
Традиционные услуги	Весь комплекс традиционных услуг, базирующийся на современном научно-техническом уровне портового оборудования и современных ИТ-технологиях.
Промышленный сервис портов	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Обеспечение индустриально-технического сервиса подвижного состава (например, судоремонт, ремонт контейнеров и оборудования и т. п.), позволяющего повысить производительность портовых услуг и снизить технологические и коммерческие риски при эксплуатации технических средств порта.</li> <li>2. Обеспечение промышленной переработки грузов или создание необходимых условий для размещения предприятий по их переработке в портовых районах в целях увеличения объёмов переработки грузов.</li> </ol>
Административные и коммерческие услуги	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Разработка нормативных административных и коммерческих документов, отвечающих требованиям простоты, удобства заполнения, технологичности, совместимости с торговой и транспортной документацией, пригодной для электронного обмена данными с таможенными и иными контролирующими органами и т. д.</li> <li>2. Разработка регламента и расписания работы.</li> <li>3. Возможность получения банковских, страховых юридических и т. п. услуг, а также услуг связи и телекоммуникаций.</li> <li>4. Предоставление собственно административных услуг, особенно при наличии статуса «порто-франко».</li> </ol>
Логистические услуги в сфере распределения грузопотоков	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Предоставление всего спектра традиционных логистических услуг, в т. ч. по распределению грузов, затариванию, упаковке, особенно в портах т. н. третьего поколения (по классификации ЮНКАД), а также реализация отложенных производственных операций (postponing): сборка, тестирование, установка программного обеспечения и пр.</li> <li>2. Предоставление логистических услуг добавленной ценности (value added logistics), обеспечивающих интеграцию производственной и распределительной систем в цепи поставок.</li> <li>3. Организационные услуги по прохождению контейнеров в порту (когда не создаётся добавленная стоимость), маркировка, «кастомизация» и т. п.</li> </ol>
Складской сервис	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Предоставление достаточных площадей и объёмов для хранения грузов вблизи терминалов, планирование перевалки, размещения и отгрузки грузов.</li> <li>2. Предоставление таких дополнительных услуг как кондиционирование и охлаждение воздуха, укладка и штабелирование по схеме клиента; использование компьютеризированных систем контроля состояния и охраны груза; составление планов распределения грузов по грузополучателям и т. п.</li> </ol>
Информационно-научный сервис	Полный пакет современных информационно-научных и сопровождающих услуг, включая предоставление клиентских баз данных, сведений о ситуации на грузовых складах и возможностях дальнейшей транспортировки груза и тарифах, обеспечении его безопасности и определения точного местонахождения груза, а также другие сведения, необходимые для клиента и выполнения логистическим центром своих функций.

Условиями «запуска» процесса регионализации в морских портах являются внутренние (местные) ограничения (в частности, недостаток доступного пространства для развития; требования к глубоководности причалов для обработки крупных судов; увеличение нагрузки на транспортные системы портового региона, ведущие к транспортным и экологическим проблемам, отсутствие должной координации участников процесса и др.) и внешние (глобальные) изменения, связанные, прежде всего с появлением глобальных производственных систем и систем потребления, потребности которых полностью не может удовлетворить ни один из отдельных участников портового рынка. В этом случае регионализация порта позволяет развиваться распределительным сетям, способным эффективно удовлетворять потребности фрагментированных или функционально слабо связанных производственных систем и систем потребления (в первую очередь, действующих в глобальном масштабе). Наиболее это характерно для зон свободной торговли, особенно тогда, когда каждая функция имеет свою цепь поставки.

9. Диверсификация работы морских портов. Это направление в деятельности российских морских портов в последние годы приобрело особенно важное значение в связи с волатильностью рынка грузовладельцев, экономической ситуации в стране и санкциями, введенными пять лет назад многими странами, компании которых ранее занимали важное место в бизнесе российских судоходных компаний и портов. Изменение объема и структуры грузовой базы портов заставили их руководство по-новому посмотреть на возможности этой формы рационализации и сохранения бизнеса.

Очевидно также и то, что даже самая продуманная стратегия диверсификации со временем требует уточнения, изменения и т. н. «новых горизонтов» планирования и организации в связи с появлением новых рисков, изменением экономической и политической ситуации, развитием новых форм организации судоходного и портового бизнеса и конкуренцией (как ценовой (тарифной), так и не ценовой (не тарифной)).

