

РЕГИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА

УДК 656.615:332.1

**СОСТОЯНИЕ И СОВРЕМЕННЫЕ ТРЕНДЫ ПРОСТРАНСТВЕННОГО  
РАЗВИТИЯ ПОРТОВ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА:  
ЭКОНОМИКА, ЛОГИСТИКА, ПОДГОТОВКА КАДРОВ**

(адаптированные тезисы доклада 15.09.2020 г. спикера на секции «Инфраструктура портов: новое строительство, реконструкция, модернизация», сессия 1 «Развитие морских портов России и актуальные вопросы государственного регулирования деятельности портовой отрасли» XV Международного форума по развитию транспортных коридоров «TRANSTEC-2020», 14-16 сентября 2020 г., г. Москва, Аналитический Центр при Правительстве РФ)

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

***Аннотация.** Проведён анализ состояния и основных тенденций развития крупнейших морских портов Дальнего Востока. Рассмотрены приоритетные направления пространственного развития портов Дальневосточного бассейна как ключевых звеньев внутрироссийских и международных транспортных коридоров и основы формирования промышленно- и портово-логистических центров. Дана оценка возможностей формирования на базе действующих ключевых портов Дальнего Востока перспективных портов-хабов для Северного морского пути (Северного морского транспортного коридора). Заявлена необходимость повышения качества подготовки кадров для морского транспорта страны через реорганизацию обучения будущих инженеров для морских портов в формате специалитета и отхода от действующей сегодня системы бакалавриата.*

***Ключевые слова:** морские порты, Дальний Восток, пространственное развитие портов, внутрироссийские и международные транспортные коридоры, портово-логистические центры, порты-хабы, Северный морской путь, подготовка инженеров-специалистов для морских портов.*

**Fisenko A.I.**

***Abstract.** The article analyses the state and main trends in the development of the largest seaports of the Russian Far East. It considers priority directions of the spatial development of the ports of the Far Eastern basin as key links of the domestic and international transport corridors and as the basis for the formation of industrial and port and logistics centers. The article further assesses the possibilities of forming promising hub ports for the Northern Sea Route (Northern Sea Transport Corridor) based on the existing key ports of the Far East. The article stresses the importance of improvement of the quality of training for the country's maritime transport through the reorganization of training for future seaport engineers in the format of a specialist and a departure from the current undergraduate system.*

***Keywords:** seaports, Russian Far East, spatial development of ports, domestic and international transport corridors, port and logistics centers, hub ports, the Northern Sea Route, training of specialist engineers for seaports.*

Коллеги, добрый день!

Заявленные в качестве основных направлений основные темы моего выступления, как вы сами понимаете, настолько широки по кругу охватываемых проблем, и настолько могут быть глубоко детализированы, что не только 12 минут, но и 12 часов для их обсуждения нам, думаю, не хватит.

Поэтому я остановлюсь тезисно на вопросах, которые, с моей точки зрения, представляют первоочередной интерес и было анонсированы ранее в программе.

1. Как свидетельствуют данные Ассоциации морских торговых портов России (АМТП РФ) самый главный показатель деятельности морских портов страны – грузооборот – за 2015-2019 гг. увеличился с 623,4 до 840,3 млн тонн, или на 34,8% [см. табл. 1].

Причём четверть этого грузооборота – 25,4 % в 2019 г. (в 2014 г. – 26,0%) – пришлось на морские порты Дальневосточного бассейна, грузооборот которых вырос за этот период со 162,5 до 213,5 млн тон, или на 31,4%, уступив по темпам роста только грузообороту портов Арктического бассейна (рост составил почти в 3 раза). Более половины грузооборота портов Дальневосточного бассейна (порядка 55%) пришлось на Приморский край, в т. ч. около 85% всего контейнерооборота региона обеспечил Владивостокский транспортный узел.

