

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ И ПРИМОРСКОГО КРАЯ

Левченко Т. А. ORCID ID 0000-0002-9049-2971

*Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
«Владивостокский государственный университет», Владивосток, Российская Федерация,
e-mail: tat_levchenko22@mail.ru*

Для ряда регионов Российской Федерации, к числу которых можно отнести большинство регионов Дальнего Востока, морские порты и транспортный комплекс в целом являются одним из ведущих секторов экономики, внося значительный вклад в региональный продукт. Поэтому особенности их развития и существующие проблемы оказывают серьезное влияние на региональную экономику. Цель написания статьи заключается в анализе современного состояния морских портов Дальнего Востока России и Приморского края, выделении проблем и определении перспектив их развития. Теоретическую основу статьи составили работы российских ученых, которые анализировали состояние и перспективы развития портовой инфраструктуры Дальнего Востока, роль морских портов в национальной и региональной экономике. При написании работы были использованы общенаучные методы и подходы, в том числе системный анализ и синтез информации, сравнение и обобщение. В статье проанализированы показатели функционирования морских портов Российской Федерации за 2023 г. – 9 месяцев 2025 г., выделены основные тенденции, отмечена ведущая роль портов Дальневосточного бассейна. Для характеристики морских портов Дальнего Востока проведен анализ динамики показателей их деятельности, что позволило сформулировать характерные для них проблемы и пути их решения. Систематизированы особенности деятельности крупнейших портов Приморского края, играющих значительную роль в экономике региона, выделены проблемы и перспективные направления их развития. Указано, что для решения проблем развития морских портов Дальнего Востока и Приморского края необходимо сосредоточить усилия на модернизации портовой инфраструктуры, более активном внедрении процессов цифровизации и механизмов государственно-частного партнерства, увеличении транзитного потенциала с сохранением ориентации на страны Азиатско-Тихоокеанского региона, синхронизации развития портовой и железнодорожной инфраструктуры.

Ключевые слова: морские порты, Дальний Восток, Приморский край, государственная политика по развитию морских портов, грузооборот морских портов

CURRENT STATUS AND DEVELOPMENT PROSPECTS OF SEAPORTS IN THE RUSSIAN FAR EAST AND PRIMORSKY KRAI

Levchenko T. A. ORCID ID 0000-0002-9049-2971

*Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education
“Vladivostok State University”, Vladivostok, Russian Federation,
e-mail: tat_levchenko22@mail.ru*

For a number of Russian regions, including most of the Far East, seaports and the transport sector as a whole are among the leading economic sectors, making a significant contribution to regional output. Therefore, the specifics of their development and existing challenges directly impact the regional economy. This article aims to analyze the current state of seaports in the Russian Far East and Primorsky Krai, identifying challenges, and determining their development prospects. The theoretical basis of this article is based on the work of Russian scholars who analyzed the status and development prospects of port infrastructure in the Far East, as well as the role of seaports in the national and regional economies. General scientific methods and approaches were used in writing this paper, including systems analysis and synthesis of information, comparison, and generalization. This article analyzes the performance of Russian seaports for the period 2023 to the first nine months of 2025, highlighting key trends and noting the leading role of ports in the Far East basin. To characterize the seaports of the Far East, an analysis of their performance indicators was conducted, allowing us to identify specific problems and solutions. The operational characteristics of the largest ports in Primorsky Krai, which play a significant role in the region's economy, were systematized, and challenges and promising areas for their development were identified. It was determined that addressing the development challenges of seaports in the Far East and Primorsky Krai requires focusing on modernizing port infrastructure, more actively implementing digitalization processes and public-private partnership mechanisms, increasing transit potential while maintaining a focus on Asia-Pacific countries, and synchronizing the development of port and rail infrastructure.

