

Научная статья

УДК 332.1

EDN GUONMJ

DOI 10.17150/2500-2759.2024.34(3).485-496



СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В УСЛОВИЯХ САНКЦИОННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ

С.Н. Леонов, Е.А. Заостровских

*Институт экономических исследований Дальневосточного отделения Российской академии наук,
г. Хабаровск, Российская Федерация*

Информация о статье

Дата поступления

13 сентября 2024 г.

Дата принятия к печати

21 ноября 2024 г.

Дата онлайн-размещения

6 декабря 2024 г.

Ключевые слова

Порты; инфраструктура;
пространственное развитие;
санкции; Дальневосточный
регион

Аннотация

Выполнен анализ состояния и перспектив развития портовой инфраструктуры Дальнего Востока России в условиях действия санкций. Методологической основой исследования явились общенаучные методы формализации, группировки, анализа, синтеза и сравнения. Источники данных включали статистику официальных отчетов, отраслевых сайтов, государственных баз данных. В качестве параметров исследования выступали основные экономические показатели работы портов Дальневосточного региона. Показано, что проблемой внутреннего водного транспорта является состояние действующей инфраструктуры, созданной еще в советское время. Кроме этого порты Дальнего Востока долгое время находились в тени стратегических приоритетов страны. Специальная военная операция и санкции, введенные недружественными странами против России, привели к перераспределению грузовых потоков с запада на восток, а проблемы портов Дальнего Востока находятся под вниманием Правительства РФ. Рассмотрены меры государственной поддержки развития портовой инфраструктуры и особенности трансформации последней в контексте морских и речных портов региона. Проанализирована цепочка последовательных негативных событий в части развития портов в регионе: влияние дефицита пропускной способности железнодорожного транспорта на снижение конкурентных преимуществ портов, что ведет к нарушению баланса между возможностями, потребностями и имеющимися ресурсами при реализации Транспортной стратегии РФ в отношении Дальнего Востока. Показано, что роль морских и речных портов Дальнего Востока в системе национальной и региональной экономики не в полной мере соответствует поставленным перед отраслью задачам. В качестве первоочередных выделяются задачи проведения широкомасштабных дноуглубительных работ и формирования инфраструктуры развития транзитного коридора, который может связать через систему речных коммуникаций Северный морской путь с крупнейшими железнодорожными магистралями страны — Транссибом и БАМом.

STATE AND PROSPECTS FOR UPDATING THE PORT INFRASTRUCTURE IN THE FAR EASTERN REGION UNDER CONDITIONS OF SANCTION RESTRICTIONS

Sergey N. Leonov, Elena A. Zaostrovskikh

Economic Research Institute, Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences, Khabarovsk, the Russian Federation

Article info

Received
September 13, 2024

Accepted
November 21, 2024

Available online
December 6, 2024

Keywords

Ports; infrastructure; spatial development; sanctions; Far Eastern region

Abstract

The article analyzes the state and development prospects of the port infrastructure of the Russian Far East under sanctions. The methodological basis of the study was general scientific methods of formalization, grouping, analysis, synthesis and comparison. The data sources included statistics from official reports, industry websites and government databases. The main economic indicators of the ports of the Far Eastern region served as the parameters of the study. It is shown that the problem of inland water transport is the state of the existing infrastructure, created back in Soviet times. In addition, the ports of the Far East have long been in the shadow of the country's strategic priorities. The SWO and sanctions imposed by unfriendly countries against the Russian Federation have led to a redistribution of cargo flows from West to East, and the problems of the ports of the Far East are under the attention of the Russian Government. The article considers measures of state support for the development of port infrastructure and the specifics of its transformation in the context of the region's sea and river ports. The article analyzes a chain of consecutive negative events in terms of port development in the region: the current deficit in rail transport capacity affects the reduction of the ports' competitive advantages, which inevitably leads to an imbalance between the capabilities, needs and available resources in the implementation of the country's Transport Strategy for the Far East. It is shown that the role of sea and river ports of the Far East in the system of national and regional economy does not fully correspond to the tasks set before the industry. The priority tasks are to carry out large-scale dredging works and to form the infrastructure for the development of a transit corridor that can connect the Northern Sea Route with the country's largest railway lines — the Trans-Siberian Railway and the Baikal-Amur Mainline — through the system of river communications.

Введение

Современные порты являются важными звеньями в системе транспортных коммуникаций страны, способствуя развитию как экономики регионов, так и государства в целом. Российское правительство рассматривает их развитие как необходимое условие стимулирования регионального роста путем трансформации портов в транспортно-промышленные узлы с одновременным преобразованием регионов в промышленные комплексы. Развитие портового хозяйства стимулирует развитие смежных отраслей, привлечение инвестиций, совершенствование инфраструктуры, что в совокупности дает толчок к развитию экономики территории [1]. Утверждение о том, что транспортная инфраструктура

определяет развитие хозяйственного комплекса района, выступая остоном, основой процесса освоения любого региона, верно и для российского Дальнего Востока (ДВ). Главным отличием современного момента, по сравнению с ситуацией позднесоветского периода, выступает опора на морскую логистику при реализации большинства новых проектов ресурсного освоения ДВ [2].

Актуальность исследования портового сектора Дальневосточного региона в новых условиях обуславливается проведением реформ, предполагающих привлечение частных инвестиций в данный сектор экономики. Однако реализация проектов, направленных на совершенствование портов, встречает ряд сложностей, определяемых действием

санкций в отношении России после начала специальной военной операции на Украине. В силу названных причин, целью исследования является выявление роли и значения морских и речных портов ДВ в новых условиях хозяйствования и разработка конкретных рекомендаций по развитию портовой инфраструктуры дальневосточного региона.