Таблица 1 – Грузооборот морских портов России за 2014-2019 гг., млн тонн \*

Грузооборот	Годы						2019 г. к 2014 г., в %
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
Всего по морским портам	623,4	676,7	721,9	786,9	816,5	840,3	134,8
в т. ч.							
Дальневосточный бассейн	162,5	171,0	185,7	191,8	200,5	213,5	131,4
Арктический бассейн	35,0	35,4	49,8	74,2	92,7	104,8	299,4

\* - составлено и рассчитано по: [3-8, 11].

Крупнейшими портами Дальнего Востока сегодня являются порт Восточный (грузооборот за 2019 г. – 73,5 млн тонн – более трети (34,4%) грузооборота бассейна, имеет 27 причалов общей протяжённостью 6,46 км), Ванино, Находка, Владивосток и Пригородное (см. табл. 2).

Таблица 2 – Грузооборот наиболее крупных морских портов Дальневосточного бассейна России за 2014-2019 гг., млн тонн \*

Морской порт	Годы						2019 г. к 2014 г., в %
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
Восточный	57,8	65,2	68,5	69,2	69,3	73,5	127,2
Ванино	26,2	26,8	30,1	29,2	29,5	31,4	120,0
Находка	20,8	21,3	23,2	24,2	24,3	25,6	123,1
Пригородное	16,1	16,0	16,4	17,4	17,0	16,0	99,4
Владивосток	15,2	12,9	14,3	16,9	21,1	23,9	157,4
Де-Кастри	8,2	10,5	11,5	10,8	12,6	13,7	165,5
Посьет	6,7	6,5	8,1	7,7	7,1	8,0	119,4
Прочие морские порты	26,7	11,8	13,6	16,4	19,6	21,4	80,1

\* - составлено и рассчитано по: [3-8, 10-11].

В 2018-2019 гг. году темпы роста перевалки экспортных, импортных и каботажных грузов по Дальневосточному бассейну составили около 4,2%, а в целом по России – 3,9%.

В соответствии со «Стратегией развития морской портовой инфраструктуры России до 2030», к 2030-му суммарный объем мощностей российских портов должен увеличиться почти в два раза – до 1,4 млрд тонн, в том числе в Дальневосточном морском бассейне – до 400 млн тонн (28,6%) [см. 12].

Между тем возможности действующей портовой инфраструктуры на Дальнем Востоке практически исчерпаны (особенно для перевалки угля) несмотря на то, что – как это не парадоксально – портовые мощности ряда дальневосточных портов, по нашим оценкам, уже сегодня избыточны на 10-15 %. Даже без учёта того факта, что за 6 месяцев 2020 г. грузооборот морских портов Дальнего Востока сократился по сравнению с тем же периодом 2019 г. на 2,1%.

Отметим в связи с этим, что в настоящее время более 45% грузовой базы всех дальневосточных портов составляет уголь, а на территории портов работает 18 угольных терминалов. При этом в ближайшее время планируется строительство ещё как минимум 3-х новых терминалов (например, в Приморском крае – угольный морской терминал «Порт «Вера» в городском округе ЗАТО г. Фокино, в районе мыса «Открытый» и бухты «Беззащитная»).

Вместе с тем, действующие мощности ПАО «РЖД» и его инфраструктуры, по нашим данным, позволяют увеличить отправку угля к портам максимум на 1,2-1,5 %. И только в 2021-2022 годах, когда завершится 1-й этап модернизации БАМа и Транссиба появится возможность увеличить пропускную способность этих магистралей на 10-15%.

Кроме того, и одновременно с этим, в ряде дальневосточных портов (особенно в Приморском крае и на Сахалине) в последние год-два во весь рост встала проблема экологии портов и городских территорий, на которых они находятся. Эти вопросы широко обсуждались в различного рода властных структурах, а также на ТВ и в печати.

Несмотря на это к 2025 г. в стране планируется нарастить объёмы экспорта угля на 45-50%, и основной поток отправить через порты Дальнего Востока.