Keywords: seaports, Far East, Primorsky Krai, state policy on seaport development, seaport cargo turnover

Введение

Транспорт является одной из отраслей, формирующих инфраструктуру народного хозяйства. Он обеспечивает функционирование предприятий промышленности и сельского хозяйства, межрегиональные

и внешнеэкономические связи, обороноспособность государства, а также выполняет социальную функцию [1, 2].

По данным Росстата, грузооборот по транспортному комплексу России за 2023–2025 гг. снизился на 2 %, при небольшом

росте на 0,5 % в 2024 г. По объемам грузооборота лидируют железнодорожный и трубопроводный транспорт (45,6 и 46,5 % соответственно от общего объема)¹. К сожалению, на стратегически важный морской транспорт приходится лишь 1,1 % грузооборота, что свидетельствует о недоиспользовании его потенциала. Однако есть и объективные причины такого положения дел. Несмотря на рост числа новых морских судов в последние годы, их удельный вес не превышает 10 %. В то время как суда, чей возраст более 30 лет, в 2024 г. составляли 53,3 % от общего количества [3]. Кроме того, основополагающее значение имеет инфраструктура морских портов, ее качество и мощность.

В ряде регионов, к числу которых можно отнести большинство регионов Дальнего Востока, морские порты и транспортный комплекс в целом являются одним из ведущих секторов экономики, внося значительный вклад в региональный продукт. В частности, в Приморском крае транспортный комплекс занимает более 8 % валового регионального продукта, имея тенденцию к росту. Этот факт подтверждает актуальность исследования данной сферы экономики.

Цель исследования – анализ современного состояния морских портов Дальнего Востока России и Приморского края, выделение проблем и определение перспектив их развития.

Материалы и методы исследования

Проблемы развития морских портов Дальнего Востока нашли отражение в работах целого ряда ученых. Так, например, С. Н. Леонов, Е. А. Заостровских анализируют состояние и перспективы развития портовой инфраструктуры Дальнего Востока в условиях санкционного режима, отмечая, что роль морских портов в национальной и региональной экономике пока не соответствует поставленным задачам и их потенциалу [4, 5]. А. Б. Бардаль уделяет внимание роли государства в развитии транспортного комплекса Дальнего Востока, в том числе морских портов [6, 7]. П. Ю. Самойленко делает акцент на информационно-имиджевом аспекте Приморского края как транзитного логистического региона [8]. Д. В. Мартынов и Л. С. Мазелис проводят оценку эффективности морских портов Дальневосточного бассейна и их влияния на социально-экономическое развитие региона с использованием математического инструментария [9, 10]. А. И. Фисенко, В. А. Пар-

фенова, В. А. Останин исследуют роль морских портов в экономике Приморья, взаимосвязь ВРП Приморского края и объема грузооборота его портов [11, 12].

При написании работы были использованы общенаучные методы и подходы, в том числе системный анализ и синтез информации, сравнение и обобщение. Информационной основой стали материалы Росстата, Министерства транспорта РФ, Ассоциации морских торговых портов России.

Результаты исследования и их обсуждение

В последние годы морские порты по ряду показателей демонстрировали отрицательную динамику (таблица).

Данные таблицы свидетельствуют о том, что за анализируемый период грузооборот морских портов снижался. Это касается всех видов грузов и всех видов перевозок, кроме импорта (2024 г.) и транзита (9 месяцев 2025 г.). Мощность морских портов растет, однако темпы роста незначительны. Морские порты в основном ориентируются на обеспечение внешней торговли, на экспортные грузы приходится 77,8 % грузооборота.

Если рассматривать морские порты России в разрезе бассейнов, то в 2024 г. рост грузооборота был зафиксирован в портах Каспийского бассейна, а в 2025 г. – Дальневосточного бассейна (на 6,6 %, до 252,1 млн т). Причем только порты Дальнего Востока показали увеличение грузооборота в 2025 г. Они занимают 3-е место по величине данного показателя, лишь незначительно уступая портам Балтийского и Азово-Черноморского бассейнов, демонстрируя при этом устойчивый рост.