Методы и статистика

Методологической основой исследования явились общенаучные методы, такие как формализация, группировка, анализ, синтез и сравнение. Источники данных, используемые в работе, включают статистику официальных отчетов, отраслевых сайтов, государственных баз данных. В качестве параметров исследования выступают основные экономические показатели работы портов. Использование простых статистических методов анализа динамики показателей работы морских и речных портов ДВ позволило выявить территориальные различия в деятельности портовых хозяйств.

Для обоснования результатов исследования использовались идеи, высказанные в научных трудах отечественных и зарубежных ученых. Во внимание принималась аксиома о том, что наличие развитой инфраструктуры позволяет максимально рационально использовать потенциал портов, обеспечивая своевременные поставки грузов потребителю. При этом учитывалось, что большинство отечественных исследователей фокусируются на различных аспектах этого процесса. Часть исследователей отмечает, что развитие инфраструктуры снижает затраты на факторы производства, увеличивает частные инвестиции и стимулирует торговлю [3–5]; другие утверждают, что наличие развитой инфраструктуры положительно влияет на производительность труда и образование, способствует росту занятости, позволяет диверсифицировать логистический сервис [6–8]; третьи обращают внимание на важность опережающего развития инфраструктуры и ее элементов для стабильного развития отраслей экономики [9–11].

Учитывая сказанное, попытаемся дать ответ на вопрос о том, насколько состояние портовой инфраструктуры ДВ соответствует задаче развития региона в современных условиях.

Состояние портовой инфраструктуры Дальнего Востока

Особую роль в Дальневосточном регионе играет портовая инфраструктура морского и речного транспорта. Она обеспечи-

вает перевалку грузов во внешнеторговом и региональном направлениях. Уникальность географического положения региона заключается в том, что он имеет и большую по протяженности морскую береговую линию (48 % от береговой линии страны), и разветвленную сеть внутренних водных путей (27 % от общей протяженности внутренних водных путей страны). Эти два обстоятельства способствовали формированию морских и речных портов, доля которых составляет 42 и 7 % от портов страны соответственно (рис. 1).

Морские порты. К числу незамерзающих внешнеторговых портов относятся десять: Владивосток, Находка, Восточный, Посьет, Зарубино, Ванино, Магадан, Холмск, Корсаков, Петропавловск-Камчатский. Остальные (16 портов) имеют ограниченный срок навигации и требуют ледовой проводки судов от двух до шести месяцев в году. Порты материка — Владивосток, Находка, Восточный, Ванино, Зарубино и Посьет имеют прямой выход на железнодорожную и автомобильную магистрали и являются базовыми для создания транспортно-логистических узлов. Порты Сахалина — Холмск и Корсаков имеют выход на железнодорожные магистрали страны через паромную переправу Ванино-Холмск, но их жизнедеятельность зависит от согласованной работы с железнодорожным транспортом. Материально-техническая база морских портов региона включает 294 причала (33,9 % от общего количества причалов страны) общей протяженностью 46,2 тыс. погонных метра (32,2 % от общего количества погонных метров страны).

Речные порты. В Ленском бассейне действует восемь речных портов — Якутск, Зырянка, Сеймчан, Белогорск, Олекминск, Нижнеянг, Ленск и Нюрба и большое число пристаней. В Амурском бассейне действует девять речных портов, в том числе Хабаровск, Комсомольск-на-Амуре, Николаевск-на-Амуре (порт двойного назначения — река-море), Благовещенск, Свободный, Поярково, которые имеют механизированные причалы и железнодорожные подходы к ним. Остальные речные порты — Зея, Свободный и Покровка находятся в крайне сложном техническом состоянии и не имеют возможности дальнейшего роста [12]. Основные виды деятельности речных портов направлены на добычу нерудных материалов; обслуживание промышленных предприятий, имеющих выход к реке; снабжение населения и предприятий в труд-



Рис. 1. Основные речные и морские порты Дальнего Востока
 (карта выполнена В.Д. Хижняком на основании предоставленных авторами данных)

нодоступных регионах; доставку проектных грузов (негабаритные грузы, перевозка которых смежными видами транспорта невозможна).

Большинство портов региона имеют международный статус (морские — 22 из 26 действующих, речные — 3 из 17 действующих), что позволяет развивать внешнеторговую деятельность. Но поскольку основная часть действующей инфраструктуры была создана еще в советское время, то на сегодняшний день она нуждается в комплексной реконструкции и модернизации (износ портового оборудования составляет 90 %).

Более того, порты Дальнего Востока долгое время находились в «тени» стратегических приоритетов транспорта страны. Это было связано с тем, что после распада Советского Союза потребовалось срочно создать недостающую портовую инфраструктуру в европейской части страны взамен ушедшим портам (Клайпеда, Николаев, Ильичёвск и др.). Поэтому на протяжении долгого времени отмечалась тенденция постоянного отставания в приросте грузооборота портов Дальневосточного бассейна от остальных бассейнов страны.

Меры государственной поддержки развития портовой инфраструктуры

В нынешнее время порты региона развиваются в рамках стратегических целей страны — укрепление позиций России на Тихом океане и формирование конкурентных преимуществ на международном рынке транспортных услуг.

Начиная с 2006 г. в рамках «новой восточной политики», а затем и политики «поворота России на восток», стали осваиваться природные ресурсы на территории от Урала до Тихого океана и экспортироваться через морские порты в страны АТР [13]. Однако в результате интенсивного наращивания объема экспортных грузов порты столкнулись с дефицитом портовой инфраструктуры, что стало приводить к непроизводительным простоям морских судов, срыву поставок грузов и, как следствие, росту цен на товары [14].

