

**Федеральное государственное бюджетное учреждение науки
ИНСТИТУТ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ
Дальневосточного отделения Российской академии наук**

На правах рукописи



ЗАОСТРОВСКИХ ЕЛЕНА АНАТОЛЬЕВНА

**ПОЛЮСА РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ
НА БАЗЕ МОРСКИХ ПОРТОВ
(на примере Хабаровского края)**

Специальность: 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством
(региональная экономика)»

Диссертация на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Научный руководитель:
доктор экономических наук,
академик РАН Минакир П.А.

**Хабаровск
2018**

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
ГЛАВА 1. ФОРМИРОВАНИЕ ВНУТРИРЕГИОНАЛЬНЫХ ЗОН РАЗВИТИЯ НА ОСНОВЕ МОРСКИХ ПОРТОВ	8
1.1. Полюс роста в регионе	8
1.2. Инфраструктура и экономический рост региона	20
1.3. Морские порты как полюс роста региона	26
ГЛАВА 2. АНАЛИЗ РЕГИОНАЛЬНЫХ ЭФФЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ВЗАИМОДЕЙСТВИЙ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ	38
2.1. Развитие экономики Хабаровского края (2005-2015 гг.).....	38
2.2. Порты Ванино и Советская Гавань: становление и современная экономическая ситуация	51
2.2.1. Исторический аспект становления морских портов Ванино и Советская Гавань	51
2.2.2. Экономическая характеристика портов Ванино и Советская Гавань: современная ситуация.....	60
2.3. Взаимосвязь морских портов Ванино и Советская Гавань с экономикой Хабаровского края.....	69
2.3.1. Методический подход к оценке влияния деятельности морского порта на экономику региона.....	69
2.3.2. Оценка взаимосвязей экономики Хабаровского края с регионами и основными группами товаров	73
2.3.3. Оценка взаимосвязей между экономикой региона и морскими портами Ванино и Советская Гавань	81
ГЛАВА 3. ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ НА ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РОСТ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ.....	93
3.1. Оценка перспективного спроса стран АТР на основные грузы.....	93
3.2. Оценка перспективного предложения грузов, тяготеющих к портам Ванино и Советская Гавань	106
3.3. Варианты развития портов Ванино и Советская Гавань	119
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	133
ЛИТЕРАТУРА	135
ПРИЛОЖЕНИЯ	150

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования. Одним из важнейших приоритетов государственной экономической политики является социально-экономическое развитие российского Дальнего Востока в целом и входящих в его состав субъектов Российской Федерации. Особенности экономико-географического положения региона, а также сочетание обширной территории (6,2 млн.кв.км) с крайне низкой плотностью экономической деятельности и населения обуславливают важность выбора эффективных форм территориальной организации экономики, которые могли бы обеспечить максимальные темпы развития при данном объеме используемых ресурсов. Одной из таких форм является поляризованное развитие, подразумевающее локализацию концентрированных экономических ресурсов и экономической деятельности на территориях, обладающих, ресурсными, логистическими преимуществами, гарантирующими не только эффективное использование труда и капитала, но и обеспечивающими передачу импульсов развития на окружающие территории.

В Хабаровском крае в качестве потенциального полюса экономического развития рассматривается система взаимодействующих портов Ванино и Советская Гавань. Теоретической основой проекта формирования на их основе регионального полюса роста является общемировая тенденция превращения морских портов из поставщика традиционных услуг по обработке грузов в диверсифицированные комплексы, сочетающие логистические, производственные, торговые, финансовые и даже туристические виды деятельности. Эта тенденция обусловила превращение в ряде случаев морских портов в полюса экономического роста для регионов, в которых они расположены, благодаря выполнению ими интегральной логистической и транспортно-производственной функции в системе «производство – транспортировка – реализация – доход». Тесное взаимодействие между регионом и портом трансформирует последний в транспортно-промышленный узел, формируя припортовый регион как крупный промышленный комплекс.

Для формирования потенциального полюса роста на базе морских портов в Хабаровском крае с 2009 года реализуется проект создания портовой особой экономической зоны на основе морских портов Ванино и Советская Гавань. Одной из важнейших задач этого проекта является как раз формирование припортового промышленно-транспортного узла, который должен стать полюсом роста как для социально-экономического развития Советско-Гаванского района Хабаровского края, так и способствовать модернизации экономики всего края за счет повышения конкурентоспособности портов Ванино и Советская Гавань на международном рынке транспортных услуг и развития на этой основе новых видов деятельности.

Однако реализация этого проекта встречает много трудностей, только часть из которых связана с общенациональными макроэкономическими и институциональными проблемами. Важнейшей задачей является определение реальных предпосылок формирования потенциального полюса роста, оценка реализуемости этих предпосылок и выявление позитивных и негативных факторов реализа-

ции не только этого проекта, но и стратегии социально-экономического развития Хабаровского края и Дальнего Востока в целом, учитывая, что именно концепция поляризованного развития положена в основу новой экономической политики развития этого приоритетного в национальном масштабе региона.

Степень разработанности проблемы. При проведении диссертационного исследования использовались положения теории инфраструктуры, теории размещения производства, теория полюсов роста. Теории экономического роста, выявлению закономерностей межрегиональных экономических связей, особенностям региональной экономической политики посвящены основополагающие работы Э.Б. Алаева, М.К. Бандмана, С.Д. Валентея, А.Г. Гранберга, И.М. Маергойза, П.А. Минакира, Б.П. Орлова, О.С. Пчелинцева, Р.И. Шнипера, и ряда других ученых.

Вопросы теории размещения производства и теории центральных мест рассматривали ученые А. Вебер, В. Кристаллер, В. Лаунгардт, А. Лёш, Т. Паландер, И.Г. Тюнен и ряд и других ученых.

Среди большого числа исследователей в области теории экономического районирования можно выделить наиболее выдающихся: И.Г. Александрова, К.И. Арсеньева, Н.Н. Баранского, Н.Н. Колосовского, Д.И. Менделеева, П.П. Семенова-Тянь-Шаньского, Д.И. Рихтера, А.Н. Челинцева и др.

Многие аспекты, связанные с проблемами взаимодействия производства и транспорта, рассматривали М.К. Бандман, И.И. Белоусов, В.Н. Бугроменко, Г.А. Гольц, Л.И. Денисова, Л.И. Колесов, В.П. Лившиц, Ю.Г. Липец, Ю.К. Малов, Р.И. Нудельман, Э.И. Позамантир, В.Н. Орешин, С.А. Тархов, С.М. Резер, Р.И. Шнипер, В.Д. Хануков и др.

Экономические эффекты, продуцируемые в результате функционирования морского порта рассматривали зарубежные ученые Дж. Бёрд, Р. Робинсон, Ж.-П. Родригэ, Т.Е. Ноттебум, В. Слак, Д. Оливер и др.

Региональные аспекты деятельности морского транспорта исследованы в работах дальневосточных ученых В.В. Зеленцова, Р.Г. Леонтьева, А.А. Луговца, Е.М. Новосельцева, А.Г. Проскуряковой, Б.Л. Раднаева, Я.Н. Семенихина, А.С. Сергеева, А.В. Степанца, М.В. Терского, А.И. Фисенко, М.В. Холоши и др.

Целью диссертационного исследования является оценка возможностей формирования экономического комплекса на базе морских портов Хабаровского края, выполняющего роль полюса роста в экономике региона.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие **задачи:**

- Изучить условия формирования припортового транспортно-инфраструктурного комплекса как полюса экономического роста края;
- Обосновать теоретико-методологическую платформу формирования припортового транспортно-инфраструктурного комплекса как полюса экономического роста края;

- Разработать методику оценки влияния портов на экономику края;
- Выполнить оценку взаимосвязей деятельности портов и экономики края;
- Выполнить оценку перспектив развития портов Ванино и Советская Гавань как транспортно-логистического и промышленно-транспортного узла.

Объектом исследования являются морские порты Ванино и Советская Гавань. **Предмет исследования** составляют взаимосвязи между экономикой Хабаровского края и функционированием морских портов Ванино и Советская Гавань в контексте общегосударственных целей и мировых тенденций.

Методологической основой исследования являются картографические методы, методы экономического районирования, статистического анализа, прогнозирования, системный анализ, методы аналогий и статистические методы анализа данных, фасетный метод, метод расширяющего ареала и другие научные методы исследования.

Информационную базу исследования составляют аналитические и статистические материалы Росстата и его территориальных подразделений, данные министерств, ведомств, нормативные акты, прогнозные, аналитические, статистические материалы, содержащиеся в научной литературе и базах данных. В работе также использованы аналитические материалы Института экономических исследований ДВО РАН; монографические работы; обзоры, содержащиеся в периодических изданиях. В качестве программного средства использовался Excel.

Основными научными результатами исследования являются:

1. Определены параметры масштабов и структуры грузопотока, проходящего через морские порты Ванино и Советская Гавань с разделением на транзитный и генерируемый в экономике Хабаровского края, выявлена объективная закономерность преимущественно внешней по отношению к Хабаровскому краю локализации грузовой базы портов.
2. Определены прогнозные варианты влияния развития морских портов на экономику края.
3. Оценены условия, выполнение которых может способствовать решению задачи формирования полюса роста на базе портов Ванино и Советская Гавань.

Научная новизна полученных в диссертационной работе результатов состоит в определении пропорции локализации внешней и внутренней грузовой базы портов.

Теоретическая и практическая значимость состоит в возможности использования теоретических положений и выводов, сделанных в диссертации, в дальнейшей научной разработке проблем взаимосвязи между экономикой региона и функционированием морских портов в контексте общегосударственных целей и мировых тенденций. В возможности использования предложенных в диссертации подходов при планировании и прогнозировании развития Ванино – Советско-

Гаванского транспортно-промышленного узла в увязке с социально-экономическим развитием Хабаровского края и со стратегией развития транспортной системы Дальневосточного региона.

Материалы диссертационного исследования представляют интерес для ученых, аспирантов, преподавателей и студентов в научно-исследовательском и учебном процессах.

Апробация работы. Основные научные результаты диссертационного исследования докладывались и обсуждались на 17-ти научно-практических конференциях: XI, XII, XIV открытых конкурсах-конференциях молодых ученых Хабаровского края (г. Хабаровск, 2009 г., 2010 г., 2013 г.); IIIХ, IVХ Осенних конференциях молодых ученых в новосибирском Академгородке (г. Новосибирск 2012 г., 2013 г.); IX и X Всероссийских научно-практических конференциях молодых исследователей, аспирантов и соискателей «Экономика, управление, общество: история и современность» (г. Хабаровск, 2011 г., 2012 г.); IV, V международных конференциях «Современные проблемы регионального развития» (г. Биробиджан, 2012 г., 2014 г.); научно-практической конференции «Долгосрочный прогноз социально экономического развития мегарегионов (Тихоокеанская Россия – 2050)» (г. Хабаровск, 2010 г.); XXII международной конференции Экономического Форума СВА (г. Владивосток, 2013 г.); XXV Российско-японском симпозиуме ученых Дальнего Востока и района Кансай (г. Хабаровск, 2009 г.); VI и VII дальневосточных корейско-российских форумах (г. Владивосток, 2016 г., 2017 г.); XI российско-корейском семинаре «Изменения в глобальных и внутренних экономических условиях и дальнейшее развитие Дальнего Востока» (г. Биробиджан, 2016 г.), XII российско-корейском семинаре «Стратегия Новой Евразии в Корее и будущее развитие Дальнего Востока» (г. Пусан, Республика Корея 2017 г.), I международной конференции «Ограничения и возможности изменения климата в Азиатско-Тихоокеанском регионе: взаимодействие человека и биосферы и атмосферы» (г. Владивосток 2017 г.).

В диссертационном исследовании нашли отражение результаты, полученные при выполнении научно-исследовательского проекта «Формирование и развитие транспортной инфраструктуры Ванино Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла» (грант ДВО РАН, проект № 11-III-B-10-237).

Публикации по теме исследования. По результатам исследования опубликовано 25 работ, в том числе 4 работы в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки РФ, общим объемом 15,0 п.л., в том числе 12,8 п.л. выполнены автором лично.

Структура и объем работы. Работа состоит из введения, трех глав, заключения. Основной текст изложен на 134 страницах, включает 46 таблиц, 33 рисунка и 3 приложения. Список использованной литературы состоит из 246 источников, в том числе 48 на иностранном языке.

Во введении обоснована актуальность темы диссертационного исследования, определены цели и задачи, объект и предмет исследования, сформулированы основные научные результаты исследования, их научная новизна, практическая и теоретическая значимость.

В первой главе изучены основные условия функционирования инфраструктуры, транспорта и морских портов. Рассмотрены существующие теоретико-методологические подходы к оценке влияния морского порта на экономический рост региона, их возможности и их недостатки.

Во второй главе изучены отрасли промышленного производства Хабаровского края и основные точки роста. Выделены основные проблемы, возникающие при их работе. На основе авторского метода определено стоимостное и натуральное соотношение ввоза-вывоза продукции Хабаровского края. Определена доля продукции Хабаровского края, которая направляется в морские порты Хабаровского края. Выполнен анализ развития морских портов Ванино и Советская Гавань в период 2005-2015 гг. На основе авторского метода определено стоимостное и натуральное соотношение транспортно-экономических взаимосвязей портов Ванино и Советская Гавань с отраслями и регионами. Определены фактические зоны обслуживания портов Ванино и Советская Гавань. Получены оценки ввоза-вывоза грузов портов Ванино и Советская Гавань. Получены оценки эффектов для экономики Хабаровского края, генерируемых портами Ванино и Советская Гавань.

В третьей главе изучена динамика спроса на основные грузы стран АТР за период 2005-2015 гг. Оценен перспективный спрос грузов стран АТР до 2030 г. Определена доля присутствия России в общем объеме поставок грузов для стран АТР. Выполнена оценка предложения грузов, тяготящих к портам Ванино и Советская Гавань. Определены основные объемы грузов районов Восточной Сибири, Дальнего Востока и Хабаровского края. Выполнена прогнозная оценка экономических эффектов по вариантам для края на трех уровнях (припортовой территории, портового региона и остальных регионов).

В заключении сформулированы выводы, полученные в результате диссертационного исследования.

ГЛАВА 1. ФОРМИРОВАНИЕ ВНУТРИРЕГИОНАЛЬНЫХ ЗОН РАЗВИТИЯ НА ОСНОВЕ МОРСКИХ ПОРТОВ

1.1. Полюс роста в регионе

В научной литературе определение того, что представляет собой регион, является отправной точкой изучения региональной экономики. В теории региональной экономики термин «регион» представляет собой многогранное понятие. Одни ученые определяют его как территориальное образование, а другие – как крупные территории. Так, в частности, этим термином обозначается довольно крупная территория – Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР). Этот термин широко употребляется для обозначения субъектов России – республик, краев и областей. Очень активно употребляются производные от термина – региональная экономика, региональные проблемы, региональные связи и т. п. В данном исследовании, например, под «региональной экономикой» понимается экономика Хабаровского края. В то время как под «региональными проблемами» понимается проблемы Дальневосточного федерального округа. Из этого следует, что существует некоторая неопределенность термина «регион». Употребление термина зависит от характера решаемых задач.

Термин «регион» используется в чрезвычайно широком смысле, регионом называют практически любое территориальное образование, которое может относиться к небольшим населенным пунктам, и к трансконтинентальным системам¹. В диссертационном исследовании, например, используется термин «портовый регион», под которым понимается тот регион, в котором расположен морской порт.

Синонимом понятия «регион» является «район». Введенное понятие является весьма абстрактным и предполагает, что его конкретизация осуществляется при выделении определенных типов регионов. Из этого следует, что регионы выделяются из территории в соответствии с определенными целями и задачами².

В то же время российское социально-экономическое пространство характеризуется чрезвычайно высоким уровнем неоднородности, что оказывает существенное влияние на экономику региона. Неоднородность российского экономического пространства особенно усилилась в процессе перехода и создания основ рыночного хозяйства. Это в свою очередь требует поиска новых резервов экономического развития. В связи с перспективностью использования концепции «полюсов роста» для регионального развития особую важность приобретает поиск ответа на вопросы: «Может ли той или иной производственный объект стать полюсом экономического роста региона?» и «Какой эффект полюс роста способен

¹ Михеева Н.Н. Региональная экономика и управление. Учебное пособие для вузов. – Хабаровск: РИОТИП, 2000. С. 20.

² Гранберг А.Г. Основы региональной экономики: Учебник для вузов. – М.: ГУ ВШЭ, 2000. С. 87-88.

оказать на региональную экономику?»¹. Для того чтобы ответить на эти вопросы в первую очередь необходимо обратиться к теории размещения производства.

Вопросы неравенства развития различных территорий, закономерностей размещения производительных сил имеют почти 200-летнюю историю и всегда были предметом пристального внимания ученых². Все известные трактаты, посвященные данной проблематике, написаны плеядой немецких и французских ученых – Ж. Будвиль, А. Вебер, В. Кристаллер, В. Лаунгардт, А. Леш, Т. Паландер, А.Ф. Перу, П. Потье, В. Рошер, И.Г. Тюнен, Г. Шумахер.

Различают два подхода к теории размещения производства.

Первый подход связан с анализом процессов концентрации, размещения, перемещения предприятий и отраслей из одних регионов в другие. К наиболее часто используемым терминам этого подхода относятся: приближение производства к источникам сырья, топлива, энергии и местам потребления готовой продукции; концентрация процессов производства на определенной территории.

В рамках классической теории размещения производства, разработанной И.Г. Тюненом, В. Лаунхардтом, В. Кристаллером, Т. Паландером, А. Вебером была научно обоснована связь между экономической эффективностью деятельности объекта и его географическим положением, а также разработана методология выбора оптимального расположения производственных объектов. Так, немецкий экономист Иоганн Генрих фон Тюнен в своей работе «Изолированное государство» (1826 г.) рассматривал теорию размещения сельскохозяйственного производства, основываясь на взаимосвязи трех факторов: расстояние от места производства до рынка сбыта, цена на различные виды сельскохозяйственной продукции и земельная рента. И.Г. Тюнен выявил, что интенсивность обработки земли постепенно падает в каждом последующем кольце по мере удаления от центрального города. Следовательно, рента достигает максимума на тех участках, которые расположены ближе всего к рынку и снижается по мере удаления от него (1.1):

$$R = V \times (P - C) - V \times D(F) \quad (1.1)$$

где: R – рента;
P – цена продукта на рынке;
V – урожайность (т/км²);
C – производственные издержки на единицу продукции (\$/т);
D – расстояние до центрального рынка;
F – транспортные издержки (\$).

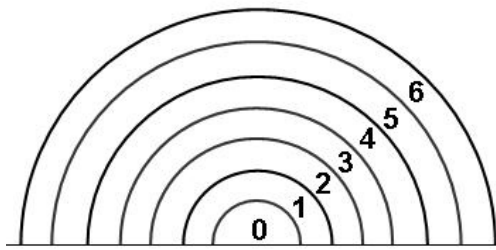
В границах «изолированного государства» пространственная дифференциация в использовании земель и сельскохозяйственном производстве стала результатом действия трех факторов:

¹ Иванов Т.Н. Моделирование потенциальных «полюсов роста» экономики региона // Российское предпринимательство. 2014. №9. С. 82-88.

² Заостровских Е.А. Анализ теоретических подходов к оценке влияния транспорта на экономический рост региона // Известия ДВФУ. Экономика и управление. 2016. №2. С. 16-24.

1. номенклатуры и объемов аграрного производства, требуемых городом;
2. технологии аграрного производства и перевозок готовой продукции;
3. стремления каждого производителя к максимизации земельной ренты путем производства таких видов продукции, для которых положение его земель относительно рынка сбыта наиболее выгодно.

Взаимодействие этих факторов привело к образованию классических колец (зон, поясов), где каждый из них имеет свою специализацию (садоводство, лесное хозяйство и т.д.), (рис. 1.1). В итоге И.Г. Тюнен указывает, что решающим фактором в размещении производства являются транспортные издержки.



- 0 – город;
- 1 – огородничество и садоводство;
- 2 – лесное хозяйство;
- 3 – плодосменное хозяйство;
- 4 – выгонное хозяйство;
- 5 – трехпольная система;
- 6 – экстенсивное скотоводство.

Рисунок 1.1. Использование земель в изолированном государстве

Следующий шаг в теории размещения производства был сделан немецким экономистом и социологом Альфредом Вебером «Теория размещения промышленности» (1909 г.). В ней были введены факторы размещения производства, определяющие «штандорт» как оптимальное место расположения данного предприятия или их сочетания. На основании анализа фактора размещения единичного промышленного предприятия А. Вебер высказал идею необходимости разработки «общей теории размещения предприятий промышленности». Транспортные издержки по Веберу определяются двумя факторами: *весом перевозимых грузов и расстоянием перевозки*. Альфред Вебер, так же как и И.Г. Тюнен, строил свою теорию размещения производства применительно к изолированной области¹. В числе исследуемых факторов А. Вебер рассматривает агломерационный эффект. В качестве исходных установок он принимает следующие допущения: количество рабочих рук во всех областях неограниченно, повсеместно функционирует железнодорожный транспорт. В результате своего исследования А. Вебер пришел к выводу, что материалоемкие отрасли тяготеют к источникам сырья, нематериалоемкие могут размещаться у источников сырья или около рынка².

Нельзя не отметить работу шведского экономиста Т. Паландера – «Очерки теории штандорта» (1935 г.). В своей работе Т. Паландер соединил теорию размещения предприятий и пространственный анализ рынков и, таким образом, консолидировал полувековую теорию размещения в пространстве промышленных

¹ Хануков Е.Д. Транспорт и размещение производства. – М.: Трансжелдориздат, 1955. С. 86-87.

² Михеева Н.Н. Региональная экономика и управление. Учебное пособие для вузов. – Хабаровск: РИОТИП, 2000. С. 40.

предприятий¹. В отличие от А. Вебера, Т. Паландер исходит из того, что при размещении предприятий предприниматели стремятся к получению наибольшей прибыли, которая зависит не только от уровня издержек производства, но и от уровня цен и условий конкуренции. При выборе штандорта, по мнению Т. Паландера, необходимо учитывать реакцию конкурентов при появлении на рынке нового предпринимателя и соотношение между спросом и предложением. Т. Паландер, так же как и А. Вебер, рассматривает минимальные транспортные издержки для единичного предприятия. При этом, рассматривая действующий транспортный тариф, Т. Паландер один из первых учитывает расходы по погрузо-разгрузочным работам и конкуренцию между различными видами транспорта.

В общем виде если при размещении производства учитывается m возможных источников ресурсов и n возможных рынков сбыта, то размещение ориентируется на минимум совокупных транспортных затрат (1.2).

$$MinTC = \sum_{i=1}^m t_i r_i q_i + \sum_{j=1}^n t_j r_j q_j \quad (1.2)$$

где: t_i – транспортный тариф, на доставку единицы сырья;
 r_i – расстояние между источником сырья i - вида и местом производства;
 q_i – объем перевозимого сырья от его источника до места производства;
 t_j r_j q_j – те же параметры, относящиеся к доставке готового продукта.

Из этого уравнения следует, что величина минимальных транспортных затрат меняется при изменении спроса на различных рынках. В случае, если существует возможность взаимозамены разных видов сырья, то минимальные транспортные затраты зависят от масштабов производства.

Второй подход основан на противоположной системе взглядов, который строился на принципах относительно равномерного размещения экономической активности в пространстве.

Немецкий географ Вальтер Кристаллер исследовал размещение сферы обслуживания на однородной равнине с равномерно размещенным населением. Теория центральных мест (1933 г.) В. Кристаллера объясняет, почему одни товары и услуги должны производиться в каждом населенном пункте, другие – в средних поселениях, третьи – только в крупных городах. Среди неявных допущений основное место занимает «экономическое равновесие». В теории центральных мест его можно трактовать как равенство спроса и предложения как для системы в целом по всей совокупности товаров и услуг, так и для каждого центрального места по каждому товару и каждой услуге. Второе допущение исключает конкуренцию между центральными местами одного ранга и круговую форму допол-

¹ Хануков Е.Д. Транспорт и размещение производства. – М.: Трансжелдориздат, 1955. С. 86-87.

няющих районов, поскольку зоны перекрытия нужно будет как-то делить между двумя местами.

В свою очередь, немецкий экономист и географ Август Лёш в своей книге «Пространственная организация хозяйства» (1940 г.) показал возможности использования теории центральных мест для учета различий в зонах сбыта и агломерационных эффектов. Он рассматривает экономический регион как рынок с границами в условии межрегиональной конкуренции. В сравнении с предыдущими исследователями А. Лёш сделал существенный шаг вперед – он представил регион как единую рыночную среду, а предприятия как агентов рынка. Участники рынка строят свое поведение, ориентируясь не просто на максимум прибыли, а на защиту своей рыночной ниши от конкурентов, формируя политику ценообразования применительно к условиям конкуренции на данном региональном рынке. Он дал математическое описание рыночного функционирования системы производителей и потребителей, где каждая экономическая переменная привязана к определенной точке пространства. Согласно А. Лёшу наиболее рациональная форма экономических районов – шестиугольники с экономическими центрами – большими городами.

