

УДК 339.543:656.61(33)

РОЛЬ МОРСКИХ ПОРТОВ ПРИМОРСКОГО КРАЯ В РАЗВИТИИ ТРАНЗИТНОЙ ФУНКЦИИ РЕГИОНА В УСЛОВИЯХ СОЗДАНИЯ СВОБОДНОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОК

Фисенко А.И.

*ФБОУ ВПО «Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского»,
Владивосток, e-mail: fisenko@msun.ru*

Рассмотрены тенденции социально-экономического развития Приморского края в современных условиях развития национальной экономики России, и задачи по формированию транспортно-логистического комплекса региона для закрепления и реализации им своей территориальной транспортно-логистической и транзитной функций. Ключевая роль в этом комплексе отводится морским портам южной зоны Дальнего Востока и в частности Приморского края. Основное внимание уделено задачам, а также различным аспектам формирования и направлениям решения перспективного социально-экономического и политического проекта России на Дальнем Востоке – созданию свободного порта Владивосток. Центральное место в этом проекте занимают проблемы обеспечения российских морских портов Приморья грузовой базой, а также экономические, социальные, организационные, инфраструктурные, политические, правовые и др. аспекты работы свободного порта Владивосток.

Ключевые слова: морские порты Приморья, свободный порт Владивосток, транспортно-логистический комплекс, грузовая база

ROLE OF SEA PORTS OF PRIMORSKY KRAI IN THE DEVELOPMENT OF TRANSIT FUNCTION OF THE REGION IN THE CONDITIONS OF THE FREE PORT VLADIVOSTOK

Fisenko A.I.

Maritime State University named after Admiral G.I. Nevelskoy, Vladivostok, e-mail: fisenko@msun.ru

Describes the tendencies of socio-economic development of Primorsky Krai in modern conditions of development of national economy of Russia, and the task of formation, but transport and logistics complex in the region to secure and implement them to their territorial transport and logistics and transit functions. A key role in this development is given the seaports of the southern zone of the Far East and, in particular, the Primorsky Territory. It focuses on the challenges, as well as various aspects of the formation and direction of solutions promising socio-economic and political project in the Russian Far East – the creation of a free port of Vladivostok. The central place in this project take the problem of providing Russian seaports Primorye cargo base, as well as economic, social, institutional, infrastructural, political, legal and others.

Keywords: Primorsky Krai sea ports, free port of Vladivostok, transport and logistics complex, cargo base

Очевидно, что определяющим вектором развития экономики Дальнего Востока и Приморского края, в ближайшие годы станет создание и функционирование свободного порта Владивосток (СПВ). Как следует из Федерального закона «О свободном порте Владивосток», подписанного Президентом РФ В.В. Путиным 13 июля 2015 г., свободный порт Владивосток создаётся на семьдесят лет. При этом предусматривается возможность продления данного срока, а также досрочного прекращения применения мер государственной поддержки предпринимательской деятельности на его территории [12].

Финансовое обеспечение создания и модернизации объектов транспортной, производственной и социальной инфраструктуры на территории свободного порта Владивосток будет осуществляться за счёт средств внебюджетных источников с применением механизмов государственно-частного пар-

тнёрства, а также в порядке, предусмотренном бюджетным законодательством Российской Федерации.

Управление свободным портом Владивосток будет осуществляться Наблюдательным советом, специальным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим на территории Дальневосточного федерального округа функции по координации деятельности по реализации государственных программ и федеральных целевых программ (в законе – «уполномоченный федеральный орган»), а также управляющей компанией, определённой Правительством Российской Федерации в соответствии с Федеральным законом № 473-ФЗ от 29.12.2014 г. «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации», или её дочерним обществом [12, 18].

В свободном порту будет действовать особый правовой режим осуществления

предпринимательской и инвестиционной деятельности, а также будут созданы лучшие условия ведения бизнеса по отношению к аналогичным территориям, функционирующим в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР). Действие законопроекта распространяется на 15 муниципальных образований Приморья. Также в законе предусмотрены дополнительные механизмы поддержки резидентов и сформированы нормы, позволяющие создать зону Freeport (порто-франко) в свободном порте Владивосток [12].

По оценке разработчиков, в результате принятия и реализации законопроектов о создании Свободного порта валовой региональный продукт (ВРП) Приморского края составит к 2021 году 1,1 трлн руб. (рост в 1,7 раза к 2015 году), а к 2025 году – 1,4 трлн руб. (рост в 2,2 раза к 2015 году). Соответственно, прирост ВРП Приморского края к 2021 г. составит 470,1 млрд руб., а к 2025 г. – 766,2 млрд руб. При этом количество созданных рабочих мест к 2021 г. достигнет 84,7 тыс. чел., а к 2025 г. – 108 тыс. чел. [19].

Как, в каком направлении и за счёт чего будет развиваться СПВ? Что необходимо сделать для того, чтобы этот проект стал успешным? Какие проблемы, несмотря на то, что закон подписан, ещё предстоит решить? Эти и другие вопросы – далеко не полный перечень вопросов, которые возникают сегодня при практическом решении задач создания СПВ. Рассмотрим некоторые из них, на наш взгляд, непосредственно связанные с т.н. «морской составляющей» СПВ.

