

ПРОСТРАНСТВЕННЫЕ ОСОБЕННОСТИ ИЗУЧЕНИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ

Маликова Э.Р., Гришина Т.П., Ахунوف А.Р., Гильванова З.Р.

ФГБОУ ВО «Башкирский государственный университет», Уфа, e-mail: ek-geo@yandex.ru

Настоящая статья посвящена исследованию географии морских портов в Российской Федерации. Дается краткий обзор становления и развития морского портового хозяйства в России. Рассмотрена динамика изменения грузооборота морских портов России, а также изучена структура грузооборота и специализация морских портов по видам перевозимых грузов. Для соответствия торговым и транспортным потребностям страны морские порты России должны предоставлять конкурентоспособную на международном уровне портовую инфраструктуру. Вопросы пространственного развития морской портовой инфраструктуры слабо изучены. С этой точки зрения данная работа является актуальной. Благодаря принятой к исполнению Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г., ожидается увеличение потенциала морских портов России. По итогам проведенного исследования авторами сделаны выводы и составлены круговые диаграммы и картосхемы.

Ключевые слова: морские порты, транспортная инфраструктура, морская портовая инфраструктура, грузооборот морских портов, экономическая и социальная география

SPATIAL FEATURES OF THE STUDY SEA PORTS OF RUSSIA

Malikova E.R., Grishina T.P., Akhunov A.R., Gilvanova Z.R.

The Bashkir State University, Ufa, e-mail: ek-geo@yandex.ru

This article is devoted to the study of geography seaports in the Russian Federation. Gives a brief overview of the formation and development of sea port infrastructure in Russia. The dynamics of changes of goods turnover of seaports of Russia, and also studied the structure of goods turnover and specialization of the sea ports according to the types of transported goods. To meet trade and transport needs of the country's sea ports of Russia shall provide internationally competitive port infrastructure. The questions of spatial development of port infrastructure has been poorly explored. From this point of view, this work is relevant. Thanks to the implementation of the Strategy of development of sea port infrastructure of Russia until 2030, is expected to increase the capacity of Russian seaports. According to the results of the study, the authors made conclusions and made pie charts and maps.

Keywords: sea ports, transport infrastructure, sea port infrastructure, cargo turnover of the sea ports, economic and social geography

Исторически наша страна является великой морской державой. Поэтому интенсивное развитие морского транспорта оказывает существенное воздействие на экономический рост регионов и государства. Значение морских портов для развития экономики страны чрезвычайно велико. В Стратегии развития морской портовой инфраструктуры отмечается, что морские порты являются градообразующими предприятиями, имеющими социальное значение для региона. Стратегия подчеркивает, что сегодня морской транспорт обеспечивает около 60% внешнеторговых экономических связей России, играет значительную роль в реализации транзитного потенциала страны, а также незаменимую роль в транспортном обеспечении труднодоступных районов и завозе грузов в районы Крайнего Севера. В связи с этим в настоящее время развитию морской портовой инфраструктуры уделяется особое внимание [2, 6].

Современный морской порт – это крупный транспортный узел, который связывает различные виды транспорта: морской, речной, железнодорожный, автомо-

бильный, трубопроводный и др. Портовая деятельность является стратегическим аспектом развития экономики государства и одним из ключевых звеньев функционирования транспортной системы. Значительна роль портов в обеспечении транспортной независимости, обороноспособности, внешней торговли, а также в обеспечении перевозок народнохозяйственных грузов, развития и использования транзитного потенциала России. В морских портах реализуется национальная морская, таможенная и пограничная политика, осуществляется государственный портовый контроль. Российская Федерация располагает самой протяженной в мире береговой линией морского побережья. Морские порты являются стратегическими объектами государства, это определяет необходимость совершенствования методов и форм управления их развитием на основе современных подходов [1].

В становлении и развитии морских портов России можно выделить два периода:

– период планового хозяйства бывшего СССР (до 1991 г.) – отличается недостатком

В отличие от других объектов транспортной инфраструктуры большинство российских портов в целом отвечают современным требованиям. В среднем они загружены на 70 %. В 2015 г. их совокупный грузооборот составил 676,6 млн. т, что предполагает средний уровень загрузки мощностей порядка 70 %. Через российские порты отгружается 100 % всего экспорта российского зерна, около 80 % нефти и нефтепродуктов и 60 % угля. На долю импорта приходится 8 % грузооборота – в основном это автомобили и контейнеры с оборудованием, потреби-

тельскими товарами и автомобильными комплектующими. Остальное – транзитные грузы и каботаж [5].

