УДК 338.45:627.21(571.63-25)

DOI dx.doi.org/10.24866/1813-3274/2017-1/72-81

А.С. Сергеев¹

Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток, Россия

E-mail: serg-alexander@yandex.ru

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ ДВФО В НОВОМ СТАТУСЕ «СВОБОДНОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОК»

Аннотация. Морские порты ДВФО традиционно занимают ведущее положение в стратегии развития транспортной инфраструктуры региона, обеспечивая прямой выход внешней торговли России на страны АТР. При этом экономическая эффективность эксплуатации морских портов ДВФО определяется не только уровнем их грузооборота, но и соответствующим уровнем рентабельности оказания портовых (стивидорных) услуг своим клиентам – транспортным организациям, грузовладельцам и другим агентам логистики.

В настоящее время экономическая эффективность эксплуатации морских портов ДВФО значительно снизилась по сравнению с дореформенным периодом (80-х годов XX столетия). Несмотря на относительный рост грузооборота и тарифов на портовые услуги, доходы за перевалку грузов резко снизились из-за изменения структуры грузооборота в сторону снижения трудоемкости по перевалке нефтеналивных и навалочных грузов. Данная проблема в основном связана с экономикой всего Дальневосточного региона, которая по-прежнему остается ориентированной на товарно-сырьевой рынок АТР.

Другая проблема связана с падением транзита генеральных грузов и, особенно, контейнерных из-за относительно низкой конкурентоспособности региональной наземной транспортной инфраструктуры по сравнению с морским транспортом ведущих стран АТР. В связи с этим в морских портах Приморского края были заморожены проекты по реконструкции и развитию контейнерных и ролкерных терминалов, а в морских портах Хабаровского края (Ванино и Де-Кастри) ряд специали-

¹ Александр Садофович Сергеев, кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики предприятия Школы экономики и менеджмента Дальневосточного федерального университета, г. Владивосток, Россия.

Для цитирования: Сергеев, А.С. Проблемы развития морских портов ДВФО в новом статусе «Свободного порта Владивосток» // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2017. № 1. С. 72–81.

зированных контейнерных и лесных причалов пришлось переоборудовать под уголь и металлолом.

В результате данных проблем страдает не только экономика морских портов, но и социально-экономическое положение прибрежных административно-территориальных образований (портовых городов и поселений). В настоящее время основная часть портового бизнеса Дальневосточного региона перешла в руки крупных грузовладельцев, которые зарегистрированы в центральной части России или в иностранных оффшорных зонах. Притом, доля вкладов морских портов в местные бюджеты резко сократилась. Кроме этого, значительно возросла экологическая нагрузка на прилегающие поселения из-за устаревшей технологии открытой перевалки навалочных грузов, особенно угля в портах Находка, Ванино, Посыет и Владивосток (рыбный порт).

В статье рассматривается также проблема стратегии развития морских портов Дальневосточного региона в новой системе управления в рамках принятого федерального закона «О свободном порте Владивосток» (№ 212 ФЗ от 13.07.2015 г.), куда входят основные порты ДВФО. В связи с тем, что общей стратегии о развитии СПВ пока ещё нет, то в каждом отдельном порту продолжается инерция бессистемного поиска клиентов и второстепенных резидентов, которые не соответствуют реальным стратегическим целям развития внешнеторговых связей территорий ДВФО со странами АТР.

Ключевые слова: Дальневосточный регион, транспортная инфраструктура, морские порты ДВФО, прибрежные территории, свободный порт Владивосток, структура грузооборота, стивидорные услуги, стратегия.

Alexander S. Sergeev¹

Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia

E-mail: serg-alexander@yandex.ru

DEVELOPMENT OF FEFD SEAPORTS IN THE NEW STATUS OF "THE FREE PORT OF VLADIVOSTOK"

Abstract. Seaports of DVFO traditionally come to the forefront in the strategy of development for transport infrastructure of the region, providing a direct exit of foreign trade of Russia to Asia-Pacific countries. At the same time, the cost efficiency of operation of FEFD seaports is determined not only by the level of their cargo turnover, but also by the appropriate level of profitability of rendering port (stevedoring) services to the clients – to transport organizations, freight owners and other agents of logistics.