Однако прежде чем рассмотреть их, посмотрим, какие факторы будут определять развитие российского Дальнего Востока (в т.ч. и Приморского края) на ближайшие 10–15 лет.

На наш взгляд, наиболее существенными тенденциями, которые будут оказывать определяющее влияние на социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Приморского края в ближайшей перспективе, по-видимому, станут следующие [см. также 24]:

1) замедление экономического роста Российской Федерации и возможная вялотекущая рецессия в среднесрочной перспективе – в 2015–2017 гг. В соответствии со складывающейся внешнеэкономической и внутриэкономической конъюнктурой, темпы роста валового внутреннего продукта Российской Федерации, по нашим оценкам, на период до 2018–2020 гг. опустятся ниже 0,5–1,5% в год, а при изменении ситуации (прекращение санкций, рост мирового промышленного потребления нефти и оживление конъюнктуры на мировых и региональных товарных рынках) сохра-

нятся на уровне 1,5–3% в год (на ближайшие 3–5 лет);

2) реализация крупных инвестиционных проектов, в том числе в Сибири и на Дальнем Востоке, в частности реализации Сахалинских проектов по добыче углеводородов, а также крупных проектов в сфере транспортировки сырьевых ресурсов (в первую очередь – в Арктике – по Северному морскому пути);

3) закрепление сложившейся экономической специализации субъектов Российской Федерации, смещение и трансформация основного инвестиционного пакета страны в восточные районы – Сибирь и на Дальний Восток;

4) реализация государственных проектов, направленных на повышение инвестиционной привлекательности дальневосточных регионов Российской Федерации (формирование особых экономических зон, включая проект «порто-франко» в Приморском крае; создание технопарков и ТОРов (территорий опережающего развития); формирование игорных зон; реализация проектов по развитию транспорта и логистики в регионе и т.д.). По экспертным оценкам, только развитие и модернизация транспортной инфраструктуры позволит снизить стоимость перевозок на Дальнем Востоке примерно на 40%;

5) интенсивное развитие разностороннего и многогранного взаимодействия с КНР по всем направлениям и сферам государственного и негосударственного (бизнес, культура, «народная дипломатия» и т.п.) сотрудничества, а также с Республикой Корея, КНДР и странами БРИКС.

Что это означает, в частности, для Приморского края, например, в сфере транспорта и логистического сопровождения развития экономики региона. По нашему мнению, это прежде всего:

а) ускоренное экономическое развитие отраслей сырьевой, перерабатывающей промышленности (прежде всего, переработка углеводородов, минерального сырья и морепродуктов) и транспортно-логистической специализации (в первую очередь строительство специализированных терминалов и формирование морских и авиационных портов-хабов);

б) возможность реализации ряда крупных национальных проектов, прежде всего в секторе таможенного оформления, транспортировки и переработки сырья, увеличения добавленной стоимости продукции обрабатывающих отраслей в связи с усилением восточного направления поставок российских ресурсов для Приморского края (нефте- и продуктопроводы, международные транспортные коридоры, строительство

ВНХК и новых причалов в морских портах, создание зоны «порто-франко» в СПВ, превращение порта «Восточный» в региональный транзитный центр и др.);

в) возможность использовать свое географическое, геоэкономическое и геополитическое положение для реализации политики экономической интеграции Российской Федерации в АТР, и – на этой основе – изменение качества экономического роста края путём его инкорпорирования в транспортно-логистическую и экономическую систему отношений со странами АТР на основе создания современного международного транспортно-логистического комплекса (ТЛК).

Особое место в этой связи занимает решение задачи реализации возможностей транзитных функций края и проектов в сфере развития торговли и туристических услуг (развитие транзита из северо-восточного Китая и международного транзита через территорию Российской Федерации в южной зоне Приморья; морской, экстремальный и экологический туризм и круизинг). Основной задачей формирующегося таким образом в регионе транспортно-логистического кластера становится интеграция его в транспортно-логистическую систему АТР и приведение транспортно-логистической системы Приморского края в соответствие со стандартами АТР, направленной на получение высоких и устойчивых функциональных доходов.

При реализации указанных предпосылок Приморский край получает возможность закрепления своей территориальной транспортно-логистической и транзитной функций. Это сможет обеспечить:

1) во-первых, динамичное развитие базового транспортного сектора – реализацию проектов по строительству морских, автомобильных и железнодорожных терминалов, специализирующихся на перевалке угля, зерна, нефти и продуктов нефтепереработки, на обработке контейнерных грузов; формирование и развитие зоны «порто-франко» на базе ряда портов южной зоны Приморского края (прежде всего – Находка, Владивосток, Зарубино, Посьет и др.) со специализацией на таможенной обработке, перевалке и переработке основных экспортных товаров Российской Федерации (уголь, зерно, металл, лес и т.д.) и транзитных грузов из северо-восточного Китая и стран АТР;

2) во-вторых, ускоренное развитие современной транспортно-логистической (в первую очередь автомобильной, железнодорожной, авиационной и морской) и торговой инфраструктуры, обеспечивающей рост доходов бюджета Приморского края от

товарных потоков и услуг, проходящих по его территории и создаваемых здесь, в том числе за счет формирования приграничных торгово-производственных комплексов, пунктов пропуска, специальных таможенных и производственно-рекреационных (в т.ч. игорных) зон.