Для устранения обозначенных проблем в 2018 г. утвержден Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры¹, который направлен на частичное преодоление инфраструктурных диспропорций. Также разработаны и утверждены программы по некоторым ключевым направлениям. В 2018 г. вступила в силу Стратегия развития морских терминалов для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота², а также строительства портовых холодильников для доставки рыбопродукции конечным потребителям на западе России. В 2021 г. утверждена Транспортная стратегия РФ на период до 2035 года³, которая в том числе направлена на сбалансированное развитие эффективной транспортной инфраструктуры для обеспечения устойчивого экономического роста и территориальной связанности страны.

Что касается речных портов, то новый импульс развития они получили в 2013 г., когда была провозглашена программа развития Арктической зоны РФ⁴, где им отводилась роль в

формировании и обеспечении перевозок грузов по Северному морскому пути. Усилилась их роль в 2022 г., когда в Плане развития Северного морского пути на 2035 г.⁵ речным портам была отведена ключевая роль в создании речных транспортных коридоров, которые позволят соединить широтные (Транссиб и СМП) и меридиональные (речные) направления.

Санкции в отношении России выражались в ограничительных мерах для российских судов и морских страховщиков, а также во введенном экспортном контроле технологий и оборудования, используемых на морском транспорте. Это привело к нарушению логистических связей, перегруженности железнодорожных погранпереходов и, как следствие, к увеличению стоимости и средних сроков доставки. Многие иностранные поставщики были вынуждены изменить транспортные маршруты в обход России, опасаясь получить ответные санкции со стороны западных стран.

В условиях перераспределения грузовых потоков с запада на восток порты с 2022 г. находятся в зоне особого внимания Правительства РФ. В этот период были приняты меры и разработаны программы по их поддержанию и развитию. Для снижения транспортных затрат (ж/д и авто) осуществляется ежедневный электронный мониторинг и контроль движения грузов⁶. Для синхронизации доставки грузов в северные регионы принят Федеральный закон «О северном завозе»⁷. Особое внимание уделялось расшивке подъездных путей к портам, модернизации сухопутных погранпереходов⁸ и разработке новых технологий в отношении перевозки контейнерных грузов⁹.

Таким образом, прежние задачи морских и речных портов, подразумевавшие сбалансированное развитие объектов портовой инфраструктуры для обеспечения устойчивого экономического роста и территориальной связанности страны¹⁰, добавились цели укреп-

¹ Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года : распоряжение Правительства РФ от 30 сент. 2018 г. № 2101-р. ; Паспорт федеральной проекта «Развитие морских портов» // ИПП «Гарант».

² Об утверждении Стратегии развития морских терминалов для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота с учетом береговой логистической инфраструктуры, предназначенной для транспортировки, хранения и дистрибуции рыбной продукции : приказ Минсельхоза России от 20 апр. 2018 г. № 189 // ИПП «Гарант».

³ Развитие транспортной системы России в 2010–2021 годы : федер. целевая прогн : утв. постановлением Правительства РФ от 5 дек. 2001 г. № 848 : (в ред. от 20 мая 2008 г. № 377) // Там же ; Транспортная стратегия РФ на период до 2030 г. : утв. постановлением Правительства РФ от 22 нояб. 2008 г. № 1734-р // Там же.

⁴ О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации : указ Президента РФ от 2 мая 2014 г. № 296 : (с изм. и доп. от 27 июня 2017 г. и 13 мая

2019 г.). URL: <https://base.garant.ru/70647984>.

⁵ План развития Северного морского пути на период до 2035 года : распоряжение Правительства РФ от 1 июля 2022 г. № 2115-р // ИПП «Гарант».

⁶ Стратегические направления развития Дальнего Востока // Морские вести России. URL: <https://morvesti.ru/analitika/1692/94087>.

⁷ О северном завозе : федер. закон от 4 авг. 2023 № 411-ФЗ // СПС «КонсультантПлюс».

⁸ Развитие приграничной инфраструктуры: цели и результаты // Министерство транспорта Российской Федерации. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/interviews/518>.

⁹ Восток: новые точки роста // Морские вести России. URL: <https://morvesti.ru/analitika/1691/104286>.

¹⁰ Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года : утв. распоряжением Правительства РФ от 27 нояб. 2021 г. № 3363-р // ИПП «Гарант».

пления позиций России на Тихом океане и формирование конкурентных преимуществ водного транспорта на международном рынке транспортных услуг [15]. Для реализации столь грандиозных целей потребовалось строительство дополнительной масштабной портовой инфраструктуры.

Результаты и дискуссия

Морские порты. За 2019–2023 гг. совокупный грузооборот морских портов региона увеличился на 11,6 % и в 2023 г. приблизился к отметке 238,1 млн т (табл. 1). По сравнению с относительно стабильным периодом 2019 г. к 2024 г. доля портов ДВ в общем грузообороте портов России увеличилась на 2 п.п. (с 25

до 27 %). Фактически можно говорить о том, что в условиях политики «разворот России на восток» и действия санкций, морским портам региона удалось нарастить перевалку грузов по основным направлениям и повысить свою значимость в стране.

В настоящее время наибольший удельный вес в структуре грузооборота приходится на экспорт — 85 %, далее следует каботаж — 8 %, импорт 7 %, на транзит приходится 0,4 % от общего объема грузооборота региона.

Основной рост экспорта был достигнут за счет перевалки угля и нефти. Их доля в общем грузообороте составила 46 и 27 % соответственно (рис. 2). Объем перевалки импортных грузов увеличился за это время

Таблица 1

Основные показатели работы морских портов Дальневосточного региона

Показатель	2019	2020	2021	2022	2023	2023 г. к 2019 г. (%)
Перевалка грузов, всего (млн т)	213,4	223,0	224,3	227,8	238,1	111,6
В том числе:						
экспорт	183,6	195,0	185,1	192,3	201,8	109,9
импорт	8,0	8,7	17,4	15,9	16,8	210,0
транзит	1,0	0,8	2,5	1,0	0,9	90,0
каботаж	20,6	18,4	19,3	18,5	18,6	90,3
Перевалка контейнеров, всего (тыс. ДФЭ)	1446,6	1542,1	2115,5	2275,0	2555,0	176,6
В том числе:						
экспорт	517,4	563,9	593,8	692,4	734,8	142,0
импорт	518,2	567,0	810,1	831,4	1030,3	198,8
транзит	87,2	59,2	82,6	117,4	108,9	124,4
каботаж	323,7	351,9	629,0	633,8	681,0	210,4
Обслуживание пассажиров (тыс. чел.)	89,2	37,7	48,4	31,6	н/д	...
Обслуживание пассажирских судов (ед.)	н/д	712	692	310	200	...
Доля портов ДВ в общем грузообороте портов страны (%)	25	26	27	27	27	+2 п.п.