Кроме того, А. Лёш предложил равновесную модель размещения производства, где происходило балансирование двух сил: интересы государства в целом (максимальное число экономически независимых объектов) и интересы предпринимателя, где во главе угла – максимальная прибыль. Точкой равновесия выступала точка размещения, которая определялась на основе изучения большого числа факторов, таких как государственное регулирование и границы государства. Впоследствии идеи А. Лёша нашли свое продолжение в работах российских ученых в области пространственной экономики – это работы В.Н. Бугроменко, Г.А. Гольца, С.А. Тархова о развитии транспорта в территориальных системах¹.

В России воплощение теоретического подхода, основанного на *принципах равномерного размещения экономической активности в пространстве*, относится к периоду разработки Плана ГОЭЛРО, где органически связаны три идеи: электрификация производства, магистрализация транспорта и экономическое районирование страны. Таким образом, идеи А. Вебера нашли свое практическое применение в СССР еще в 1920-е гг., когда при разработке Плана ГОЭЛРО учитывались для определения рациональных экономических районов и мест размещения предприятий три основных фактора: транспортный, трудовой и агломерационный. Так, в частности, советский экономико-географ Н.Н. Баранский писал: «Можно считать бесспорным, что всякое продвижение вперед, в области вопросов

¹ Бугроменко В.Н. Транспорт в территориальных системах. – М.: Наука, 1987. – 112 с.; Гольц Г.А. Долговременные исторические тренды как фактор экономического прогнозирования: транспорт, экономика, демография // Проблемы прогнозирования. 2004. №2. С. 25-36; Тархов С.А. Пространственные закономерности роста высокоскоростных железных дорог в мире // Региональные исследования. 2016. №4. С. 90-104.

пространственного размещения промышленности, возможно и мыслимо только через теорию А. Вебера, а ни в коем случае не помимо этой теории»¹.

Существенным условием для системы районирования, как отмечал Н.Н. Колосовский, имел вопрос о величине территории и объеме хозяйства экономических районов. Территория рассматривалась как особый экономический район только в том случае, если продукция района по объему или значению являлась существенной в общем балансе страны. Поэтому не всякая территория, обладающая своим особым экономико-географическим обликом, рассматривалась как экономический район².

Определяющим моментом при выделении каждого экономического района служил перспективный план его хозяйственного возрождения с учетом новых форм использования энергии и новых форм транспортной связи. В качестве ключевого условия формирования экономического района выступал «территориально-производственный комплекс» (ТПК) – совокупность производств, от размещения которых на одной территории достигается дополнительный экономический эффект, который был введен Н.Н. Колосовским³. Основные положения теории экономического районирования Н.Н. Колосовского сводились к следующему:

- Вся территория страны делится на экономические районы, образованные по производственным признакам и представляющие в совокупности законченную систему региональных сочетаний производительных сил;
- Основная экономическая задача функционирования каждого ТПК заключается в выполнении плановых заданий союзного значения с учетом географического положения района, транспортных условий, выгодности эксплуатации ресурсов, сырья, энергии, труда, а также решения оборонных задач;
- Выполнение основной экономической задачи приводит к специализации каждого экономического района на тех отраслях производства, какие в нем могут быть развиты наиболее полно и выгодно, включая все необходимые промышленные, энергетические и транспортные звенья. Обмен между районами ограничивается строго необходимым количеством продуктов при отказе от излишне дальних и встречных перевозок;
- Научно-техническая политика индивидуализируется по экономическим районам. Наивысшей эффективности достигают комбинированные технологические процессы при переработке сырья, получении энергии, использовании труда и оборудования, приводящие к созданию районных

¹ Липец Ю.Г., Пуляркин В.А., Шлихтер С.Б. Экономическая география мирового развития. XX век. – Санкт-Петербург: Алтейя, 2003. С. 29.

² Колосовский Н.Н. К вопросу об экономическом районировании // Пространственная экономика. 2009. №1. С 102-123.

³ Колосовский Н.Н. Теория экономического районирования. – М.: Мысль, 1969. – 336 с.

производственных комбинатов и производственно-территориальных комплексов.

Кроме того Н.Н. Колосовский выделил восемь совокупностей производственных процессов, являющихся основой для крупных экономических районов и экономических подрайонов: пирометаллургический цикл черных металлов, пирометаллургический цикл цветных металлов, нефтеэнергохимический цикл, гидроэнергетический цикл, совокупность циклов перерабатывающей индустрии, лесоэнергетический цикл, индустриально-аграрный цикл и гидромелиоративный цикл. Сочетание циклов и их сырьевых и энергетических баз на данной территории образует территориально-производственное ядро экономического района.

Создание теоретических основ и методики экономического районирования решало три основные проблемы:

1. Освоение новых источников сырья и энергии в восточных районах страны и развитии тяжелой промышленности, что отвечало политической задаче обеспечения индустриального превосходства СССР и решению проблемы самообеспечения основными промышленными продуктами;
2. Создание рациональной системы территориального планирования, обеспечивающей с помощью плановых заданий максимальное использование сравнительных преимуществ экономических районов и минимизацию транспортных издержек;
3. Создание единой информационной и интеллектуальной основы для скоординированных действий тысяч работников плановых органов в центре и на местах по разработке и контролю за выполнением плановых заданий.

Таким образом, теория ТПК была воплощена в ряде случаев, хотя и не в полном масштабе на востоке СССР (Программа хозяйственного освоения зоны БАМ). Технологическим ядром выступали, как правило, энергетические ресурсы в совокупности с металлургическим сырьем. Идея территориально-производственного комплекса также нашла свое применение в Европе. В Италии, например, в 1957 г. используя идею ТПК, был построен металлургический комбинат в г. Таранто. В дальнейшем активное развитие получили портовые зоны индустриального типа, например, Зона морского промышленного развития (Maritime Industrial Development Area)¹.

Составной частью теории экономического районирования в работах Н.Н. Колосовского являются вопросы районирования транспорта. За объективную основу он выделяет транспортно-экономические комплексы, которые создают более мелкие районы вплоть до транспортных узлов. В каждом из них формируется определенная система транспортных путей с ведущей ролью главного вида

¹ Dunford M., Godfrey Y. Regional development: port-industrial complexes. P. 285-294. In: International Encyclopedia of Human Geography, 2009. – 140 p.

транспорта, который определяет специализацию района в общей транспортной работе. Кроме того, Н.Н. Колосовским выделены межрайонные и внутрирайонные транспортно-экономические связи. Они позволяют определить размеры ввоза и вывоза, а также связи регионов, учитывая не только уровни производства и потребления. Как отмечают Р.И. Шнипер, Л.И. Денисова «Заслуга Н.Н. Колосовского состоит в том, что он один из первых осознал возможность использования идеи формирования локальных производственно-технологических связей для обоснования нового подхода к территориальной организации народного хозяйства региона, основанного на создании межотраслевых комбинатов, промышленных узлов и территориально-производственных комплексов»¹.

В итоге созданное экономическое районирование является наиболее удачной попыткой преобразований территориального управления в России. В наибольшей степени учитывались потребности общества, различных его социальных слоев и экономики. Кроме того, существовал максимальный учет экономических факторов: транспортно-экономических связей между регионами и внутри них, при необходимом соблюдении принципов специализации районов и комплексности их развития.

Возвращаясь к теории размещения производства, представляется, что среди многочисленных исследователей нет единой точки зрения в оценке роли отдельных факторов, влияющих на размещение производства. Несмотря на отдельные попытки подойти к решению этого сложного вопроса, следует признать, что они не увенчались успехом. Но все же, как отмечает Н.Н. Михеева², факторы можно разбить на три основные группы:

1. рыночные факторы (спрос на продукцию, связь с рынком сбыта, размещение конкурентов);
2. факторы, влияющие на производственные издержки (характеристики рабочей силы, особенности территории, тарифы);
3. «субъективные» факторы.

Резюмируя, можно отметить, что до середины XX-го века шел процесс накопления знаний о проблемах экономического районирования, неравномерности развития между регионами и закономерностях размещения производств и населения. Начиная с середины XX-го века процесс синтеза знаний из различных научных дисциплин начал набирать силу благодаря взаимопроникновению идей и методологий теоретической базы разных направлений.

¹ Шнипер Р.И., Денисова Л.И. Межотраслевые связи и народнохозяйственные пропорции Восточной Сибири и Дальнего Востока. – Новосибирск: Наука, 1974. С. 59.

² Михеева Н.Н. Региональная экономика и управление. Учебное пособие для вузов. – Хабаровск: РИОТИП, 2000. С. 35-36.

Вместе с тем существует иная точка зрения. Исследователи А.Г. Гранберг, В.В. Кистанов, Н.В. Копылов полагают, что теория Н.Н. Колосовского была «доформулирована» за рубежом и «оформлена» в теорию полюсов роста. Как отмечает А.Г. Гранберг «Теория полюсов роста во многих отношениях соприкасается с теорией производственно-территориальных комплексов Н.Н. Колосовского»¹.

Основоположником *теории полюсов роста* является французский экономист Франсуа Перру². В конце 50-х годов XX-го столетия он сформулировал основные положения теории полюсов роста. Под полюсами роста он понимал компактно размещенные и динамично развивающиеся отрасли промышленности, которые порождают цепную реакцию возникновения и роста промышленных центров. Согласно теории полюсов роста, экономический рост страны во всех регионах происходит неравномерно, он появляется в некоторых точках, или полюсах роста, а затем с различной интенсивностью распространяется по различным каналам и с определенным переменным эффектом – на всю экономику³.

С экономической точки зрения полюс роста включает три составных элемента:

1. ведущую отрасль или их набор, обладающий высокой способностью к инновациям (пропульсивные отрасли);
2. серию отраслей местного и районного значения, связанную с ней через систему межотраслевых взаимодействий;
3. пространственное скопление производительных сил, обеспечивающее предприятиям получение «внешней» агломерационной экономики⁴.

Кроме того, Ф. Перру произвел классификацию отраслей по тенденциям их развития, разделив их на три основные группы:

- отрасли, развивающиеся медленно, деградирующие, с тенденцией постоянного снижения их доли в структуре экономики страны (региона);
- отрасли с высокими темпами развития, которые не оказывают существенного влияния на развитие остальных отраслей экономики;
- отрасли, которые не только быстро растут, но и порождают цепную реакцию возникновения и роста промышленных центров, вызывая общее индустриальное развитие страны.

Там, где получают развитие последние отрасли, возникает «полюс роста». Профилирующие отрасли находятся в тесной взаимосвязи между собой, образуя, согласно терминологии Ф. Перру «комплекс отраслей». При этом достигается индуцированный (поляризационный эффект), то есть эффект от проводимых меро-

¹ Гранберг А.Г. Основы региональной экономики: Учебник для вузов. – М: ГУ ВШЭ, 2000. С. 86.

² Perroux F. Economic Space Theory and Application // The Quarterly Journal of Economics. 1950. №1. P. 89-104.

³ John B. Parr. Growth-pole Strategies in Regional Economic Planning: A Retrospective View. Part 1. Origins and Advocacy // Urban Studies. 1999. №7. P. 1195-1215.

⁴ Михеева Н.Н. Региональная экономика и управление. Учебное пособие для вузов. – Хабаровск: РИОТИП, 2000. С. 252-254.

приятий в результате импульсов, образующихся при взаимодействии движущих сил. Поляризационный эффект достигается за счет интенсивности межфирменных и межотраслевых транзакций.

Теория полюсов роста получила свое дальнейшее развитие в работах французского экономиста Ж.-Р. Будвилля. Под полюсом роста он понимал не только совокупность ведущих отраслей, но и территории, которые имеют развитую отраслевую структуру и выполняют функцию источника инноваций в экономике региона. Он был сторонник того, что нет необходимости развивать все территории равномерно. Благодаря процессу концентрации производства, ведущие отрасли группируются на определенной территории, которая является полюсом роста.

Являясь продолжателем развития идеи теории полюсов роста, французский экономист П. Потье сформулировал концепцию об осях развития. Он отмечал, что территории, расположенные между полюсами роста и которые обеспечивают транспортную связь, получают дополнительные импульсы развития. Поэтому они превращаются в оси (коридоры) развития, определяющие вместе с «полюсами роста» пространственный каркас экономического роста всего региона или страны. Такие импульсы формируются за счет роста перевозки грузов, инновационных технологий и развития инфраструктуры.

Существуют различные интерпретации термина «полюс роста». В то же время понятия «полюс роста» и «центр роста» связывают с различными типами пространств. В первом случае указывается на концентрацию деловой активности в экономическом пространстве, а во втором – на расположение этой активности в определенном географическом месте. Термин «точка роста» используется для характеристики субъектов хозяйствования на уровне фирм или отраслей. Термином «объект экономического роста» означает организацию или экономическую зону, способную решать задачи не только собственного развития, но и содействующую развитию социально-экономической ситуации на прилегающей территории.

В качестве экономического ядра в научной литературе рассматривают комбинацию полюсов роста, способствующих значительному увеличению числа других элементов социально-экономической системы. Вместе с тем принято различать два понятия «полюс роста» и «полюс развития». *Различие заключается в том, что под «ростом» понимается количественные изменения, а под «развитием» качественные.*

В качестве отраслей, способных генерировать экономический рост на территории обычно выступают новые прогрессивные отрасли, использующие достижения технического прогресса. Только новая отрасль способна играть роль «мотора» полюса. Подобная отрасль быстро увеличивает объем производства и масштабы найма местной рабочей силы.

Критерии экономического роста региона. В наиболее общей форме он может быть определен как рост национальной экономики. На практике для свод-

ной, синтетической оценки экономического роста используются обычно два показателя: на уровне страны – валовой национальный продукт (ВНП), на региональном уровне – валовой региональный продукт (ВРП). Под самым экономическим ростом понимается ежегодный прирост этих показателей. Необходимо различать реальный и номинальный рост. В первом случае прирост измеряется в сопоставимых ценах базисного года, во втором – в текущих ценах.

Возможности экономического роста национальной экономики определяются следующими основными факторами: наличием природных ресурсов, качеством трудовых ресурсов, объемом основного капитала, наличием передовых технологий. Именно за счет этих факторов обеспечивается физический рост производства, поскольку через доступность большего количества лучших по качеству ресурсов, включая технологические возможности, возникают условия наращивания выпуска реального продукта.

Фактор природных ресурсов играет значительную роль в развитии региональной экономики. Наличие полезных ископаемых часто становится основой для развития и роста территории. В свою очередь, отсутствие природных ресурсов препятствует экономическому росту в регионе. Однако следует отметить, что в мировой практике есть случаи, когда слаборазвитые страны при наличии природных ресурсов не могут воспользоваться ими для собственных нужд страны.

С точки зрения трудовых ресурсов для многих экономически отсталых территорий характерны: высокий уровень естественного прироста населения, интенсивный рост безработицы, недостаточная занятость и низкая производительность труда.

Важнейшим фактором экономического роста является *накопление капитала*. Экономически неосвоенные территории испытывают острую нехватку инвестиционных товаров. Рост основных производственных мощностей предприятий способствует увеличению производительности труда и росту ВРП.

Накопление капитала тесно связано с *технологическим прогрессом*. Для отсталых экономически депрессивных районов необходимо, прежде всего, технологии, которые соответствуют их положению с ресурсами, которые характеризуют избыток неквалифицированной рабочей силы. Поэтому приоритетом для трудоемких и капиталосберегающих технологий является наиболее подходящее направление для формирования эффективной экономики в таких регионах.

Экономический рост может также повлиять на принятие решений об инвестициях в инфраструктуру. Рост совокупного объема производства может создать спрос на увеличенную сетевую инфраструктуру. Есть обратный эффект, когда развитие инфраструктуры способствует экономическому росту региона.

Институциональные факторы могут оказывать негативное влияние на экономическое развитие региона. Отсутствие благоприятной для экономики институ-

циональной среды препятствует ее росту и ухудшает финансовое положение местного населения.

Нужно иметь в виду, что идеи поляризованного развития по-разному приспособляются для хозяйственно освоенных регионов и новых регионов хозяйственного освоения¹. Для хозяйственно-освоенных регионов поляризация происходит в результате модернизации и реструктуризации промышленных и аграрных регионов, создания в них инновационных производств вместе с объектами существующей производственной инфраструктуры.

Для новых регионов хозяйственного освоения характерными полюсами роста становятся промышленные узлы и особенно территориально-производственные комплексы (ТПК), которые позволяют комплексно развивать природные ресурсы, создавая всю технологическую цепочку производств вместе с объектами инфраструктуры.

Из представленного следует, теория полюсов роста прошла несколько стадий развития и до настоящего времени она является одной из наиболее важных и наиболее часто используемых для теоретического описания способов рациональной организации экономики в пространстве теорий.

Приемлемая для автора диссертации концепция организации экономического роста это концепция поляризованного роста. Она выражается в следующем: развитие некоего региона, прежде всего, определяется наличием в нем полюсов роста, которые в свою очередь должны быть обеспечены единой транспортной сетью, для функционирования и самих полюсов роста и их периферий.

Особенно большое значение эта концепция имеет для слабо освоенных в пространственном отношении территорий, для которых темпы экономического роста являются важным фактором, но в силу их размеров, инфраструктурной обустроенности и сомнительной возможности мобилизации эндогенных ресурсов экономического роста и экономического развития, идеи поляризованного развития, т.е. концентрация в локальных точках ограниченных экономических ресурсов и создание комфортных институциональных сред, являются особенно важным условием. К таким регионам, в частности относится и Хабаровский край, особенно его Северный макрорайон.

¹ Гранберг А.Г. Основы региональной экономики: Учебник для вузов. – М.: ГУ ВШЭ, 2000. С.87-87.

1.2. Инфраструктура и экономический рост региона

В общем виде транспорт представляет собой отрасль производства, обеспечивающую потребности общества в перевозке пассажиров и грузов¹. Элементы инфраструктуры различны по своим технико-экономическим характеристикам. Одни элементы имеют сетевой характер (железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт), а другие – точечный (морской порт). Как отмечает Л.И. Колесов «Каждому виду транспорта присуща своя технология преодоления пространства, но конечная цель транспорта – обеспечение доставки произведенной продукции»². Соответственно, методы исследования на железнодорожном транспорте будут несколько отличаться от методов исследования в морских портах.

В силу естественных географических факторов транспорт относится к числу системообразующих отраслей экономики, обеспечивающих территориальную целостность государства и единство экономического пространства страны. Так, например, В.Ю. Малов, Е.Б. Кибалов отмечают, что формирование единого транспортного пространства является не только движущей силой одной страны, но и отдельных континентов³.

Помимо классификации транспорта по функциональному признаку, транспорт рассматривают по территориальному и отраслевому признакам. В зависимости от уровня иерархии транспорт может быть федеральным, региональным и отдельных предприятий. Каждый из них играет определенную роль в экономическом развитии региона. Федеральный транспорт способствует развитию магистральных и транзитных перевозок грузов. В то же время, провести четкую черту между ними удается не всегда, поскольку часть элементов может быть отнесена как к федеральной, так и к региональной инфраструктуре. Представляется, что эта двойственность во многом определяет характер функций и объемы работ, выполняемых инфраструктурными объектами, расположенными на данной территории, меру участия в ее развитии, экономические отношения с потребителями инфраструктурных услуг.

На фоне того, что транспорт разноуровневый, существует проблема соблюдения пропорций между основными отраслями материального производства, проживающим на отдельной территории населением и обеспечением потребностей этого населения. Как отмечает Р.И. Нудельман «Для транспорта характерна одна особенность – необходимость создания резервов пропускной способности,

¹ Троицкая Н.А., Чубуков А.Б. Единая транспортная система. – М.: Академия, 2003. С. 5.

² Колесов Л.И. Межотраслевые проблемы развития транспортной системы Сибири и Дальнего Востока. – Новосибирск: Наука, 1982. С. 4.

³ Малов В.Ю., Кибалов Е.Б. Формирование единого транспортного пространства России в контексте экономического развития ее восточных регионов // Регион: экономика и социология. 2009. №2. С. 183-191.

обусловленная невозможностью накапливать транспортную продукцию впрок»¹. По мнению автора именно с этой точки зрения транспорт представляет собой сложную отрасль, чем любая другая отрасль производственной сферы.

Эта проблема достаточно широко изучалась в советский период. В рамках разработанной Генеральной схемы размещения производительных сил СССР по отраслям хозяйствования и экономическим районам исследования были направлены на изучение материальных взаимосвязей структурных и инфраструктурных видов деятельности в регионе. Инструментом увязки планомерного развития ТПК (см. параграф 1.1) и транспорта в тот период были транспортно-экономические балансы, которые обеспечивали районирование перевозок по заданным размерам производства и потребления².

В постсоветское время проблема соблюдения технико-экономических и социальных пропорций между производством и транспортом не потеряла свою актуальность. Более того, в условиях конкуренции она приобрела ярко выраженный характер, поскольку при возрастающих объемах перевозок грузов важным является соблюдение пропорций и обеспечение «пиковых» потребностей в перевозках страны. Как отмечает Б.Х. Краснопольский «Важной задачей является разработка инструментария регулирования пропорций в развитии инфраструктуры и структурных элементов системы, позволяющей количественно определять в каждом конкретном случае оптимальные заделы в опережении развития инфраструктурных элементов, которые необходимы для поддержания стабильного и устойчивого динамического развития каждой рассматриваемой системы в ближайшем и отдаленном будущем»³.

Исследованием этой проблематики занимались ведущие научные организации: Центральный научно-исследовательский экономический институт, Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН, Научный центр по комплексным транспортным проблемам Министерства транспорта Российской Федерации (преобразован из ИКТП при Госплане СССР), Институт экономики и развития транспорта (ранее Гипротранстэи МПС СССР).

С точки зрения экономики региона важной особенностью является *тесная взаимосвязь транспорта с производством*. Особенно наглядно тесное взаимодействие между производством и транспортом проявляется в переломных этапах развития экономики страны. В 100-летней истории России, по крайней мере, можно выделить три основных этапа, когда развитие транспорта было сопряжено с раз-

¹ Нудельман Р.И. Проблемы планирования воспроизводства основных фондов транспорта С. 129-168. В кн.: Проблемы прогнозирования и оптимизации работы транспорта / под ред. Канторовича Л.В., Лившица В.Н. – М.: Наука, 1982. – 328 с.

² Паршиков В.А., Кравченко Э.И. Основные методические положения определения эффективности вариантов развития транспортных узлов. С. 23-35. В сб.: Вопросы экономики и развития транспортных узлов. Выпуск 97. – М.: ИКТП, 1983. – 160 с.

³ Краснопольский Б.Х. К вопросу об «опережающем» развитии инфраструктуры. URL: <http://ecrin.ru> (дата обращения: апрель 2014).

витиём экономики страны: первый этап – становление социалистической экономики в переходный период, второй этап – переход на интенсивный путь развития, третий этап – современный период (рис. 1.2).

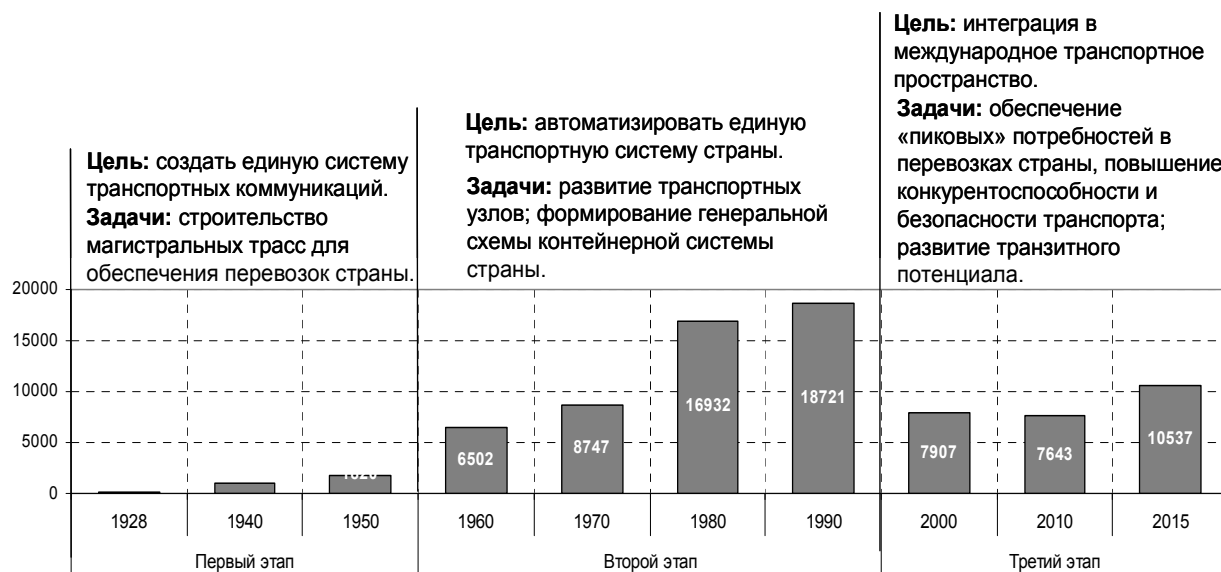


Рисунок 1.2. Основные этапы развития транспорта России¹

На каждом этапе развития транспорту ставились такие задачи, которые соответствовали основным экономическим целям страны. В период становления социалистической экономики транспорт рассматривался, как одно из главных звеньев районно-производственных комплексов и важной задачей транспорта было обеспечение бесперебойных перевозок грузов. В период перехода на интенсивный путь развития важными задачами транспорта страны становятся развитие транспортных узлов и формирование генеральной схемы контейнерной транспортной системы страны, в условиях проходящей контейнерной революции в мире. В современный период важными задачами транспорта России выступают преодоление кризисного состояния в транспортной отрасли и интеграция в международные транспортные маршруты. Из этого следует, что по мере развития экономики страны транспорт изменяется в соответствии с динамикой спроса на транспортные услуги.