Одной из особенностей диверсификации в деятельности морского порта является то, что он должен максимально гармонизировать интересы всех видов транспорта (и других участников процесса доставки), участвующих в единой транспортной системе, и предоставить клиенту интересующие его виды и качество портовых работ и услуг в таком ценовом диапазоне, который делал бы его деятельность привлекательной не только для клиента (и потребителя), но выгодной для самого порта. Вместе с тем, современный рынок портовых работ и услуг настолько разнообразен и конкурентен, а требования потребителей (грузовладельцев, перевозчиков, транспортно-экспедиторских и страховых компаний, банков и др. участников) столь высоки, что большинство морских портов предоставляет свои услуги и работы, которые часто неэластичны по цене и затратам. В этих условиях принципиальным становится вопрос о взаимоотношениях и взаимодействии грузовладельцев и перевозчиков – судоходных компаний – как по затратам времени на обслуживание, так и по его качеству. Тем более, что и у тех, и у других часто (правда, не во всех случаях) имеются варианты, которые они могут выбрать.

10. Формирование портовых хабов (в т. ч. как элементов международных или национальных транспортных коридоров) и их интеграция в морские портово-логистические и портово-промышленные кластеры на современной научно-технической и технологической основе.

В настоящее время, например, в морских портах Западной Европы и Восточной Азии терминалы-хабы позволяют комбинировать фидерную и магистральную морскую перевозку посредством перераспределения груза в хабе. Использование современных контейнеровозов последнего поколения (емкостью 12-18 тыс. TEU) привело к концентрированию грузовых потоков в терминалах, способных предоставить им свои услуги с точки зрения глубины порта и его мощностей (включая и логистические услуги, в т. ч. и услуги по добавленной стоимости). Менее крупные морские порты в этом случае, особенно с развитыми связями с наземной транспортной системой, а также входящие в хинтерлэнд, в условиях усиления рыночного давления крупнейших морских

перевозчиков и конкуренции, могут повышать свою конкурентоспособность посредством совершенствования фидерного снабжения, в т. ч. и в направлении созданием логистических зон вблизи порта, которые, как правило, имеют статус зон свободной торговли.

11. Повышение роли стратегического и пространственного планирования и прогнозирования в развитии портов. Этот аспект современного этапа развития морских портов и у нас в стране, и за рубежом всё более привлекает внимание исследователей и специалистов не только в силу его недостаточной разработанности и необходимости если не постоянного, то периодического мониторинга, но и в силу тех возможных последствий, которые могут наступить практически во всех связанных с этой работой сферах – и в экономике (прежде всего, в производстве, распределении и транспортировке грузов; возможных объёмах и темпах производства валового внутреннего и регионального продукта и промышленного производства; территориальном планировании и прогнозировании; демографической политике и т.д.), и в финансах (формирование и распределение бюджетов; кредитование; государственная поддержка; бюджетные и частные инвестиции; налоговое и таможенное регулирование и т.д.), и в экологии (морские водные и биоресурсы; охраняемые природные зоны; защита от разливов нефти; переработка отходов и т.д.), и не в последнюю очередь, в политике.

Рассмотренные выше отдельные аспекты ПППМП в рамках МПП, а также состояния, особенностей и тенденций развития морских портов в Российской Федерации, конечно, не являются полными и, тем более, всеобъемлющими как по содержанию, так и по детализации их рассмотрения. Поэтому, на наш взгляд, такая работа (и не только в теоретическом и методическом планах) должна быть продолжена.

В первую очередь, как нам представляется, такая работа должна быть организована в тех регионах и морских бассейнах России, которые уже сегодня стали, а в ближайшей обозримой перспективе станут ещё более важными с точки зрения тех задач и вопросов, которые мы затронули в настоящей статье. К ним,

по-нашему мнению, прежде всего, относятся Балтийский и Дальневосточный морские бассейны, и, соответственно, российские морские порты Северо-Западного и Дальневосточного федеральных округов.