В десятку наиболее крупных морских портов по объемам перевалки грузов по итогам 2015 г. входят Новороссийск, Приморск, Усть-Луга, Большой порт Санкт-Петербург, Восточный, Мурманск, Ванино, Находка, Туапсе, Пригородное. На их долю приходится около 77 % всего объема перевалки через морские порты России.

Основные количественные показатели динамики грузооборота и перевалки грузов представлены в табл. 1–2.

Таблица 1

Динамика изменения грузооборота морских портов России, млн т

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Грузооборот	421	451	455	496	526	535	567	589	624	676
Мощности	591	630	699	731	761	791	829	845	–	–

Примечание. Составлена авторами по [5, 7].

Таблица 2

Динамика перевалки грузов в морских портах России, млн т

Наименование груза	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Навалочные	75,9	86,2	94,1	104,7	112,4	127,4	143,5
Насыпные	14,2	25,4	19,0	24,0	27,9	23,7	36,5
Лесные	9,1	6,0	6,7	6,2	5,9	4,4	4,8
Генеральные	52,8	47,8	51,5	52,5	54,5	46,9	46,8
Грузы в контейнерах	32,1	25,3	32,9	39,4	42,7	44,4	46,8
Грузы на паромов	7,7	7,7	7,4	7,8	8,3	9,5	14,0
Наливные грузы	262,8	298,0	314,4	301,0	315,3	333,7	331,2
Всего по России	454,6	496,4	526,0	535,6	567,0	590,0	623,6

Примечание. Составлена авторами по [5, 7].

Таблица 3

Специализация морских портов России по виду грузов

Порты	Специализация
1	2
Азово-Черноморский бассейн	
Азов	Перевалка генеральных и насыпных грузов: угля, металла, леса, зерна, удобрений, строительных материалов, тарно-штучных грузов
Ейск	Уголь, металлопрокат, зерно и агропродукты
Ростов-на-Дону	Обработка минерально-строительных, тарно-штучных грузов, лесоматериалов, металла
Таганрог	Металлы, уголь, глинозем, стройматериалы, бокситы, трубы, удобрения, лес, цитрусовые
Темрюк	Перевалка генеральных, наливных (сжиженные углеводородные газы и химические грузы), навалочных и насыпных грузов
Кавказ	Перевозки нефти и нефтепродуктов
Новороссийск	Нефть и нефтепродукты, зерно, сахар-сырец, цемент, металлы, трубы, контейнеры, удобрения, лес, бумага, стройматериалы
Кавказ	Нефть и химические грузы

Окончание табл. 3	
1	2
Тамань	Нефть и нефтепродукты, сжиженные углеводородные газы, аммиак, зерно
Туапсе	Нефть и нефтепродукты, уголь, металлы, руда, бокситы, зерно, сахар-сырец
Балтийский бассейн	
Выборг	Перевалка генеральных, насыпных и навалочных, пищевых и химических наливных грузов: сталь, трубы, удобрения, минеральные удобрения, уголь, чугун, металлолом, пиломатериалы
Высоцк	Уголь, руда
Калининград	Целлюлозно-бумажная продукция, металлы, уголь, сплавы, удобрения, контейнеры
Приморск	Нефть
Санкт-Петербург	Нефтепродукты, металлы, лесные грузы, контейнеры, уголь, руда, химические грузы, металлолом
Усть-Луга	Уголь, целлюлоза, нефть и нефтепродукты, металлы
Каспийский бассейн	
Оля	Перевалка генеральных, контейнерных и автопаромных грузов
Астрахань	Рыбная продукция, машины и оборудование
Дальневосточный бассейн	
Петропавловск-Камчатский	Контейнеры, лес, машины и оборудование, металлы, цемент, зерно, уголь
Корсаков	Уголь, лес, стройматериалы, зерно, контейнеры, металлы, целлюлоза, бумага
Магадан	Нефтегрузы, уголь, фураж и продовольствие, контейнеры, оборудование
Москалево	Генеральные грузы, металлолом, гравий, контейнеры, крупногабаритные грузы, лесные грузы, бункеровка, пассажирский
Охотск	Строительные, продовольственные, различные генеральные грузы, нефтепродукты, лес
Поронайск	Круглый лес
Пригородное	Сжиженный природный газ (СПГ) и нефтеналивные танкеры
Ванино	Уголь, лес, машины и оборудование, контейнеры, минеральные удобрения, нефть, мазут, газоконденсат
Владивосток	Рыбная продукция, лес, автомобили металлы, зерно, нефтекокс, сахар, контейнеры, уголь Специализируется на обслуживании каботажных перевозок
Восточный	Уголь, металлы, контейнеры, лес, оборудование, минеральные удобрения
Де-Кастри	Лес, нефть
Зарубино	Рыбная продукция, автомобили, контейнеры
Находка	Металлы, зерно, ферросплавы, лес, целлюлоза, нефтепродукты
Ольга	Перевалка лесоматериалов
Посьет	Уголь, ферросплавы, металлы
Холмск	Рыба, уголь, соль, тара
Шахтерск	Уголь. Порт рейдовый
Арктический бассейн	
Мурманск	Рыбная продукция, нефть и нефтепродукты, апатиты, минеральные удобрения, руда, глинозем, контейнеры, уголь, цветные и черные металлы
Нрьян-Мар	Уголь, строительные материалы
Архангельск	Лес, целлюлоза, металлы, машины и оборудование, контейнеры
Витино	Нефть, мазут, газоконденсат
Кандалакша	Апатиты, уголь, руда, металлы, калийные удобрения
Амдерма	Генеральные, навалочные грузы
Онега	Генеральные грузы, пиломатериалы, круглый лес
Певек	Нефтепродукты, уголь, лес, контейнеры, продовольствие и оборудование, металлолом
Диксон	Генеральные грузы, нефтепродукты
Дудинка	Навалочные, лесные, промышленно-продовольственные, генеральные грузы, нефтепродукты
Игарка	Перевалка леса и пиломатериалов
Тикси	Продовольственные и промышленные товары, стройматериалы, топливо и оборудование
Анадырь	Доставка генеральных, навалочных и наливных грузов
Беринговский	Генеральные, лесные, продовольственные грузы
Провидения	Уголь пиломатериалы, генеральные грузы, нефтепродукты
Эгвекинот	Уголь, генеральные и лесные грузы, контейнеры