Now cost efficiency of operation of FEFD seaports has considerably decreased in comparison with the pre-reform period (the 1980s). Despite a relative growth of the cargo turnover and rates for port services, the income for transfer of freights has dramatically decreased because of the change in structure of a cargo turnover towards decrease in labor input on transferring the oil and bulked cargoes. This problem is generally connected with economy of all Far East region, which still remains oriented to the commodity and raw market of the Pacific Rim.

Other problem is connected with the decrease in transit of general cargoes and, especially containers due to rather low competitiveness of the regional land transport infrastructure in comparison with the sea transport of the leading Asia-Pacific countries. With respect thereto, many ports of the region suspended projects of reconstruction and development of container and RORO terminals. In some ports, a number of specialized container berths had to be re-equipped for handling coal or scrap metal.

These problems have affected both the economy of seaports, and the economic and social situation of coastal administrative territories (seaports and settlements). Now the major part of the port business of the RFE has been passed to large freight owners who are registered in the central part of Russia or in foreign offshore zones. At the same time the share of contributions of seaports into the local budgets was sharply reduced. Besides, the environmental pressure on adjacent settlements because of the obsolete technology involving open transfer of bulked cargoes, especially coal, has considerably increased in the ports of Nakhodka, Vanino, Posyet and Vladivostok (a fishing port).

¹ Alexander S. Sergeev, Associate Professor, Department of Economy Enterprise, School of Economics and Management, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia.

For citing: Sergeev, Alexander S. Development of FEFD seaports in the new status of "The free port of Vladivostok" // ASIA-PACIFIC RIM: Economics, Politics, Law. 2017. № 1. P. 72–81.

The article also reviews the problem of the development strategy of seaports of the Far East region in a new management system within the adopted federal law "About the Free Port of Vladivostok" (No. 212 Federal Law of 13.07.2015) that includes the primary ports of FEFD. Since no general strategy of developing the Free Port of Vladivostok have been elaborated so far, every port is still involved into the inertia of unsystematic search for clients and minor residents who don't answer real strategic development objectives for the foreign trade communications of the FEFD territories with Pacific Rim countries.

Keywords: Far East region, transport infrastructure, seaports of FEFD, coastal territories, free port of Vladivostok, structure of a cargo turnover, stevedoring services, strategy.

Следует признать, что за последние годы экономических реформ к проблемам развития Дальневосточного региона (ДВФО) наблюдалось особо пристальное внимание со стороны федеральных властей. Только за период с 2000 г. было разработано и доработано уже более 20-ти федеральных целевых программ (ФЦП) и специальных федеральных законов (ФЗ) по развитию отраслей и территорий ДВФО. При этом практически все долгосрочные программы экономического развития краев и областей ДВФО выделяют один приоритет: «Дальний Восток – мощный транзитно-транспортный узел. Чтобы реализовать его, у России есть главное – ворота в АТР, её дальневосточные морские порты, которые дают важное конкурентное преимущество для данного региона» [8, с. 91]. Всё это верно, однако проблема состоит в том, как это преимущество используется на местах – приморскими регионами и портовыми городами.

Протяжённость морской границы ДВФО от Посъета до Тикси составляет 5,6 тыс. миль, или одну четвёртую часть всей морской границы России. По количеству морских портов, которых в регионе насчитывается 33, Дальневосточный бассейн является наиболее насыщенным по сравнению с другими бассейнами России, где всего сосредоточено только 35 морских портов. Однако фактический грузооборот морских портов ДВФО и их потенциальная пропускная способность составляют не более 26 % от всех портов России [2]. В связи с этим, следует признать, что морские порты ДВФО являются пока менее привлекательными для глобальных грузовладельцев по сравнению с портами Северо-Западного и Южного бассейнов страны (рис. 1).