Поставленные перед транспортно-логистическим комплексом Дальнего Востока и Приморского края руководством страны задачи не могут быть решены без всестороннего и эффективного развития морских портов и их транспортной инфраструктуры. Поэтому одной из важнейших задач развития ТЛК региона становится задача развития системы портов южной зоны Приморского края и повышение их конкурентоспособности – до (и выше) уровня лучших морских портов АТР и прежде всего – увеличение пропускной способности системы портов Приморского края, в первую очередь, за счёт стимулирования технологической модернизации портовых мощностей с целью увеличения их производительности, и увеличение мощностей основных транспортных узлов [1, 3, 11, 17].

Для решения этой задачи необходимо:

а) формирование портово-производственной зоны и эшелонированного порта на базе существующих портов Восточный, Находка, Зарубино и др., включающих строительство современного терминального комплекса, складских сооружений, строительство второго железнодорожного пути от железнодорожной станции Находка-Восточная до разъезда Хмыловский, а также строительство объездной дороги к г. Находке. Перспективными грузами данного порта являются контейнерные грузы, уголь, продукция нефтехимического комплекса, зерно, продукция лесопромышленного комплекса (преимущественно деревопереработки), продукция рыбопереработки;

б) усиление специализации транспортных узлов: универсальный портовый комплекс Восточный – Находка; порт в бухте Козьмино – специализированный экспортный порт регионального значения (нефть и нефтепродукты); порт в бухте Суходол – преимущественно специализация на перевалке угля; порт в бухте Троицы – региональный порт со специализацией на перевалке угля, контейнерах и других грузах, в том числе транзитных из Китая; Владивостокский транспортный узел – специализация на контейнерной и горизонтальной грузообработке, порт Зарубино – со специализацией на контейнерных грузах и зерне и т.д.;

в) развитие производственных зон и их синхронизация с укрупнением портовых комплексов и пропускной способностью

железных дорог (прежде всего со специализацией на нефтепереработке и газопереработке (включая нефтехимию и нефтегазохимию), деревопереработке, рыбопереработке и переработке морской продукции, производстве продукции судостроения и судоремонта, металлообработке, высокотехнологичной продукции и т.п.) и формирование на этой основе новых территорий (городов, населённых пунктов) инновационно-технологического развития и обеспечения функционирования СПВ.

Отметим в связи с этим, что, если за 2006–2014 гг. грузооборот российских морских портов вырос на 148,1%, превысив 623 млн т, то грузооборот портов Дальневосточного бассейна увеличился в 2,4 раза, составив в 2014 г. – 162,5 млн т. При этом темпы роста грузооборота дальневосточных портов были примерно в два раза выше – в среднем порядка 8,5% в год (табл. 1). Это связано с огромными инвестициями в развитие инфраструктуры портов, а также с увеличением товарооборота со странами Азии и Америки – Китаем, Монголией, Японией, Австралией, США и др. Кроме того, через ряд морских портов

проходят международные транспортные коридоры – «Приморье-1» и «Приморье-2». Так, например, рост грузооборота портов в 2014 г. был связан с ростом отправки угля на китайском направлении. При этом грузооборот сухих грузов составил 97 млн т (+16,3%). Увеличилась также и перевалка наливных грузов (прежде всего, нефтепродуктов) – до 65,5 млн т (+6,7%).

На первом месте по темпам роста грузооборота стоит Восточный порт, который увеличил перевалку в 2014 г. до 57,8 млн т (+19,7%), в т.ч. на Универсальном производственно-перегрузочном комплексе рост грузооборота составил 40% (было переработано 4,5 млн т). На Угольном комплексе было переработано 17,3 млн т угля, что на 19,1% выше показателей 2013 года (табл. 2).

Второе место по темпам роста грузооборота занимает порт Посьет. Его грузооборот вырос до 6,7 млн т (+18,8%). Это произошло благодаря модернизации инфраструктуры, в частности был построен новый перегрузочный комплекс. Пока на ожидаемые 7 млн т грузооборота выйти не удалось, но этой цели планируется достичь в уже в 2015 году.

Таблица 1

Динамика грузооборота морских портов России за 2006–2014 гг.*

Показатели	Годы									2014 г. к 2006 г., %
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
Грузооборот, всего, млн т	421	451	454,6	496,4	525,8	535,4	565,5	589	623,4	148,1
Прирост к предыдущему году, %	3,5	7,1	8,0	9,1	5,9	1,8	5,6	4,1	5,8	–
Грузооборот портов Дальневосточного бассейна, млн т	67,7	79,7	80,4	92,2	117,9	125,4	134,2	144,8	162,5	240,0
Прирост к предыдущему году, %	4,6	17,7	0,8	14,7	27,9	6,4	7,0	7,9	12,2	–

Примечание. * – составлено по [2].