Примечание. Составлена авторами по [5, 7].

Структура перевозимых грузов по отдельным портам по бассейнам представлена в табл. 3.

Анализ грузооборота морских портов по видам перевозок показывает, что основную долю составляют экспортные грузы – 78%, на долю импортных приходится 8,3% грузооборота, транзитных – 7,6%, каботажных – 6,1%. По данным рис. 2 видно, что подавляющее количество грузов отправляется на экспорт. Это наглядный пример сырьевой направленности экономики России. Также стоит отметить крайне малую долю транзитных перевозок, что показывает слабое использование Северного морского пути, при наличии большого транзитного потенциала [3].

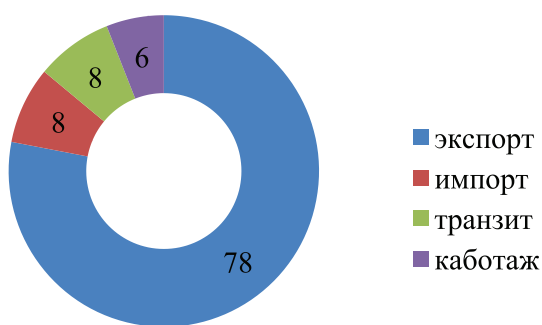


Рис. 2. Структура грузооборота российских портов (2015 г.). Примечание. Составлен авторами по [5]

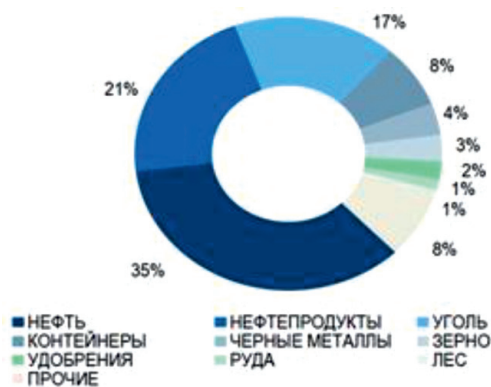


Рис. 3. Грузооборот российских портов по виду перевозимых грузов (2015 г.)
Примечание. Составлен авторами по [5]

В структуре грузооборота по виду перевозимых грузов (рис. 3) лидируют нефть, нефтепродукты и уголь. Развитие контейнерных перевозок на данный момент недостаточно и занимает лишь 8%. Более половины перерабатываемых в отечественных портах грузов – наливные – 333,3 млн т, или 56,6%. Из общего объема переработки сухогрузы составляют 43,4%, или 255,7 млн т.

Грузооборот морских портов России в период с 2010 г. по 2015 г. увеличился на 28% и составил 676 млн т [4]. География грузооборота морских портов за 2010–2015 гг. представлена на рис. 4–5.