За последние годы посткризисного периода (2010–2015 гг.) товарно-сырьевой бизнес региона существенно повлиял на рост грузооборота всех портов Дальнего Востока, динамика которого приведена на рис. 2.

За 2015 г. грузооборот морских портов региона составил уже рекордное значение на уровне 171 млн т, что в 3,5 раза выше уровня 2000 г. и в 1,8 раз выше грузооборота 2010 г. [2]. Этот результат был достигнут в основном за счёт изменения структуры грузопотоков и переориентации специализации портов на перевалку ме-

нее трудоемких и низко технологичных массовых навалочных и наливных экспортных грузов, таких, как уголь, нефть, кокс, металлолом и т.п., доля которых в общем объеме грузооборота составила уже более 80 %. В то же время грузооборот импортных генеральных грузов, включая контейнерные, сократился на 24 % по сравнению с 2014 г. Общая перевалка контейнеров в ведущих портах региона (Владивосток, Восточный, Корсаков, Магадан и Петропавловск-Камчатский) составила в 2015 г. всего 1,2 млн TEU (эквивалент 20-ти футового измерения контейнера) [6].

Рис. 1. Распределение общего грузооборота морских портов России по морским бассейнам страны за 2000–2015 гг., млн тонн [3]

Рис. 2. Структура грузооборота морских портов Дальневосточного бассейна по видам грузов за 2000–2015 гг., млн т [2, 3]

В результате стивидорный бизнес, который является главным источником доходов ведущих морских портов региона, понёс большие убытки (примерно на 300 млн \$ USA), равно как и бюджеты приморских городов и регионов не досчитались многих сотен миллионов рублей в своей доходной составляющей. Для сравнения на рисунке 3 представлена динамика грузооборота морских портов ДВФО в стоимостном измерении, которая показывает несколько другие результаты изменения структуры грузооборота морских портов за данный период.

Рис. 3. Объем стоимости стивидорных услуг по перевалке грузов в морских портах Дальневосточного бассейна за 2000–2015 гг. (млн \$ USA) [3, 6]

В связи с этим возникает вопрос: как такие результаты соответствуют стратегическим целям и задачам развития Дальневосточной транспортной инфраструктуры и морских портов в частности? Например, в 2008 г. была принята «Стратегия развития транспортной системы России до 2030 г.». В соответствии с этим документом «главной стратегической целью развития транспортной системы является удовлетворение потребностей инновационного социально-ориентированного развития экономики и общества в конкурентоспособных услугах» [7, с. 12].

Главной задачей для Дальневосточного региона является крупномасштабное развитие транспортной инфраструктуры в целях обеспечения социально-экономического прогресса регионов ДВФО, реализации благоприятных возможностей для развития международных торговых и социальных связей, прежде всего со странами АТР. Данная концепция частично нашла отражение в «Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2025 г.» [8] и, соответственно, «Стратегии развития Приморского края до 2025 г.».

В частности, во втором документе среди основных задач отражается необходимость «приведения транспортной системы Приморья в соответствие с требованиями транспортной системы АТР», а также развитие транспортно-транзитных логистических кластеров на базе трёх МТК «Восток – Запад (развитие Транссиба)», «Приморье-1» и «Приморье-2» [9].

Реализация данных проектов должна увеличить грузооборот всех видов транспорта в 1,9 раза, а грузооборот Дальневосточных портов более чем в два раза – до 200 млн т в год. При этом Минтранс РФ поставил задачу сделать из порта Восточный ХАБ – транспортный узел концентрации и перераспределения контейнерных грузопотоков, пропускной способностью не менее 1,5 млн TEU в год с учётом возможности обработки судов грузоподъемностью до 150 тыс. т [7].

Что мы имеем в результате реализации этой стратегии? Грузооборот транспорта уже увеличился в 1,5 раза, но за счёт железнодорожных перевозок угля и нефтепродуктов. Автотранспортные перевозки, напротив, сократились под воздействием системы «Платон». Порт Восточный так и не стал ХАБом, отложив все проекты по развитию контейнерных терминалов и организации траншипмента (фидерных перевозок и накопительных портов для обслуживания крупнотоннажных контейнеровозов). В результате, вместо 1,5 млн TEU контейнеров в год порт Восточный за 2015 г. едва набрал 350 тыс. TEU контейнеров [3].