Развитию морских портов уделено внимание в ряде государственных стратегических документов. Так, в Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г. в качестве исходной предпосылки обозначено поддержание профицита общей пропускной способности портовой инфраструктуры. В ходе реализации Транспортной стратегии осуществляются мероприятия, направленные на достижение цели 1 «Повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий» и цели 3 «Увеличение объема и скорости транзита грузов и развитие мультимодальных логистических технологий», затрагивающие морские порты. Именно в рамках Транспортной стратегии РФ в 2024 г. в Приморском крае осуществлялось строительство нового порта в б. Суходол.

¹ Официальный сайт Росстата. Транспорт, Грузооборот по видам транспорта. [Электронный ресурс]. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 16.04.2026).

Показатели функционирования морских портов РФ
за 2023 г. – 9 месяцев 2025 г., тыс. т

Показатель	2023	2024	Январь – сентябрь 2025	Темп роста 2024 к 2023, %	Темп роста январь – сентябрь 2025 к январю – сентябрю 2024, %
Грузооборот морских портов	884816,0	861914,8	634897,3	97,4	97,5
В том числе					
сухогрузы	447598,8	441078,2	322577,5	98,5	96,8
наливные грузы	437217,1	420836,6	312319,8	96,3	98,3
По видам перевозок					
экспорт	690706,9	675370,4	493792,2	97,8	96,9
импорт	38681,6	42943,6	30918,0	111,0	98,1
транзит	65202,5	64907,6	56129,1	99,5	112,1
каботаж	90225,0	78693,2	54057,9	87,2	90,0
По бассейнам					
Арктический	98098,4	92974,7	65098,1	94,8	93,5
Балтийский	248623,1	248669,6	185393,6	100,0	98,1
Азово-Черноморский	291508,3	275647,9	193158,4	94,6	92,1
Каспийский	7784,3	8135,8	5716,0	104,5	82,3
Дальневосточный	238801,8	236486,9	185531,2	99,0	105,5
Мощность портовых комплексов, млн т	1368,43	1401,23	1419,73	102,4	101,3
в том числе фактически использованная	880,74	881,84	885,35	100,1	100,4

Примечание: составлена автором на основе данных Министерства транспорта РФ.

Более узконаправленным документом является Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г. В ней поставлены задачи развития и повышения конкурентоспособности морских портов, находящихся в местах максимальной концентрации экспортных и транзитных грузопотоков [13]. Это касается прежде всего портов Дальневосточного бассейна, которые ориентированы на создание контейнерных хабов, развитие перегрузочных мощностей базовых материковых портов и др.

Кроме того, в национальный проект «Эффективная транспортная система» входит федеральный проект «Морские порты», включающий 30 ключевых инвестиционных проектов, реализация которых позволит обеспечить увеличение портовых мощностей в период с 2025 по 2030 г. на 225 млн т. Абсолютным лидером по этому показателю должен стать Дальний Восток, на который придется половина от запланированного роста. Это во многом связано с географическими особенностями (48 % от береговой линии страны) и стратегическим значением

региона (особенно в сегодняшних условиях переориентации грузопотоков с Запада на Восток) [14].

На Дальнем Востоке находится 42 % морских портов страны, включая 10 незамерзающих. У 22 из 26 портов региона есть международный статус; к крупнейшим материковым портам непосредственно подходят железнодорожные и автомобильные магистрали; они занимают центральное место в транспортно-логистических узлах. Объемы перевалки грузов портами Дальневосточного федерального округа в 2020–2024 гг. представлены на рис. 1.

По сравнению с 2020 г., в 2024 г. перевалка грузов выросла на 6,1 %, однако в 2024 г. произошло небольшое снижение по отношению к 2023 г. Почти вдвое выросла перевалка импортных грузов, перевалка экспортных грузов увеличилась на 3 %. Ориентация дальневосточных портов на экспорт более выражена, чем в среднем по России. Так, на экспортные грузы в 2024 г. приходилось 85 % перевалки; основу составляют уголь и нефть (их совместная доля в грузообороте составляет около 73 %).