Исследование о взаимодействии между экономикой региона и транспортом основывается на *транспортно-экономических связях*, которые имеют многоуровневую систему. Как отмечает У. Изард «Одна из особенностей при исследовании потока товаров – это калейдоскопическое разнообразие межрайонных потоков в многорегиональной системе»².

¹ Заостровских Е.А. Комплексные транспортные исследования в России // Экономика Востока России. 2017. №1. С. 92-101.

² Изард У. Методы регионального анализа: введение в науку о регионах Пер. с англ. В.М. Гохмана, Ю.Г. Липеца, С.Н. Тагера. – М.: Прогресс, 1966. С. 102.

Основой для исследования транспортно-экономических связей служит статистическая база *ввоза-вывоза продукции*¹. Это дает возможность сопоставить объем и динамику работы транспорта с аналогичными показателями других отраслей экономики региона, а так же позволяет оценить вклад отрасли в создание национального дохода и совокупности общественного продукта. При этом статистическая база должна содержать в себе и стоимостные, и натуральные показатели. Как отмечают В.Ю. Малов, Е.Б. Кибалов «Именно натуральные показатели работы позволяют оценить требуемые ресурсы: трудовые, инвестиционные, энергетические и земельные»².

Резюмируя особенности и условия функционирования, можно отметить, что транспорт выступает сложным элементом инфраструктуры, тесно взаимосвязан с производством, образует территориальную целостность страны и выступает в качестве промежуточного звена в цепочке «производство – распределение – потребление».

В современных условиях транспорт становится все более важной составляющей в национальной экономике. Теперь он воспринимается не только как отрасль, которая перевозит грузы и людей, а как *мощный импульс экономического роста региона* (рис. 1.3 (а)).

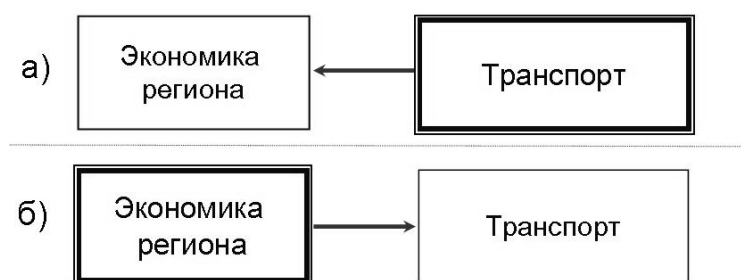


Рисунок 1.3. Способы взаимодействия экономики региона и транспорта³

Как отмечает В.А. Персианов «Ранее в России транспорту никогда не приходилось выступать в роли «маховика», раскручивающего гигантское колесо всей экономики в качестве фактического локомотива, начинающего движение и тяну-

¹ В некоторых странах уже довольно давно проводятся крупные исследовательские проекты, направленные на исследование ввоза-вывоза продукции. Одним из таких проектов выступает «Мировая база данных ввоза-вывоза» (WIOD), проект основан Европейской Комиссией. Вторым крупным по величине является проект «Азиатская международная база данных ввоза-вывоза», который создан Институтом развивающихся экономик при организации содействия развитию внешней торговли Японии (IDE-JETRO). В России аналогом подобного проекта выступает «База данных таможенных деклараций», основанная компанией «Глобус ВЭД» в 2012 г.

² Малов Ю.В., Кибалов Е.Б. Формирование единого транспортного пространства России в контексте экономического развития ее восточных регионов // Регион: экономика и социология. 2009. №2. С. 183-191.

³ Заостровских Е.А. Оценка влияния морского порта на экономику региона: методы и проблемы // Региональные проблемы. 2017. Т.20. №2. С. 65-72.

щего за собой всю цепь отраслей народнохозяйственного комплекса, благополучие всех регионов. Сейчас пришло такое время»¹.

В отечественной научной литературе этот переход обозначается как «смена парадигм в транспортном планировании» и «отходом от планирования преимущественно объемных показателей к планированию социально-ориентированных индикаторов, что отражает фундаментальный разворот от производителей»².

С точки зрения экономики региона принципиальное отличие одного подхода от другого заключается в том, что «... в первом подходе учитываются эксплуатационные расходы транспорта, а во втором – внешние расходы общества на функционирование транспортной системы»³.

Существует три основных подхода к оценке влияния транспорта на экономический рост региона. К их числу можно отнести: через степень его влияния на доступность рынков ресурсов и сбыта, через транспортные расходы, с помощью анализа инвестиционной активности в регионе, а так же на основе опроса предпринимателей относительно степени важности фактора⁴.

При определении влияния транспорта на экономический рост региона необходимо учитывать не только внутриотраслевой эффект, но и внеотраслевой эффект. К внутриотраслевому эффекту относятся стандартные показатели работы транспорта. В то же время внеотраслевой эффект на транспорте определить затруднительно, поскольку он связан с образованием эффекта в обслуживаемых ею отраслях экономики, поскольку большая часть социально-экономического эффекта от функционирования межотраслевой транспортной системы приходится на внетранспортную систему⁵.

Ряд исследователей отмечают, что целесообразно оценивать влияние транспорта на экономический рост региона по следующим показателям: стоимость перевозки грузов, производительность труда на транспорте, вклад транспортной отрасли в ВВП, оценка логистических издержек, уровень использования транспортных мощностей. Вместе с тем существует проблема агрегирования показателей «Любая попытка вывести макроэкономическое или агрегатное поведение потребителей из их индивидуальных предпочтений приводит к проблемам, рассматриваемым теоремой невозможности, а попытки агрегирования поведения

¹ Персианов В.А. Место транспорта России в экономике страны и мирохозяйственной системе. Транспортно-экономические балансы как фактор стратегического управления // Промышленная политика в Российской Федерации. 2007. №1. С. 17.

² Бугроменко В.Н. Что стоит за сменой парадигм? // Транспорт России. 2009. №46. С. 5-18; Бугроменко В.Н. Синергетический подход к обоснованию уровня финансирования транспортной инфраструктуры. URL: <http://ooliderclimat.ru/sinergit.htm> (дата обращения: октябрь 2012); Щербанин Ю.А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние // Евразийская экономическая интеграция. 2011. №3. С. 65-78.

³ Бугроменко В.Н. Современная география транспорта и транспортная доступность // Известия РАН. Географическая серия. 2010. №4. С. 7-28.

⁴ Ефимова Е.Г. Роль транспорта в экономическом развитии региона: международный аспект // Вестник СПбГУ. 2009. Сер 5. Вып.1. С. 77-85.

⁵ Бугроменко В.Н. Транспорт в территориальных системах. – М.: Наука, 1987. С. 12.

фирм сталкиваются с проблемами, связанными с агрегатной производственной функцией»¹.

В то же время при исследовании транспортно-экономических связей сложным является наполнение статистической базы. К примеру, учет товаров в одних предприятиях идет в стоимостном выражении, в других – в натуральном выражении, а статистика межрегионального обмена по всей полноте значительно уступает статистике внешней торговли. Вследствие этого сильно затрудняется расчет показателей ввоза-вывоза, а также экспорта и импорта продукции². Работы по оценке вклада транспорта России в экономический рост немногочисленны и не дают однозначного утвердительного ответа о наличии статистически значимого влияния на экономический рост региона³.

Современный тип экономического роста наряду с основными требованиями к транспорту – обеспечение «пиковых» потребностей в перевозках грузов, создание единого транспортного пространства страны – должен обеспечивать функционирование полюсов роста, как локализованных центров концентрации экономических ресурсов на территории, обеспечивая процессы производства, обмена, распределения и потребления. Это способствует мощному импульсу для развития региона. Вместе с тем эффект для регионов хозяйственного освоения и хозяйственно-освоенных регионов будет разным.

Ярким примером, когда *в регионе хозяйственного освоения* строительство железной дороги способствовало интенсивному развитию территории, выступает реализация крупного инфраструктурного проекта – Байкало-Амурская магистраль (БАМ). Его строительство явилось побудительной силой для освоения новых месторождений на Дальнем Востоке России, строительства территориально-промышленных комплексов, образования населенных пунктов (Звездный в 1974 г. (Иркутская область), Куанда в 1981 г. (Забайкальский край) и др.), а также развития морских портов Ванино и Советская Гавань в Хабаровском крае.

Примером, когда *в хозяйственно-освоенном регионе* строительство железной дороги явилось побудительной силой развития промышленного производства, является проект строительства железной дороги «Кенбусон» в Республике Корея. Ее строительство способствовало интенсивному росту отраслей промышленного производства страны, а в дальнейшем росту экспорта и интенсивному развитию морского порта Пусан, который за 30 лет превратился в крупный транспортно-

¹ Щербанин Ю.А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние // Евразийская экономическая интеграция. 2011. №3. С. 65-78.

² Заостровских Е.А. Оценка транспортно-экономических связей морских портов Хабаровского края с отраслями и регионами. Исследования молодых ученых: отраслевая и региональная экономика, инновации, финансы и социология: в 2 ч. Часть 1. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2014. С. 158-167; Заостровских Е.А. Транспортно-экономические связи морских портов Хабаровского края: оценка структурных сдвигов // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. 2014. №1-2. С. 36-41.

³ Исаев А.Г. Транспортная инфраструктура и экономический рост: пространственный аспект // пространственная экономика. 2015. №3. С. 57-73.

логистичекий узел и входит в 20-ку лидирующих портов мира по перевалке контейнерных грузов.

Резюмируя вышеизложенное, можно сделать вывод о том, что полюса роста могут возникать и эффективно функционировать только в условиях развития соответствующего уровня и плотности системы транспортных связей, обеспечивающих их функционирование. Для того чтобы полюс роста реально функционировал и оказывал воздействие на экономику региона, он должен существовать в комплексе с достаточно развитой транспортной системой.

Транспорт с точки зрения региональной экономики, освоения территории – это линейно-узловая структура, которая является естественной платформой для возникновения, формирования и развития экономических полюсов, принимая при этом в зависимости от основной цели развития региона различные формы (транспортный узел, транспортно-промышленный узел, транспортно-логистический узел и т.д.). В частности в условиях Хабаровского края одним из таких узлов на транспортной сети является морской порт, как одна из объективных форм формирования подобного рода полюсов роста.

1.3. Морские порты как полюс роста региона

Как отмечалось ранее, транспортные узлы, возникающие на стыке разных видов транспорта и расположенные при этом на территориях с низкой плотностью экономической деятельности, могут при определенных условиях стать основой формирования регионального полюса роста. Вероятность такого развития событий определяется целым рядом условий.

Среди многообразных условий формирования регионального полюса роста на базе морского порта одними из важнейших являются особенности и условия его функционирования, как производственно-экономического субъекта.

В самом общем виде морской порт является сложным комплексом гидротехнических сооружений, как транспортный узел, в рамках которого взаимодействуют предприятия различных видов транспорта. В зависимости от функционального назначения морские порты подразделяются на: международные – предназначены для переработки грузов между странами и внутренние – перевозят грузы между регионами одной страны в форме каботажных перевозок. Характер и динамика работы морских портов определяется их географическим месторасположением, специализацией, техническим оснащением и т.д. Спрос на портовые услуги имеет производный характер, поскольку зависит от спроса на морские перевозки грузов, который определяется, в свою очередь, спросом конечного потребителя.

Основу экономической деятельности морских портов составляют: логистические услуги и перевалка грузов (или грузооборот¹). Влияние морского порта на экономику региона основывается на трех показателях: численность занятых, налоги и добавленная стоимость.

Продукция в морском порту имеет нематериальный характер, изменяя состав ее себестоимости. В среднем транспортные издержки составляют 20% от общей стоимости продукции. При этом в цепочке образования стоимости перевозки груза от отправителя до получателя примерно 48% денежного оборота составляют морские перевозки, 39% – железнодорожные перевозки и около 11% занимает перевалка груза в портах (стивидорные и экспедиционные услуги)² (рис. 1.4).

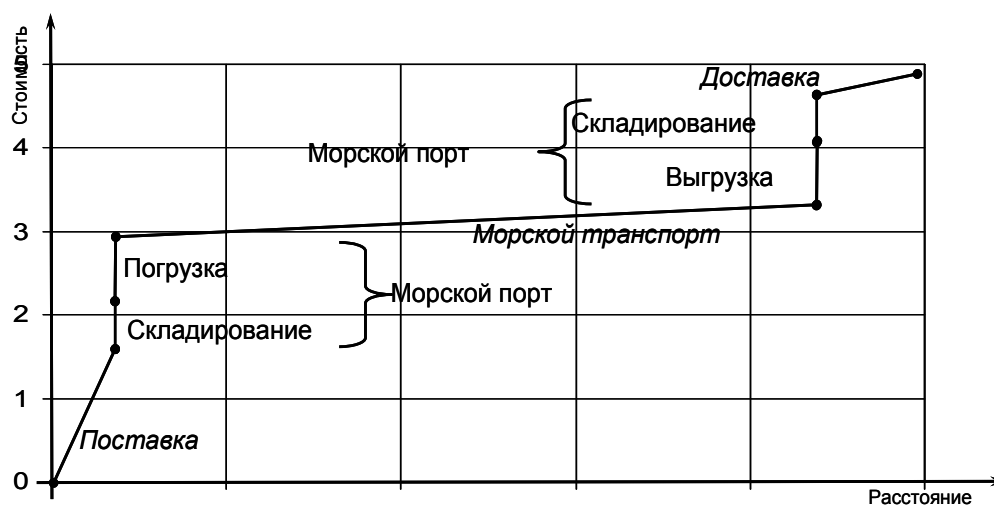


Рисунок 1.4. Цепочка образования стоимости при перевозке груза

Вообще значения общих транспортных издержек очень дифференцированы как по странам мира, так и отраслям промышленности. Так, например, транспортные издержки в развитых странах (США, Япония) составляют 10% от ВВП, в развивающихся странах (Китай) – 30%. Для некоторых менее развитых стран эти расходы превышают 33%. Транспортные издержки в пищевой промышленности составляют более 30%, в металлургии – 27%, в химической промышленности – 23%, в автомобильном секторе – 15% грузов³.

В тоже время известно, что роль морских портов в национальной экономике создается посредством развития логистических процессов в морском порту. Например, известно, что доля в ВВП от логистической деятельности мировых портов

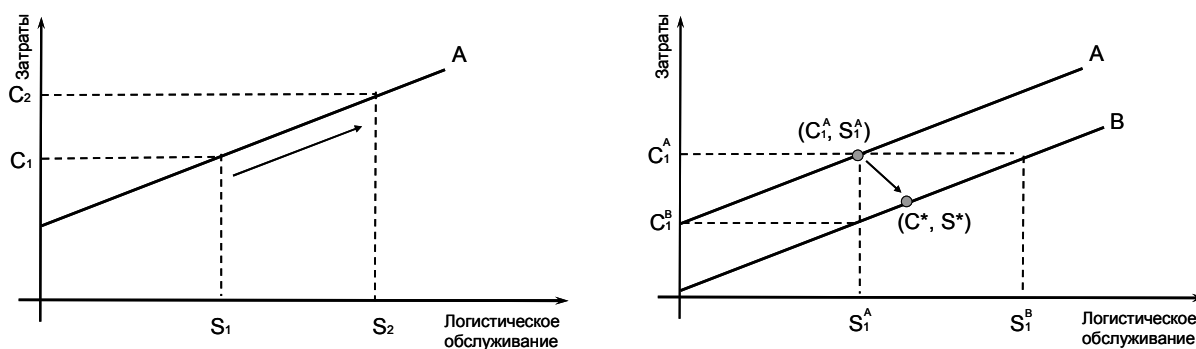
¹ В морских портах термины «перевалка грузов» и «грузооборот» являются синонимами. Автор диссертации в данном исследовании использует термин «перевалка грузов», который измеряется либо в весовых показателях (тоннах), либо в определенных единицах (ДФЭ). Основу перевалки грузов преимущественно составляют: нефть и нефтепродукты, уголь, руда, зерно, лесные грузы, черные металлы, контейнеры и минеральные удобрения.

² Холоша М.В., Гаврилов А.Н. Особенности национальной перевалки. Характерные черты российской межпортовой конкуренции на примере юга Приморья // Морские порты. 2009. №1 С. 34-37.

³ Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centers. – New York: ESCAP, Korea Transport Institute. United Nations, 2003. P. 18.

Сингапур составляет 9%, Шанхай – 12,5%. Из этого следует, что технологическая модернизация морских портов является одним из следствий технологического прогресса и существенного улучшения финансово-экономических параметров функционирования, начала формирования нового типа пространственно-экономических комплексов – взаимодействующих инфраструктурных, производственных и социальных элементов в припортовых территориях, что соответствует основному положению теории полюса роста (см. параграф 1.1).

Графически последствия повышения уровня производственного процесса можно представить следующим образом. Повышение уровня логистического обслуживания от S_1 к S_2 потребует увеличения затрат в порту, из C_1 до C_2 . Однако, как показано на рисунке 1.5 (б), когда общая эффективность логистического обслуживания в порту увеличивается от системы А до системы В, то высокий уровень обслуживания может быть предоставлен $(S_1^A \rightarrow S_1^B)$ на уровне той же стоимости C_1^A или тот же уровень сервиса (S_1^A) может быть предоставлен в нижней стоимости $(\tilde{N}_1^A \rightarrow \tilde{N}_1^B)$.



а) Отношение между уровнем затрат и логистическим сервисом

б) Направление усовершенствования логистических систем

Рисунок 1.5. Отношение между уровнем затрат и логистическим сервисом

Материально-техническое обслуживание морского порта улучшается не за счет снижения затрат на перевалку, а путем достижения более высокого уровня обслуживания (C^*, S^*) , на более низком уровне затрат – путем перевода кривой расхода спектра услуг $(A \rightarrow B)$ ¹.

Исследование о взаимодействии экономики региона и морскими портами преимущественно основывается на *транспортно-экономических связях*, которые отражают потоки товаров между производством и потреблением, между районами и регионами страны и далее на международном уровне. В тоже время у морских портов существует своя градация транспортно-экономических связей, которую сложно соотнести с наземным видом транспорта (см. параграф 1.2). Это выражается в том, что номенклатура перерабатываемых грузов морского порта структур-

¹ Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centers. – New York: ESCAP, Korea Transport Institute. United Nations, 2003. P. 22-24.

но отличается от номенклатуры товаров, перевозимых наземным транспортом. Кроме того, единицы измерения объемов производства промышленной продукции разнородны – тонны, куб. м, кв. м, шт. и т.д. Структура грузопотока морского порта по направлениям (экспорт, импорт, каботаж и транзит) не совпадает с межрегиональной и внутрирегиональной структурой грузопотока¹.

На взгляд автора диссертации, для определения взаимосвязей между экономикой региона и морскими портами должна быть обобщенная статистическая база, которая позволяет определять взаимосвязь, как на уровне региона, так и на уровне отраслей.

Опережающее развитие инфраструктуры морского порта по сравнению с основным производством дает высокий экономический эффект. Будучи важным фактором в месторасположении, морской порт формирует основные грузопотоки с суши на море, которые создают определенный вид рисунка экономического и транспортного каркаса региона. Поэтому одной из ключевых проблем развития морского порта является проблема соблюдения пропорций между развитием портовых мощностей и наземными и водными видами транспорта. Это проблема достаточно широко изучается как зарубежными, так и отечественными учеными.

В России исследованием проблем развития морских портов занимаются ведущие научные организации: Совет по изучению производительных сил, Проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт морского транспорта (Союзморниипроект) и Дальневосточный научно-исследовательский институт морского флота (ДНИИМФ).

Обеспечение эффективного функционирования морского порта с одной стороны, может оказывать положительное влияние на портовый регион, с другой стороны повышает его конкурентоспособность. Соответственно, двусторонняя связь между морским портом и портовым регионом является взаимным интересом, как для экономики региона, так и для морского порта. В результате своей деятельности морской порт обеспечивает доступ к более дешевым мировым сырьевым и товарным рынкам, что позволяет достигать экономии от масштаба.

Экономические выгоды от хорошо функционирующего морского порта позволяют снижать затраты на торговлю, производят добавленную стоимость и занятость, а также вовлекают определенные секторы экономики. Например, установлено, что в среднем одна тонна груза в морском порту приносит 100 долларов добавленной стоимости, а увеличение на один миллион тонн грузов в порту в среднем создает дополнительно 300 рабочих мест в краткосрочном периоде². Так же считается, что добавленная стоимость, созданная при перевалке одной тонны

¹ Заостровских Е.А. Транспортно-экономические связи морских портов Хабаровского края: оценка структурных сдвигов // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. 2014. №1-2. С. 36-41.

² The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report. – OECD: Edited by Olaf Merk, – 183 p. URL: www.oecd.org/regional/portcities (дата обращения: сентябрь 2012).

генеральных грузов¹, соответствует добавленной стоимости, созданной при перевалке трех тонн контейнерных грузов, а перевалка четырех тонн насыпных грузов, соответствует добавленной стоимости, созданной при перевалке двух тонн нефтепродуктов². Безусловно, что представленные экономические выгоды не являются универсальными и скорее всего, могут применяться в морских портах тех стран, где они создавались.

Но зачастую экономические выгоды распространяются на другие регионы, тогда как отрицательные воздействия локализуются в самом портовом регионе. В основном это связано с окружающей средой, землепользованием и образованием пробок на дорогах. Это отмечают как зарубежные, так и отечественные исследователи (Т. Бриен, Г. Джулиано, Т. Хивер, А.Л. Кузнецов, А.С. Сергеев³ и др.).

Из рассмотренных особенностей и условий функционирования следует, что морской порт выступает в качестве промежуточного звена в цепочке «производство – распределение – потребление», отражая при этом территориальное разделение труда и выступая как центр притяжения внутрирегиональных, межрегиональных и внешнеэкономических связей. Таким образом, между морским портом и сушей формируются основные грузопотоки, которые создают определенный вид рисунка экономического и транспортного каркаса региона. Экономические выгоды от хорошо функционирующего порта позволяют снижать затраты на торговлю, производят добавленную стоимость и занятость, а также вовлекают определенные секторы экономики. Зачастую экономические выгоды распространяются на другие регионы.

Экономические эффекты, продуцируемые в результате функционирования морского порта, можно рассматривать с точки зрения теории полюсов роста Франсуа Перу⁴, которая реализуется в различных моделях, объясняющих развитие морских портов. Близость теорий и моделей предопределяется сходством основных понятий, факторов, проблем и методологии анализа.

¹ Генеральный груз включает тарные и штучные грузы.

² Haezendonck E. Essays on Strategy Analysis for Seaports // International Journal of Maritime Economics. 2002. №4 P. 185-187.

³ Giuliano G., Brien T. Responding to increasing port-related freight volumes: lessons from Los Angeles P. 77-109. In: Long Beach and other us ports and hinterlands. Indentation Transport Forum. – Economic research centre: European conference of Ministers of transport, 2009. – 78 p. URL: www.internationaltransportforum.org (дата обращения: май 2012). Heaven T. The evolution and challenges of port economics. In: Port Economics. Cullinane, K., Talley, W. (Eds.). – Oxford: JAI Press, 2006. P. 11-42. Кузнецов А.Л. Новая роль морских портов в мировой экономике. URL: http://wingi.ru/firms_profile/viewMsg-312/blog-151/firm_id-3700/ (дата обращения: ноябрь 2012); Сергеев А.С. Влияние экспортного товарно-сырьевого бизнеса на развитие экономики морских портов Дальневосточного региона // Известия ДВФУ. Экономика и управление. 2014. №3. С. 107-114.

⁴ Perroux F. Economic Space Theory and Application // The Quarterly Journal of Economics. 1950. №1. P. 89-104.

Вообще традиционное взаимодействие морского порта рассматривается в двух плоскостях: с внутренними районами «хинтерланд¹» и внешними районами «фортланд» (рис. 1.6).

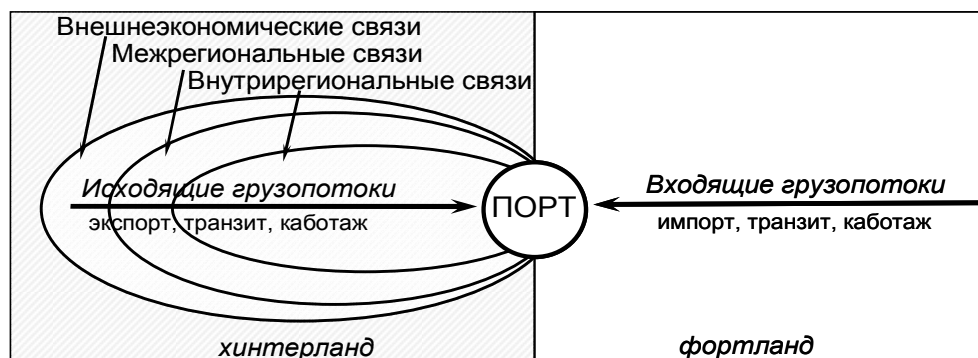


Рисунок 1.6. Область взаимодействия порта с внутренним регионом

Одни исследователи уделяют большое внимание внутренним связям (хинтерланду), а другие исследователи настаивают на важности внешних связей (фортланду). Как отмечают исследователи (П. Альдертон, Г. Виденд, Р. Робинсон, В. Тэлли² и др.) морской порт рассматривается как точка схождения и «хинтерланда» и «фортланда». Следовательно, исследование о морском порте следует рассматривать в контексте развития его наземной и морской системы распределения.