Что касается международного транзита, то, кроме отдельных экспериментов по апробации данных коридоров, основные грузопотоки по-прежнему идут в обход Транссиба. За свой многолетний период коммерческой деятельности РАО «РДЖ» уже доказала, что по стоимости услуг она не способна конкурировать с морским транспортом. А что касается преимуществ «РЖД» в скорости и сроках доставки грузов, то с авиацией здесь конкурировать вообще бесполезно. В связи с этим пора уже признать, что многолетние попытки по освоению МТК показали, насколько трудно и безнадёжно решать проблему развития транзитных функций региона в условиях существующей неустойчивой финансово-экономической политики и централизованной системы управления транспортом. Поэтому сейчас уже настало время переосмысления транспортно-транзитных функций и возможностей Дальневосточного региона.

Ведущий специалист в области экономики и проектирования транспортных систем, генеральный директор ОАО «ДНИИМФ» Я.Н. Семенихин справедливо отмечает: «При разработке транспортной стратегии на Дальнем Востоке страны не был соблюден баланс возможностей, потребностей и имеющихся ресурсов. Страна большая, и рыночное окружение транспортного комплекса в различных регионах значительно отличается. Учёт особенностей регионов и различий в конкурентных средах на международном транспортном рынке – обязательный элемент системного подхода. Но получается, что нам пока не до него – мы заняты решением отдельных

задач отдельных видов транспорта на прежнем (ведомственном) уровне восприятия экономики» [5, с. 29].

Несмотря на достаточно жесткие мнения профессионалов, элементы системности в оценке современных подходов к развитию транспортной инфраструктуры региона всё же проявляются. Появилось понимание того, что нужно сделать перевозки более привлекательными, прежде всего, для местного (регионального) бизнеса. Для этого основная масса грузов должна ходить не транзитом от западного отправителя до транзитного порта-накопителя, а по принципу «от двери – до двери» и «точно в срок», а стоимость таких услуг должна быть адекватной условиям определённого регионального рынка.

В этом плане заслуживает внимания стратегия развития свободного порта Владивосток (СПВ), который выходит на региональный уровень управления. Несмотря на то, СПВ пока ещё не имеет определённой стратегии своего развития, но отчасти она уже предопределена его Законом, где в ст. 5 указаны главные цели создания 4-х специализированных территорий [1]:

- 1) *портовая* создается с целью интеграции в экономическое пространство государств АТР;
- 2) *промышленная* – с целью развития международной торговли с государствами АТР;
- 3) *научно-внедренческая* – с целью создания производств по выпуску конкурентной продукции;
- 4) *туристско-рекреационная* – с целью ускорения социально-экономического развития территорий СПВ и повышения уровня жизни населения.

Исходя из этих целей, можно отметить, что реально внедряется пока только вторая. Потому что практически все зарегистрированные резиденты СПВ нацелены на торговлю своими товарами, имея возможность беспоплатного ввоза технических и технологических средств, а также иностранного сырья, комплектующих и запчастей. При этом совершенно неопределённой остаётся главная первая цель создания свободной портовой территории. Какие резиденты будут заниматься эксплуатацией портовой территории и в чём будет заключаться их свобода? Имеются в виду те предприятия и организации, которые обеспечивают портовые услуги по перевалке, хранению и отправке грузов, а также агентированию транспортных средств. Если верить словам ген. директора КРДВ и зам. председателя НС СПВ Д.С. Тихонова, «свободные зоны создаются только для резидентов порта» [4, с. 33]. Тогда, надо полагать, для самих портовиков стратегия остается прежней – «интеграция в экономическое пространство АТР».