Источник: Морцентр-ТЭК. URL: <https://morcenter.ru/?ysclid=m4j7whxisk327757938>.

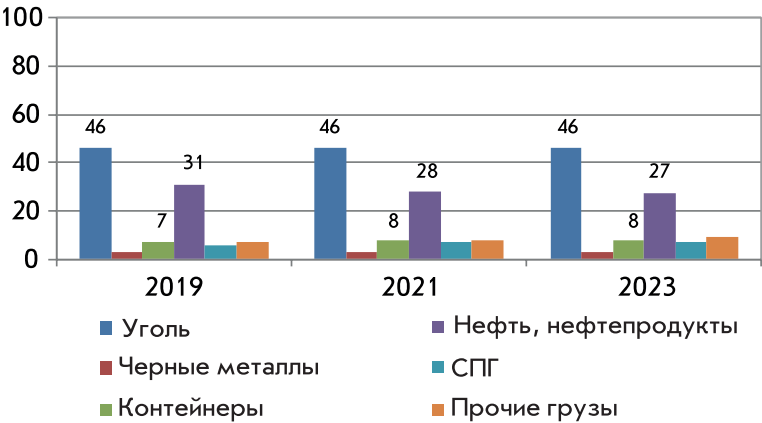


Рис. 2. Структура грузооборота морских портов Дальневосточного региона, %

Источник: Морцентр-ТЭК. URL: <https://morcenter.ru/?ysclid=m4j7whxisk327757938>

в 2 раза за счет поставок импортной техники, машин и оборудования. Больше всего сократился объем транзитных грузов ввиду действия санкций. Каботаж сократился на 9,7 п.п. из-за перераспределения части региональных грузов, завершения строительства ряда проектов на севере и сбоев логистики.

Анализ динамики перевалки контейнеров показал рост объемов к 2023 г. на 76,6 %, достигнув очередного рекордного уровня — 2,55 млн контейнеров ДФЭ (см. табл. 1). Из-за большой загруженности морские порты с трудом справлялись с перевалкой контейнеров, поскольку зачастую не хватало складских площадей, перегрузочного оборудования и рабочих. Кроме этого, к приоритету перевозок экспортных углей на восток, возросла и очередность перевозок нефтепродуктов в том же направлении, что сделало железнодорожную инфраструктуру менее доступной для контейнеров.

В результате в настоящее время сложилась ситуация, когда мощности портов региона опережают провозную способность Восточного железнодорожного полигона. Это отражается на загрузке морских портов, которая составляет не более 70–90 % их мощности [16]. Провозная способность Восточного полигона хоть и увеличивается (2021 г. — 144 млн т, 2022 г. — 158 млн т, 2023 г. — 173 млн т), но это не решает вопрос загрузки сложившегося профицита портовых мощностей.

Сложная ситуация сложилась в пассажирских перевозках морским транспортом. С 2020 г. обслуживание пассажирских судов (с учетом круизных судов) сократилось в 2,5 раза и составило 200 единиц (см. табл. 1). Отрицательное влияние на каботажном направлении оказали такие факторы, как снижение спроса на данный вид транспорта, сбои в расписании, ввиду напряженной логистической ситуации, физический износ пассажирских судов. Так, на паромной линии

«Ванино — Холмск» число перевезенных пассажиров в 2023 г. сократилось на 8 % и составило 20,1 тыс. чел. по причине планового ремонта парома «Сахалин-10»¹¹.

В пятерку лидирующих портов региона входят порты Приморского, Хабаровского краев и Сахалинской области. За рассматриваемый период их совокупный объем перевалки увеличился на 14,6 % и в 2023 г. составил 195,3 млн т (табл. 2). На эти порты приходится 82 % перевалки грузов региона. Вместе с тем в некоторых портах произошла переориентация экспортных грузопотоков из-за действия санкций. В частности порт Ванино заменил своих стратегических партнеров по экспорту угля с Вьетнама и Японии на Малайзию, Индонезию и Сингапур¹². Порт Владивосток перенаправил экспорт зерна из Японии и Республики Корея в африканские страны [17].

В целом данные порты увеличили объемы перевалки в основном за счет угольных и контейнерных грузов. Например, порт Ванино удерживает лидирующее место за счет увеличения мощностей по перевалке угля (прирост мощности 8,8 млн т). Значительный прогресс Восточного порта был достигнут благодаря внедрению новых технологий, запуску третьей очереди специализированного угольного комплекса (первый этап) и введению в эксплуатацию транспортно-логистического узла для перевалки транзитных контейнерных грузов¹³. Порт Владивосток увеличил пропускную способность за счет оптимизации сети интермодальных перевозок, а также строительства угольного терминала в

¹¹ Порт Холмск ждет доработки новых паромов и модернизации СУДС // Морские порты. 2024. № 1. URL: <https://morvesti.ru/analitika/1688/108425>.

¹² Сквозь годы развития и реформ // Морские порты. 2024. № 3.

¹³ Три кита Восточного: уголь, контейнеры и нефтяные грузы // Морские вести России. URL: <https://morvesti.ru/analitika/1688/109979>.