Руководствуясь целью диссертационного исследования, рассмотрено взаимодействие морского порта с внутренними районами – хинтерланд морского порта. Под внутренним регионом (хинтерланд), обслуживаемым морским портом, подразумевается внутриконтинентальный район по отношению к порту, в который направляются импортные, каботажные и транзитные грузы и из которого идут экспортные, каботажные и транзитные грузы.

Родоначальником модели развития морских портов выступает английский ученый Джеймс Бёрд, который в 1963 г. предложил модель «Anyport»³. В ней описывается, как изменяются границы хинтерланда в зависимости от вида груза и технологии. К числу важных факторов, влияющих на границы морского порта, относятся: характер и структура грузопотока, инфраструктура порта, организация труда в порту, структура морских перевозок, конкурентоспособность порта. Зоны обслуживания одних портов могут перекрываться другими морскими портами. В таких случаях проявляется жестокая конкурентная борьба за грузопотоки. Конкурирующие порты вынуждены совершенствовать технологическую цепочку пере-

¹ Немецкий географ Альфред Геттнер впервые ввел понятие «хинтерланд» (сухопутная зона тяготения к транспортному узлу). Именно поэтому этот термин принято писать на немецкий манер – «хинтерланд», а не на английский – «хинтерлэнд».

² Alderton P. Port Management and Operations. 3rd edition. – London: Informa, 2008. P. 224; Talley W. Port Economics. – London: Routledge, 2009. P. 229; Weigend G. Some elements in the study of port geography // Geographical Review. 1958. №48. P. 185-200.

³ Bird J. Seaports and Seaport Terminals. – London: Hutchinson University Library, 1971. – 240 p.

валки груза в порту, стремясь соответствовать параметрам порта нового поколения. В зависимости от вида груза определяется территориальное разделение труда, хозяйственная специализация морского порта, а так же комплексное развитие портового региона.

Таким образом, Д. Бёрд отмечает, что существует прямая зависимость между уровнем развития порта и его зоной обслуживания. В свою очередь английский ученый В. Клинк отметил, что «Зависимость выражается в том, что с технологическим развитием морского порта увеличивается расстояние вглубь материка»¹. Российский ученый А.И. Трейвиш отметил «... доля моря в жизни поселения зависит от его общеурбанистического масштаба и уровня развития как центра «морских отраслей». Если этот уровень средний, то при низком урбанистическом статусе город может быть специализированным субцентром в приморской агломерации, при среднем – самостоятельным городом-портом, а при высоком – большим морским городом, центром портово-промышленно-курортной агломерации»².

Впоследствии модель «Анупорт» устарела по причине интенсивного развития транспорта и роста контейнерных перевозок, при котором существенно расширились границы инновационного производства, удешевилась транспортировка и коммуникационные технологии обусловили разделение производства между различными странами. В этом отношении ученые Д. Хиллинг и Б.С. Хойл отметили, что первоначально четко определенные внутренние районы морского порта стали размыты, потому как, ранее генерируемый импульс каждого морского порта, сместился на новые созданные промежуточные импульсы³.

На смену модели «Анупорт» было предложено множество других моделей, объясняющих механизм технологического развития, как полюса экономического роста⁴. Одной из современных моделей выступает «Новая модель развития портов»⁵, которую предложили канадский ученый Жан-Поль Родригэ и бельгийский ученый Т.Е. Ноттебум в конце XX-го века. Новая модель объясняет закономерности развития морского порта в зависимости от вида груза, его хозяйственную специализацию и комплексное развитие территории. В новой концепции выделены четыре стадии развития морских портов. По мимо этого существующая модель «Анупорт» дополнена таким термином как «регионализация портовой деятельно-

¹ Klink V. Towards the borderless main port Rotterdam: an analysis of functional, spatial and administrative dynamics in port systems. Tinbergen Institute Research Series. № 104.

² Трейвиш А.И. Разнообразие человеческих поселений и их пространственных взаимодействий. С. 153-157. В сборнике: Разнообразие как фактор и условие территориального развития. Часть I. Главы 1-3. – М.: Эслан, 2014. – 284 с.

³ Hilling D., Hoyle B. Spatial approaches to port development P. 1-19. In: B.S. Hoyle, & D. Hilling (Eds.), *Seaport systems and spatial change* Chichester: John Wiley & Sons. 1984. – 170 p.

⁴ Robinson R. Ports as elements in value-driven chain systems: The new paradigm // *Maritime Policy and Management*. 2002. P. 29; Olivier D., Slack B. Rethinking the port // *Environment and Planning*. 2005. №38. P. 1409-1427.

⁵ Notteboom T., Rodrigue J.-P. Port regionalization: towards a new phase in port development // *Maritime policy and management*. 2005. №3. P. 297-313.

сти», которая направлена на снижение доли логистических затрат в глобальной логистической цепи. Это происходит за счет расширения спектра предлагаемых услуг, добавления стоимости в процессе распределения товаров и повышения качества обслуживания клиентов.

При оценке экономических эффектов морского порта как полюса роста экономики региона, как свидетельствуют ряд исследований (Ж.-П. Родригэ, Д. Оливер, Б. Слак, С. Дакер¹), важным является определение территорий их локализации.

Несмотря на теоретическую проработанность проблем развития морских портов остается открытым вопрос – при каких условиях морской порт становится полюсом роста для экономики региона и как это можно оценить? Тем не менее, на основе вышеописанных моделей можно выделить ряд предпосылок формирования полюса роста на базе развития морского порта:

- Снижение доли затрат на перевалку грузов в порту и увеличение расстояния перевозок по мере технологического развития порта;
- Увеличение объемов перевалки грузов с высокой добавленной стоимостью;
- Преобладание доли транспортно-логистических услуг над долей услуг по перевалке грузов в объеме полученного дохода порта.

Наряду с вышеизложенными вопросами существует проблема количественных оценок эффектов функционирования морского порта локализованных на различных уровнях экономики. Как отмечается: «Транспортные связи между морскими портами и внутренними регионами являются слабым звеном в глобальной системе производственно-сбытовых цепочек ...отсутствие высококачественных данных затрудняет понимание воздействия различных факторов на показатели транспортной работы с внутренними регионами»².

Этот же вывод делают ряд исследователей (В.К. Аблязов, Т.Е. Александрова, Л.Е. Варшавский, А.В. Галин, Н.А. Горелик, С. Дакер, Н.Н. Зеленов, А.Л. Кузнецов, В.К. Лернер, Ж.-П. Родригэ, А.И. Федоренко, Э. Хайзендок и др.). Так, например, ученые А.Л. Кузнецов, А.В. Галин полагают, что «... единой универсальной модели изучаемого объекта создать не удастся, и что гносеологические причины этого лежат не в слабости концептуальных построений, но и в самой природе изу-

¹ Suykens F., Van de Voorde E., A quarter of a century of port management in Europe: objectives and tools // Maritime Policy and Management. 1998. №25. P. 251-261; Notteboom T., Rodrigue J.-P. Port regionalization: towards a new phase in port development // Maritime policy and management. 2005. №3. P. 297-313; Olivier D., Slack B. Rethinking the port // Environment and Planning. 2005. №38. P. 1409-1427.

² Вудберн А. Связи между морскими портами и внутренними регионами. Европейская Экономическая комиссия ООН. 2010. – 107 с. URL: www.unecce.org:8080/fileadmin/DAM/trams/doc/.../ECE-TRANS-210r.pdf (дата обращения: декабрь 2015).

чаемого явления ... задача создания единой модели пока не может быть решенной». Во всяком случае, нет общепринятого метода таких измерений¹.

Схожее мнение выражают и другие ученые². Например, Н.Н. Зелёнов, А.И. Федоренко, считают, что «изучение влияния порта на экономический рост региона является довольно противоречивым предметом зачастую с противоположной точкой зрения и разными методами оценок (оценка добавленной стоимости, соотношения вход/выход, статистические методы и т.д.)»³. Ранее, советский ученый Н.А. Горелик отмечал, что «грузопотоки являются в значительной мере индивидуальными объектами с точки зрения своих характеристик (глубина портовой акватории, погрузо-разгрузочные средства, количество и специфика причальных сооружений и т.п.) и потому определяют индивидуальные требования к морским портам. Подобная индивидуализация приводит к тому, что из множества грузопотоков нельзя выделить подмножество хотя бы потому, что задача распределения грузов решается на всей схеме грузопотоков»⁴.

Автор диссертации уверен в том, что утверждение советского периода в отношении грузопотоков не потеряло свою актуальность и в современный период. Впрочем, как отмечает В.К. Аблязов «прогнозно-плановая работа на предприятиях морского транспорта ведется не на достаточном научно-методическом уровне. Степень достоверности прогнозов зачастую лишена обоснованности и не учитывает влияние внешних и внутренних факторов на объем грузов»⁵.

В целом позиция автора основывается на теории полюсов роста и заключается в том, что морской порт может выступать в качестве регионального полюса роста, при условии, когда развитие морского порта распространяется на взаимосвязанные с ними элементы хозяйства, расположенные в портовом регионе. Вме-

¹ Кузнецов А.Л., Галин А.В. Генезис моделей развития портов в современной транспортной науке // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. 2015. №2. С. 141-153.

² Аблязов В.К. Прогнозирование грузооборота порта в условиях риска и неопределенности. Методика прогнозирования. – Германия: LAP LAMBER Academic Publishing, 2013. – 185 с; Александрова Т.Е. Зоны тяготения морских бассейнов России // Транспортное дело России. 2010. №6. С. 98-101; Горелик Н.А. Прогнозирование перспективных грузопотоков на морском транспорте. С. 63-78. В кн.: Проблемы прогнозирования и оптимизации работы транспорта. – М.: Наука, 1982. – 328 с; Зелёнов Н.Н., Федоренко А.И. Совершенствование методов экономического анализа показателей эффективности портовой деятельности // Морские порты. 2010. № . С. 28-35; Лернер В.К. Прогнозирование грузовой базы морского транспорта. Методические принципы анализа // Морские порты России. 2011. №9. С.62-66; Ducruet C., Notteboom T., De Langen P. Revisiting inter-port relationships under New Economic Geography research framework. In: Ports in Proximity: Competition and Coordination among Adjacent Seaports. Idem (Eds.), Ashgate, UK. 2009. P. 11-28; Haezendonck E. Essays on Strategy Analysis for Seaports // International Journal of Maritime Economics. 2002. №4 P. 185-187; Notteboom T., Rodrigue J-P., Re-assessing port-hinterland relationships in the context of global commodity chains, In: Ports, Cities and Global Supply Chains. Wang, J., Olivier, D., Notteboom, T., Slack, B. (Eds.). – London: Ashgate, 2007. P. 51-68.

³ Зелёнов Н.Н., Федоренко А.И. Совершенствование методов экономического анализа показателей эффективности портовой деятельности // Морские порты. 2010. №7. С. 28.

⁴ Горелик Н.А. Прогнозирование перспективных грузопотоков на морском транспорте. В кн.: Проблемы прогнозирования и оптимизации работы транспорта. – М.: Наука, 1982. С. 63-65.

⁵ Аблязов В.К. Прогнозирование грузооборота порта в условиях риска и неопределенности. Методика прогнозирования. – Германия: LAP LAMBER Academic Publishing, 2013. С. 35.

сте с тем, идеи поляризованного развития по-разному приспособляются для хозяйственно освоенных регионов и новых регионов хозяйственного освоения¹:

Для хозяйственно-освоенных регионов – поляризация происходит в результате формирования Свободных экономических зон (СЭЗ). В качестве положительного влияния СЭЗ на национальную экономику региона можно назвать: пополнение валютного дохода от экспортных операций, обеспечение рабочих мест и создание дополнительного дохода, привлечение иностранных инвестиций, задействование материалоемкой промышленности.

Разнообразие критериев классификации зон и факторов, определяющих их возникновение, привело к тому, что появилось множество понятий СЭЗ. В настоящее время в мировой экономике существует до 25 разновидностей зон свободной торговли, среди которых наиболее распространенными являются: «особая экономическая зона», «промышленная свободная зона» и «свободный порт»². Поэтому в мировой практике не встречаются морские порты с одинаковым правовым режимом «свободного порта».

Примерно 45% зон свободной торговли расположено в пределах стран АТР. В таких странах, как Сингапур, Республика Корея, Китай, Малайзия, Филиппины и Гонконг созданы зоны свободной торговли, которые ориентированы на развитие экспортной продукции. Например, в Республике Корея созданы зоны свободной торговли Инчхон и Пусан, которые ориентированы на логистическую деятельность в международной торговле³ (табл. 1.1).

Таблица 1.1

Экономический вклад Свободных портов Пусан Кванъян в Республику Корея

Показатель	2011		2015	
	Пусан	Кванъян	Пусан	Сеул
Зона свободной торговли, тыс. кв. м.	5,785	4,430	5,885	4,430
Портовой зоны, тыс. кв. м.	4,463	1,917	2,217	1,817
Численность занятых, тыс. чел.	5,280	10,000	8,700	10,200
Создание добавленной стоимости, млн долларов США	470	900	1355	700

Источник: Составлено на основе данных Korea – Russia Knowledge Sharing & Co-operation Strengthening Workshop. – Korea: KRIHS, KMI, 2016. – 68 p.

В результате деятельности свободных портов Пусан и Кванъян в 2011 г. было создано выше 15 тыс. рабочих мест и 1,3 млрд долларов США добавленной

¹ Гранберг А.Г. Основы региональной экономики: Учебник для вузов. – М.: ГУ ВШЭ. 2000. С. 87-88.

² Особая экономическая зона расположена в портовых городах. Главная цель – продвижение промышленного экспорта. В пределах этой зоны позволена любая экономическая деятельность. Промышленная свободная зона направлена на уменьшение налогов. Предполагается, что увеличится занятость, а экспорт заменит импорт. Беспшлинное перемещение товаров, в и из зоны, а также налоговые стимулы. Зона свободной торговли ориентирована на международную торговлю, особенно с добавленной стоимостью логистических действий, включающих легкое производство и обработку. Свободный порт, как правило, охватывает весь портовый город. (Free Trade Zone and Port Hinterland Development // Korea Maritime Institute. – New York, 2005. – 140 p. <http://www.unescap.org>).

³ Chung Lho. Transport Policy and Regional Development. P. 7-8. In: Korea – Russia Knowledge Sharing & Co-operation Strengthening Workshop. – Korea: KRIHS, KMI, 2016. – 68 p.

стоимости. В 2015 г. экономический вклад Свободных портов в Республику Корея увеличился в 1,5 раза, а численность занятых возросла в 1,2 раза.

Успех реализации проектов в Республике Корея, прежде всего, был обусловлен двумя условиями: СЭЗ соответствовала социально-экономическому развитию той территории, на которой она создавалась; в СЭЗ соблюдалась вся производственная цепочка от начала до конца¹.

Вместе с тем не во всех странах проекты по созданию свободных экономических зон были успешно реализованы. Например, в России созданные в 1990-2015 гг. СЭЗ «Находка» в Приморском крае, СЭЗ «ЕВА» в ЕАО, СЭЗ «Сахалин», ОЭЗ «Советская Гавань» в Хабаровском крае, не увенчались успехом по ряду причин: масштабы СЭЗ были огромны, и требовалось вложить большой объем инвестиций, обеспечить которые Правительство России было не в состоянии; слабая нормативно-законодательная база; абсолютизация правительством при создании СЭЗ фискального подхода, ориентированного на получение как можно больших доходов в бюджет в кратчайшие сроки, а не на соблюдение баланса интересов государства и инвесторов².

Для регионов хозяйственного освоения – характерными полюсами роста становятся транспортно-промышленные узлы, которые позволяют комплексно развивать природные ресурсы, создавая всю технологическую цепочку производств вместе с объектами инфраструктуры³.

По мнению автора диссертации в качестве определяющего фактора роста морского порта в этом случае будет выступать *тесная связь с портовым регионом*. Это выражается в том, что с интенсивным развитием порта увеличивается производственная деятельность в отраслях промышленного производства и спрос на трудовые ресурсы.

Таким образом, для регионов хозяйственного освоения характерными особенностями, которых являются низкая плотность экономической деятельности, высокая зависимость от наличия транспортных сообщений и транспортных узлов. Последние могут выступать в качестве полюсов роста, а в случае, когда подобный транспортный узел находится на пересечении железнодорожного и морского видов транспорта, полюс роста может формироваться на основе морского порта, как транспортного узла. В качестве определяющего фактора роста морского порта будет выступать тесная связь с портовым регионом. Это выражается в том, что с интенсивным развитием морского порта увеличивается производственная деятельность в отраслях промышленного производства и спрос на трудовые ресурсы.

¹ Chung Ilho. Transport Policy and Regional Development. P. 7-8. In: Korea – Russia Knowledge Sharing & Co-operation Strengthening Workshop. – Korea: KRIHS, KMI, 2016. – 68 p.

² Леонов С.Н. Инструменты реализации государственной региональной политики в отношении Дальнего Востока России // Пространственная экономика. 2017. № 2. С. 41-67.

³ Гранберг А.Г. Основы региональной экономики: Учебник для вузов. – М.: ГУ ВШЭ, 2000. С.87-88.

ВЫВОД ПО ПЕРВОЙ ГЛАВЕ

Теория полюсов роста прошла несколько стадий развития и до настоящего времени она является одной из наиболее важных и наиболее часто используемых для теоретического описания способов рациональной организации экономики в пространстве теорий. Особенно большое значение эта концепция имеет для слабо освоенных в пространственном отношении территорий, для которых темпы экономического роста являются важным фактором.

Полюса роста могут возникать и эффективно функционировать только в условиях развития соответствующего уровня и плотности системы транспортных связей, обеспечивающих их функционирование. Для того чтобы полюс роста реально функционировал и оказывал воздействие на экономику региона, он должен существовать в комплексе с достаточно развитой транспортной системой.

Транспорт является естественной основой для формирования самих полюсов роста. Транспорт с точки зрения региональной экономики, освоения территории – это линейно-узловая структура, которая является естественной платформой для возникновения, формирования и развития экономических полюсов, принимая при этом в зависимости от основной цели развития региона, различные формы (транспортный узел, транспортно-промышленный узел, транспортно-логистический узел и т.д.).

Для регионов хозяйственного освоения характерными особенностями, которых являются низкая плотность экономической деятельности, высокая зависимость от наличия транспортных узлов, последние могут выступать в качестве полюсов роста, а в случае, когда подобный транспортный узел находится на пересечении железнодорожного и морского транспорта, полюс роста может формироваться на основе морского порта, как транспортного узла.

В качестве определяющего фактора роста морского порта будет выступать тесная связь с портовым регионом. Это выражается в том, что с интенсивным развитием морского порта увеличивается производственная деятельность в отраслях промышленного производства и спрос на трудовые ресурсы.

ГЛАВА 2. АНАЛИЗ РЕГИОНАЛЬНЫХ ЭФФЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ВЗАИМОДЕЙСТВИЙ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ

2.1. Развитие экономики Хабаровского края (2005-2015 гг.)

Одна из активно обсуждаемых тем в области развития экономики России – это «новая восточная политика», которая возникла еще в 1998-1999 гг. Но масштабные государственные инвестиции, прежде всего в экспортную инфраструктуру, пошли в экономику Дальнего Востока только после 2006 г., когда было объявлено о проведении саммита АТЭС во Владивостоке¹. Среди регионов, на которые делается ставка – это, прежде всего, территории Южной зоны Дальнего Востока России, где сконцентрирован основной экономический потенциал.

Пристальное внимание федерального правительства к Дальнему Востоку, содержащееся в ряде программных документов², направлено на поиск источников и потенциальных возможностей для развития экономики макрорегиона. Достижение вышеуказанной цели связывается с обеспечением сопоставимых или опережающих, по сравнению со среднероссийскими, темпов роста экономики, как отдельных субъектов, так и федерального округа в целом. Основные факторы перспективной динамики, главным образом, связываются с особенностями и выгодным преимуществом экономико-географического положения Дальнего Востока, а именно в наличии общей границы со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Растущие потребности стран АТР при весьма ограниченных собственных возможностях для их удовлетворения на фоне присутствия таковых у Дальневосточного макрорегиона (запасы природных ресурсов: рудных и нерудных полезных ископаемых, лесных, водных биологических, гидроэнергетических и др.; наличие кратчайших транспортных маршрутов «Запад-Восток») определяют направления внешнеэкономической деятельности и развитие транзитных функций в качестве основных «драйверов» перспективной экономической динамики федерального округа. В данном контексте абсолютно справедливым становятся пространственные «акценты» государственной политики, направленные на развитие приграничных регионов Дальнего Востока, так называемую «Южную зону»: Хабаровский и Приморский края, Амурскую область и Еврейскую автономную область (ЕАО).

¹ Минакир П.А., Прокапало О.М. Экономика Дальнего Востока России: состояние и перспективы // Регионалистика. 2017. Т.4. №3. С. 48-56.

² Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2009 №2094-р «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года»; Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 №308 (ред. от 30.03.2017) «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона»; Распоряжение Правительства РФ от 20.06. 2017 №1298-р «Об утверждении Концепции демографической политики Дальнего Востока на период до 2025 г.» и др.

Среди перечисленных одной из наиболее развитых в экономическом отношении территорий «Южной зоны» Дальневосточного федерального округа (ДФО) является Хабаровский край, территория которого составляет 787,6 тыс. км², где проживает 1334,5 тыс. чел. В 2015 г. край формировал на 16% региональный продукт в целом по ДФО и занимал 4-ое место по объему ВРП среди девяти дальневосточных субъектов РФ; 3-е – по объему отгруженных товаров собственного производства и 4-ое – по объему инвестиций в основной капитал (табл. 2.1).

Таблица 2.1
Структура основных экономических показателей Дальнего Востока по субъектам РФ, 2015 г. (%)

Субъект РФ	ВРП	Среднегодовая численность населения	Объем отгруженных товаров	Инвестиции в основной капитал
ДФО	100,0	100,0	100,0	100,0
Республика Саха (Якутия)	21,1	15,4	25,2	22,5
Камчатский край	4,8	5,1	4,2	2,9
Приморский край	20,1	31,1	10,9	13,1
Хабаровский край	16,1	21,5	13,3	12,3
Амурская область	7,8	13,0	5,4	11,7
Магаданская область	3,5	2,3	4,2	6,4
Сахалинская область	23,3	7,8	32,4	28,4
ЕАО	1,2	2,7	0,4	1,4
Чукотский автономный округ	1,8	0,8	3,6	0,9

Источник: Рассчитано автором на основе данных: Регионы России. Социально-экономические показатели. Стат. сб. – М.: Росстат, 2016. – 1326 с.

Хотя среднегодовой темп роста экономики Хабаровского края в 2005-2015 гг. составил 101,7%, региональная динамика не отличалась устойчивостью (табл. 2.2.): периоды экономического роста (2006-2008 гг.; 2010-2014 гг.) сменялись периодами рецессии экономики (2009, 2015 гг.).

Таблица 2.2
Индексы физического объема валового регионального продукта Хабаровского края (в постоянных ценах, в % к предыдущему году)

Показатель	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Валовой региональный продукт (валовая добавленная стоимость в основных ценах)	105,3	105,1	102,6	93,0	111,0	102,5	100,5	101,3	101,0	95,7

Источник: Составлено на основе данных Управления Федеральной службы государственной статистики по Хабаровскому краю, Магаданской области, ЕАО и Чукотскому автономному округу. URL: http://habstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/habstat/ru/statistics/hab_stat/grp/ (Дата доступа: 16.08.2017).

Соответствующую динамику, главным образом, определяли ключевые (с точки зрения формирования ВРП) виды экономической деятельности края (табл. 2.3): в сфере производства товаров – промышленность (сумма разделов С, D, E Общероссийского классификатора видов экономической деятельности (ОКВЭД), среднегодовой удельный вес которой в ВРП края в 2005-2015 гг. составил 20,4%;

в сфере услуг – транспорт и связь (раздел I ОКВЭД), среднегодовой удельный вес в ВРП края – 19,1%.