Таблица 2

Динамика грузооборота наиболее крупных морских портов Дальнего Востока в 2013–2014 гг. (млн т) *

Наиболее крупные морские порты Дальнего Востока	2013 г.	2014 г.	2014 г. к 2013 г., в %
Восточный	45,84	57,8	119,7
Ванино	23,48	26,2	110,4
Находка	18,01	20,7	113,0
Владивосток	14,49	15,3	105,3
Де-Кастри	6,84	8,2	116,6
Посьет	5,31	6,7	118,8
ИТОГО	113,97	134,9	118,36

Примечание. * – составлено по [2].

Что же касается порта Владивосток, то, несмотря на то, что он – не первый по объёмам грузооборота среди морских портов региона (15,3 млн т (+5,3% по сравнению с 2013 г.), в перспективе именно на его базе планируется создать СПВ, т.е. морской порт со льготным таможенным режимом и рядом дополнительных услуг. Это может привлечь в регион новые инвестиции и сделать его (в перспективе) одним из крупнейших портов АТР. Предполагается, что в этом случае объём грузооборота порта может вырасти к 2020 г. в 1,4 раза [21, 23–24].

Вместе с тем анализ грузо- и контейнерооборота наиболее крупных морских портов северо-восточной и юго-восточной Азии показывает, что российским портам ещё весьма далеко до достигнутых ими объёмов (табл. 3). Как видно из данных табл. 3, в 2013 г., например, только грузооборот китайского морского порта Нингбо-Жоушан составил 809,8 млн т, или на 37,5% больше, чем грузооборот всех морских портов России, а контейнерооборот этого порта в том же году был более, чем в 3,2 раза выше, чем по всем морским портам страны (5,35 млн TEU). Причём оборот контейнеров в российских портах Дальневосточного бассейна за 2013 год составил 1,56 млн TEU, или почти 30% всего контейнерооборота [10]. Даже в наименее крупном из представленных в табл. 2 морских портов – южнокорейском Пусане – и грузооборот, и особенно контейнерооборот были в 2013 г. соответственно в 1,8 и в 11,3 (!) раза выше, чем аналогичные показатели по Дальневосточному бассейну [рассчитано по 10]. По нашему мнению, вряд ли нужно ставить задачу

сделать Владивосток вторым Пусаном или Гонконгом. Копии, даже очень хорошие, как правило, редко бывают лучше оригинала, но сделать Владивосток первым Владивостоком со своей специализацией, с привлекательными условиями, найти для него «свою» нишу, «свой» груз и организовать работу здесь так как это нужно для клиентов, на наш взгляд, вполне реально и даже необходимо.

В связи с этим возникает вполне закономерный вопрос – а есть ли у России возможности найти «свой» груз и увеличить грузопоток (прежде всего транзитный) через свои морские порты в Приморском крае? Какова потенциальная грузовая база морских портов, входящих в СПВ, откуда и какой груз может пойти и куда (пока мы не рассматриваем вопрос о возможности переработки соответствующих объёмов и взаимодействия с железной дорогой – это тема для отдельного большого разговора)?

Попробуем ответить на эти вопросы.

В связи с принятием Правительством России целого ряда решений об ускоренном социально-экономическом развитии Сибири и Дальнего Востока, в т.ч. подготовленного проекта госпрограммы «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года» предполагается, что грузопотоки страны в ближайшем будущем несколько сместятся в восточном направлении. Этому будет способствовать также укрепление внешнеэкономических связей России с быстро развивающимися странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). В результате, если в 2011 г. доля

Таблица 3

Грузооборот и контейнерооборот ряда крупнейших морских портов северо-восточной и юго-восточной Азии за 2009–2013 гг.*

Морские порты	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2013 г. к 2009 г., в %
1. Нингбо-Жоушан:						
– грузооборот, млн т	520,1	570,0	691,0	744,0	809,8	155,7
– контейнерооборот, млн TEU	12,73	13,56	14,72	16,83	17,33	136,1
2. Шанхай:						
– грузооборот, млн т	590,0	647,0	730,0	736,0	776,1	131,5
– контейнерооборот, млн TEU	25,00	25,55	31,74	32,53	33,64	134,6
3. Сингапур:						
– грузооборот, млн т	470,4	502,2	530,5	538,0	560,9	119,0
– контейнерооборот, млн TEU	25,87	28,43	29,94	31,65	32,58	126,0
4. Гонконг:						
– грузооборот, млн т	259,4	267,8	277,4	269,3	276,1	106,4
– контейнерооборот, млн TEU	21,04	23,69	24,42	23,11	22,31	106,0
5. Пусан:						
– грузооборот, млн т	222,4	208,1	269,9	270,9	260,0	116,9
– контейнерооборот, млн TEU	11,98	13,94	16,18	17,04	17,69	147,7

Примечание. * – составлено по [4–8, 14–16, 22, 25].

морских портов Дальневосточного бассейна в суммарном объёме перевалки российских грузов составляла 19,6%, то к 2030 г. она может возрасти до 22,7% (экспертный сценарий) – 23,8% (базовый сценарий) [см. 9, 13, 21, 23].