Однако все ведущие морские порты Дальнего Востока уже давно в этом пространстве, но только как сырьевой придаток. При этом по мере увеличения сырья в структуре грузооборота наших портов их экономическая эффективность понижает-

ся. Следовательно, данную стратегию уже необходимо пересмотреть, изменить или дополнить более эффективными проектами резидентов. С учётом системного подхода необходимо также разработать общий стратегический план комплексного развития портовых территорий зоны СПВ с целью повышения социально-экономической эффективности всех прилегающих прибрежных агломераций.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. О свободном порте Владивосток [Электронный ресурс] : федеральный закон от 13.07.2015 № 212-ФЗ. – Режим доступа: www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182596/.
2. Дальневосточный федеральный округ. Экономическая статистика [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://statinfo.biz/HTML/M113FOSOL1.aspx>.
3. Морские порты: технико-экономические характеристики : справочник. – СПб. : ЦНИИМФ, 2016. – 864 с.
4. Резиденты СПВ не спешат подавать заявки об упрощении таможенных процедур [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.tks.ru/reviews/2016/09/26/01>.
5. Семенихин, Я. Н. Морской транспорт Дальнего Востока: состояние и перспективы / Я. Н. Семенихин, П. М. Аверченков // Вестник Дальневост. отд-ния Рос. акад. наук. – 2002. – №1-2. – С. 69–75.
6. Стивидорный рынок России: итоги 2015 года / Информационно-аналитическое агентство SeaNews. – СПб., 2016. – 66 с. – (Freight.ru ; 2016 ; № 6 (75) : прил.).
7. Стратегия развития транспорта Российской Федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION_ID=2203#document_13008.
8. Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Забайкалья до 2025 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://assoc.khv.gov.ru/strategy-for-socio-economic-development-of-the-far-east-and-the-baikal-region-until-2025>.
9. Стратегия социально-экономического развития Приморского края на период до 2025 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://primorsky.ru/authorities/executive-agencies/departments/economics/development/strategy/pk-25.php>.

REFERENCES

1. *About the Free Port of Vladivostok. The Federal Law on July 13, 2015 No. 212-FZ.* Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_18254/ (accessed 17 February 2017). (In Russian).

2. *The Far Eastern Federal District. Economic statistics*. Available at: <http://statinfo.biz/HTML/M113FOSOL1.aspx> (accessed 17 February 2017). (In Russian).
3. *Morskie porty: tekhniko-ekonomicheskie kharakteristiki: spravochnik* [Seaports: technical and economic characteristics: Reference book]. St. Petersburg: Central Research and Design Institute of the Navy Publ., 2016. 864 p.
4. *Residents of SPV don't hurry to submit applications about simplification of customs procedures*. Available at: <http://www.tks.ru/reviews/2016/09/26/01> (accessed 17 February 2017). (In Russian).
5. Semenikhin Ya.N., P. M. Averchenkov. *Morskoi transport Dal'nego Vostoka: sostoyanie i perspektivy* [Sea transport of the Far East: condition and prospect]. *Vestnik Dal'nevostochnogo otdeleniya Rossiiskoi akademii nauk* [Messenger of the FEB RAS], 2002, no. 1-2, p. 69–75.
6. *Stevedoring market of Russia: results of 2015* / Information and analytical agency SeaNews/SPb., 2016. 66 p. Freight.ru, 2016, no. 6 (75): appendix. (In Russian).
7. *The strategy of development for transport of the Russian Federation for the period till 2030*. Available at: http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION_ID=2203#document_13008 (accessed 17 February 2017). (In Russian).
8. *The strategy of social and economic development of the Far East and Transbaikalia till 2025*. Available at: <http://assoc.khv.gov.ru/strategy-for-socio-economic-development-of-the-far-east-and-the-baikal-region-until-2025> (accessed 17 February 2017). (In Russian).
9. *The strategy of social and economic development of Primorsky Krai for the period till 2025*. Available at: <http://primorsky.ru/authorities/executive-agencies/departments/economics/development/strategy/pk-25.php> (accessed 17 February 2017). (In Russian).