Таблица 2.3

Структура валового регионального продукта Хабаровского края, %

Разделы ОКВЭД	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
A	8,2	7,0	5,9	5,1	6,3	6,1	6,5	5,2	5,3	4,7	5,4
B	1,8	1,3	1,2	1,0	1,5	1,2	1,2	1,2	1,3	1,4	1,1
C	4,6	4,6	4,4	4,3	4,8	4,4	5,4	6,4	4,7	4,4	5,4
D	15,0	12,6	14,2	12,5	8,6	8,8	9,7	8,0	7,7	9,4	12,2
E	5,1	4,9	4,2	4,4	4,6	4,5	4,8	4,6	4,5	4,4	4,5
F	5,8	7,5	7,1	8,3	9,4	13,9	13,0	8,8	6,5	4,8	5,6
G	12,9	14,9	14,7	14,4	15,0	13,9	13,3	14,7	14,5	15,1	14,9
H	0,7	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	1,1	1,2	1,3
I	19,1	16,9	18,1	18,2	16,1	16,3	17,2	18,9	23,3	25,6	19,7
J	0,3	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3	0,5	0,4	0,2	0,3	0,3
K	9,5	9,7	9,3	9,3	9,9	9,8	7,5	7,9	7,9	7,2	8,2
L	5,6	8,1	8,5	9,4	10,6	8,9	9,1	10,5	10,2	9,8	9,2
M	4,8	4,6	4,7	5,0	5,0	4,7	4,3	4,8	4,9	4,5	4,4
№	4,3	4,6	4,7	5,1	5,3	4,5	4,9	5,5	5,7	5,4	5,5
O	1,5	1,5	1,4	1,4	1,2	1,1	1,1	1,5	1,4	1,4	1,5
P	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Примечание: Разделы ОКВЭД (Общероссийского классификатора видов экономической деятельности): 1 - Всего продукции и услуг; А - Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство; В - Рыболовство, рыбоводство; С - Добыча полезных ископаемых; D- Обрабатывающие производства; Е - Производство и распределение электроэнергии, газа и воды; F- Строительство; G - Оптовая и розничная торговля; ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования; Н - Гостиницы и рестораны; I - Транспорт и связь; J - Финансовая деятельность; К - Операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг; L - Государственное управление и обеспечение военной безопасности; обязательное социальное обеспечение; М – Образование; № - Здравоохранение и предоставление социальных услуг; О - Предоставление прочих коммунальных, социальных и персональных услуг; P - Предоставление услуг по ведению домашнего хозяйства.

Источник: Рассчитано на основе данных Управления Федеральной службы государственной статистики по Хабаровскому краю, Магаданской области, ЕАО и Чукотскому автономному округу. URL: http://habstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/habstat/ru/statistics/hab_stat/grp/ (Дата доступа: 16.08.2017).

Именно они не только формируют в совокупности около половины регионального продукта края, но и являются основными реципиентами инвестиционных ресурсов региона: на их долю приходится около 65% последних (рис. 2.1).

С точки зрения обеспечения занятости населения, в промышленном производстве и на транспорте осуществляет трудовую деятельность более 22% общего числа занятых в экономике региона или каждый пятый житель края.

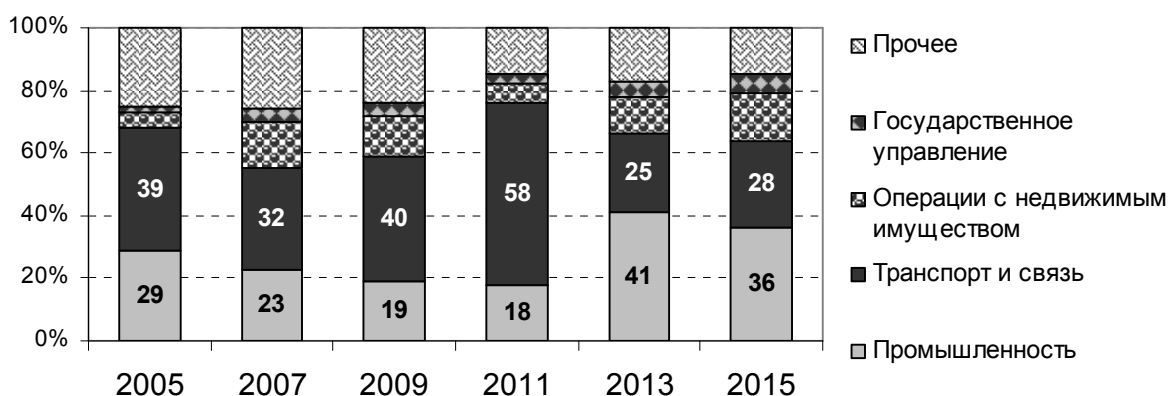


Рисунок 2.1. Структура инвестиций в основной капитал экономики Хабаровского края, %¹

Особенностью промышленности Хабаровского края является преобладание в его структуре обрабатывающих производств (более 53%), отличающихся высоким уровнем диверсификации². Среднегодовой темп роста соответствующих производств за исследуемый период составил 104,5% (табл. 2.4).

Таблица 2.4

Индексы промышленного производства по видам экономической деятельности
(в процентах к предыдущему году)

Показатель	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Добыча полезных ископаемых	91,7	89,6	99,4	105	95,3	98,7	107,3	130,3	103,6	93,3	105,6
Обрабатывающие производства	108,1	84,8	119,4	85,9	91,3	120,1	125,1	105,2	102,2	105,5	99,6
Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	99,9	97,9	96,7	100,8	96,1	99,5	102,7	106,1	100,7	104,4	105,9

Источник: Составлено автором на основе данных: Регионы России. Социально-экономические показатели. Стат. сб. – М.: Росстат, 2016. – 1326 с.

Наибольший удельный вес в структуре объема отгруженных товаров обрабатывающих производств Хабаровского края занимают: металлургическое производство – 18,8%, производство пищевых продуктов – 18,7%, производство кокса и нефтепродуктов – 18,1%.

Хабаровский край является лидером среди дальневосточных субъектов РФ по производству кокса и нефтепродуктов: в 2015 г. на долю края приходилось 99% объема продукции нефтепереработки. Нефтеперерабатывающая промышленность в Хабаровском крае представлена тремя предприятиями: ООО «РН – Комсомольский нефтеперерабатывающий завод», ОАО «Хабаровский нефтепера-

¹ Данные официального сайта Управления Федеральной службы государственной статистики по Хабаровскому краю, Магаданской области, Еврейской автономной области и Чукотскому автономному округу. URL: http://habstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/habstat/ru/statistics/hab_stat/grp/ (Дата доступа: 16.08.2017).

² Экономика регионов. Хабаровский край / под ред. Минакира П.А. – Хабаровск: ИЗИ ДВО РАН, 2014. С. 20.

батывающий завод» и ОАО «Трансбункер-Ванино». Доставка нефти для предприятий осуществляется посредством трубопроводов, принадлежащих компаниям «Транснефть» и «Роснефть», а также железнодорожным транспортом из Восточной Сибири. Основной продукцией производимой на заводах Хабаровского края являются: бензин, топливо дизельное, масла дизельные и другие нефтепродукты. Перечисленные заводы обеспечивают 60% внутрикраевого спроса на нефтепродукты, остальная продукция направляется на экспорт¹.

Вместе с тем в отдельные годы 2012 и 2015 гг. фиксируется отрицательная динамика объемов производства нефтепродуктов (табл. 2.5). Это обусловлено плановой модернизацией Хабаровского нефтеперерабатывающего завода, которая завершилась в 2015 г.

Таблица 2.5

Индексы производства по видам экономической деятельности
(в % к предыдущему году)

Вид экономической деятельности	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Обрабатывающие производства	100,0	84,8	119,1	80,9	93,8	120,1	125,1	105,2	102,2	105,5	96,5
Производство кокса, нефтепродуктов и ядерных материалов	100,0	101,4	107	106,2	94,5	106,6	102,7	99,5	100,7	104,8	93,7
Металлургическое производство и производство готовых металлических изделий	100,0	100,6	114	108,7	86,9	98,9	112,5	103,8	105,9	112,7	101,1

Источник: Составлено автором на основе данных: Производство товаров и услуг в Хабаровском крае. Стат.сб. – Хабаровск: Хабаровскстат, 2010 г. – 73 с.

Перспективное развитие нефтеперерабатывающего производства Хабаровского края связано с реализацией программ технического развития и модернизации действующих мощностей Комсомольского и Хабаровского нефтезаводов, а также с реконструкцией ОАО «Трансбункер». Ожидается, что реализация проектов позволит увеличить объем выпуска продукции на 25% на национальный и внешний рынок².

Металлургический комплекс края, представленный всего одним предприятием – ОАО «Амурметалл» (г. Комсомольск-на-Амуре), является единственным производителем черных металлов на Дальнем Востоке.

¹ Дёмина О.В. Приоритеты развития ТЭК Хабаровского края Приоритеты развития ТЭК Хабаровского края. С. 74-80. В сборнике научно-практической конференции: Региональное стратегическое планирование: опыт Хабаровского края / под общ. ред. А.Н. Демьяненко. – Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2016. С. 80.

² Разработка проекта Стратегии социально-экономического развития Хабаровского края. – Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2016. С. 37.

Продукция¹ акционерного общества поставляется на национальный рынок и на экспорт. Большая часть продукции на национальном рынке поставляется потребителям Дальнего Востока и Восточной Сибири. Доля экспорта в поставках «Амурметалла», например, в 2007-2008 гг. достигала 55%, в 2009 г. – 63%².

Сосредоточение в Хабаровском крае (как и на всем Дальнем Востоке) незначительных ресурсов лома и близость емкого экспортного рынка АТР обуславливают сбыт подавляющей доли металлургического сырья, заготовленного на территории региона, за границу. В результате, работа «Амурметалла» является вынужденно зависимой от поставок металлолома из регионов Восточной Сибири. Использование привозного сырья приводит к росту себестоимости продукции ввиду высокой транспортной составляющей³.

Среднегодовой индекс металлургического производства Хабаровского края в 2005-2015 гг. составил 103,8% (табл. 2.5). Основными факторами производственной динамики соответствующего вида экономической деятельности на исследуемом периоде стали: дефицит сырья, банкротство «Амурметалла» и неблагоприятная рыночная конъюнктура.

В результате мирового финансового кризиса, проявившегося в конце 2008 г. и 2009 г. и обусловившего падение мировых и внутринациональных цен, а также сокращение спроса со стороны основных потребителей металлопродукции, «Амурметалл» оказался неспособным оплачивать задолженности по кредитам, взятым на модернизацию производства. Несмотря на заключение мирового соглашения с банками-кредиторами, предприятие и до сих пор не может выполнить его условия. Новая попытка спасения предприятия – предоставление Внешэкономбанком кредита в более 5 млрд руб. под залог контрольного пакета акций – приводит к тому, что упомянутый выше банк фактически становится собственником акционерного общества. В результате «Амурметалл» остается без средств не только на погашение ранее взятых кредитов, но и на нормальную рентабельную деятельность. Согласно российскому законодательству, предприятие объявили банкротом.

Несмотря на процедуру банкротства, завод продолжает осуществлять свою деятельность и обеспечивать рабочими местами более 3,5 тыс. человек. Однако, в 2015 г. ситуация для предприятия становится более сложной: в условиях продолжающегося глобального кризиса, падения мировых цен на металл, перенасыщения рынка металлопродукции, сокращения строительного рынка в России, по-

¹ Сталь для армирования железобетонных конструкций, прокат угловой, круглый, проволока, канатка, тонколистовой и толстолистовой прокат, гнутый профиль, ограждения дорожные металлические барьерного типа, трубы стальные электросварные, водогазопроводные, сортовая и слябовая заготовки.

² Горюнов А.П. Воздействие мирового финансового кризиса на экономику региона: Хабаровский край // *Пространственная экономика*. 2011. №1. С. 7-29.

³ «Амурметалл» предлагает экспортерам сесть за стол переговоров // *Тихоокеанская звезда*. 11.04.2012.

вышения цен на электроэнергию, железнодорожные перевозки, резких скачков курса валют, «Амурметалл» ввиду продолжающегося банкротства теряет десятки миллионов рублей: причиной последнего является невозможность возмещения НДС на свою продукцию¹. И хотя в целом за год предприятие демонстрирует слабый, но положительный рост производства (табл. 2.5), выпуск стали и проката черных металлов составляет 57% и 82% от уровня 2005 г. соответственно (табл. 2.6).

Таблица 2.6
Объем производства некоторых видов продукции Хабаровского края

Показатель	2005	2007	2008	2009	2010	2013	2015
Нефтепродукты, тыс. тонн	6,0	6,5	7,0	6,5	6,9	6,8	7,2
Топливо дизельное	2,1	2,3	2,6	2,4	2,5	2,2	2,4
Мазут топочный	3,9	4,2	4,4	4,1	4,4	4,6	4,8
Металлопродукция, тонн	828,5	1134,1	1415,8	721,2	961,8	746,2	529,8
Сталь	594,9	883,0	1061,4	544,8	730,1	522,6	336,3
Прокат черных металлов	233,6	251,1	354,4	176,4	231,7	223,6	193,5

Источник: Составлено автором на основе данных: Производство товаров и услуг в Хабаровском крае. Стат.сб. – Хабаровск: Хабаровскстат. 2006, 2010, 2016.

Продукция перечисленных видов экономической деятельности, закономерно, составляет основную массу совокупного вывоза Хабаровского края (табл. 2.7).

Таблица 2.7
Товарная структура экспорта Хабаровского края, %

Продукция	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2013	2015
Продовольственные товары	1,4	0,7	1,0	0,6	11,6	14,4	10,8	14,1	19,9
Продовольственные товары и с/х сырье	1,4	0,7	1,0	0,6	11,6	14,4	10,8	14,1	19,9
Непродовольственные товары	98,5	99,2	98,4	98,9	87,4	85,4	81,0	85,8	80,1
Топливо-энергетические товары	65,3	68,5	22,4	18,4	12,2	12,7	10,0	32,7	23,8
Продукция химической промышленности	0,1	0,1	0,2	0,0	0,0	0,0	5,4	0,2	0,2
Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	20,5	21,4	55,7	49,3	57,9	49,6	41,5	38,3	39,5
Металлы и изделия из них	11,1	7,0	16,3	30,3	16,9	22,5	21,7	13,2	12,8
Машины, оборудование и транспортные средства	1,5	2,2	3,8	0,9	0,4	0,6	2,4	1,4	0,8
Прочее	0,1	0,1	0,6	0,5	1,0	0,2	8,2	0,1	3,0

Источник: Составлено автором на основе данных: Производство товаров и услуг в Хабаровском крае. Стат.сб. – Хабаровск: Хабаровскстат. 2006, 2010, 2016.

При этом нефтепродукты и металлопродукция отправляются как на межрегиональный вывоз, так и на экспорт. В товарной структуре экспорта преобладают сырьевые товары и товары с минимальной степенью обработки²: в отношении нефтепродуктов – это мазуты и прямогонные бензины; в отношении черных металлов – стальная заготовка.

¹ Амурметалл в поисках собственника-инвестора // Тихоокеанская звезда. 22.04.2016.

² Удельный вес продукции с высокой добавленной стоимостью в краевом экспорте в 2015 г. составил 0,8%.

Помимо нефтепродуктов и металлопродукции в экспорте Хабаровского края заметное место (41,5%) занимают древесина и целлюлозно-бумажные изделия. Данная позиция товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности объединяет три позиции Общероссийского классификатора видов экономической деятельности: подраздел 20100 «Лесоводство и лесозаготовки» раздела А «Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство»; подраздел DD «Обработка древесины и производство изделий из дерева» и подраздел DE «Целлюлозно-бумажное производство; издательская и полиграфическая деятельность» раздела D «Обрабатывающие производства». Как следствие, суммирование соответствующих элементов структуры ВРП Хабаровского края позволяет отнести лесопромышленный комплекс к числу ключевых для экономики региона.

На Хабаровский край приходится около 60% всех заготовок деловой древесины Дальнего Востока¹. В 2015 г. деревообработка составила 80,3% от общего объема Дальневосточного региона.

Среднегодовая заготовка древесины в период с 2009-2015 гг. находилась в пределах 6 млн м³. При этом по сравнению с 2005 г. производство необработанной древесины уменьшилось на 16%. Причинами соответствующего производственного спада стало сокращение спроса на российскую древесину на внешнем рынке ввиду снижения ее ценовой конкурентоспособности в результате изменения национального таможенного регулирования лесного экспорта, а также изменения конъюнктуры на лесном рынке².

Динамика экспортных поставок Хабаровского края, помимо колебаний внешнеэкономической конъюнктуры (к примеру, падения цен, сокращения внешнего спроса в период мирового финансового кризиса 2008-2009 гг.), определялась внешнеэкономическими факторами. Так, резкое снижение доли нефтепродуктов в экспортных поставках края начиная с 2007 г. обуславливалось таможенным оформлением соответствующих поставок сбытовыми подразделениями холдингов НК «Альянс» и НК «Роснефть», не зарегистрированными на территории края.

Основными торговыми партнерами Хабаровского края являются Китай, Республика Корея и Япония. На их долю приходилось более 85% (табл. 2.8).

Продукция иных, отличных от вышеперечисленных, видов экономической деятельности также производится на территории Хабаровского края, однако не в тех объемах, которые могли бы удовлетворить спрос населения региона.

¹ Шейнгауз А.С., Антонова Н.Е. Оценка вклада лесного комплекса в экономику и благосостояние населения Дальнего Востока России // *Пространственная экономика*. 2006. №1. С. 59-71.

² Антонова Н.Е. Лесной комплекс Хабаровского края: динамика и стратегические приоритеты развития. В сборнике научно-практической конференции: Региональное стратегическое планирование: опыт Хабаровского края / под общ. ред. А.Н. Демьяненко. – Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2016. С. 10-20.

Таблица 2.8

Географическая структура экспорта Хабаровского края, %

Страна	2005	2007	2009	2011	2013	2015
Всего	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Китай	44,4	47,7	59,1	43,3	49,3	46,5
Республика Корея	13,6	8,7	15,8	15,9	25,5	22,4
Япония	8,9	22,8	13,4	8,3	10,7	10,0
Вьетнам	3,4	4,3	6,2	4,1	3,7	0,2
Таиланд	1,5	2,2	2,0	9,0	5,2	7,6
Филиппины	10,2	7,0	2,6	2,3	0,0	0,0
Прочие страны	18,0	7,3	0,9	17,1	5,6	13,3

Источник: Составлено автором на основе данных Федеральной таможенной службы Дальневосточного таможенного управления. URL: <http://dvtu.customs.ru/>

В связи с этим, основную массу совокупного ввоза региона составляют: в части импортных поставок – машины и оборудование (57,7% в 2015 г.), металлы и изделия из них (8,6% в 2015 г.), (табл. 2.9).

Таблица 2.9

Товарная структура импорта Хабаровского края, %

Продукция	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2013	2015
Продовольственные товары	5,3	5,2	4,5	6,2	10,2	5,0	4,5	5,1	4,9
Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье	5,3	5,2	4,5	6,2	10,2	5,0	4,5	5,1	4,9
Непродовольственные товары	87,8	89,8	90,5	88,3	85,0	90,3	90,6	88,1	88,4
Топливо-энергетические товары	0,5	1,8	3,2	4,1	5,1	4,5	4,8	4,8	6,0
Продукция химической промышленности, каучук	7,7	3,5	3,2	3,5	5,1	4,1	5,2	6,7	8,3
Древесина и целлюлозно-бумажные	1,5	0,6	0,5	1,0	1,1	1,1	1,0	0,8	0,9
Текстиль, обувь	20,0	40,2	32,0	20,5	10,7	14,7	10,1	9,5	7,0
Металлы и изделия из них	6,6	5,2	4,6	6,6	7,2	16,2	10,8	8,9	8,6
Машины, оборудование	51,5	38,5	47,0	52,7	55,8	49,8	58,7	57,5	57,7
Прочее	7,0	5,0	5,0	5,5	4,8	4,7	4,9	6,7	6,6

Источник: Составлено автором на основе данных: Производство товаров и услуг в Хабаровском крае. Стат.сб. – Хабаровск: Хабаровскстат. 2006, 2010, 2016.

Через территорию Хабаровского края проходят сухопутные, водные, воздушные маршруты, которые объединяют край с внутренними регионами России. Это является необходимым условием для территориальной целостности региона.

Железнодорожный транспорт выступает главной транспортной артерией Хабаровского края. По Транссибирской и Байкало-Амурской магистралям, перевозятся основные грузы на дальние расстояния.

Автомобильный транспорт Хабаровского края играет важную роль в перевозке грузов на короткие расстояния. Опорными дорогами являются: Чита – Хабаровск, Хабаровск – Находка, Хабаровск – Владивосток.

Внутренний водный транспорт играет важную роль в обеспечении завоза грузов в отдаленные и труднодоступные территории Хабаровского края, перевозя минерально-строительные и нефтяные грузы.

Морской транспорт обеспечивает регулярную связь с островом Сахалин и северными территориями ДФО, а так же осуществляет внешнюю торговлю со странами АТР. В крае действует паромная переправа «Ванино – Холмск», которая выступает важной транспортной артерией между материковой частью России с островом Сахалин.

Транспортный комплекс Хабаровского края имеет 2,1 тыс. км железнодорожных путей; 2,8 тыс. км внутренних водных путей и 8,7 тыс. км автомобильных дорог с твердым покрытием. На территории Хабаровского края действует 16 аэродромов различных классов, функционирует 5 морских и 7 речных портов. Число транспортных компаний, перевозящих различные виды грузов, составляет более 400 единиц. Официальная номенклатура грузов, перевозимых транспортом в Хабаровском крае, насчитывает около 480 наименований.

Наибольший объем перевозок грузов всеми видами транспорта в Хабаровском крае был достигнут в 2006 г. – 32,7 млн тонн благодаря интенсивному росту перевозки грузов на железнодорожном транспорте и широкой номенклатуре грузов, которая насчитывала более 120 наименований.

Формирование и развитие транспорта в Хабаровском крае определяется двумя важными факторами: индустриальным развитием и системой расселения вдоль морской береговой линии Татарского пролива общей протяженностью в 3,4 тыс. км. Уникальность экономико-географического положения края заключается в сочетании окраинного географического положения, удаленности от центральных районов страны, слабой заселенности с выгодным приморским положением относительно стран Тихоокеанского бассейна. В экономическом плане это означает, что «экономико-географическое положение Хабаровского края относительно Мирового океана представляет один из важнейших ресурсов развития экономики»¹.

Развитие транспорта Хабаровского края осуществлялось в рамках Государственной программы «Развитие транспортной системы Хабаровского края»², а так же Федеральными целевыми программами «Модернизация транспортной системы России (2002 – 2010 годы)», «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)», «Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года», «Стратегия социального и экономического развития Хабаровского края на период до 2025 года», «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года».

В качестве основных задач развития транспорта края выступали: формирование современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;

¹ Проскурякова А.Г. Особенности и тенденции формирования и развития регионального транспорта Дальнего Востока. В сборнике: Региональные экономические проблемы развития транспортной системы Дальнего Востока. – Владивосток: ДВНЦ АН СССР, 1982. С. 9-10.

² Государственная программа Хабаровского края «Развитие транспортной системы Хабаровского края» (Утверждена Постановлением Правительства Хабаровского края от 26.05.2014 № 168-пр.).

повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения; повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Начиная с 2000 г. в рамках действующих федеральных целевых программ уделяется внимание модернизации широтного транспортного коридора Транссиб/БАМ с выходом на морские порты Дальнего Востока России. Ожидается, что уже в 2030 г. объем перевозок всеми видами транспорта в Хабаровском крае составит 73 млн тонн¹. Для Хабаровского края это должно означать увеличение грузопотоков, проходящих через его территорию в два раза, а так же устойчивый рост ВРП за счет развития транспортных услуг.

Транспортный сектор в структуре экономики Хабаровского края занимает одно из ведущих позиций. Значимость транспорта для хозяйственной системы края заметна в показателях макроэкономического развития. Если в целом по России доля услуг транспорта в валовом региональном продукте в 2005-2015 гг. не превышала 7,5%, по Дальнему Востоку – 11,7%, то этот показатель в Хабаровском крае достигал 15,7%. В сфере транспортного обслуживания занято 7,5% работающего населения или 38,4 тыс. человек (табл. 2.10).

Таблица 2.10

Основные экономические показатели транспорта
(в фактически действовавших ценах)

Показатель	Ед. изм.	2005	2007	2009	2011	2013	2015
Среднегодовая численность	тыс. чел.	55,4	55,5	49,2	47,0	46,5	38,4
	%	8,7	8,5	8,3	8,2	7,8	7,5
Инвестиции в основной капитал	млн руб.	10538,3	20953,0	35026,3	98386,2	27800,7	31734,2
	%	34,5	25,3	34,0	55,7	20,3	21,1
Основные фонды	млн руб.	60177,8	109663,8	145851,6	183761,4	285878,5	608854,0
Прибыль (убыток) предприятий и организаций	млн руб.	322,3	1025,4	165,2	-8206,9	12692,1	2187,0
Среднемесячная з/палата	тыс. руб.	15,5	18,7	26,0	32,8	36,3	47,7

Источник: Составлено на основе данных Транспорт и связь в Хабаровском крае: Стат. Сб. – Хабаровск: Хабаровскстат, 2012. – 64 с; Транспорт и связь регионов Дальнего Востока (2005 - 2011 гг.): Статистический бюллетень; Регионы России. Социально-экономические показатели бюллетень 2016. Стат. сб. – М.: Росстат, 2016. – 1326 с.

Примечание: В числителе натуральные показатели, в знаменателе доля в Хабаровском крае.

Объем капиталовложения в основной капитал транспортных предприятий увеличился в 3 раза и в 2015 г. он составил 31,7 млрд. рублей.