В целом в период с 2012 по 2030 гг. грузовая база портов Тихоокеанской России будет обеспечена в основном минерально-сырьевыми и лесными ресурсами Восточной Сибири и Дальнего Востока, а также функционированием транспортного коридора «Восток – Запад» (прежде всего, контейнеры). Более того, к 2030 г. на Дальневосточном направлении прогнозируется рост спроса на перевалку грузов до уровня 234,1 млн т в базовом сценарии и до 292,4 млн т – в экспертном [21].

Важно отметить и тот факт, что российские морские порты в Арктическом, Балтийском, Черноморско-Азовском, Каспийском и Дальневосточном бассейнах являются ключевыми элементами транспортной системы России и входными пунктами сети панъевропейских и евроазиатских международных транспортных коридоров. Однако в настоящее время, несмотря на географические преимущества, Россия по экспорту транспортных услуг находится лишь во второй десятке стран, предоставляющих эти услуги (менее 1% товарооборота между странами Европы и Азии). Это составляет всего лишь около 5% транзитного потенциала страны. Но даже эти 5% от общего объема транзитных перевозок в евро-азиатском сообщении могут обеспечить рост ежегодных доходов отечественных транспортных и связанных с ними компаний на 2–3 млрд долл. США. При этом необходимо учитывать и то обстоятельство, что объёмы торговли между Европой и Азией достигают в год порядка 600 млрд долл. США. Из этого объема к российским транспортным коммуникациям потенциально тяготелют 10–15%, или порядка 60–90 млрд долл. Поэтому для Российской Федерации реализация даже этой небольшой доли транзитного потенциала может дать дополнительный импульс для осуществления масштабных проектов модернизации и развития инфраструктуры транспорта, создания дополнительных рабочих мест, а также значительный мультипликативный эффект в других отраслях экономики и социальной сфере. Дополнительный валовой национальный доход, полученный за счёт реализации транзитного потенциала Российской Федерации на евразийском направлении, по прогнозным оценкам, уже к 2015 году может составить 350 млрд руб. [9, 23].

По расчётам Минвостокразвития РФ, сумма инвестиций из федерального бюд-

жета в регион, которая сможет поднять его и привести к «форсированному развитию», должна составить не менее 5,7 трлн руб. (без учета расходов на реконструкцию Транссиба и БАМа, которые оцениваются в 1,5–2 трлн руб.). При этом предполагается, что каждый бюджетный рубль должен привлечь более четырех внебюджетных рублей инвестиций. Это позволит (согласно программе развития Дальнего Востока России) обеспечить рост инвестиций в 3,8 раза, индекс роста валового регионального продукта в 2012–2025 гг. на уровне 2,57, увеличить долю региона в экономике России с 8,5 до 10,2%, рост промышленного производства в 1,7 раза, а обрабатывающего производства с нынешних 5,5 до 8,5%. Прогнозируется также и увеличение численности проживающего здесь населения – с 10,4 до 12,4 млн чел., несмотря на то, что, согласно официальным данным, с 1989 по 2012 год число жителей региона сократилось почти на 21%. Вместе с тем остаётся не вполне ясным вопрос о том, откуда, как и когда правительство возьмёт такие средства, ведь эта сумма практически равна (вместе с расходами на реконструкцию Транссиба и БАМа) сумме общих расходов всех бюджетов всех субъектов федерации, т.е. примерно 7,8 трлн руб. Для сравнения: сумма трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов федерации за 2012 г. составила около 1,8 трлн руб. [20, 23].

По данным Минтранса РФ, объём грузопотока дальневосточного направления сегодня превысил показатели кризисного периода по всем видам транспорта (особенно морского и железнодорожного, на которые сегодня приходится более 90% грузооборота региона) и имеет устойчивую тенденцию к росту. Так, в частности, «Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г.» предполагает уже к 2020 году увеличение спроса на перевалку наливных грузов почти до 70 млн т, что почти на 25% выше, чем в 2011 г., навалочных и насыпных грузов – до 90 млн т (рост – порядка 100%), а генеральных и контейнерных, соответственно, до 17 и 19 млн т (рост – более 125%). Всего же грузовая база Дальнего Востока к 2020 году оценивается более чем в 200 млн т, что примерно на 60% больше, чем в 2011 г. (125 млн т) [13, 21, 23].

Учитывая, что Минэкономразвития России прогнозирует в ближайшее время экономический рост за счёт развивающихся стран (прежде всего Китая и Индии, – экономики этих стран к 2020 году могут составить около четверти, а к 2030 году – около трети мирового ВВП), объём перевалки морских российских портов Тихоокеанской

России может вырасти к 2020 году на 30% и удвоиться к 2030 году [21]. Очевидно, что для реализации этих планов необходимо повышать конкурентоспособность морских портов Дальнего Востока и морских перевозок по всем направлениям в этом регионе и прежде всего повышать скорость погрузки и разгрузки, снижать время нахождения судна и железнодорожных вагонов в порту, повышать технологичность операций, время таможенного оформления грузов и т.д. Сейчас эти показатели как минимум вдвое, а то и втрое ниже среднемировых и существенно отстают от лидеров ведущих азиатских портов – Шанхая, Сингапура, Гонконга, Даляня, Циндао, Пусана, Нагои, Ниигаты и др. Для примера достаточно привести такие показательные цифры: средняя скорость движения грузового состава по Дальневосточному региону в направлении «восток – запад» составляет 24 км/ч, а в направлении «запад – восток» и того меньше – всего 8 км/ч.