Что же касается углеводородов, то перевалка сырой нефти у большинства портов (в первую очередь – Пригородное на Сахалине), за исключением Де-Кастри, осталась на прежнем уровне, либо незначительно сократилась.

Объемы отправляемых лесных грузов в целом по Дальнему Востоку также сохранились практически на прежнем уровне, правда имели при этом разнонаправленную динамику. Так, например, в Приморье увеличили перевалку специализированные терминалы Пластун, Светлая, Рудная Пристань, а, вот в Хабаровском крае в связи с активной политикой, направленной на увеличение лесопереработки, объем экспорта несколько сократился. В частности, через Де-Кастри (Хабаровский край) он уменьшился за два последних года в 1,5 раза.

Особо следует остановиться на контейнерных перевозках. Как известно, после падения в 2015-2016 годах, контейнерооборот российских портов постепенно восстановился: прирост в 2017 году составил 15 %, в 2018 году – 10, а в 2019 г. – 7% [рассчитано по: 3-11].

Вместе с тем, как отмечают эксперты, в настоящее время «оборот контейнеров в портах растет не за счет импортных грузов, как это было несколько лет назад, а за счет «контейнеризованного экспорта российских товаров и двусторонней торговли (транзита) стран АТР через порты Дальнего Востока» [9].

В 2018-2019 гг. всего по Дальневосточному бассейну рост контейнерооборота – по всем направлениям и терминалам – составил (по различным источникам) – от 9 до 12%. При этом наибольший рост (по нашим предварительным оценкам) составил транзитный контейнерооборот – около 23 %.

Согласно имеющимся планам, крупнейшие операторы контейнерных терминалов на Дальнем Востоке планируют существенное увеличение мощностей по обработке контейнеров. Так, в частности, ООО «Восточная стивидорная компания» намерена к 2030 году увеличить мощности с 650 тысяч до 2-2,2 млн TEU, а ПАО «Владивостокский морской торговый порт» – уже к середине 2022 года – с 600 тысяч до 1-1,5 млн TEU [см. 9].

Кроме того, на Дальнем Востоке планируется создать специализированные терминалы для перевалки зерна, рыбы, сжиженного природного газа (СПГ).

В частности, на Камчатке, в бухте Бечевинская, строится перегрузочный комплекс для СПГ. Расчетный объем его перевалки – около 11 млн тонн в 2024 году и 21,7 млн тонн – в 2026-м. На Чукотке освоение одного из крупнейших в мире месторождений меди «Песчанка», по оценкам специалистов, может дать прирост грузовой базы к 2026 году в размере порядка 1,5 млн тонн.

Другой пример связан с известным проектом портового зернового терминала в порту Зарубино, в котором группу «Сумма» могут сменить структуры Уральской горно-металлургической компании (УГМК). Речь идет о перевалке 5 млн тонн зерна в год (вдвое меньше, чем собиралась сделать группа «Сумма» – 10 млн тонн) с обслуживанием как грузопотока из Сибири и Дальнего Востока, так и – возможно – китайского транзита. По оценкам инвесторов, к 2024 году профицит зерна, доступного к вывозу на экспорт, в Сибирском и Дальневосточном федеральных округах, а также в Курганской, Оренбургской и Тюменской областях вырастет почти вдвое, примерно до 12,4 млн тонн [см. 2].

Стоимость проекта оценивается в 8 млрд руб., и он может попасть в комплексный план модернизации инфраструктуры морских портов России. Проект реализует московское ООО «Люмис» (четверть в капитале которого подконтрольна ООО «Диалог Инвест»).