Таблица 2

Грузооборот лидирующих портов Дальневосточного региона, млн т

Порт	2019	2020	2021	2022	2023
Восточный* (Приморский край)	73,5	77,3	77,7	82,2	85,8
Ванино (Хабаровский край)	31,4	33,5	35,4	37,6	34,9
Находка (Приморский край)	25,6	26,7	26,8	25,7	27,5
Владивосток (Приморский край)	23,9	24,6	29,6	32,2	33,5
Пригородное (Сахалинская область)	16,0	16,4	14,5	15,4	13,6
Итого по лидирующим портам	170,4	178,5	184,0	193,1	195,3

Примечание:

* Грузооборот порта Восточный включает данные нефтепорта Козьмино.

Источник: Морцентр-ТЭК. URL: <https://morcenter.ru/?ysclid=m4j7whxisk327757938>.

бухте Суходол (прирост — 4,5 млн т)¹⁴. Порт Находка применил новые технологии для погрузки и выгрузки контейнерных грузов, а также запустил упрощенную процедуру таможенного оформления грузов в порту¹⁵. Порт Посьет реализует масштабный проект по перевалке угля (прирост мощности 8,6 млн т)¹⁶. В порту Пригородное введены в эксплуатацию три танкера усиленного ледового класса, которые были созданы специально с учетом навигационных условий региона и нюансов технологии погрузки в порту¹⁷.

Согласно государственным программам¹⁸, лидирующие порты Восточный, Ванино, Находка и Владивосток позиционируются как порты-хабы, что подразумевает комплексное развитие всех элементов инфраструктуры как в транспортном узле, так и за его пределами [18].

Развитие остальных морских портов определялось рядом событий. В порту Шахтёрск проведен первый этап модернизации основных производственных объектов с целью создания магистрального угольного конвейера протяженностью 23 км, который соединит Солнцевский угольный разрез и порт. В порту Де-Кастри в 2022 г. отгрузка нефти была остановлена на полгода из-за санкций. После передачи прав оператора от «Эксон Нефтегаз Лимитед» (США) компании «СМНГ-Шельф» (Россия) в марте 2023 г. работа порта была возобновлена в полном объеме. Грузооборот арктических портов с 2019 г. увеличился на 23 % и в 2023 г. составил 1,8 млн т. Основной прирост грузооборота обеспечил порт Беринговский (Чукотский автономный округ), реализуя проект по транспортировке угля, добываемого австралийской компанией Tigers Realm Coal.

Если обратиться к общей динамике развития портов, то можно отметить следующее: с одной стороны, рост грузооборота оживил деятельность морских портов и увеличил налоговые отчисления (в 2021 г. порт Восточный

стал одним из крупнейших налогоплательщиков региона, перечислив 3,6 млрд р. в бюджеты разных уровней¹⁹), с другой — отмечается цепочка последовательных негативных событий: дефицит пропускной способности железнодорожного транспорта повлиял на снижение конкурентных преимуществ портов, что, в свою очередь, оказало влияние на снижение взаимосвязи между портами и экономикой, а затем отразилось на экологии. Некоторые лидирующие порты столкнулись с инфраструктурными, экономическими, социальными и экологическими проблемами [17]. Такая ситуация неизбежно приведет к нарушению баланса между возможностями, потребностями и имеющимися ресурсами при реализации Транспортной стратегии РФ [19].

В целом можно отметить, что отсутствие синхронизации развития портов и железной дороги, технический износ основного оборудования в портах, низкая скорость обработки грузов, сложная процедура таможенного оформления грузов, низкий уровень инноваций и новых портовых технологий выступают основными причинами сдерживания экономического развития портов.

Если рассматривать успешность реализации проекта «Свободный порт Владивосток» (СПВ), то следует отметить его спорную экономическую эффективность. С одной стороны декларируется, что с 2013 г. режим СПВ привлек 1 742 млрд. р. инвестиций, 2 035 резидентов, также планируется создать 107,6 тыс. новых рабочих мест. Приморский край лидирует по числу резидентов (88 % от общего числа резидентов ДВ); с другой — к основным недостаткам проекта СПВ относят отсутствие четких стратегических установок развития СПВ, несоответствие модели развития программы уровню социально-экономического развития территорий ДВ, слабую нормативно-законодательную базу реализации проекта. Расширение числа регионов, входящих в СПВ (с одного до пяти), также не позволяет сконцентрировать усилия на достижении конкретных результатов [20]. Государство стремится переложить груз ответственности финансирования инфраструктуры в СПВ на частных инвесторов, что противоречит общему принципу формирования «Свободного порта», крайне медленно решает проблемы наращивания транзитных грузов.

Для речных портов региона становятся характерными две особенности. Если порты

¹⁴ Текущее состояние и перспективы развития морских портов Арктики и Дальнего Востока // Морской конгресс — Дальний Восток. Владивосток, 30–31 мая 2024 г.

¹⁵ Порт Находка стремится к большей универсальности // Морские вести России. 2023. № 10. URL: <https://morvesti.ru/exclusive/107574>.

¹⁶ Порт Посьет увеличит на треть экспорт угля // Морские порты. 2024. № 2. URL: <https://morvesti.ru/exclusive/108774>.

¹⁷ Порт Пригородное: новые стандарты морских перевозок // Морские порты. 2022. № 2. URL: <https://morvesti.ru/analitika/1688/95561>.

¹⁸ Развитие транспортной системы России : федер. целевая прогр : утв. постановлением Правительства РФ № 1596 от 20 дек. 2017 г. (подпрограмма «Развитие экспорта транспортных услуг»).

¹⁹ По итогам 2021 г. «Восточный порт» перечислил самую крупную сумму налогов за последние пять лет. URL: <https://www.vostport.ru/press-center/press-releases/detail.php?ID=4320>.