Но вместе с тем на общем положительном фоне экономических показателей транспорта с 2012 г. в Хабаровском крае отмечается снижение объема перевозок всеми видами транспорта (2005 г. – 30,5 млн тонн, 2012 г. – 30,3 млн тонн,

¹ Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. (Одобрена Морской коллегией при Правительстве РФ 28.09.2012).

2015 г. – 28,9 млн тонн). Такая ситуация была обусловлена объективными макроэкономическими факторами¹ (снижение экономической активности и снижение внешнего спроса на некоторые отдельные товарные группы: зерно, минеральные удобрения и уголь), сложилась не только в Хабаровском крае, но и в России.

Кроме того падение показателей на перевозку грузов в Хабаровском крае было вызвано региональными особенностями, а именно:

- *на железнодорожном транспорте* в результате строительства второй железнодорожной ветки (БАМ-2) в 2014 г. и реконструкции имеющихся мощностей и путевых участков, частично снизился объем перевозок на 1 млн тонн;
- *на внутреннем водном транспорте* после завершения строительства дамбы для укрепления берега в г. Хабаровск снизился спрос на доставку минерально-строительных грузов, а также сократился объем перевозок к территориям, признанным непригодными для проживания после паводка 2013 г. Введение в 2014 г. новых условий перевозки грузов, строго соответствующих номенклатуре, указанной в лицензионных документах, временно ограничило объем перевозок, в частности, по нефтепродуктам.

В результате ввода в 2012-2013 гг. в эксплуатацию нефтепроводотода от магистрального трубопровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» (ВСТО), произошло перераспределение нагрузки с железнодорожного и внутреннего водного транспорта на трубопроводный, поэтому часть нефтепродуктов теперь поступает на Хабаровский нефтеперерабатывающий завод не железнодорожными цистернами, а через трубопровод. Кроме того, важным последствием этих изменений стало сокращение числа территорий в Хабаровском крае², ранее приравненным к территориям Крайнего Севера³, которым гарантировались пристальное внимание региональных властей, наличие дополнительных льгот и приоритетный завоз грузов, в том числе топливно-энергетических.

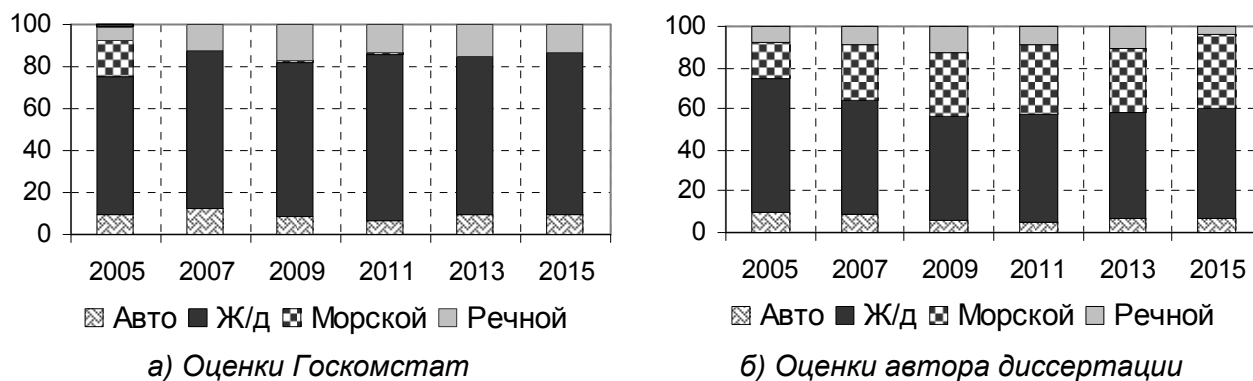
Несмотря на снижение объемных показателей, в настоящее время железнодорожный транспорт остается базовым перевозчиком, на долю которого приходится более 77% всех грузов, перевозимых в крае, в то время как автомобильный

¹ Бутов А.М. Рынок перевозок грузов железнодорожным транспортом. – М.: Национальный исследовательский университет, Высшая школа экономики. 2016 г. С. 2.

² Теперь к территориям Крайнего Севера в Хабаровском крае относятся: Аяно-Майский и Охотский районы. Приравненные к ним местности в Хабаровском крае относятся: Николаевский, Тугуро-Чумиканский, Ульчский районы и район имени Полины Осипенко. Также в перечень добавили Нанайский район, поселки Софийск и Шахтинский Верхнебуреинского района, Верхнетамбовское и Нижнехалбинское сельские поселения Комсомольского района. Из списка исключены: города Комсомольск-на-Амуре, Амурск, Николаевск-на-Амуре и Советская Гавань, а также Ванинский, Солнечный, Советско-Гаванский, Амурский, Верхнебуреинский и Комсомольский районы.

³ Постановление Правительства РФ «О внесении изменений в перечень районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей с ограниченными сроками завоза грузов (продукции)» от 06.12.2016. №1305.

транспорт занимает 10%, речной – 13%, без учета трубопроводного и морского транспорта (рис. 2.2 (а)).



а) Оценки Госкомстат
б) Оценки автора диссертации
Рисунок 2.2. Структура перевозок грузов всеми видами транспорта в Хабаровском крае¹

Проблема заключается в том, что изменились условия регистрации флота, когда российские морские суда активно переходили под иностранный флаг. В результате последние официальные сведения о морских перевозках в крае зафиксированы только в 2005 г., когда они составили примерно 17% (или 5,2 млн тонн) от общего объема перевозок (рис. 2.2 (а)).

Для получения картины реальной ситуации с перевозками, автором диссертации предпринята попытка, оценить вклад морского транспорта в структуру перевозок грузов Хабаровского края. Это потребовало продлить ряды объемных показателей грузов, перевозимых через морские порты края, в натуральных единицах. Полученные оценки были верифицированы по имеющимся официальным данным за 2005 г., что подтвердило их достоверность (рис. 2.3 (а)). Это позволило получить экспертные оценки для 2007, 2009, 2011, 2013, 2015 гг. (рис. 2.3 (б)), которые показывают, что в действительности доля перевозок грузов морским транспортом варьирует в пределах 18-35%.

Учитывая весомую роль в экономике Хабаровского края морских перевозок, особого внимания заслуживает анализ морских портов, выступающих опорным инфраструктурным каркасом морского транспорта.

¹ Перевозка грузов только транспортными предприятиями

2.2. Порты Ванино и Советская Гавань: становление и современная экономическая ситуация

2.2.1. Исторический аспект становления морских портов Ванино и Советская Гавань

В работах Д.С. Вишневого и А.Н. Демьяненко¹ проводится условное выделение на территории Хабаровского края двух широтных макрорайонов – Северный и Южный (рис. 2.3).

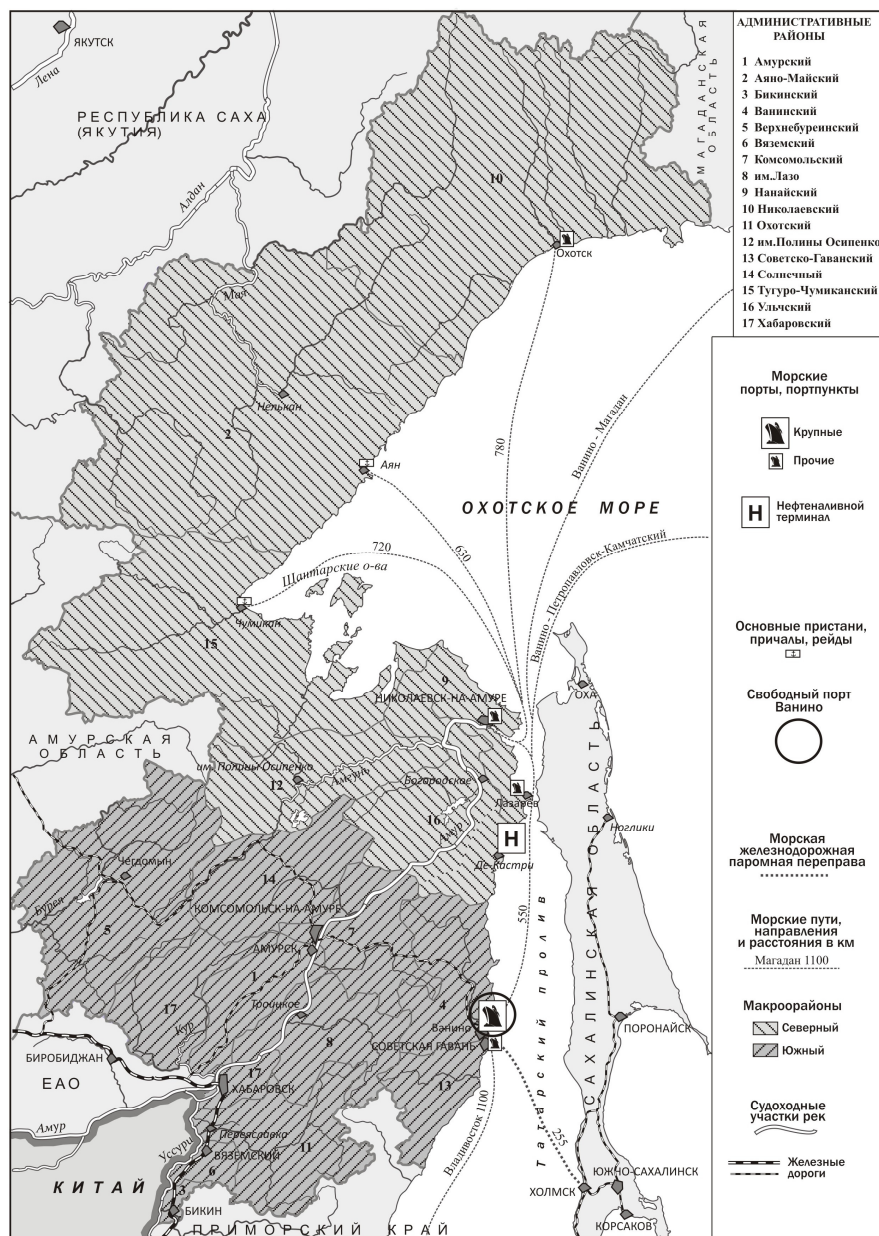


Рисунок 2.3. Морские порты Хабаровского края²

¹ Вишневский Д.С., Демьяненко А.Н. Макроэкономическое зонирование как метод стратегического анализа: Дальний Восток России // Пространственная экономика. 2010. №4. С.6-31; Вишневский Д.С., Демьяненко А.Н. Дальний Восток России: макроэкономическое зонирование // Известия русского географического общества. 2011. Т.143. №4. С.1-11.

² Карта подготовлена автором диссертации совместно с В.Д. Хижняком, ИЭИ ДВО РАН.

Северный макрорайон – это гигантская территория (513,4 тыс. кв. км), треть из которой можно смело назвать незаселенной. Тысячи квадратных километров, на которых проживает всего 59,6 тыс. человек, что дает сотые доли плотности населения. К Северному макрорайону относятся: Охотский, Аяно-Майский, Тугуро-Чумиканский, Николаевский, им. Полины Осипенко и Ульчский районы. Северный макрорайон характеризуется слаборазвитой транспортной инфраструктурой, т.к. значительно удален от магистральной артерии. Морские порты Северного макрорайона (Охотск, Николаевск-на-Амуре и Мыс Лазарева) перерабатывают экспортные и каботажные грузы в незначительных объемах, что объясняется низкой освоенностью северных территорий и незначительным внутренним спросом. Завоз каботажных грузов в Северный макрорайон осуществляется судами предприятий водного транспорта в соответствии с транспортной схемой доставки грузов в поселения северных районов Хабаровского края, именуемый «северным завозом»¹. Порт Де-Кастри специализируется на перевалке экспорта сырой нефти с острова Сахалин².

К Южному макрорайону (275,5 тыс. кв. км, численность – 1274,8 тыс. человек) относятся: Амурский, Бикинский, Ванинский, Верхнебуреинский, Вяземский, Комсомольский, Нанайский, им. Лазо, Советско-Гаванский, Солнечный и Хабаровский районы. Морские порты Ванино и Советская Гавань Южного макрорайона выступают в качестве базовой транспортной инфраструктуры для обслуживания Северного макрорайона. Учитывая, что Северный и Южный макрорайоны не имеют регулярного сухопутного транспортного сообщения, транспортные издержки на перевозки между районами весьма велики³.

Географические и природно-климатические особенности, исторические и экономические факторы развития территорий, входящих в Северный и Южный макрорайоны, predeterminedили различный уровень их развития⁴.

Исследование прошлого опыта позволяет учесть старые ошибки в новых условиях, поэтому, используя принцип Г.В. Вернадского, который предлагал «рассматривать историю как комбинацию дискретных периодов, отдавая себе отчет в

¹ О поставках продукции в северные районы Хабаровского края с ограниченными сроками завоза грузов в навигацию 2012 г. Распоряжение Губернатора Хабаровского края от 15.03.2012 №95-р.

² Заостровских Е.А. Водный транспорт // Экономика регионов. Хабаровский край. / под ред. П.А. Минакира; Рос. акад. наук, Дальневост. отд-ние, Ин-т экон. исследований. – Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2014. С. 239-250.

³ В 2010 г. срыв поставок грузов в Северный макрорайон спровоцировал рост дополнительных расходов, когда цена доставки одной тонны груза авиатранспортом составила 27,5 тыс. руб., что в 2,5 раза выше стоимости доставки морским транспортом (11 тыс. руб./т).

⁴ Заостровских Е.А. Анализ состояния морской транспортной инфраструктуры Северного макрорайона Дальнего Востока // Мировая наука и образование в условиях современного общества. Сборник научных трудов по материалам Международной научно-практической конференции: в 4 частях. ООО «АР-Консалт». 2014. С 124-125; Заостровских Е.А. Сегментирование и оценка рынка транспортных услуг Дальнего Востока. В сб. науч. ст.: Государственно-частное партнерство в развитии транспортного комплекса региона. – Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН, 2013. С. 56-68.

непрерывности исторического процесса»¹, автор диссертации предлагает выделить пять основных этапов в истории становления и развития портов Ванино и Советская Гавань: первый этап – 1943-1950 гг.; второй этап – 1951-1973 гг.; третий этап – 1974-1990 гг.; четвертый этап – 1991-2004 гг.; пятый этап – 2005-2015 гг.

Первый этап (1943-1950 гг.) – формирование и становление портов Ванино и Советская Гавань было обусловлено строительством морского порта Ванино и железнодорожной линии от станции Пивань (Комсомольского региона ДВЖД) до Советской Гавани² (приложение 1).

Это имело большое стратегическое значение, поскольку обеспечивало беспрепятственный выход к Тихому океану в случае открытия второго фронта. В этот период «экономика региона была целиком ориентирована на решение военно-стратегических задач и на создание достаточного автономного хозяйства на случай открытия фронта на Дальнем Востоке»³.

К этому времени в Хабаровском крае осуществляли свою деятельность Хабаровский нефтеперерабатывающий завод (1935 г.), Амурский судостроительный завод (1936 г.), Комсомольский-на-Амуре авиационный завод (1936 г.), и вошли в строй крупные машиностроительные предприятия, ориентированные на оборонный заказ: Амурский кабельный завод (1942 г.), Комсомольский-на-Амуре аккумуляторный завод (1942 г.), Хабаровский нефтеперерабатывающий завод (1936 г.), Комсомольский нефтеперерабатывающий завод (1942 г.), завод Амурсталь (ныне Амурметалл) (1943 г.), Хабаровский завод имени А.М. Горького (1946 г.), завод подъемно-транспортного оборудования (1947 г.) и Хабаровский судостроительный завод (1953 г.).

При строительстве и реконструкции портов Ванино и Советская Гавань особое внимание уделялось механизации грузовых работ с целью значительного увеличения пропускной способности. Учитывая необходимость технического обеспечения судоходства в районе формирования новых портов, в 1948 г. на высшем государственном уровне было принято решение о строительстве двух судоремонтных предприятий⁴.

В конце 1949 г. Совет Министров СССР постановил разработать генеральную схему развития порта в бухте Ванина, а в апреле 1950 г. решением правительства порт Ванино выведен из системы Дальстроя МВД СССР и передан Министерству морского флота⁵.

¹ Минакир П.А., Демьяненко А.Н. Пространственная экономика: эволюция подходов и методология. Пространственная экономика. 2010. №2. С. 6-32.

² Галицкий М.И., Данилов С.К., Корнеев А.И. Экономическая география транспорта СССР. – М.: Транспорт, 1965. С.39.

³ Минакир П.А, Прокапало О.М. Региональная экономическая динамика. Дальний Восток. – Хабаровск: ДВО РАН, 2010. С.49.

⁴ Зеленцов В.В. Морской транспорт Дальнего Востока по второй половине XX века. – Владивосток: Дальнаука, 2003. – 329 с.

⁵ Ванинский морской торговый порт. Официальный сайт. URL: <http://www.vaninoport.ru>

Второй этап (1951-1973 гг.) – развитие портов Ванино и Советская Гавань. К 1951 г. был утвержден генеральный план развития порта Ванино, в 1957 г. порт приступил к отгрузке леса на экспорт в Японию, в 1959 г. начал переработку и отправку грузов в пакетах и контейнерах. В этом же году были организованы регулярные судоходные линии между портом Ванино и портами Сахалина и Японии, начались регулярные рейсы в порт Магадан. В 1960 г. порт перешел на круглогодичную работу с использованием ледоколов. В начале шестидесятых годов был завершен полный комплекс застройки северо-западной части порта и создан второй грузовой район. После этого началось освоение юго-восточной части бухты, строительство третьего погрузрайона, специализирующегося на переработке леса. Большое значение для улучшения производственно-финансовой деятельности порта имело внедрение научной организации труда и управления. Были разработаны новые технологические схемы обработки грузов.

В 1973 г. вступила в работу паромная переправа «Ванино – Холмск», по которой перевозились, в том числе железнодорожные вагоны. Этот новаторский метод позволил существенно снизить стоимость и сроки доставки грузов, одновременно потребовав строительства в Холмском районе новых промышленных объектов, создав, таким образом, мультипликативный эффект для развития экономики острова Сахалин.

В 1974 г. коллегия Министерства морского флота СССР отнесла порт Ванино к высшей категории, и он стал седьмым по значению портом Советского Союза.

Структура перевалки грузов порта Ванино определялась экономикой обслуживаемых северных и восточных районов (Магадана, Сахалина, Камчатки и Курильских островов), для которых он выступал в качестве базового порта, осуществляя накопление и отгрузку грузов. Портовый пункт Советская Гавань в тот период не имел механизированных причалов и выступал как перевалочный пункт местного значения¹. Технология переработки грузов в обоих портах практически не совершенствовалась, поскольку основной упор был сделан на наращивание портовых мощностей и сооружений, а не портовых функций.

Третий этап (1974-1990-е гг.) развития портов Ванино и Советская Гавань был связан с реализацией крупномасштабного инфраструктурного проекта на Дальнем Востоке – строительством Байкало-Амурской магистрали². Предполагалось, что с хозяйственным освоением зоны БАМ³ будет создано 11 территори-

¹ В августе 1853 г. адмирал Г.И. Невельской основал Императорскую Гавань. Это было первое русское поселение в заливе Императорская Гавань, которая в 1921 г. была переименована в Советскую Гавань.

² Фактически история проектирования и строительства БАМ началась гораздо раньше. Магистраль задумывалась еще при царском режиме, первые шаги были сделаны в 1930-е годы, а вернулись к проекту уже в послевоенные годы.

³ К территории БАМ относятся: северные районы Иркутской, Читинской, Амурской областей, южные районы Республики (Саха) Якутия и Хабаровский край.

ально-производственных комплексов¹, каждый из которых по своему приоритетному направлению: Южно-Якутский и Северо-Байкальский ТПК по добыче угля и железной руды; Верхнее-Ленский ТПК по разработке угольных месторождений и развитию лесоперерабатывающих отраслей; Комсомольский ТПК – цветная металлургия, машиностроение, лесоперерабатывающая промышленность; Совгаванский ТПК – портовое хозяйство и внешнеторговые функции и т.д. (рис. 2.4).

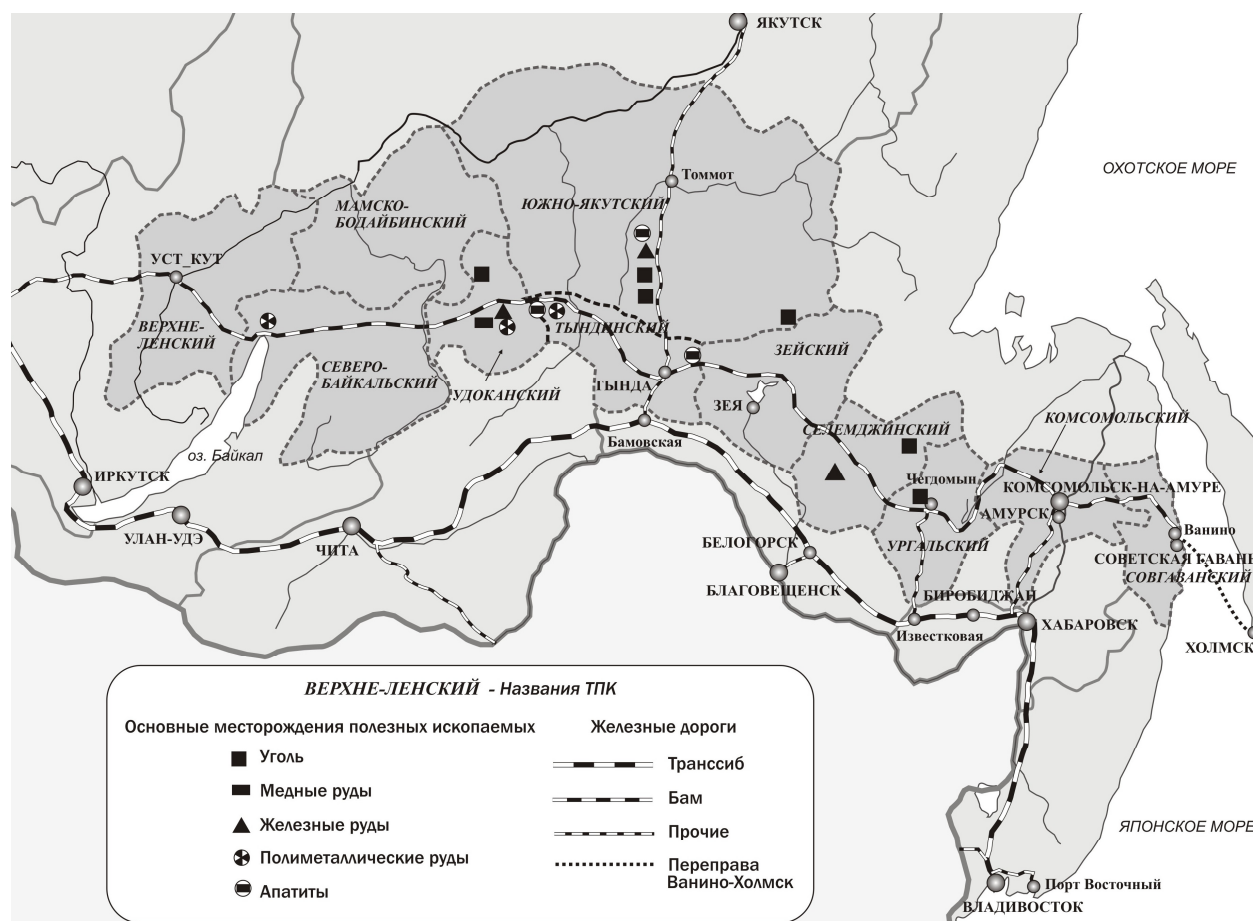


Рисунок 2.4. Территориально-производственные комплексы зоны БАМ²

Собственно сам проект «БАМ» стал первым в стране крупным проектом, который полностью был сформирован на научной основе³. Все подпроекты БАМа в соответствии с их ролью в комплексном развитии производительных сил страны были разделены на две группы: первая группа – проекты общесоюзного значения (строительство БАМ, развитие угольной и металлургической, лесной и лесопере-

¹ Зона БАМ включала 11 ТПК: Верхнее-Ленский, Мамско-Бодайбинский, Удоканский, Северо-Байкальский, Южно-Якутский, Тындинский, Зейский, Селемджинский, Ургальский, Комсомольский и Совгаванский (В кн.: Научные основы программы хозяйственного освоения зоны БАМ. Под ред. Дорошенко В.Л., Немчина Б.И. Новосибирск, 1977. С. 20-21).

² Карта подготовлена автором диссертации совместно с В.Д. Хижняком, ИЗИ ДВО РАН/

³ Кобылковский Г.П., Шишков Ю.Ф., Махин Е.М. Вопросы комплексного развития транспорта Дальневосточного экономического района. С. 7-9. В сб.: Развитие и размещение производительных сил и транспортное обеспечение Дальневосточного экономического района на период до 2005 года. Всесоюзная научно-практическая конференция. – Хабаровск: Дальнаука, 1984. – 76 с; Проблемы комплексного развития транспортной сети в зоне БАМа. ДСП. – М.: ЦЭНИИ при Госплане РСФСР, 1977. – 147 с.