Проблема заключается и в ограниченных возможностях Транссиба. Сейчас на его долю приходится более 80% грузооборота и около 40% внутреннего пассажирооборота в регионе. Ежегодно по Транссибу на отдельных участках перевозится до 95 млн т различных грузов, а по Байкало-Амурской магистрали (БАМу) перевозится ежегодно от 12 до 20 млн т грузов, львиная доля которых приходится на уголь, нефть и нефтепродукты. Более 75% грузопотока по железной дороге выполняется в связке с основными портами в Хабаровском и Приморском краях. При этом такие порты Дальнего Востока, как Восточный, Находка, Владивосток, Ванино и Де-Кастри, являются главными элементами железнодорожно-морских транспортных узлов. А паромная переправа Ванино – Холмск обеспечивает перегрузку более 90% грузов, поступающих на о. Сахалин и обратно по железнодорожно-морскому пути [3].

Основным барьером, ограничивающим перспективные грузопотоки, например, на БАМе, является практически весь его восточный участок – от станции Хани до Комсомольска-на-Амуре и далее до Советской Гавани, включая Кузнецовский тоннель на участке Комсомольск-на-Амуре – Ванино. Между тем на подходах к Комсомольскому железнодорожному узлу рост грузонапряженности к 2015 году прогнозируется в 3,3 раза, а к 2020 году – почти в 4,5 раза. На подходах к портам Ванино-Совгаванского транспортного узла грузопоток, по оценкам, вырастет в 3–4 раза. А если говорить о портах Приморья, то здесь объём перевалки всех видов грузов уже в 2015 году может составить более 91 млн т, а к 2020 году – более 100 млн т [3], что потребует, как уже от-

мечалось выше, и коренной реконструкции восточной части Транссиба и БАМа.

Несмотря на бесспорную важность и высокую значимость задач по развитию самих морских портов и железнодорожных узлов, железнодорожных магистралей и морского транспорта Дальнего Востока и их инфраструктуры, важнейшим вопросом для перспектив развития всего региона и морского транспорта, всё-таки, на наш взгляд, является вопрос о формировании и развитии грузовой базы перевозок. Это, по нашему мнению, основа развития не только всех видов транспорта, которые есть в регионе, но и собственно территории и проживающего здесь населения. Таким образом, эта проблема, помимо, безусловно, очень значимой, весьма существенной экономической составляющей, имеет и очень сильный, по сути, определяющий перспективы присутствия (или отсутствия) России в сегодняшней Тихоокеанской России, политический, социальный и геостратегический (глобальный) аспект.

Список литературы

1. Авченко А. Открыть закрытый порт Владивосток. – URL: <http://expert.ru/siberia/2015/06/otkryit-zakryityij-port-vladivostok> (дата обращения 20.05.2015).
2. Анализ грузооборота портов России в 2014 году: основные итоги. – URL: <http://провэд.рф/analytics/research/22970-analiz-gpuzoobopota-poptov-possii-v-2014-godu-osnovnye-itogi.html> (дата обращения 22.06.2015).
3. Воронцова Н. Развитие транспортной инфраструктуры – глобальная задача Дальневосточного региона. – URL: <http://dvkapital.ru/article/detail/4497> (дата обращения 21.05.2015 г.).
4. Грузооборот порта Сингапур в 2014 году вырос на 3,5%. – URL: <http://infranews.ru/novosti/statistic/40602-gruzooborot-porta-singapur-v-2014-godu-vyros-na-35/> (дата обращения 18.07.2015).
5. Грузооборот порта Сингапур в январе-мае вырос на 6,3%. – URL: <http://asiareport.ru/index.php/news/5507-gruzooborot-porta-singapur-v-yanvare-mae-vyros-na-63.html> (дата обращения 18.07.2015).
6. Грузооборот порта Сингапур за 2011 год вырос на 5,3% – до 530,48 млн т. – URL: [http://www.tks.ru/logistics/2012/01/16/0002\(2015/04/16/0001\)\(2012/02/07/0003](http://www.tks.ru/logistics/2012/01/16/0002(2015/04/16/0001)(2012/02/07/0003) (дата обращения 18.07.2015).
7. Грузооборот порта Сингапур за 2013 год вырос на 4%. – URL: <http://ati.su/Media/News.aspx?ID=31038&HeadingID=1> (дата обращения 19.07.2015).
8. Грузооборот порта Сингапур за январь-май 2015 г. вырос на 0,6% – до 243,23 млн т. – URL: portnews.ru/news/201419 (дата обращения 18.07.2015).
9. Итоговая резолюция Второй Международной конференции «Будущее Российских Портов» и 10-й юбилейной транспортной выставки «Транстек-2010», Россия, Санкт-Петербург, «Ленэкспо», 5–7 октября 2010 г. – URL: <http://www.transstec.transstec-neva.ru/files/File/Doc/rezolutionTT2010.doc> (дата обращения 21.03.2013)].
10. Контейнерооборот портов России в 2013 г. – URL: <http://www.logistika-prim.ru/press-releases/konteinerooborot-portov-rossii-v-2013-godu> (дата обращения 17.07.2015).
11. Крайнева Е. Концепцию порто-франко во Владивостоке продумают до конца января. – URL: <http://www.kp.ru/online/news/1934970/> (дата обращения 19.4.2015).
12. О свободном порте Владивосток: Федеральный закон Российской Федерации от 13 июля 2015 г. № 212-ФЗ // Российская газета. – 15 июля 2015 г. – Федеральный выпуск № 6724.