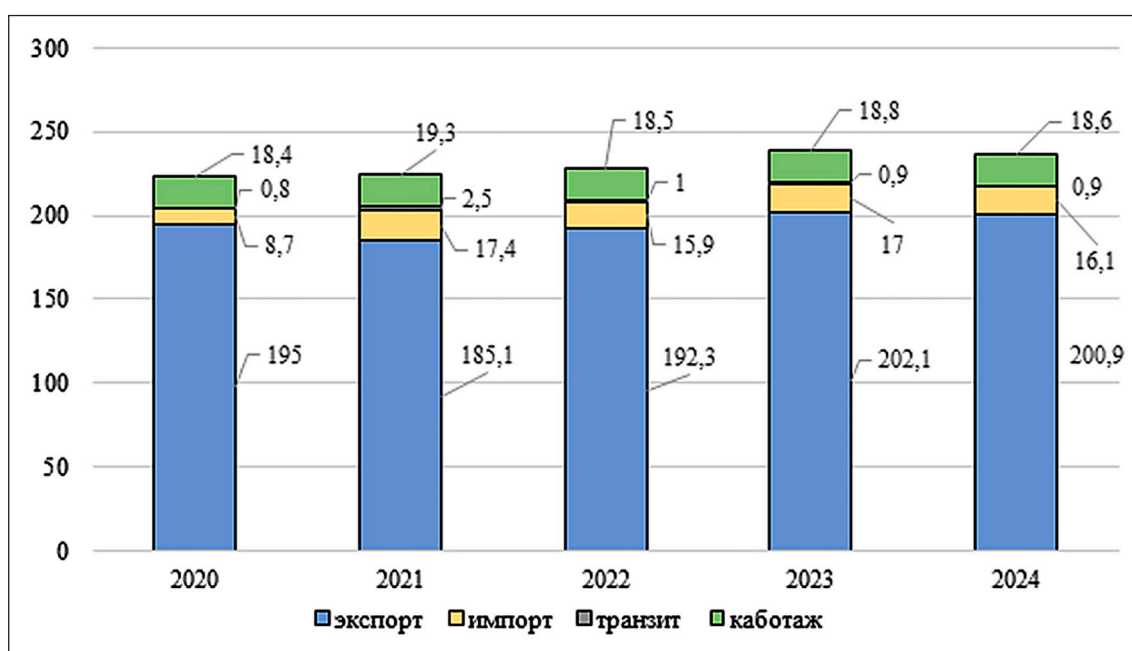


Рис. 1. Перевалка грузов в морских портах Дальнего Востока РФ в 2020–2024 гг., млн т
Примечание: составлен автором на основе данных Министерства транспорта РФ

Что касается перевалки контейнеров, то за 5 лет она увеличилась на 61,5 % по всем составляющим (экспорт, импорт, транзит, каботаж). В 2023 г. были зафиксированы наибольшие объемы перевалки контейнерных грузов – 2,55 млн контейнеров ДФЭ, однако в 2024 г. произошло снижение. В качестве причин можно указать нехватку складских площадей и перегрузочного оборудования, повысившуюся загрузку железнодорожной инфраструктуры перевозкой угля и нефтепродуктов.

Доля портов Дальнего Востока в общем грузообороте портов страны выросла с 26,0 % в 2020 г. до 27,4 % в 2024 г., что свидетельствует о повышении их значимости в российской системе морских портов, отражении все большей ориентации экономики РФ на Восток.

Однако проведенный анализ позволяет выделить и проблемы портов Дальнего Востока, а именно: опережающее развитие портов по сравнению с железнодорожной инфраструктурой; высокий уровень технического износа портового оборудования; низкая скорость обработки грузов; недостаточные темпы внедрения инноваций.