В июне текущего года Росморречфлот согласовал проект строительство терминала в морском порту Зарубино мощностью 4 млн тонн перевалки зерна на первом этапе, с последующим выходом на 10 млн тонн. Первый этап планируется реализовать до 2024 года. Проект планируется к финансированию полностью за счет внебюджетных источников. Сумма инвестиций составляет 8,2 млрд руб. собственных и заемных средств, выручка при выходе на полную мощность — 3,2 млрд руб. в год. Ключевым инвестором выступает «группа российских компаний, связанных с выращиванием зерновых культур» [см. там же].

С нашей точки зрения, проект по порту Зарубино выглядит вполне логичным для организации нового маршрута для экспорта зерна на рынки АТР. Такой же выбор был сделан и грузоотправителями Китая, выбравшими Зарубино в ка-

честве ключевого звена международного транспортного коридора (МТК) «Приморье-2» для транзита грузов из Северного Китая в направлении КНР, Японии и Южной Кореи.

Правда, возможность реализации проекта пока сдерживается позицией ПАО «РЖД», хотя, возможно, это, так сказать «технические вопросы согласования и понимания позиций сторон», которые касаются, прежде всего реализации компанией интересов своей тарифной политики и предоставления технических условий на развитие железнодорожной инфраструктуры порта.

По предварительной информации, в случае получения преференций от ПАО «РЖД» в 0,5 от тарифа и наличия зерна в Сибири проект может быть реализован с хорошими экономическими показателями. При получении такой скидки на перевозки, убирающей около 1,5 тыс. руб. из транспортной составляющей, как считают эксперты, будут прибыльными не только проект в порту Заурубино, но и весь зерновой коридор Сибирь – Дальний Восток. К тому же сюда может подтянуться и китайский транзит, тем более, что внутренние цены на зерно в Китае традиционно высоки, и сейчас они составляют около 350 ам. долл. за тонну [см. 2].

2. Как следует из сказанного выше, пространственное развитие портов Дальнего Востока – как самих портовых территорий, так городских и иных поселенческих пунктов, и – не побоюсь этого словосочетания – «опорных объектов» экономики Дальнего Востока, и их всё возрастающего влияния на экономическую жизнь региона становится не только уделом теоретических изысканий и исследовательских разработок учёных и специалистов морского транспорта, но и практикой хозяйственной (и не только хозяйственной) жизни.

3. Как известно, морские порты Дальнего Востока сегодня – это не только ключевые звенья внутрироссийских и МТК, но и основа формирования здесь промышленных и портово-логистических центров и кластеров.

Их роль актуализируется, с нашей точки зрения, прежде всего, в 2-х основных направлениях: первое – это внутрироссийский вектор развития, и второй – это международный вектор. Причём последний приобретает не только, а, может

быть, и не столько экономический (хотя и, безусловно, важный сам по себе), сколько важный геоэкономический, можно сказать, политический аспект.

4. Одним из его проявлений выступает необходимость формирования на базе основных, крупнейших портов Дальнего Востока опорных баз, так называемых портов-хабов для реализации крупнейшего, комплексного мегапроекта России – освоения и хозяйственного использования Северного морского пути (СМП) – Северного морского транспортного коридора (СМТК).

В этом смысле соответствующие порты-хабы, по мнению ряда экспертов, могут и должны стать «точками разворота судов», доставляющих товары по СМП (СМТК), и логистическими центрами для перевалки и распределения их грузов.

Это соответствует принятой российским правительством (но, к сожалению, пока без ощутимых успехов реализуемой), концепции развития несырьевых секторов экономики Дальневосточного региона. Основными задачами её в этом аспекте являются не только диверсификация функционирующего здесь нефтегазового, рыбодобывающего, угольного, лесного, строительного и др. видов бизнеса, но и создание новой схемы (системы) логистики как для материковой, так и островной части региона, в т.ч. основанной на портах-хабах и портово-логистических кластерах.