Ленского бассейна все больше специализируются на перевалке жизнеобеспечивающих, государственных и муниципальных грузов, то порты Амурского бассейна превращаются в узкоспециализированные предприятия по перевалке нерудных строительных материалов (песок и гравий) и лесных грузов.

Анализ деятельности речных портов Амурского и Ленского бассейнов показывает снижение показателей перевалки грузов в речных портах региона с 8,1 до 6,5 млн т грузов (табл. 3). Это происходит за счет перераспределения части грузов с внутреннего водного на трубопроводный (Ленский бассейн), а также снижения спроса на речные перевозки и сокращения объемов добычи нерудных материалов (Амурский бассейн).

Кроме того, на снижение показателей в последнее время влияет сложная навигационная обстановка. В Амурском бассейне наблюдается высокий уровень воды в реках, что осложняет перевозку грузов; в Ленском бассейне, наоборот, низкий, что вынуждает работать флот с большим недогрузом (1/3 от положенной нормы) и потерей провозных способностей. Хотя в последние годы в портах Хабаровского края и Республики Саха (Якутия) велась частичная реконструкция объектов портовой инфраструктуры, в том числе для возобновления и развития контейнерных перевозок²⁰, следует признать недостаточность этих мер.

Наличие слаборазвитой портовой инфраструктуры внутреннего водного транспорта в Дальневосточном регионе приводит к потере грузовой базы, которая на Ленском бассейне составляет до 1,5 млн т, на Амурском — 2,5 млн т [12].

Перспективы развития речных портов связаны с развитием транзитных коридоров. В Ленском бассейне это «Северный транзит», который соединит в одну транспортную линию населенные пункты Джалинда, Сковородино, Тында, Нерюнгри, Якутск, Тикси; в Амурском бассейне это Хабаровск, Ванино, Николаевск-на-Амуре. Интерес к

данным проектам выражают КНР и Республика Корея. В рамках этого направления будет проведена модернизация порта Николаевск-на-Амуре (101 млн р.)²¹.

Фактически особенность текущего момента заключается в том, что роль морских и речных портов Дальнего Востока в системе национальной и региональной экономики не в полной мере соответствует поставленным задачам. В современных условиях среди множества нерешенных проблем развития системы речных портов ДВ выделяются две первоочередные: создание судоходных условий для доставки грузов (проведение широкомасштабных дноуглубительных работ) и формирование инфраструктуры развития транзитного коридора, который может связать через систему речных коммуникаций Северный морской путь с крупнейшими железнодорожными магистралями страны — Транссибом и БАМом.

Выводы

Резюмируя, отметим, что в части развития крупных морских портов ДВ, находящихся в черте городских поселений (Владивосток, Находка, Ванино), планируется портовое районирование, подразумевающее эффективное использование портовых и городских территорий, вынос складских площадей портов (сухие порты) за пределы города и активное внедрение продвинутых форм цифровизации управления портовым хозяйством в целом.

В рамках разработки и согласования принятия инвестиционных деклараций при строительстве инфраструктурных объектов портов следует четко соблюдать требования использования передовых технологий и детальной проработки социально-экологических рисков как для территории локализации порта, так и портового региона в целом.

Необходимо акцентировать вопросы комплексного развития транспортной системы ДВ, предусмотрев синхронизацию развития грузовой базы портов, портовой и

²⁰ Годовой отчет АО «Хабаровский речной торговый порт» за 2021 год. URL: <http://rechtorport.khv.ru>.

²¹ Грузооборот портов Хабаровского края планируют увеличить до 154 млн т к 2030 г. // Морские вести России. URL: <https://morvesti.ru/news/1679/108052>.

Таблица 3

Динамика основных показателей речных портов Дальневосточного региона, млн т

Показатель	2019	2020	2021	2022	2023
Перевалка грузов в портах	8,1	6,9	7,2	7,0	6,5
В том числе по бассейнам:					
Ленский	3,8	2,7	3,1	3,2	3,0
Амурский	4,3	6,9	7,2	3,8	3,5

Источник: Единый архив экономических и социальных данных. URL: <http://sophist.hse.ru/rstat> ; Амурводпуть. URL: <https://amurvodput.ru>.

железнодорожной инфраструктуры в макрорегионе.

В части развития речных портов Дальневосточного региона наиболее значимым вопросом является проведение широкомасштабных дноуглубительных работ. Важность проблемы определяется маловодьем рек макрорегиона, что порождает каскад проблем в части снижения экономической эффективности перевозки грузов и производительности труда, удлинения рейсов оборота, потери конкурентоспособности внутреннего водного транспорта, ухудшения финансового состояния судоходных компаний, нивелирования инвестиционной составляющей в тарифе, сокращения судостроительных программ.

Важным вопросом выступает необходимость перепрофилирования речных портов под организацию мультимодальных перевозок, что потребует создания надлежащей портовой инфраструктуры (складов, крановой техники) и формирования (строительства/приобретения) флота типа «река — море». Реализация названных мер позволит привлечь на реки дополнительные грузы с автомобильного и железнодорожного видов транспорта, для чего может потребоваться урегулирование железнодорожных тарифов.

Фактически назрела необходимость проведения широкомасштабных реформ на внутреннем водном транспорте ДВ в триаде «грузовая база — флот — состояние внутренних водных путей».