Для их решения необходимы: синхронизация развития портовой и железнодорожной инфраструктуры; модернизация существующих портов, особенно крупных, в том числе для обеспечения возможности обработки судов ледового класса; цифровизация лоцманской деятельности,

внедрение «умных» систем управления портовыми процессами; автоматизация портовых работ; создание новых угольных и СПГ-терминалов.

Приморский край – регион, в развитии которого транспортно-логистический комплекс, включающий портовую инфраструктуру, имеет огромное значение. В число пяти крупнейших по грузообороту портов Дальнего Востока входят три порта Приморского края – Восточный, Находка и Владивосток. Причем их грузооборот за последние годы стабильно растет; наибольшие темпы – у порта Владивосток (+69,1 % в 2025 г. по сравнению с 2020 г.). Грузооборот порта Восточный за указанный период вырос на 9,6 %, порта Находка – на 5,2 %.

Крупнейшие порты Приморья выполняют связующую роль между Дальним Востоком и европейской частью страны, имеют стратегическое значение для обеспечения национальной безопасности. Их основные особенности систематизированы на рис. 2.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что порты Приморского края ориентированы на экспорт, основу которого составляет перевалка угля и нефти. Слабая диверсификация деятельности является одной из проблем, особенно на фоне недостаточной пропускной способности железной дороги, перегруженности Восточного полигона.