13. Об основных итогах деятельности морского и внутреннего водного транспорта в 2011 году, задачах на 2012 г. и среднесрочную перспективу до 2014 г. Информационно-аналитические материалы к расширенному заседанию Совета Федерального агентства морского и речного транспорта 16 марта 2012 г. – URL: <http://www.korabel.ru/filemanager/DOCS/0/0/4.doc>. (дата обращения 17.05.2015).

14. Порт Гонконг – оборот и перспективы развития. – URL: cargo.ru/analytics/115 (дата обращения 18.07.2015).

15. Порт Сингапура. – URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/> (дата обращения 18.07.2015).

16. Порт Шанхай. – URL: <http://sapsan-logistics.ru/shanghai> (дата обращения 18.07.2015).

17. Порто-франко Владивосток: в Приморье не поняли Путина. – URL: <http://www.regnum.ru/news/economy/1881560.html> (дата обращения 20.05.2015).

18. Президент подписал Федеральный закон от 29 декабря 2014 № 473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации». – URL: <http://www.garant.ru/news/592387> (дата обращения 17.07.2015).

19. Президент подписал закон «О свободном порте Владивосток». – URL: <http://primorsky.ru/news/main/91161/> (дата обращения 17.07.2015).

20. Программа развития Дальнего Востока резко подорожала и отправлена на доработку. – URL: http://www.odnako.org/blogs/show_23999/ (дата обращения 17.07.2015).

21. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры Российской Федерации до 2030 года (проект). – URL: <http://www.rosmorport.ru/seastrategy.html> (дата обращения 17.05.2015 г.).

22. Транспортная составляющая бурно развивающейся экономики Китая. – URL: <http://www.pppinrussia.ru/main/novosti/news/closeup/1808> (дата обращения 18.07.2015).

23. Фисенко А.И., Кулешова Е.А. Состояние и проблемы развития морских портов и формирования их грузовой базы в южной зоне Дальнего Востока России // Современные проблемы науки и образования. – 2013. – № 6 (Электронный журнал). URL: www.science-education.ru/113-11010 (дата обращения 06.12.2014).

24. Фисенко А.И., Хамаза Е.А. Создание порто-франко во Владивостоке: содержание, условия, возможные формы реализации // Современные проблемы науки и образования. – 2015. – № 1. – URL: <http://www.science-education.ru/121-19402> (дата обращения 29.05.2015).

25. Port of Rotterdam. – URL: <http://www.portofrotterdam.com/en/Po...pdf; ks.ru/logistics/2012/01/16/0002> (дата обращения 19.07.2015).

References

1. Avchenko A. Otkryt zakryty port Vladivostok. – URL: <http://expert.ru/siberia/2015/06/otkryit-zakrytyiy-port-vladivostok> (дата vhozhdeniya 20.05.2015).

2. Analiz gruzooborota portov Rossii v 2014 godu: osnovnye itogi. – URL: <http://провзд.рф/analytics/research/22970-analiz-gpuzooborota-poptov-possii-v-2014-godu-osnovnye-itogi.html/> (дата vhozhdeniya 22.06.2015).

3. Vorontsova N. Razvitie transportnoy infrastruktury – globalnaya zadacha Dalnevostochnogo regiona. – URL: <http://dvkapital.ru/article/detail/4497> (дата vhozhdeniya 21.05.2015 г.).

4. Gruzoobopot porta Singapur v 2014 godu vyros na 3,5%. – URL: <http://infranews.ru/novosti/statistic/40602-gruzooborot-porta-singapur-v-2014-godu-vyros-na-35/> (дата vhozhdeniya 18.07.2015).

5. Gruzoobopot porta Singapur v janvare-mae vyros na 6,3%. – URL: <http://asiareport.ru/index.php/news/5507-gruzooborot-porta-singapur-v-janvare-mae-vyros-na-63-.html> (дата vhozhdeniya 18.07.2015).

6. Gruzoobopot porta Singapur za 2011 god vyros na 5,3% – do 530,48 mln. tonn. – URL: [http://www.tks.ru/logistics/2012/01/16/0002\(2015/04/16/0001\)\(2012/02/07/0003](http://www.tks.ru/logistics/2012/01/16/0002(2015/04/16/0001)(2012/02/07/0003) (дата vhozhdeniya 18.07.2015).