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Леонов С.Н. Влияние портов Северного морского пути на формирование очаговых зон освоения восточной Арктики / С.Н. Леонов, Е.А. Заостровских. — DOI 10.25283/2223-4594-2021-1-6-18. — EDN ZWMFND // Арктика: экология и экономика. — 2021. — Т. 11, № 1. — С. 6–18.
2. Пилясов А.Н. Новые проекты освоения российской Арктики: пространство значимо! / А.Н. Пилясов, Е.С. Путилова. — DOI 10.37482/issn2221-2698.2020.38.21. — EDN CVMSZZ // Арктика и Север. — 2020. — № 38. — С. 21–43.
3. Щербанин Ю.А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние / Ю.А. Щербанин. — EDN RBVOVZ // Евразийская экономическая интеграция. — 2011. — № 3 (12). — С. 65–78.
4. Исаев А.Г. Транспортная инфраструктура и экономический рост: пространственный аспект / А.Г. Исаев. — DOI 10.14530/se.2015.3.057-073. — EDN VCHKAJ // Пространственная экономика. — 2015. — № 3. — С. 57–73.
5. Jacobs W. An evolutionary perspective on regional port systems: The role of windows of opportunity in shaping seaport competition / W. Jacobs, T. Notteboom. — DOI 10.1068/a43417 // Environment and Planning. — 2011. — Vol. A 43, № 7. — P. 1674–1692.
6. Гаврилов А.Н. Подход к построению прогноза грузооборота морских портов на основе реализации потенциала грузовой базы / А.Н. Гаврилов. — DOI 10.52375/20728689_2021_4_106. — EDN UVGLVW // Транспортное дело России. — 2021. — № 4. — С. 106–108.
7. Аблязов В.К. Прогнозирование грузооборота порта в условиях риска и неопределенности / В.К. Аблязов. — Saarbrücken : LAP Lamber Academic Publishing, 2013. — 185 с.
8. Mudronja G. Seaports and Economic Growth: Panel Data Analysis of EU Port Regions / G. Mudronja, A. Jugovic, D. Skalamera-Alilovic. — DOI 10.3390/jmse8121017 // Journal of Marine Science and Engineering. — 2017. — Vol. 8, № 12.
9. Краснопольский Б.Х. Влияние магистральной инфраструктуры на эффективность пространственно-хозяйственных образований: подходы к оценке / Б.Х. Краснопольский. — DOI 10.14530/reg.2021.3.56. — EDN FECFQY // Регионалистика. — 2021. — Т. 8, № 3. — С. 56–71.
10. Лернер В.К. Прогнозирование грузовой базы морского транспорта. Методические принципы анализа / В.К. Лернер // Морские порты России. — 2011. — № 9. — С. 62–66.
11. Fujita M. The Role of Ports in the Making of Major Cities: Self-Agglomeration and Hub Effect / M. Fujita, T. Mori // Journal of Development Economics. — 1996. — Vol. 49, № 1. — P. 93–120.
12. Леонов С.Н. Развитие внутреннего водного транспорта России и опыт Китая / С.Н. Леонов, Е.А. Заостровских. — DOI 10.15838/esc.2024.3.93.15. — EDN AKHLFK // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. — 2024. — Т. 17, № 3. — С. 258–274.
13. Минакир П.А. Новая восточная политика и экономические реалии / П.А. Минакир. — DOI 10.14530/se.2015.2.007-011. — EDN TYQHZD // Пространственная экономика. — 2015. — № 2. — С. 7–11.
14. Семенихин Я.Н. Ванино-Совгаванский транспортно-промышленный узел: возможности и реалии / Я.Н. Семенихин, Е.М. Новосельцев // Морские порты. — 2020. — № 3. — С. 38–42.
15. Авдеев Ю.А. Свободный порт Владивосток — за и против / Ю.А. Авдеев // ЭКО. — 2017. — № 2. — С. 5–26.
16. Владимиров Е. Доигрались: мощностей Восточного полигона не будет хватать все следующие 10 лет / Е. Владимиров // Морские порты. — 2024. — № 2. — С. 46–48.
17. Заостровских Е.А. Мировые тенденции развития морского транспорта в 2022 г. / Е.А. Заостровских. — DOI 10.14530/reg.2023.6.175. — EDN BVFWDI // Регионалистика. — 2023. — Т. 10, № 6. — С. 175–186.
18. Новосельцев Е.М. Транспортный узел «Восточный — Находка»: прошлое и будущее / Е.М. Новосельцев // Морские порты. — 2019. — № 4. — С. 18–21.

19. Семенихин Я.Н. Особенности текущего развития портов Приморья и Дальнего Востока / Я.Н. Семенихин // Морские порты. — 2011. — № 1. — С. 84–88.

20. Заостровских Е.А. Режим свободного порта Владивосток как инструмент развития / Е.А. Заостровских. — EDN ZIFELL // Развитие Дальнего Востока России в контексте будущего Северо-Восточной Азии. — Хабаровск, 2017. — С. 66–73.

REFERENCES

1. Leonov S.N., Zaostrovskikh E.A. Influence of the Ports of the Northern Sea Route on the Formation of Focal Zones for the Development of the Eastern Arctic. *Arktika: jekologija i jekonomika = Arctic: Ecology and Economy*, 2021, vol. 11, no. 1, pp. 6–18. (In Russian). EDN: ZWMFND. DOI: 10.25283/2223-4594-2021-1-6-18.

2. Pilyasov A.N., Putilova E.S. New Projects for the Development of Russian Arctic: Space Matters! *Arktika i Sever = Arctic and North*, 2020, no. 38, pp. 21–43. (In Russian). EDN: CVMSZZ. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.38.21.

3. Shcherbanin Yu.A. Transport and Economic Growth: Relationship and Influence. *Evrasiyskaya ekonomicheskaya integratsiya = Eurasian Economic Integration*, 2011, no. 3, pp. 65–77. (In Russian). EDN: RBVOVZ.

4. Isaev A.G. Transport Infrastructure and Economic Growth: Spatial Effects. *Prostranstvennaya ekonomika = Spatial Economics*, 2015, no. 3, pp. 57–73. (In Russian). EDN: VCHKAJ. DOI: 10.14530/se.2015.3.057-073.