рабатывающей промышленности); вторая группа – межотраслевые проекты зонального значения (создание продовольственной базы для населения, развитие индустрии, формирование баланса трудовых ресурсов). Таким образом, впервые в практике планирования хозяйственное освоение территории началось со строительства инфраструктуры, и только затем создания промышленного производства, что в принципе противоречило распространенному подходу в советский период (см. параграф 1.2).

Стоимость строительства БАМ в целом составила 52,2 млрд долл. в ценах 2015 г.¹. Несмотря на радужные рапорты о хозяйственном освоении зоны БАМа и росте грузопотока², по магистрали в основном шли грузы, предназначенные для стройки собственно самого БАМа, в то время как в обратную сторону грузопоток был минимальным. Пресловутая проблема «порожних» потоков неоднократно поднималась на всех уровнях власти.

Фактически, в результате завершения строительства БАМ был образован Ванино – Советско-Гаванский транспортно-промышленный узел. Теперь структура перевалки грузов портов Ванино и Советская Гавань определялась не только экономикой обслуживаемых северных районов, но и хозяйственной зоны БАМ. Расширение транспортных связей способствовало увеличению объема перевалки грузов порта Ванино, которые достигли к 1990 г. 11 млн тонн, что почти в семь раз превышало объем перевозок в начале 1950-х годов. Кроме роста основных грузов³ возросли транзитные и каботажные контейнерные перевозки, которые направлялись на Камчатку, Магадан и Чукотку.

По мере того, как шло развитие экономики Хабаровского края и сопредельных регионов, увеличивалась добыча минерально-сырьевых, рыбных и лесных ресурсов, развивалась металлургическая, нефтехимическая промышленность, возрастала потребность в перевозках через порт Ванино. Постепенно возникла потребность в проведении работ по обслуживанию судов и к технологическим функциям портов Ванино и Советская Гавань добавилась судоремонтная деятельность (в Советской Гавани строятся судоремонтные предприятия «Первый» и «Северный»). Для осуществления расширенной деятельности порты черпали трудовые ресурсы в основном на рынках труда в центральных городах Хабаровского края – г. Хабаровска и г. Комсомольска-на-Амуре.

В целом можно констатировать, что происходящие процессы, в принципе, соответствовали традиционным представлениям о модели развития морских портов (см. параграф 1.3), которые можно отнести к одному из вариантов полюса роста.

¹ По данным Института экономики и развития транспорта (АО «ИЭРТ»).

² За период 1978-1984 гг. было перевезено 279 млн тонн грузов, в т. ч. 113 млн тонн угля и 65 млн тонн леса.

³ К основным грузам относятся: руда, уголь, зерно, бокситы/глинозем и фосфатные руды.

В этот период наряду с развитием портов Ванино и Советская Гавань на Дальнем Востоке было построено семь морских портов, каждый со своей специализацией (см. приложение 1). Порты Анадырь, Певек и Эгвекино (Чукотка) – как опорные пункты по обеспечению Северного морского пути. Порт Восточный (Приморский край) – как крупный транспортный узел для перевалки контейнерных грузов. Порт Углегорск (Сахалин) – для перевалки грузов с угольных месторождений, предназначенных для Камчатки и Магаданской области.

Четвертый этап (1991-2004 гг.) развития портов был связан с решением двух основных задач, возникших в русле общероссийской экономической политики – преодоление кризисного состояния на транспорте и интеграции в международное транспортное пространство (см. параграф 1.2).

Этому предшествовали изменения в национальной экономике, которые базировались на существенной перестройке хозяйственного механизма и модернизации транспортной системы страны. Так, с началом радикальных экономических преобразований 1990-х годов концепция Единой транспортной сети России, система территориального планирования и управления оказались не востребованными¹. Созданная система порайонных балансов, которая обеспечивала рациональные и регулярные перевозки по заданным размерам производства и потребления продуктов, была разрушена. А принятые в 1992 г. документы² окончательно закрепили отказ от централизованного распределения материально-технических ресурсов, начиная с 1993 г., что породило масштабные проблемы обеспечения каботажных перевозок. В результате экономических преобразований 1990-х годов существенно изменилась работа транспорта и характер спроса на транспортные услуги. Рыночная конкуренция между товаропроизводителями и регионами усилила поиск своей ниши каждого транспортного предприятия на этом рынке. Кроме того, мировой контейнерный бум, совпавший с распадом Советского Союза, обусловил в дальнейшем серьезное отставание в развитии контейнерных перевозок³.

В этот период развитие транспортной системы Дальнего Востока было нацелено на освоение месторождений и вывоз ресурсов на экспорт. В частности, было осуществлено строительство железнодорожной линии «Беркамит – Томмот – Якутск» для освоения Нерюнгринского угольного месторождения⁴, сырье которого

¹ Заостровских Е.А. Комплексные транспортные исследования в России // Экономика Востока России. 2017. №1. С. 92-101.

² Постановление Правительства РФ от 27 августа 1992 г. №638 «Об организации работ по реализации Закона РФ от 28 мая 1992 г. №2859-1 «О поставках продукции и товаров для государственных нужд».

³ Филина В.Н. Эффективность работы транспорта с позиций рынка и стратегических интересов России // Проблемы прогнозирования. 2015. №4. С. 30-42.

⁴ Несовершенство методов ведения проектных работ прослеживаются на примере Нерюнгринского угольного разреза. Внешнеторговые организации страны длительное время готовили соглашение о поставках угля в Японию. В результате стоимость реализации проекта выросла в 4 раза. (В статье: Кин А.А. БАМ и прилегающие территории: уроки и перспективы освоения // Вестник Сибирского университета потребительской кооперации. 2016. № 1. С. 57-66.).

отправлялось на экспорт, в том числе, через порты Ванино и Советская Гавань (см. приложение 1).

Следует отметить, что из запланированных одиннадцати ТПК, которые должны были обеспечить загрузку БАМа, частично освоено только Южно-Якутский ТПК, остальные так и остались на бумаге. Затянулись сроки по освоению месторождений Эльгинского угольного, Чинейского рудного, Удоканского медного, Апсатского угольного и других разведанных месторождений полезных ископаемых.

В результате хозяйственная жизнь на БАМе, которая начала активизироваться в связи с железнодорожным строительством, из-за нехватки финансовых средств к 1989 г. вернулась в исходное состояние «экономической пустыни», которое было характерно для начала 1970-х гг. Вместо ожидаемого эффекта от мощного импульса по развитию транспортной инфраструктуры региона БАМ впал в состояние депрессии, а магистраль из приоритетного проекта государства превратилась в заштатную железную дорогу¹.

Все это не могло не отразиться на работе морских портов Ванино и Советская Гавань. Объем перевалки грузов через порты к 2004 г. составил 8,3 млн тонн, сократившись на 20% по сравнению с 1991 г. В результате массового оттока населения из северных территорий Дальнего Востока² сократилось число судоходных линий. Перестали обслуживаться перевозки по маршрутам «Ванино – Курилы», «Ванино – Магадан» и «Ванино – Камчатка», которые перешли из разряда регулярных в трамповые (эпизодические). Сохранилась деятельность лишь паромной переправы «Ванино – Холмск». Из-за отсутствия заказов судоремонтные предприятия «Первый» и ОАО «Северный судоремонтный завод» к середине 2000-х годов практически прекратили свою деятельность, численность их работников сократилась в 5,5 раз по сравнению с 2000 г. и составила 160 человек³.

Несмотря на незначительное снижение валовых показателей перевалки грузов, в портах Ванино и Советская Гавань постепенно угасла производственная деятельность, направленная на обслуживание и ремонт судов, резко сократились пассажирские перевозки. Над портами нависла угроза банкротства.

Пятый этап (2005-2015 гг.) развития портов Ванино и Советская Гавань ознаменовался разработкой программы по развитию и модернизации Ванино – Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла, целью которой стали повышение конкурентоспособности транспортной системы региона, увеличение объемов экспортно-импортных и каботажных грузов, а также развитие инфраструктурных объектов⁴. В порту Ванино планировалось создать «крупнейший на

¹ Архангельский А.Б. БАМ – инвестиционный проект, направленный в будущее // Историческая и социально-образовательная мысль. 2012. №2. С. 15-18.

² Мотрич Е.Л. Население Дальнего Востока России. – Владивосток-Хабаровск: ДВО РАН, 2006. – 224 с.

³ Клячко Л.М., Рабинович Ю.И. Судостроительные и судоремонтные предприятия России: специализация и оценка возможностей повышения эффективности. – М.: СОПС, 2008. – 261 с.

⁴ Основные направления формирования и перспективы развития Ванино – Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла на период с 2007 до 2020 г. – Хабаровск. 2006. – 141 с.

Востоке России глубоководный порт по перевалке экспортных сырьевых грузов, формируемых на территории от Урала до Тихого океана»¹.

В рамках этой программы было разработано два крупных проекта: строительство угольного терминала в морском порту Ванино и формирование портовой особой экономической зоны в морском порту Советская Гавань (ПОЭЗ «Советская Гавань»)^{2, 3} которая бы стимулировала трансформацию Советской Гавани в связке с портом Ванино, при условии реанимации БАМа, из «депрессивного» узла в точку экономического роста, имеющего значение не только для края, но всего Дальнего Востока и России в целом⁴.

В действительности же из запланированного было осуществлено только введение в эксплуатацию угольного терминала в морском порту Ванино в 2009 г. и присвоение статуса ПОЭЗ порту Советская Гавань. Отсутствие положительных результатов от реализации проекта привело к тому, что 2015 г. стал последним формальным годом существования ПОЭЗ «Советская Гавань»⁵.

Безусловно, на ход и масштабы развития морских портов Хабаровского края сильное влияние оказывали и продолжают оказывать объективные условия, в которых они функционируют, и по которым они существенно проигрывают морским портам соседнего Приморского края, где имеется ряд значительных преимуществ, обусловленных выгодным географическим положением и выходом на международные транспортные коридоры⁶. Тем не менее, порты Ванино и Советская Гавань обладают потенциалом, который можно использовать для стимулирования активной экономической деятельности⁷, а именно:

- Наличие свободной территории, так как порты не ограничены в своем развитии и распространении границами городских земель;

¹ О Стратегическом плане развития Ванинского муниципального района Хабаровского края на период до 2020 года: Решение Собрании депутатов Ванинского муниципального района от 23.10.2007 №117; Климова Л. СУЭК и Хабаровский край: точки роста // Дальневосточный капитал. 2008. №10. С. 40-41.

² О создании на территории Хабаровского края портовой особой экономической зоны (Постановление Правительства РФ от 31 декабря 2009 г. №1185.).

³ Предполагалось, что к 2030 г. объем перевалки одного только порта Советская Гавань составит 56 млн тонн. В качестве стратегических задач по созданию в ПОЭЗ «Советская Гавань» специализированных производственных и стивидорных мощностей выделялись следующие: создание новых перегрузочных мощностей для перевалки экспортного грузопотока, формируемого в районе тяготения БАМ, в направлении стран АТР; локализация и развитие в РФ судоремонта; создание современных производств глубокой переработки водных биологических ресурсов. Технико-экономическое обоснование создания ПОЭЗ «Советская Гавань». Хабаровск. 2008.

⁴ О Стратегическом плане развития Ванинского муниципального района Хабаровского края на период до 2020 года (Решение Собрании депутатов Ванинского муниципального района от 23.10.2007. №117).

⁵ В 2016 г. был принят закон о закрытии ПОЭЗ Советская Гавань.

⁶ Бардаль А.Б., Заостровских Е.А. Транспорт и транспортные коридоры. В кн.: Синтез научно-технических и экономических прогнозов: Тихоокеанская Россия – 2050 / под ред. П.А. Минакира, В.И. Сергиенко.; Рос. акад. наук, Дальневост. отд-ние, Ин-т экон. исследований. – Владивосток: Дальнаука, 2011. С. 352-381.

⁷ Заостровских Е.А. Инфраструктура водного транспорта как фактор роста. В кн.: Оценка факторов роста и прогнозирование социально-экономического развития регионов России / под ред. А.И. Татаркина, П.А. Минакира; Институт экономики УрО РАН; Институт экономических исследований ДВО РАН. – Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН, 2012. С. 26-36.

- Прямой выход на две железнодорожные магистрали (Транссибирскую и Байкало-Амурскую);
- Близость к минерально-сырьевым ресурсам в регионах зоны БАМ, Якутии и Восточной Сибири;
- Относительно близкое расстояние до морских портов западного побережья США и восточного побережья Японии;
- Порты Ванино и Советская Гавань выступают крайними портами, где еще возможна круглогодичная навигация, в отличие от остальных портов, расположенных в Северном макрорайоне Хабаровского края и ограниченных в навигационном периоде;
- Порт Ванино выступает главным связующим транспортным звеном по поставкам грузов для острова Сахалин.

Поиск и обоснование адекватного варианта использования перечисленных преимуществ может стать одним из важных направлений перспективного развития не только самих портов и портового региона, но и способен выступить в качестве одного из драйверов экономического роста всего Хабаровского края.

Дальнейшие перспективы развития Хабаровского края связаны с созданием трех полюсов роста, одним из которых выступают порты Ванино и Советская Гавань. Перспективы развития портов Ванино и Советская Гавань связаны с реализацией проекта «Свободный порт Ванино»¹.

2.2.2. Экономическая характеристика портов Ванино и Советская Гавань: современная ситуация

Морской порт Ванино расположен в глубоководной бухте Ванина на побережье Татарского пролива (рис. 2.5). Порт специализируется на переработке практически всех видов грузов и является портом круглогодичного действия, занимая восьмое место в рейтинге по перевалке грузов морских портов России. Уровень инженерного освоения берега в морском порту Ванино составляет 90%. Мощности порта Ванино составляют 24 млн тонн, что позволяет обрабатывать экспортно-импортные, транзитные и каботажные грузы, а также принимать до 3,5 тыс. судов и 250 тыс. ж/д вагонов для паромной переправы². На территории порта

¹ О внесении изменений в Федеральный Закон «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» и Федеральный Закон «О свободном порте Владивосток» (Федеральный закон от 24.06.2016. №252-ФЗ).

² В порту имеются специализированные причалы для приема различных грузов. Площадь крытых складов составляет 42,1 тыс. м², открытых 161,4 тыс. м² (По данным Федерального агентства морского и речного транспорта РФ. <http://www.morflot.ru>). Перегрузочное оборудование порта Ванино включает: порталные краны, грузоподъемностью 5-40 тонн, автомобильные краны грузоподъемностью до 69 т, контейнерные и козловые перегружатели и другую технику, значительная часть которой приобретается за валюту. Поэтому порт Ванино ежегодно несет дополнительные расходы по ремонту оборудования. Так, например, в 2010 г. на приобретение импортной перегрузочной техники в порту Ванино было потрачено 29379 тыс. руб., из них оплата импортной пошлины составила 10869 тыс. рублей (Годовой отчет ОАО «Ванинский морской торговый порт». 2010. URL: <http://www.vaninoport.ru/>).

Ванино по состоянию на 2015 г. действовали три крупные стивидорные¹ компании²:

1. ОАО «Ванинский морской торговый порт» (принадлежит группе ПАО «Мечел») специализируется на перевалке внешнеэкономических и каботажных грузов. Пропускная способность терминала составляет 10 млн тонн в год. Численность работников – 1120 человек. Средняя заработная плата составляет 75 тыс. рублей;
2. ООО «Трансбункер-Ванино»³ (принадлежит «Bunker Holdings» Ltd) осуществляет перевалку темных и светлых нефтепродуктов. Пропускная способность терминала составляет 3,5 млн тонн в год. Численность работников – 422 человек. Средняя заработная плата – 35 тыс. рублей;
3. ЗАО «Дальтрансуголь» (принадлежит ОАО «СУЭК»⁴) специализируется на перевалке угля, для чего в 2008 г. был введен в эксплуатацию Ванинский балкерный терминал пропускной способностью 12 млн тонн в год. Численность работников – 538 человек. Средняя заработная плата составляет 77,8 тыс. рублей.

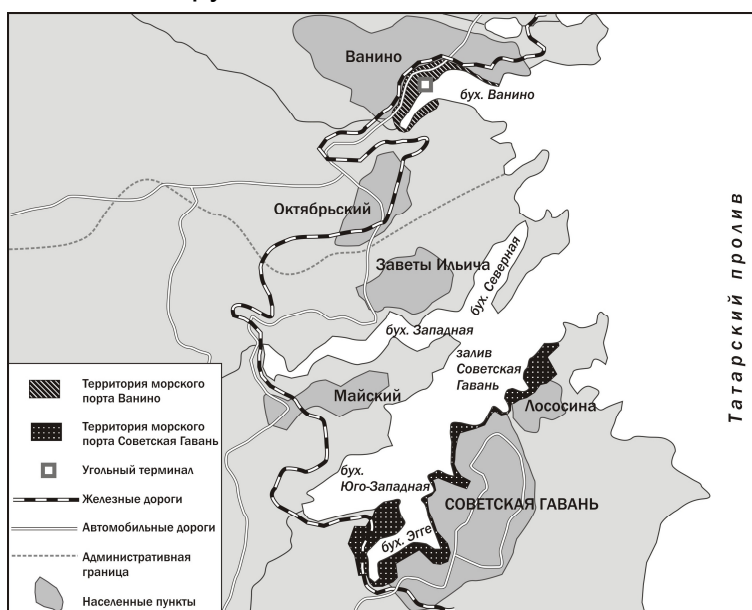


Рисунок 2.5. Морские порты Ванино и Советская Гавань⁵

Морской порт Советская Гавань¹ расположен на берегу залива Советская Гавань в 32 км от морского порта Ванино (рис. 2.5). Порт специализируется в ос-

¹ Стивидорная компания – фирма, владеющая причалом в порту и осуществляющая погрузочно-разгрузочные работы на этом причале.

² По данным Федерального агентства морского и речного транспорта РФ. <http://www.morflot.ru>

³ ООО «Трансбункер-Ванино» специализируются на оказании услуг морского агентирования и экспедиторских услуг. ЗАО «Трансбункер» располагает собственным НПЗ в порту Ванино, мощностью 600 тыс. тонн.

⁴ ОАО «СУЭК» – Сибирская угольная энергетическая компания создана в 2001 г. В 2006 г. СУЭК становится крупнейшим экспортером угля в РФ. В 2016 г. объем добычи угля СУЭК составил 105,4 млн тонн, чистая прибыль – 303 млн долл.

⁵ Карта подготовлена автором диссертации совместно с В.Д. Хижняком, ИЭИ ДВО РАН.

новном на перегрузке наливных и лесных грузов, отправляемых в каботаже и на экспорт. Уровень инженерного освоения берега в морском порту Советская Гавань составляет 4%. Мощности порта позволяют перерабатывать 2,3 млн тонн грузов в год². В 2015 г. перевалка порта Советская Гавань составила – 499,7 тыс. тонн. На территории порта Советская Гавань действует 11 стивидорных компаний³, информация об экономической деятельности которых является закрытой.

В целом за период 2005-2015 гг. вклад портов Ванино и Советская Гавань в общем объеме перевалки Дальневосточного региона вырос с 13,1% до 15,4%, что в среднем по России составило – с 2,2% до 4,1% (табл. 2.11).

Таблица 2.11
Доля морских портов в общем объеме перевалки в ДФО и РФ, %

Территория	Доля в ДФО				Доля в России			
	2005	2009	2013	2015	2005	2009	2013	2015
Приморский край	70,8	54,6	55,4	57,0	12,0	10,1	13,4	15,1
Хабаровский край, в т.ч.:	17,2	25,9	22,4	20,8	2,9	4,8	5,4	5,5
Ванино и Советская Гавань	13,1	15,9	16,8	15,4	2,2	2,9	4,1	4,1
Сахалинская область	6,7	15,6	19,0	19,8	1,1	2,9	4,6	5,3
Камчатский край	2,7	2,2	1,4	1,2	0,5	0,4	0,3	0,3
Магаданская область	1,6	1,1	0,9	0,8	0,3	0,3	0,2	0,2
Чукотский АО и Р. Саха (Якутия)	1,1	0,6	0,7	0,4	0,2	0,1	0,2	0,1

Источник: Рассчитано на основе статистики ОАО «Дальневосточный Научно Исследовательский Институт Морского Флота».

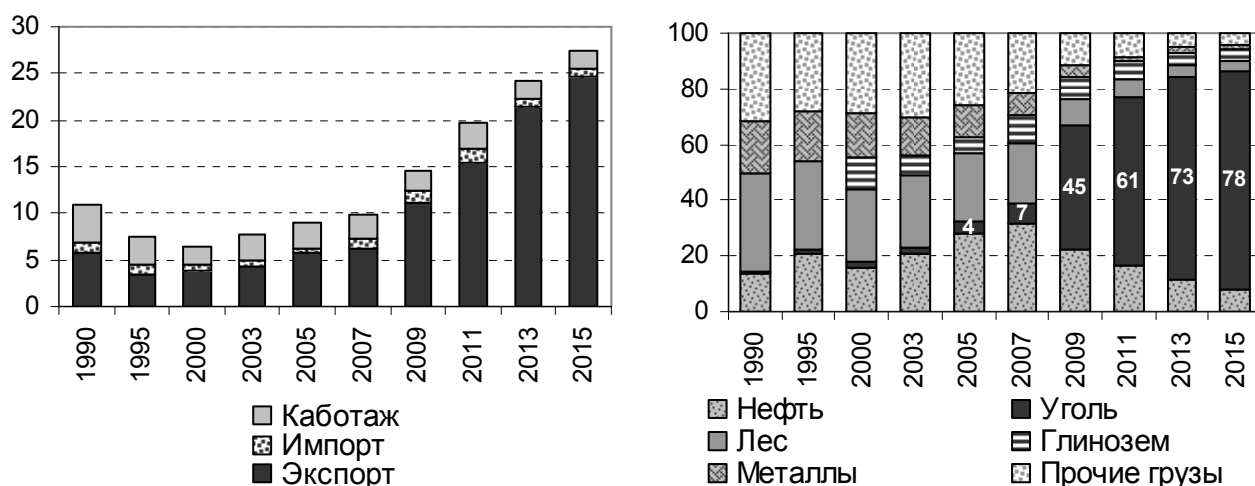
В исследуемый период произошел перелом негативной тенденции 1990-х гг., когда порты ежегодно снижали результативность, и к 2015 г. объем перевалки грузов достиг 27 млн тонн, что в 2,7 раза больше относительно уровня 1990 г. (рис. 2.6 (а)).

Одновременно с интенсивным ростом, существенно изменилась структура экспортных грузов (рис. 2.6 (б)). Так, если в 2005 г. наибольшую долю в экспорте составляли металлы (24%), лес (22%) и нефтепродукты (18%), то в 2015 г. лидером стал уголь (78%).

¹ По своему расположению, метеорологическим и гидрологическим условиям порт Советская Гавань является единственным в Татарском проливе портом-убежищем для судов практически при ветрах всех направлений. Основные глубины в заливе Советская Гавань позволяют заходить в акваторию бухты судам дедвейтом до 50 тыс. тонн. (Заостровских Е.А. Оценка развития морского транспорта на примере порта Советская Гавань. С. 147-152. В сб.: Материалы X Всероссийской научно-практической конференции молодых исследователей, аспирантов и соискателей «Экономика, управление, общество: история и современность» – Хабаровск: ДВИ-филиал РАНХиГС, 2012. – 434 с.).

² По данным Федерального агентства морского и речного транспорта РФ. URL: <http://www.morflot.ru>

³ ООО СП «Совгавань-Порт», ОАО «Терминал», ЗАО «Гаваньбункер», Отдел Ваннинского филиала ФГУП «Росморпорт» в порту Советская Гавань, ООО «Балкер-порт», ООО «Первый судоремонтный завод», ООО «Норд Плюс», ООО «Бункер-порт», ООО «Совгаванский лесной причал – 35», ЗАО «Простор ДВ», ОАО «Хабаровскэнерго».



а) По направлению, млн тонн
 б) Экспорт по видам грузов, %
 Рисунок 2.6. Динамика развития грузов портов Ванино и Советская Гавань

В структуре географии экспортных грузов увеличилась доля трех стран – Китай (38,7%), Япония (31,3%) и Республика Корея (29,5%), (табл. 2.12), с которыми были заключены крупные долгосрочные контракты на поставки угля из морского порта Ванино.

Таблица 2.12
 География экспортных грузов портов Ванино и Советская Гавань, %

Страна	2005	2007	2009	2011	2013	2015
Всего	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Китай	18,1	26,8	32,5	38,7	42,2	38,7
Япония	26,8	33,3	22,7	31,3	27,9	31,3
Республика Корея	31,0	22,9	38,6	29,5	29,3	29,5
Другие страны	24,1	17,0	6,2	0,5	0,6	0,5

Источник: Рассчитано автором диссертации на основе статистики ОАО «Дальневосточный Научно Исследовательский Институт Морского Флота».

Кризисные явления привнесли свои коррективы в работу портов, что отразилось на отдельных товарных группах. Так, в частности, рост курса доллара к рублю привел к сокращению объемов *импортных грузов*, а в структуре *экспорта* снизилась доля круглого леса и металлов в результате введения заградительных пошлин. Перевалка *каботажных грузов* (рис. 2.6 а), хотя и занимает незначительную долю в общем объеме перевалки грузов, тем не менее, является жизненно важным условием обеспечения стабильного социально-экономического развития территорий, особенно в северном макрорайоне Хабаровского края¹.