Рис. 4. Грузооборот морских портов России в 2010 г., млн т.
Примечание. Составлен авторами

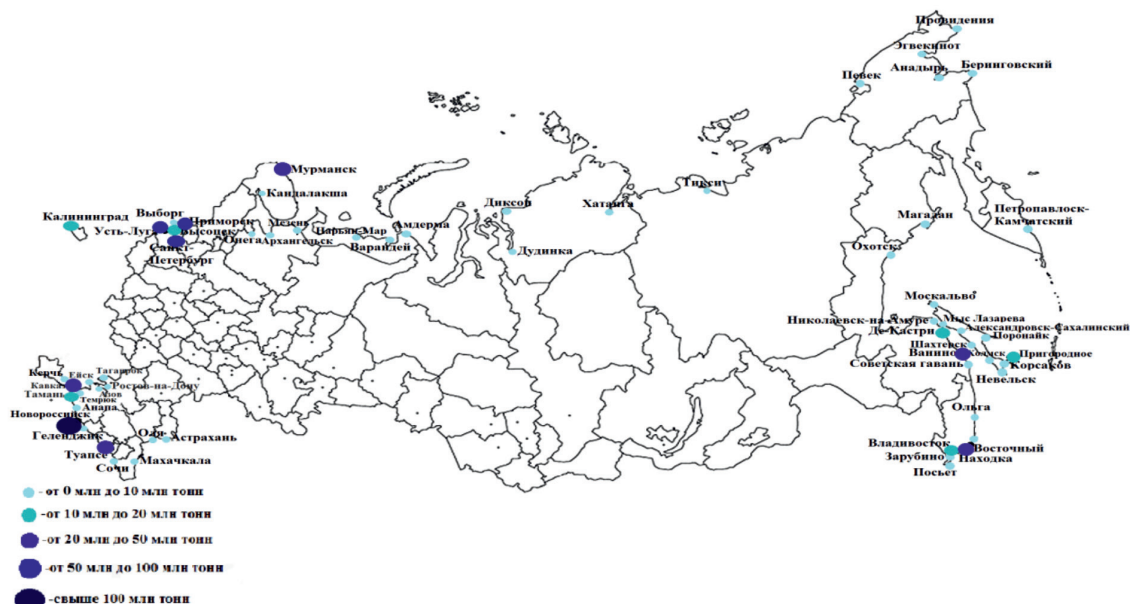


Рис. 5. Грузооборот морских портов России в 2015 г., млн т.
Примечание. Составлен авторами

Нехватка портов в целом и крупных портов с большим грузооборотом в частности, а также мелководность 60 % российских портов является основной проблемой развития морского транспорта России. Проблемы морских портов России также связаны с разногласиями принимаемых нормативно-законодательных актов, низкой загруженностью портов ввиду бюрократических неувязок, неразвитостью портовой инфраструктуры, в особенности автодорог железнодорожных подходов к портам. Однако существуют перспективы для развития портов, такие как перевод грузопотоков из портов соседних государств в отечественные, упрощение таможенного контроля провозимых грузов, развитие арктической портовой инфраструктуры для обслуживания Северного морского пути. В настоящее время принята к исполнению Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г., в которой детально прописаны конкретные меры для реализации потенциала морских портов.

Список литературы

1. Александрова Т.Е. Теоретические аспекты изучения пространственной организации морской инфраструктуры // Региональные исследования. – 2011. – № 1 (31). – С. 32–40.
2. Ботнарюк М.Б. Приоритеты развития морской портовой инфраструктуры в современных условиях // Журнал университета водных коммуникаций. – 2013. – Вып. 2 (18). – С. 136–143.
3. Гильванова З.Р., Маликова Э.Р. Морские порты России – траектория развития // В сборнике: Геосфера. Сборник научных статей студентов, магистрантов, аспирантов и молодых ученых. – Уфа, 2016. – С. 203–206.
4. Маликова Э.Р., Гильванова З.Р. Морские порты России – экономико-географическая характеристика // Актуальные вопросы университетской науки: Сборник научных трудов. Вып. III / отв. ред. В.П. Захаров. – Уфа: РИЦ БашГУ, 2016. – С. 216–225.
5. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. Одобрена на совещании членов Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации 28 сентября 2012 года. М., 2013. – 190 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.rosmorport.ru/media/File/StatePrivate_Partnership_strategy_2030.pdf.
6. Фаронова Ю.В. Урбанизация и окружающая среда в Северном экономическом районе РФ // Социальное развитие северных территорий России и зарубежных стран: опыт, проблемы, перспективы. Материалы международной конференции. – 2015. – С. 220–223.
7. Информационно-аналитическое агентство «ПортНьюс» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://portnews.ru> (дата обращения: 17.02.17).