Заметим, тем не менее, что при всей географической привлекательности Камчатки как ближайшей к российской Арктике потенциальной базы-хаба, а также многообещающих перспективах развития Сахалина (особенно в случае строительства здесь авто-железнодорожного перехода «материк – остров», – о чём уже давно и в разных аспектах говорят на различных правительственных и региональных уровнях – предмет отдельного большого разговора) не факт, что «точка разворота судов», следующих по СМТК, должна быть на полуострове или на острове.

Основными причинами, которые вызывают в этой связи известные сомнения, являются их так называемые «обратные преимущества» – сложность и вы-



сокая степень зависимости доставки грузов (особенно крупнотоннажных и объёмных) от погоды, низкий уровень развития социальной инфраструктуры, недостаточные мощности строительной отрасли, специфика логистики, а также нехватка не только федеральных и региональных финансовых ресурсов, но и отсутствие необходимых кадров.

Усугубляет картину, к сожалению, и устойчивая тенденции миграции населения не только из указанных субъектов федерации, но и в целом с Дальнего Востока (так, за последние 8 лет население ДВФО сократилось более чем на 400 тыс. чел. [см. 1]). Однако и у Приморского края имеются не только очевидные преимущества. Главным фактором, который сдерживает создание здесь базового порта-хаба, можно назвать, на наш взгляд, отдалённость от собственно Арктики, необходимость более интенсивного хозяйственного развития Камчатского края и Сахалинской области, и увеличение (а, следовательно) удорожание маршрута по «большой восточной дуге» СМП.

Очевидно, что для принятия того или иного решения простого, так сказать «механического» анализа «за» и «против», будет недостаточно, а поэтому нужны соответствующие серьёзные изыскания, исследования и обоснования, рассчитанные не на сиюминутные (и не всегда явные, лежащие на поверхности) или лоббистские преимущества того или иного варианта (быть может, мнимые, или даже субъективные), а спокойный и обоснованный комплексный подход, учитывающий перспективу – и экономическую, и технико-технологическую, и военно-политическую.

5. Наконец, одним из важнейших вопросов, от правильного и, я бы сказал, хозяйского решения которого зависит, собственно, все перспективы морского (и не только) пространственного развития Тихоокеанской и Арктической России является вопрос подготовки современных кадров для отрасли, способных решать не только сегодняшние, но и перспективные, а следовательно, более сложные и многоплановые рекурсивные задачи.

Относительно перспектив развития морских портов – и не только на Дальнем Востоке – в этой связи хотелось бы напомнить о недостатках и проблемах

подготовки кадров для отрасли, в частности, по направлению подготовки «Технология транспортных процессов» (ТТП). В настоящее время эта работа практически во всех морских (и не только) вузах ведётся именно по такой, усечённой – бакалаврской – программе, а не по программе специалитета.

И что же мы имеем, так сказать, на «выходе»? А на выходе мы имеем уже и не выпускника техникума или колледжа, но ещё и не специалиста (в том понимании содержания профессиональной подготовки, которая ранее обеспечивалась вузами при подготовке именно специалистов – по 5-летней программе обучения вместо сегодняшней 4-х-летней).

Нарекания на качество и недостатки подготовки выпускников со стороны работодателей и ранее не были для нас откровением и чем-то из ряда вон выходящим. Но сегодня эта ситуация, как говорится, просто вопиёт.

Думается, что нужно снова вернуться к этому вопросу, и наконец перейти от бакалавриата к специалитету при подготовке специалистов инженерного профиля. Такое решение, на наш взгляд, будет действительно, реализацией государственного подхода, а не мелочной, «копеечной» (в известном смысле) экономией на подготовке специалистов, которая позже оборачивается крупными просчётами и убытками в их последующей работе и их неспособностью решать современные задачи по развитию морских портов и флота.

Надеюсь, что соответствующее решение могло бы быть поддержано всем морским транспортным сообществом с тем, чтобы звание «инженера морского транспорта» вновь наполнилось бы тем содержанием, которого оно заслуживает.

Что же в итоге?

Очень кратко, буквально 2-3 предложения.