7. Gruzoobopot porta Singapur za 2013 god vyros na 4%. – URL: <http://ati.su/Media/News.aspx?ID=31038&HeadingID=1> (дата vhozhdeniya 19.07.2015).

8. Gruzoobopot porta Singapur za janvar-mai 2015 g. vyros na 0,6% – do 243,23 mln. tonn. – URL: portnews.ru/news/201419 (дата vhozhdeniya 18.07.2015).

9. Itogovaya rezolutsiya Vtoroy Mezhdunarodnoy konferentsii «Budushee Rossiyskih Portov» i 10-y jubileynoy transportnoy vystavki «Transtec-2010», Rossia, Sankt-Peterburg, «Lenekspo», 5–7 oktyabrya 2010 g. – URL: <http://www.transtec.transtec-neva.ru/files/File/Doc/rezolutionTT2010.doc> (дата vhozhdeniya 21.03.2013)].

10. Conteynerooborot portov Rossii v 2013 г. – URL: <http://www.logistika-prim.ru/press-releases/konteynerooborot-portov-rossii-v-2013-godu> (дата vhozhdeniya 17.07.2015).

11. Krayneva E. Contseptsiu porto-franko vo Vladivostoke produmaut do kontsa janvarya. – URL: <http://www.kp.ru/online/news/1934970/> (дата vhozhdeniya 19.4.2015).

12. O svobodnom porte Vladivostok: Federalnyi zakon Rossiyskoy Federatsii ot 13 ijulya 2015 g. no. 212-FZ // Rossiyskaya gazeta. 15 ijulya 2015 g. Federalnyi vypusk no. 6724.

13. Ob osnovnyh itogah dejatel'nosti morskogo i vnutrennego vodnogo transporta v 2011 godu, zadachah na 2012 g. i srednesrochnuju perspektivu do 2014 g. Informatsionno-analiticheskie materialy k rasshirennomu zasedaniyu Soveta Federal'nogo agentstva morskogo i rechnogo transporta 16 marta 2012 g. – URL: <http://www.korabel.ru/filemanager/DOCS/0/0/4.doc>. (дата vhozhdeniya 17.05.2015).

14. Port Gonkong – оборот и перспективы развития. – URL: cargo.ru/analytics/115 (дата vhozhdeniya 18.07.2015).

15. Port Singapura. – URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/> (дата vhozhdeniya 18.07.2015).

16. Port Shankhai. – URL: <http://sapsan-logistics.ru/shanghai> (дата vhozhdeniya 18.07.2015).

17. Porto-franko Vladivostok: v Primoriye ne ponjali Putina. – URL: <http://www.regnum.ru/news/economy/1881560.html> (дата vhozhdeniya 20.05.2015).

18. Prezident podpisal Federalnyi zakon ot 29 dekabrja 2014 no. 473-FZ «O territorijah opereshayushego sotsialno-ekonomicheskogo razvitiya v Rossiyskoy Federatsii». – URL: <http://www.garant.ru/news/592387> (дата vhozhdeniya 17.07.2015).

19. Prezident podpisal zakon «O svobodnom porte Vladivostok». – URL: <http://primorsky.ru/news/main/91161/> (дата vhozhdeniya 17.07.2015).

20. Programma razvitiya Dalnego Vostoka rezko podorozhala i otpravlena na dorabotku. – URL: http://www.odnako.org/blogs/show_23999/ (дата vhozhdeniya 17.07.2015).

21. Strategija razvitiya morskoi portovoi infrastruktury Rossiyskoy Federatsii do 2030 goda (proect). – URL: <http://www.rosmorport.ru/seastrategy.html> (дата vhozhdeniya 17.05.2015 г.).

22. Transportnaja sostavljajuschaja burno razvivajuschiesja ekonomiki Kitaja. – URL: <http://www.pppinrussia.ru/main/novosti/news/closeup/1808> (дата vhozhdeniya 18.07.2015).

23. Fisenko A.I., Kuleshova E.A. Sostojanie i problemy razvitiya morskich portov i formirovaniya ich gruzovoi bazy v juzhnoi zone Dalnego Vostoka Rossii // Sovremennye problemy nauki i obrazovaniya. – 2013. – no. 6. – URL: www.science-education.ru/113-11010 (дата vhozhdeniya 06.12.2014).

24. Fisenko A.I., Khamaza E.A. Sozdanie porto-franko vo Vladivostoke: sodержание, uslovija, vozmozhnye formy realizatsii // Sovremennye problemy nauki i obrazovaniya. – 2015. – no. 1. – URL: <http://www.science-education.ru/121-19402> (дата vhozhdeniya 29.05.2015).

25. Port of Rotterdam. – URL: <http://www.portofrotterdam.com/en/Po...pdf; ks.ru/logistics/2012/01/16/0002> (дата vhozhdeniya 19.07.2015).

Рецензенты:

Останин В.А., д.э.н., профессор кафедры экономической теории, Владивостокский филиал, Российская таможенная академия, г. Владивосток;

Луговец А.А., д.э.н., профессор кафедры управления морским транспортом, Морской государственный университет им. адм. Г.И. Невельского, г. Владивосток.