#### Библиографический список

1. Бакланов П. Я. Особенности комплексообразования в приморских районах // География океана: теория, практика, проблемы. – 1988. – С. 131-148.
2. Бакланов П. Я., Ганзей С. С. Трансграничные территории: проблемы устойчивого природопользования. – Владивосток: Дальнаука, 2008. – 216 с.
3. Бакланов П. Я. Морское пространственное планирование: теоретические аспекты // Балтийский регион. – 2018. – Т. 10. – № 2. – С. 76-85. doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-5.
4. Батурова Г. В. Региональные морехозяйственные кластеры как основа социально-экономического развития приморских территорий // Стратегическое планирование в регионах и городах России: доклады участников IX общероссийского форума «Стратегическое планирование в регионах и городах России» / под ред. Б. С. Жихаревича. – СПб., 2011. – С. 115-119.
5. Вербило О.М. Тенденции в логистике, влияющие на конкурентоспособность портов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://lscm.ru/index.php/ru/po-godam/item/1146> (дата вхождения 06.05.2019 г.).
6. Гогоберидзе Г. Г., Мамаева М.А. Морские портово-промышленные комплексы как ключевые экономические субъекты приморских территориальных узлов // Проблемы современной экономики. – 2011. – №4. – С. 291-298.
7. Грузооборот морских портов России за январь-декабрь 2018 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rusagrotrans.ru/press/novosti-otrasli/gruzooborot-morskikh-portov-rossii-za-yanvar-dekabr-2018-g/> (дата вхождения 26.05.2019).



8. Зеленов Н.Н., Клименко В.В. Изменение роли порта в современных условиях. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.lscm.ru/index.php/ru/po-rubrikam/item/1082-изменение-роли-порта-в-современных-условиях> (дата вхождения 19.05.2019).
9. Контейнерооборот морских портов РФ в 2018 г. вырос на 9,8 % - до 5,075 млн. TEU. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://rtp.expert/news/6876-konteynerooborot\\_morskikh\\_portov\\_rf\\_v\\_2018\\_godu\\_vyros\\_na\\_98\\_do\\_5075 mln\\_teu](http://rtp.expert/news/6876-konteynerooborot_morskikh_portov_rf_v_2018_godu_vyros_na_98_do_5075 mln_teu) (дата вхождения 26.05.2019).
10. Контейнерооборот порта Пусан (Южная Корея) в 2018 г. вырос на 5,8 %. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://news.ati.su/news/2019/01/10/konteynerooborot-porta-pusan-yuzhnaya-koreya-v-2018-godu-vyros-na-58-043600/>(дата вхождения 26.05.2019).
11. Лавров С. Б. Портово-промышленные комплексы в проблеме взаимоотношений общества и природной среды в океане и региональное развитие приморских районов // Вопросы географии океана. – Л.: Наука, 1983. – С. 25-31.
12. Макрушина Е.А. Роль портово-промышленного кластера Усть-Луги в пространственном развитии региона // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ». – Том 8. – №2 (2016)// [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://naukovedenie.ru/PDF/98EVN216.pdf> (доступ свободный). doi: 10.15862/98EVN216 (дата вхождения 27.04.2019 г.).
13. Михайлов А. С. География международных кластеров в Балтийском регионе // Балтийский регион. – 2014. – № 1. – С. 149-163.
14. Мякиненков В.М. Основные подходы к формированию инструментария и методические особенности морского пространственного планирования // Балтийский регион. – 2013. – № 1. – С. 99-115. doi: 10.5922/2074-9848-2013-1-7.
15. О Стратегии развития морской деятельности в РФ до 2030 года: распоряжение Правительства РФ от 08.12.2010 № 2205-р. [Электронный ресурс].

– Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_107955/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_107955/) (дата вхождения 30.04.2019).

16. Титов А. В. Порт в транспортной логистике / А. В. Титов, Е. В. Синельщиков, Д. А. Толстых, Н. А. Леонтьева / под ред. А. Л. Степанова. – СПб.: Лион, 2008. – 228 с.

17. Салтыков М. А. Теория и практика управления транспортно-логистическими кластерами. – Владивосток: Издательский дом Дальневосточного федерального университета, 2012. – 291 с.

18. Совокупный контейнерооборот крупнейших портов мира в 2017 году вырос на 6,1 %. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://infranews.ru/logistika/more/51197-sovokupnyj-kontejnerooborot-krupnejshix-portov-mira-v-2017-godu-vyros-na-61/> (дата вхождения 23.05.2019).

19. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года (одобрена Морской коллегией при Правительстве РФ 28.09.2012). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_213628/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_213628/) (дата вхождения 30.04.2019).

20. Требования к стратегии социально-экономического развития субъекта Российской Федерации: приказ Минрегиона РФ от 27.02.2007 № 14. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?base=EXP;n=390023;req=doc> (дата вхождения 10.05.2019).