5. Jacobs W., Notteboom T. An Evolutionary Perspective on Regional Port Systems: The Role of Windows of Opportunity in Shaping Seaport Competition. *Environment and Planning*, 2011, vol. A 43, no. 7, pp. 1674–1692. DOI: 10.1068/a43417.

6. Gavrilov A.N. Approach to Building Forecast of Cargo Turnover of Sea Ports Based on Realizing the Potential of the Cargo Base. *Transportnoe delo Rossii = Transport Business in Russia*, 2021, no. 4, pp. 106–108. (In Russian). EDN: UVGLVW. DOI: 10.52375/20728689_2021_4_106.

7. Ablyazov V.K. *Forecasting port cargo turnover under conditions of risk and uncertainty*. Saarbrücken, LAP Lamber Academic Publishing, 2013. 185 p.

8. Mudronja G., Jugovic A., Skalamera-Alilovic D. Seaports and Economic Growth: Panel Data Analysis of EU Port Regions. *Journal of Marine Science and Engineering*, 2017, no. 12. DOI: 10.3390/jmse8121017.

9. Krasnopol'ski B.H. The Impact of the Main Infrastructure on the Effectiveness of Spatial and Economic Formations: Approaches to the Assessment. *Religiovedenie = Study of Religion*, 2021, vol. 8. no. 3, pp. 56–71. (In Russian). EDN: FECFQY. DOI: 10.14530/reg.2021.3.56.

10. Lerner V.K. Forecasting the cargo base of sea transport. Methodological principles of analysis. *Morskie porty Rossii = Russian Seaports*, 2011, no. 9, pp. 62–66. (In Russian).

11. Fujita M., Mori T. The Role of Ports in the Making of Major Cities: Self-Agglomeration and Hub Effect. *Journal of Development Economics*, 1996, vol. 49, no. 1, pp. 93–120.

12. Leonov S.N., Zaostrovskikh E.A. Development of Inland Waterway Transport in Russia and the Experience of China. *Ekonomicheskie i sotsial'nye problemy Rossii = Economic and Social Problems of Russia*, 2024, vol. 17, no. 3, pp. 258–274. (In Russian). EDN: AKHLFK. DOI: 10.15838/esc.2024.3.93.15.

13. Minakir P.A. New Eastern Policy and Economic Realities. *Prostranstvennaya ekonomika = Spatial Economics*, 2015, no. 2, pp. 7–11. (In Russian). EDN: TYQHSD. DOI: 10.14530/se.2015.2.007-011.

14. Semenikhin Ya.N., Novosel'tsev E.M. Vanino-Sovgavansky transport and industrial hub: possibilities and realities. *Morskie porty = Seaports*, 2020, no. 3, pp. 38–42. (In Russian).

15. Avdeev Yu.A. The Free Port of Vladivostok — Pros and Cons. *EKO = ECO*, 2017, no. 2, pp. 5–26. (In Russian).

16. Vladimirov E. They've played too much: the capacity of the Eastern Polygon will not be enough for the next 10 years. *Morskie porty = Seaports*, 2024, no. 2, pp. 46–48. (In Russian).

17. Zaostrovskikh E.A. Global Trends in the Development of Maritime Transport in 2022. *Regionalistika = Regionalistics*, 2023, vol. 10, no. 6, pp. 175–186. (In Russian). EDN: BVFWDT. DOI: 10.14530/reg.2023.6.175.

18. Novosel'tsev E.M. Transport hub "Vostochny - Nakhodka": past and future. *Morskie porty = Seaports*, 2019, no. 4, pp. 18–21. (In Russian).

19. Semenikhin Ya.N. Особенности текущего развития портов Приморья и Дальнего Востока. *Morskie porty = Seaports*, 2011, no. 1, pp. 84–88. (In Russian).

20. Zaostrovskikh E.A. The free port regime of Vladivostok as a development tool. In *Development of the Russian Far East in the Context of Future for the Northeast Asia*. Khabarovsk, 2017, pp. 66–73. (In Russian).

Информация об авторах

Леонов Сергей Николаевич — доктор экономических наук, профессор, ведущий научный сотрудник, Институт экономических исследований Дальневосточного отделения Российской академии наук, г. Хабаровск, Российская Федерация, e-mail: Leonov@ecrin.ru.

Заостровских Елена Анатольевна — кандидат экономических наук, научный сотрудник, Институт экономических исследований Дальневосточного отделения Российской академии наук, г. Хабаровск, Российская Федерация, e-mail: Zaost@ecrin.ru.

Authors

Sergey N. Leonov — D.Sc. in Economics, Professor, Leading Researcher, Economic Research Institute, Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences, Khabarovsk, Russian Federation, e-mail: Leonov@ecrin.ru.

Elena A. Zaostrovskikh — Ph.D. in Economics, Researcher, Economic Research Institute, Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences, Khabarovsk, Russian Federation, e-mail: Zaost@ecrin.ru.

Вклад авторов

Все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Для цитирования

Леонов С.Н. Состояние и перспективы развития портовой инфраструктуры Дальнего Востока в условиях санкционных ограничений / С.Н. Леонов, Е.А. Заостровских. — DOI 10.17150/2500-2759.2024.34(3).485-496. — EDN GUONMJ // Известия Байкальского государственного университета. — 2024. — Т. 34, № 3. — С. 485–496.

Contribution of the Authors

The authors contributed equally to this article. The authors declare no conflicts of interests.

For Citation

Leonov S.N., Zaostrovskikh E.A. State and Prospects for Updating the Port Infrastructure in the Far Eastern Region under Conditions of Sanction Restrictions. *Izvestiya Baikal'skogo gosudarstvennogo universiteta = Bulletin of Baikal State University*, 2024, vol. 34, no. 3, pp. 485–496. (In Russian). EDN: GUONMJ. DOI: 10.17150/2500-2759.2024.34(3).485-496.