Для решения тех задач, о которых мне удалось успеть сказать в своём выступлении, и для того, чтобы для России «солнце взошло на востоке» необходимы три вещи – деньги, грузы и люди. Точнее, и, как мне кажется, более точно, – в обратной последовательности. Иначе у нас ничего не получится...

Говорят, чудес не бывает. Но, как сказал ещё в 1703 г. Пётр Первый, «небываемое бывает».

Спасибо за внимание!

### Библиографический список

1. Дальневосточный федеральный округ. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Дальневосточный\\_федеральный\\_округ](https://ru.wikipedia.org/wiki/Дальневосточный_федеральный_округ) (дата вхождения 12.09.2020 г.).
2. «Зарубились» за миллиарды. Крупная компания готовится «перехватить» проект в Приморье/ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://portofrankovl.ru/publication/zarubilis-za-milliardy-krupnaja-kompanija-gotovitsja-perehvatit-proekt-v-primore/> (дата вхождения 11.09.2020 г.).
3. Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна в 2018 году вырос на 4,5%. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://acentrmsk.ru/novosti/gruzooborot-morskih-portov-dalnevostochnogo-basseyna-v-2018-godu-vyiros-na-4-5-> (дата вхождения 10.09.2020 г.).
4. ГРУЗООБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ ЗА ЯНВАРЬ-ДЕКАБРЬ 2018 Г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rustrans.ru/press/novosti-otrasli/gruzooborot-morskikh-portov-rossii-za-yanvar-dekabr-2018-g/> (дата вхождения 10.09.2020 г.).
5. Грузооборот портов Дальневосточного бассейна РФ по итогам 2019 года составил 213,53 млн тонн. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://infranews.ru/logistika/more/55567-gruzooborot-portov-dalnevostochnogo-bassejna-rf-v-2019-godu-vyiros-na-65/> (дата вхождения 10.09.2020 г.).
6. Грузооборот морских портов за 2019 год вырос на 2,9%. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://sdelanounas.ru/blogs/129373/> (дата вхождения 10.09.2020 г.).
7. Грузооборот морских портов России в 2018 году вырос на 3,8%. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://tass.ru/ekonomika/5990045> (дата вхождения 10.09.2020 г.).
8. Итоговые данные по грузообороту морских портов России за 2015 год. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://navilog.ru/itogovye-dannye-po-gruzooborotu-morskih-portov-rossii-za-2015-god/> (дата вхождения 10.09.2020 г.).
9. К 2030 году грузооборот дальневосточных портов достигнет 400 млн тонн. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rg.ru/amp/2019/04/04/reg-dfo/>(дата вхождения 10.09.2020 г.).

10. Крупнейшие морские порты России по итогам 2019 года. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://zen.yandex.ru/media/zavodfoto/krupneishie-morskie-porty-rossii-po-itogam-2019-goda-5e1ebd0cbc251400afe7cd11> (дата вхождения 11.09.2020 г.).
11. Обзор грузооборота и контейнерооборота морских портов РФ по итогам 2017 года. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://navilog.ru/obzor-gruzooborota-i-kontejnerooborota-morskih-portov-rf-po-itogam-2017-goda/> (дата вхождения 10.09.2020 г.).
12. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года (одобрена Морской коллегией при Правительстве РФ 28.09.2012). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://legalacts.ru/doc/strategija-razvitija-morskoj-portovoi-infrastruktury-rossii-do-2030-goda/> (дата вхождения 06.09.2020 г.).

© *Fisenko A.I., 2020*

Для цитирования: Фисенко А. И. Состояние и современные тренды пространственного развития портов Дальнего Востока: экономика, логистика, подготовка кадров [Электронный ресурс] // Трансграничная экономика. – Владивосток, 2020. – URL: [http://cross-bordereconomy.ru/6\\_arhiv.html](http://cross-bordereconomy.ru/6_arhiv.html) (дата обращения: 20.09.2020).