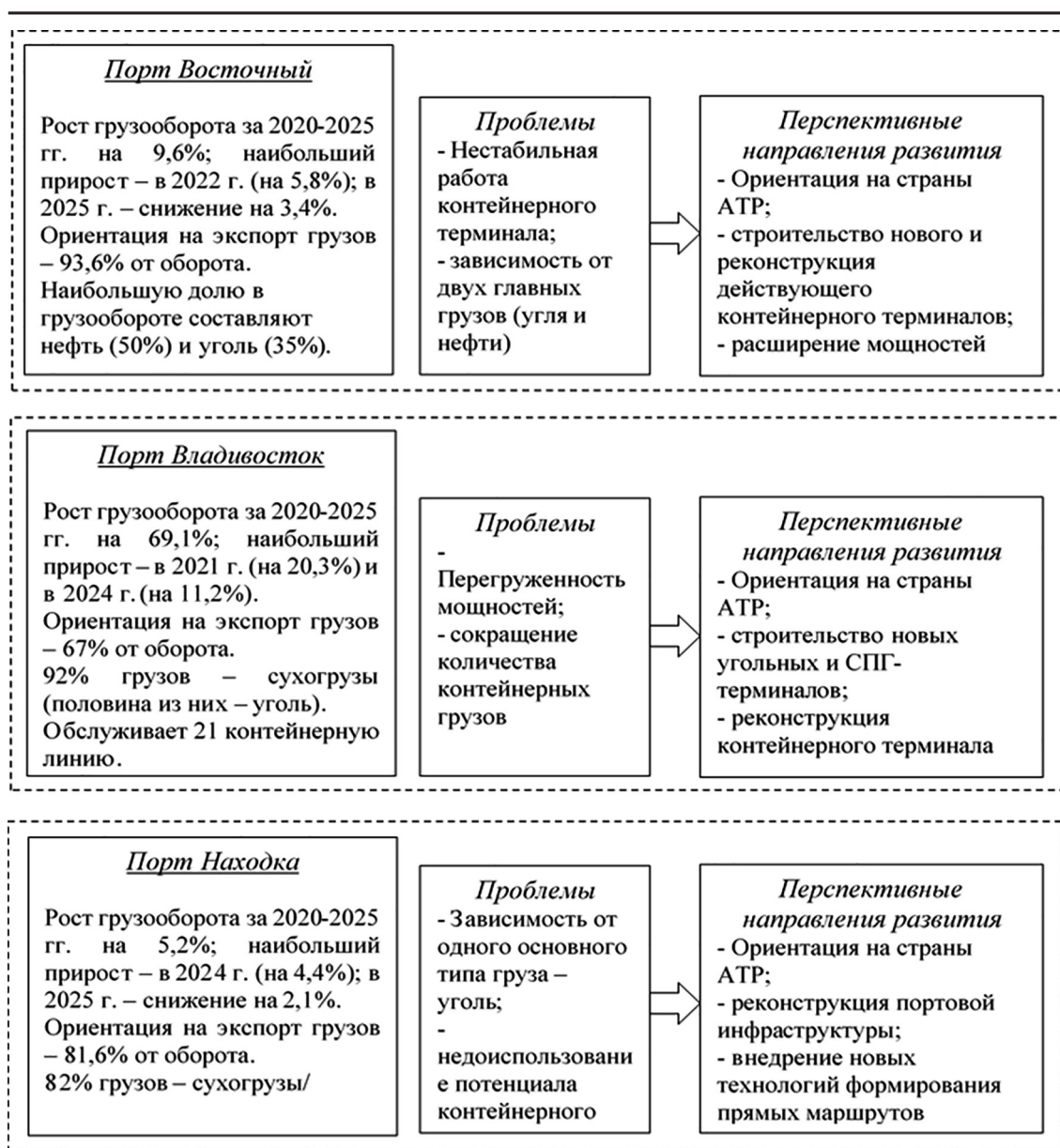


Рис. 2. Особенности деятельности крупнейших портов Приморского края
Примечание: составлен автором по результатам данного исследования

Для дальнейшего увеличения грузопотока портам Приморского края необходимо сохранять ориентацию на страны АТР, особенно на Китай и Индию; реконструировать и расширять мощности, в том числе контейнерных терминалов. Кроме того, для всех портов большое значение имеет реализация экологических проектов по подъему и утилизации затонувших судов в их акваториях.

Развитие портов невозможно без государственной поддержки. Государственная политика по развитию морских портов Приморского края должна быть направле-

на на укрепление транзитного потенциала региона, модернизацию инфраструктуры, привлечение инвестиций, развитие логистики и интеграцию в национальные проекты, поддержку через институты развития и специальные режимы (ТОР и СПВ) [15]. Основные ее направления представлены на рис. 3.

Ожидается, что в 2026–2030 гг. морские порты Приморского края пройдут через фазу интенсивного расширения инфраструктуры, это позволит укрепить транзитный потенциал региона и его роль в международной торговле.



Рис. 3. Основные направления государственной политики по развитию морских портов Приморского края
Примечание: составлен автором по результатам данного исследования

Заключение

Проведенный анализ развития морских портов Дальнего Востока позволил выявить следующие тенденции: стабильное увеличение грузооборота; повышение значимости среди портов других бассейнов (удельного веса в грузообороте); более выраженная, чем в других регионах, ориентация на экспорт; повышение зависимости от пропускной способности Восточного полигона РЖД; растущий вклад в региональный продукт.

По его результатам были выделены проблемы развития морских портов Дальнего Востока и Приморского края, среди которых наибольшее значение имеют: опережающее развитие по сравнению с железнодорожной инфраструктурой, высокий уровень износа сооружений и оборудования, слабая диверсификация деятельности, недостаточные темпы внедрения инноваций.

По мнению автора, для их решения необходимо сосредоточить усилия на модернизации портовой инфраструктуры, более активном внедрении процессов цифровизации и механизмов государственно-частного партнерства, увеличении транзитного потенциала с сохранением ориентации на страны АТР, синхронизации развития портовой и железнодорожной инфраструктуры.