21. Ушич К.Ю. Основные направления диверсификации морских торговых портов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://be5.biz/ekonomika1/r2015/2359.htm> (дата вхождения 04.05.2019 г.).

22. Arzamastsev I. S., Kachur A. N., Baklanov P. Y. Features of Integrated Coastal Management in the Far East of Russia // Proceedings of the 9th International Conference on the Mediterranean Coastal Environment (MEDCOAST 09). – 2009. – Vol. 1. – P. 41-48.

23. BaltSeaPlan. 2009-2012. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.baltseaplan.eu/index.php/Home;1/1> (accessed 05.05.2019).
24. BaltSeaPlan Vision 2030. The Key to Governing the Fragile Baltic Sea. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.msp-platform.eu/node/6> (accessed 08.05.2019).
25. Bernhofen, D., El-Sahli, Z. and R. Kneller R. Estimating the effect of the container revolution on world trade // *Journal of International Economics*. – 2016. – № 98(1). – pp. 36-50.
26. Bichou K. *Port operations, planning and logistics*. – London: Informa Law, 2009. – 364 p.
27. Bookbinder, J.H. (ed.) *Handbook of Global Logistics: Transportation in International Supply Chains*, New York: Springer, 2012. – 553 p.
28. Cattaneo O., Gereffi G., Miroudot S and Taglioni D. *Joining, Upgrading and Being Competitive in Global Value Chains: A Strategic Framework*, The World Bank, Policy Research Working Paper, 2013. – #6406 – 50 p.
29. European Commission, 2014, Directive 2014/89/EU of the European Parliament and of the Council of 23 July 2014 establishing a framework for maritime spatial planning, Brussels, available at: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014L0089&from=EN> (accessed 04.05.2019).
30. Fujita, M., Krugman P., and Venables A.J. *The Spatial Economy: Cities, Regions and International Trade*. – Cambridge: MIT Press, 1999. – 367 p.
31. Ge, W. *Special Economic Zones and the Opening of the Chinese Economy: Some Lessons for Economic Liberalization* // *World Development*. – 1999. – Vol. 27. – No. 7. – pp. 1267-1285.
32. *Marine spatial planning – the need for a common language* [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://marinespecies.org/traits/wiki/Marine\\_Spatial\\_Planning\\_-\\_the\\_need\\_for\\_a\\_common\\_language](http://marinespecies.org/traits/wiki/Marine_Spatial_Planning_-_the_need_for_a_common_language) (accessed 04.05.2019).

33. Notteboom T., Rodrigue J.-P. Port Regionalization: Towards a new phase in port development// *Maritime Policy and Management*. – 2005. – Vol. 32. – No. 3. – pp. 297-313.
34. Palmowski T., Tarkowski M. Baltic Cooperation in Marine Spatial Planning // *Balt. Reg.* – 2018. – Vol. 10. – № 2. – pp. 100-113. doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-7.
35. Rodrigue J.-P. *The Geography of Transport Systems*. 4<sup>th</sup> ed. / Rodrigue J.-P., C. Comtois and B. Slack. – New-York: Routledge, 2017. – 440 p.
36. *Ports, Cities, and Global Supply Chains* / Ed. By James Wang, Daniel Olivier, Theo Notteboom, Brian Slack. 1<sup>st</sup> ed. – London: Routledge. – 296 p.
37. *Shipping Review & Outlook* / Clarksons Research [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.crsl.com/acatalog/shipping-review-and-outlook.html> (accessed 24.04.2019).
38. *The European Network of National Maritime Clusters* [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.marinelink.com/news/european-national415463> (accessed 21.04.2019 г.).
39. Waters, D. and Rinsler S. *Global Logistics: New Directions in Supply Chain Management*. – London: Kogan Page, 2014. – 512 p.
40. Wright P. *Port and Terminal Management*. – L.: ICS, 2015. – 210 p. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://www.libramar.net/news/port\\_and\\_terminal\\_management/2019-02-18-3993](https://www.libramar.net/news/port_and_terminal_management/2019-02-18-3993) (accessed 21.04.2019 г.).

© *Fisenko A.I.*, 2019

Для цитирования: Фисенко А. И. Пространственное планирование и прогнозирование развития морских портов и основные экономические тенденции их развития в Российской Федерации [Электронный ресурс] // *Трансграничная экономика*. – Владивосток, 2019. Ч.2. URL: [http://cross-bordereconomy.ru/6\\_arhiv.html](http://cross-bordereconomy.ru/6_arhiv.html)