Список литературы

1. Чучина К. А., Галкина А. Г. Структура транспортного комплекса в контексте развития национальной экономики // Региональная и отраслевая экономика. 2025. № 1. С. 219–224. DOI: 10.47576/2949-1916.2025.1.1.028.
2. Зенкина Е. В., Кутовой В. М. Транспортная система и ее влияние на устойчивое развитие экономики России // Вестник университета. 2019. № 2. С. 95–100. DOI: 10.26425/1816-4277-2019-2-95-100.
3. Смирнов А. Ю. Морской флот России: анализ возрастной структуры // Корпоративное управление и инновационное развитие экономики Севера: Вестник Научно-исследовательского центра корпоративного права, управления

- и венчурного инвестирования Сыктывкарского государственного университета. 2024. Т. 4. № 1. С. 46–52. URL: <https://vestnik-ku.ru/images/2024/1/2024-1-4.pdf> (дата обращения: 08.04.2026). DOI: 10.34130/2070-4992-2024-4-1-46.
4. Леонов С. Н., Заостровских Е. А. Состояние и перспективы развития портовой инфраструктуры Дальнего Востока в условиях санкционных ограничений // Известия Байкальского государственного университета. 2024. № 3. С. 485–496. DOI: 10.17150/2500-2759.2024.34(3).485-496.
5. Заостровских Е. А. Восточная Арктика: возможности интеграции морского транспорта в международное транспортное пространство // Россия: общество, политика, история. 2022. № 4. С. 46–61. DOI: 10.56654/ROPI-2022-4(4)-46-61.
6. Бардаль А. Б. Транспортный комплекс Дальнего Востока: структурные изменения на фоне общеэкономической динамики и геополитических шоков // Пространственная экономика. 2025. Т. 21. № 2. С. 78–113. DOI: 10.14530/se.2025.2.078-113.
7. Бардаль А. Б. Государственная поддержка развития транспорта на современном этапе: влияние на транспортный комплекс Дальнего Востока // Власть и управление на Востоке России. 2024. № 2 (107). С. 26–35. DOI: 10.22394/1818-4049-2024-107-2-26-35.
8. Самойленко П. Ю. Современное развитие Приморского края как транзитного логистического региона в условиях внешних санкций: информационно-имиджевый аспект // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2023. № 2. С. 138–146. DOI: 10.24866/1998-6785/2023-2/138-146.
9. Мартынов Д. В. Об оценке влияния функционирования морских портов на социально-экономическое развитие региона // Экономика и управление. 2025. Т. 31. № 11. С. 1500–1512. DOI: 10.35854/1998-1627-2025-11-1500-1512.
10. Мартынов Д. В., Мазелис Л. С. Анализ эффективности морских портов Дальневосточного бассейна на основе стейкхолдерского подхода // Национальная безопасность. 2025. № 1. С. 20–43. DOI: 10.7256/2454-0668.2025.1.73011.
11. Фисенко А. И. Роль морских портов Приморского края в развитии транзитной функции региона в условиях создания Свободного порта Владивосток // Фундаментальные исследования. 2015. № 8 (ч. 2). С. 432–439. EDN: UGZIKF.
12. Фисенко А. И., Парфенова В. А., Останин В. А. Эконометрическая модель взаимосвязи грузооборота морских портов и валового регионального продукта Приморского края // Транспортное дело России. 2024. № 6. С. 159–165. EDN: CFJWUD.
13. Нехайчук Ю. С., Голубева И. В. К вопросу о Стратегии развития морских портов России // Естественно-гуманитарные исследования. 2024. № 6 (56). С. 547–551. EDN: SBAMGS.
14. Вольничук Я. А., Катамадзе Г. М. Современное состояние, проблемы и перспективы развития транспортного комплекса Приморского края // Фундаментальные исследования. 2025. № 11. С. 87–95. DOI: 10.17513/fr.43936.
15. Левченко Т. А., Хаблак В. В. Свободный порт Владивосток как фактор привлечения прямых иностранных инвестиций в экономику Дальнего Востока России // Общество: политика, экономика, право. 2016. № 10. С. 49–52. EDN: WXIMGD.

Конфликт интересов: Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Conflict of interest: The author declares that there is no conflict of interest.

Финансирование: Автор заявляет об отсутствии внешнего финансирования.

Financing: The research was performed without external funding.