Если ежегодный прирост перевалки грузов в докризисный период составлял 5%, то после запуска в 2008 г. угольного терминала, темпы прироста составили 14% за счет угольных поставок из Восточной Сибири (рис. 2.7).

¹ Транспортный комплекс Хабаровского края: современное состояние, проблемы, перспективы / под ред. С.А. Зражевского, А.С. Балалаева, В.И. Савченко. – Хабаровск: ДВГУПС, 2008. – 202 с.

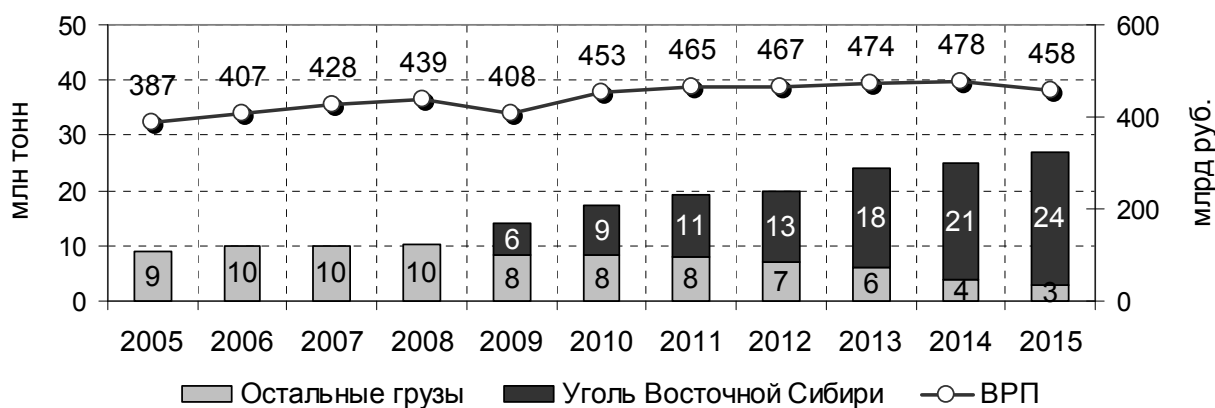


Рисунок 2.7. Перевалка грузов морских портов Ванино и Советская Гавань (ВРП приведен в сопоставимых ценах 2015 г.)

Следует отметить, что при сравнении трендов перевалки грузов и ВРП по краю в целом, отсутствует прямая зависимость между ними, что свидетельствует о слабом влиянии портовой деятельности на формирование ВРП, в том числе и по причине «транзитного» характера перевозимых через территорию грузов.

Особый интерес представляет оценка налоговых поступлений от деятельности морских портов. Однако данная информация имеет закрытый характер и не публикуется в открытом доступе. В настоящее время известно только, что объем налоговых платежей компании «Дальтрансуголь» в 2015 г. составил 586,7 млн руб., из которых в региональный бюджет было перечислено 508,3 млн руб., а в местный – 73,4 млн руб.¹. Пока остается неясным, какова доля налоговых платежей остальных 12 стивидорных компаний портов Ванино и Советская Гавань².

Предполагалось, что строительство угольного терминала обеспечит развитие портового региона и создаст дополнительные рабочие места. Однако в действительности сложилась иная ситуация, которая выражается в следующем:

- *Во-первых*, формирование и ожидаемое развитие портового региона было осложнено переработкой примитивного ассортимента грузов в условиях сохранения дефицита провозной способности по железной дороге. Поэтому часть других грузов (лес, руда, минеральные удобрения) ушли на морские

¹ Высокие достижения АО «Дальтрансуголь» к юбилею СУЭК // Морские вести России. 2016. №5.

² По мнению автора, проблема заключается в том, что большинство стивидорных компаний зарегистрировано в Москве и зарубежных оффшорных зонах и экономически уже не относятся к своим прилегающим территориям. Стремясь получить эффект от масштаба, компании вкладывают деньги в строительство портового терминала, контролируя весь процесс транспортировки от места зарождения до места его погашения. Как отмечает А.С. Сергеев, «схожая ситуация отмечается во многих морских портах Дальнего Востока» (В статье: Сергеев А.С. Влияние экспортного товарно-сырьевого бизнеса на развитие экономики морских портов Дальневосточного региона // Известия ДВФУ. Экономика и управление. 2014. №3. С. 110). В случае с угольным грузом ситуация ярко выражена поскольку для того, чтобы иметь ценовые конкурентные преимущества на международном рынке, угольные компании приобретают вагоны и терминалы в портах. При растущих транспортных тарифах экспортировать уголь возможно только самым крупным угледобывающим компаниям (В статье: Покровская О.Д. Состояние транспортно-логистической инфраструктуры для угольных перевозок в России // Инновационный транспорт. 2015. №1. С. 13-23).

порты Приморского края. В результате порт Ванино превратился в специализированный порт по экспорту угля Восточной Сибири;

- *Во-вторых*, угольная специализация порта Ванино увеличила его зависимость от изменений мировой конъюнктуры рынка на топливно-энергетические ресурсы;
- *В-третьих*, ухудшилась экология прилегающих территорий, что приобрело широкий размах общественного недовольства и, по сути, является сдерживающим фактором развития Хабаровского края¹;
- *В-четвертых*, угольные грузы создали дефицит мощностей портов и осложнили доставку грузов по железной дороге. Так, например, в феврале 2012 г. на станции Ванино скопилось 1780 вагонов с грузом, из них 480 вагонов для паромной переправы «Ванино – Холмск». Причиной такого транспортного коллапса стало смерзание угля и, как следствие, компания «Дальтрансуголь» вместо положенных 480 переработанных вагонов в сутки, перерабатывала 415 вагонов².

Сформированный в конце 1990-х гг. Ванино – Советско-Гаванский транспортно-промышленный узел, который включает железные³ и автомобильные дороги, морские порты, а также промышленные предприятия по деревопереработке, судоремонту, рыбному промыслу и энергохозяйству, так же оказался не без проблем:

- Лимитирующие участки железнодорожного полигона⁴ ухудшают условия ее эксплуатации и вызывают дополнительные издержки;
- Грунтовая автодорога проходит по территории со сложным, горным рельефом и осложняет доставку грузов;
- Существует дефицит электроэнергии. Функционирующая Майская ГРЭС, является маломощной и технически устаревшей, работает с высоким расходом топлива и низким электрическим КПД, что делает ее неэффективной;
- Существует дефицит пресной воды для снабжения морских судов;

¹ Новосельцев Е.М., Семенихина О.Я., Холоша М.В. Приморье: будущее – за «зелеными» портами // Морские порты. 2011. №9. С. 30-34.

² В порту Ванино на железной дороге опять затор // Комсомольская правда. URL: <https://www.amur.kp.ru/>

³ Его железнодорожный полигон включает в себя железнодорожное направление Тайшет – Тында – Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань, общей протяженностью 4,3 тыс. км. Федеральная автодорога «Хабаровск – Лидога – Ванино с подъездом к г. Комсомольск-на-Амуре» обеспечивает транспортную связь между экономическими центрами края.

⁴ Лимитирующими элементами железнодорожного полигона являются: в районе Кузнецовского перевала ограничена весовая норма поезда до 3,6 тыс. тонн. На участке Косграмбо – Высокогорная ограничена скорость движения поездов ввиду большого количества кривых радиусом менее 200 м, что вызывает значительный износ рельсов и колесных пар. На участке «Соллу – Кузнецовский» ограничена скорость движения поездов. На станции Комсомольск – Сорт ограничена пропускная и провозная способность (19 поездов вместо 23 поездов).

- Предприятия по деревопереработке, судоремонту, рыбному промыслу практически прекратили свою деятельность.

Из вышеизложенного следует, что сложившаяся современная ситуация, при которой угольная специализация обеспечила стабильную загрузку порта Ванино, с другой стороны ограничила его возможности по перспективному расширению продуктовой специализации, что существенно снижает вклад порта в экономический рост Хабаровского края.

В целом факторы: загрязнение окружающей среды, сокращение численности занятых, образование транспортных заторов вблизи порта Ванино и сбой поставок каботажных грузов, все вместе являются классическим примером отрицательного воздействия на портовый регион. Это отмечают как зарубежные, так и отечественные исследователи (Т. Бриен, Г. Джулиано, Т. Хивер, А.Л. Кузнецов, А.С. Сергеев и др.), (см. параграф 1.3). По мнению специалистов «угольное проклятье» морского порта Ванино в перспективе может оказать отрицательное влияние и на экономический рост Хабаровского края.

Потенциально существует вероятность возникновения в перспективе проблем, связанных с реализацией проекта «Свободный порт Ванино»¹, в рамках которого предполагается возобновление хозяйственного освоения зоны БАМ, а также создание на припортовой территории крупных промышленных предприятий с высокой добавленной стоимостью, что будет способствовать увеличению численности занятого населения и позволит достичь доминирования экспорта над импортом. Тем не менее, уже на начальном этапе действующего проекта «Свободный порт Ванино», зарегистрирован резидент, который намеревается построить два терминала мощностью 40 млн тонн для перевалки угольных грузов из Восточной Сибири². В этом случае сырьевой характер работы морских портов станет еще более выраженным, т.е. сырьевая ловушка, согласно теории, будет блокировать попытки внедрения инновационных технологий.

Поскольку длительное время морские порты являлись градообразующими предприятиями, они обеспечивали и поддерживали экономическую жизнедеятельность в Ванинском и Советско-Гаванском районах. Все процессы, которые происходят с трансформацией их экономической специализации и расширением экономической деятельности, несомненно, отражаются на социально-экономической ситуации и уровне жизни на прилегающих территориях. За исследуемый период численность работников, занятых в портах, снизилась на 6,4% в Ванино и на 46,2% в Советской Гавани. Неблагоприятная ситуация на рынке труда, напряженная экологическая обстановка, а также недостатки в развитии соци-

¹ О внесении изменений в Федеральный Закон «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» и Федеральный Закон «О свободном порте Владивосток» (Федеральный закон от 24.06.2016. №252-ФЗ).

² Реестр Резидентов Свободного порта Владивосток. Корпорация развития Дальнего Востока АО «КРДВ». URL: <http://erdc.ru>

альной инфраструктуры стимулировали миграционный отток населения из Советско-Гаванского и Ванинского районов, что создало негативный фон в привлечении новых трудовых ресурсов для развития портов Ванино и Советская Гавань.

В Ванинском и Советско-Гаванском районах за период 2005-2015 гг. произошли следующие изменения: сократилась численность населения, увеличилось число безработных, а также сократился жилищный фонд (табл. 2.13).

Таблица 2.13

Основные показатели районов Ванино и Советская Гавань

Показатель	Ванино		Советская Гавань	
	2005	2015	2005	2015
Численность населения, тыс. человек	18,6	15,7	29,8	25,7
Число безработных, человек	1308	750	944	1091
Жилищный фонд, тыс. кв. м общей площади	736,8	729,4	1111,2	1019,6

Источник: Рассчитано по данным статистического сборника Численность населения Хабаровского края по муниципальным образованиям.

Как уже было отмечено ранее (см. параграф 1.3) в традиционных подходах оценка влияния морских портов на экономику региона определяется по трем основным показателям: численность занятых, налоги и добавленная стоимость. Ответы на эти вопросы требуют дополнительной подготовки: сбора необходимой информации и проведения специальных расчетов, что и будет представлено в параграфе 2.3.

Но уже на этом этапе описания автор диссертации хотел бы наглядно продемонстрировать проверку распространенного мнения среди зарубежных исследователей, которые отмечают, что существует прямая зависимость между динамикой численности населения и изменениями объемов работы морского порта. Предполагается, что в результате своей деятельности морской порт обеспечивает доступ к более дешевым мировым сырьевым и товарным рынкам, образуя благоприятные экономические условия в портовом регионе, что способствует росту местного населения (см. параграф 1.3).

Для Дальнего Востока позитивным подтверждением этого мнения может выступать только морской порт Владивосток, где отмечается прямая зависимость между ростом численности населения и ростом объема перевалки грузов в морском порту (рис. 2.8 (а)).

Негативная ситуация, когда снижается и перевалка грузов в порту и падает численность населения, характерна, например, для морского порта Певек (Чукотский автономный округ) (рис. 2.8 (б)).

Но в исследуемых морских портах Ванино и Советская Гавань наблюдается прямо противоположная тенденция – отмечается снижение численности населения районов при одновременном росте перевалки грузов (рис. 2.8 (в) и 2.8 (г)). Следовательно, пока наращивание экономической активности не оказывает пози-

тивного влияния на рост численности населения, которое продолжает сокращаться, в том числе и по миграционным мотивам¹.

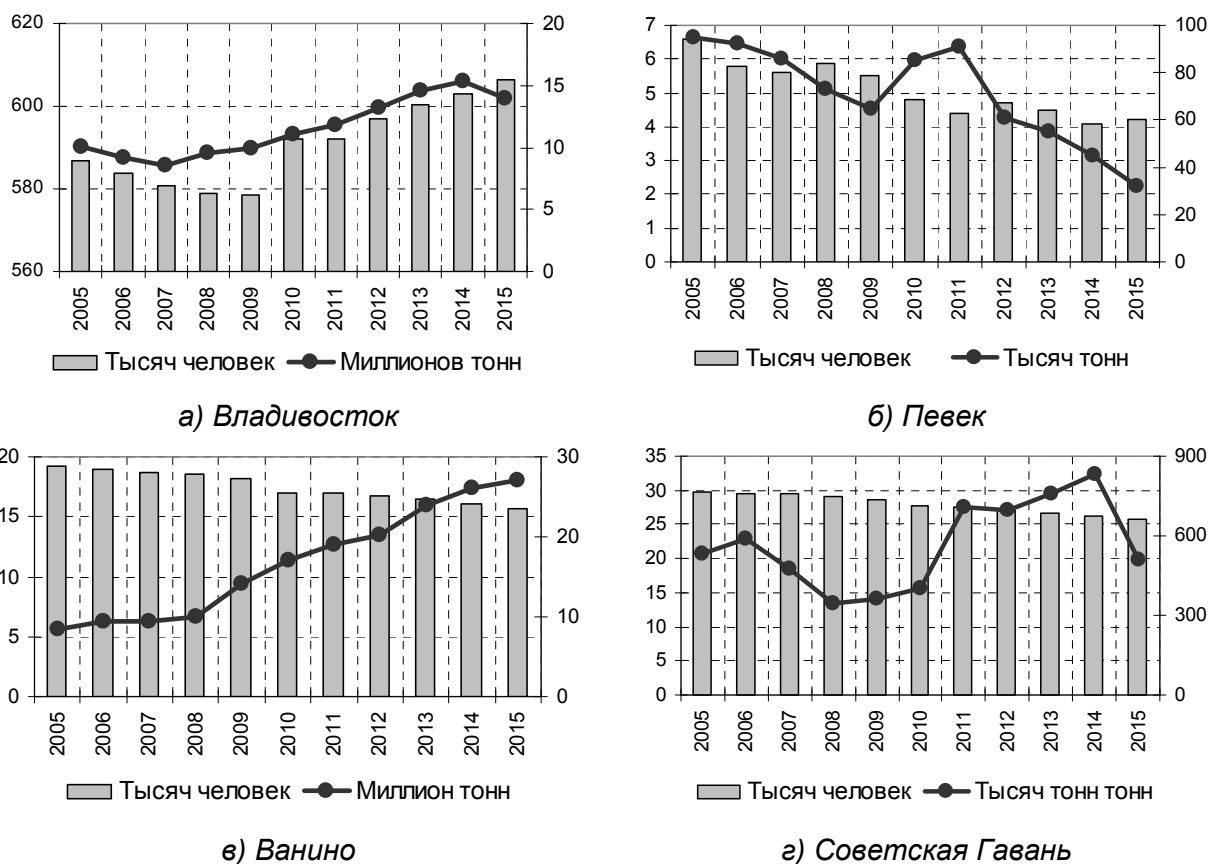


Рисунок 2.8. Отношение между численностью населения и перевалкой грузов

Таким образом, из представленного можно отметить, что становление и формирование морских портов Ванино и Советская Гавань происходило в русле генеральной линии развития экономики страны, направленной на освоение и развитие восточных рубежей, где им были отведены определенные функции: опорной базы для снабжения северных территорий Дальнего Востока; связующее звено в обеспечении доставки грузов для хозяйственного освоения зоны БАМ; судоремонтная база, способная выполнить весь комплекс ремонтных работ; а также экспортно-импортная перевалка. Рост производственно-экономической деятельности морских портов способствовал расширенному развитию хозяйственного комплекса прилегающих территорий Ванинского и Советско-Гаванского районов.

В современный период развития основная деятельность морских портов Ванино и Советская Гавань направлена на перевалку угольных грузов в экспортном направлении. Это отразилось на характере и динамике работы портов. В результате порты Ванино и Советская Гавань утратили судоремонтную базу, рыбный промысел, деревопереработку, сократилось число судоводных линий, изме-

¹ Мотрич Е.Л., Молодковец Л.А. Трансформация миграционных процессов в Хабаровском крае // Вопросы статистики. 2015. №1. С. 54-64; Найден С.Н., Грицко М.А. Перспективы развития человеческого потенциала Хабаровского края // Экономика Востока России. 2016. №2. С. 44-50.

нилась специализация. В конечном итоге угольная специализация портов увеличила зависимость от изменений мировой конъюнктуры рынка топливно-энергетических ресурсов. В краткосрочной перспективе это дает некий положительный эффект, однако «консервирует» ориентацию на перевалку сырья.

2.3. Взаимосвязь морских портов Ванино и Советская Гавань с экономикой Хабаровского края

2.3.1. Методический подход к оценке влияния деятельности морского порта на экономику региона

Оценка влияния морского порта на экономику региона является важной задачей настоящего исследования, для решения которой в первую очередь требуется на основе анализа транспортно-экономических связей определить какие грузы, в каком объеме и из какого региона перевозятся через морские порты Хабаровского края¹. С этим связаны две ключевые проблемы²:

Во-первых, при проведении любой нестандартной оценки существуют объективные проблемы в виде отсутствия необходимой статистической базы и сложности при сопоставлении и агрегировании имеющихся стандартных показателей.

Во-вторых, существует проблема оценки внеотраслевых эффектов, возникающих в сопутствующих отраслях экономики и являющихся доминирующими при реализации крупных инфраструктурных проектов. Ряд исследователей³ полагают, что его можно оценить при помощи показателей: занятости населения, налогов и добавленной стоимости (расчет последней наиболее затруднителен⁴).

Учитывая отсутствие канонического метода по измерению эффективности взаимодействия транспортных связей морских портов с внутренними регионами, автором была разработана методика, которая, не являясь панацеей, позволяет учесть следующие условия:

- специфику выпуска продукции произведенной в Хабаровском крае;
- особенности транспортных связей Хабаровского края;

¹ Заостровских Е.А. Методы измерения эффективности работы транспортных связей морских портов с внутренними регионами // Региональные проблемы. 2016. №2. С. 60-65.

² Заостровских Е.А. Оценка влияния морского порта на экономический рост региона: методы и проблемы // Региональные проблемы. 2017. Т.20. №2. С.65-72; Заостровских Е.А. Оценка транспортно-экономических связей морских портов Хабаровского края с отраслями и регионами. Исследования молодых ученых: отраслевая и региональная экономика, инновации, финансы и социология: в 2 ч. Часть 1. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2014. С.158-167.

³ Бережной А.В., Ноттебуб Т., Фримонт А., Хайзендок Э., Хорхио Е.

⁴ Заостровских Е.А. Транспортно-экономические связи морских портов Хабаровского края: оценка структурных сдвигов // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. 2014. №1-2. С. 36-41; Заостровских Е.А. Оценка состояния и обеспечение сбалансированного развития инфраструктуры морского транспорта Дальневосточного региона. С 219-227. В сб.: Материалы IX Осенней конференции молодых учёных в новосибирском Академгородке «Исследования молодых ученых: отраслевая и региональная экономика, инновации, финансы и социология»: в 2-х частях. Часть 1. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2013.– 320 с.

- особенности развития морских портов Ванино и Советская Гавань в современных условиях.

*Базой для анализа*¹ послужили данные по непродовольственным товарам (92 наименования продукции производственно-технического назначения) в разрезе 83 субъектов РФ. Продовольственные товары в работе не рассматривались, так как специфика их учета в статистике морских портов в форме «прочих навалочных» и «прочих тарно-штучных» товаров не позволяет распределить их по основным группам (сырье, материалы, полуфабрикаты и оборудование).

Многоуровневая система движения грузопотоков учитывалась как по отраслям, так и по регионам.

На отраслевом уровне учитывалась продукция производственно-технического назначения непродовольственных товаров (далее продукция)². Вся продукция была разделена на четыре группы: сырье, материалы, полуфабрикаты и оборудование (приложение 2). Такая классификация, по мнению автора, позволила отделить сырье и материалы от товаров с добавленной стоимостью.

На региональном уровне учитывались три вида связей:

- внутрирегиональные связи, которые отражают потоки товаров внутри региона в пределах административных районов;
- межрегиональные связи, которые отражают обмен продуктами производства между различными регионами страны;
- внешнеэкономические связи, которые отражают обмен продуктами производства между государствами.

Для оценки натуральных показателей все данные переведены из условно-натуральных в натуральные показатели. Для оценки стоимостных показателей все цены на грузы приведены к ценам 2013 г. При пересчете цен структура продукции делилась на добычу полезных ископаемых и обрабатывающие производства.

Базой для расчетов приняты показатели за 2013 г., так как изменение методологии учета перевозки грузов в официальной статистике с 2014 г. делает сопоставимыми показатели ввоза-вывоза за периоды 2005-2013 и 2014-2016 гг. (см. параграф .2.2.1). Кроме того в прогнозе принята концепция экстраполяции в рамках монотонных динамических отрезков, что заставило исключить кризисный для экономики края и для грузоперевозки и грузообработки в морских портах Ванино и Советская Гавань в период 2014-2016 гг.

¹ Источники информации: аналитические и статистические материалы Росстата и его территориальных подразделений, данные министерств, ведомств, прогнозные, аналитические, статистические и концептуальные материалы, содержащиеся в специальной научной литературе и базах данных, отчеты таможенных органов, формы годовых отчетов морских портов, сведения о ввозе-вывозе товаров Хабаровского края.

² В 1993 г. в России разработан общесоюзный классификатор продукции (ОКП), который является составной частью Единой системы классификации и кодирования технико-экономической информации (ЕСКК ТЭИ).

Для учета связей морских портов по направлениям принята следующая классификация:

- к межрегиональным относятся: вывоз (продукция, произведенная предприятиями Хабаровского края и вывезенная в другие регионы страны) и каботаж (товары, произведенные в одном регионе и проданные покупателям в другом регионе);
- к внутрирегиональным относится каботаж (товары, произведенные в данном регионе и доставленные в пределах этот же региона);
- к внешнеэкономическим относятся: экспорт (товары, произведенные в данном регионе и проданные покупателям других стран); импорт (товары, приобретенные в других государствах и ввезенные в данный регион); транзит (товары, произведенные в одном регионе, перевезенные через данный регион и проданные покупателям в другие страны).

Алгоритм

А) Оценка взаимосвязей экономики Хабаровского края с регионами и основными группами товаров

На основе официальной статистической формы №1 «Сведения о вывозе продукции (товаров)» за 2005, 2009, 2013 гг. по Хабаровскому краю, традиционно называемой таблицами «ввоза-вывоза», определяется состав и структура продукции производственно-технического назначения.

- 1) для получения соизмеримости продукции производится перевод из разнородных натуральных показателей (штуки, литры, куб. метры и пр.) в условные единицы (тонны) для каждого вида продукции;
- 2) стоимостные показатели по каждому виду продукции приводятся к сопоставимому виду в цены 2013 г. (пересчет по каждой позиции в зависимости от индекса цен производителей промышленной продукции, относящейся к конкретному виду экономической деятельности «добыча полезных ископаемых» и «обрабатывающее производство»);
- 3) производится перевод стоимостных показателей по каждому виду продукции к сопоставимому виду в цены 2013 г.;
- 4) проводится группировка по направлениям ввоз и вывоз;
- 5) выполняется группировка в пределах каждой группы в разрезе субъектов РФ и федеральных округов;
- 6) выявляются тенденции изменений, произошедших в составе и структуре ввоза и вывоза по видам продукции;
- 7) производится оценка ввоза-вывоза продукции по критерию «расстояния перевозки»;
- 8) определяется совокупный объем вывоза продукции выделенным четырем группам (включая межрегиональный вывоз и экспорт);

9) определяется доля продукции, преобладающая в составе каждой группы в совокупном вывозе из края.

Б) Оценка взаимосвязей между экономикой региона и морскими портами Ванино и Советская Гавань

На основе официальной статистической формы №МП-1 «Сведения о погрузочно-разгрузочной деятельности на морском транспорте» за 2005, 2009, 2013 гг. морских портов Ванино и Советская Гавань определяется состав и структура продукции производственно-технического назначения.

- 1) на основе матрицы ввоза-вывоза определяются цены грузов портов;
- 2) производится перевод стоимостных показателей по каждому виду продукции к сопоставимому виду цен 2013 г.;
- 3) проводится группировка по четырем группам (сырье, материалы, полуфабрикаты и оборудование);
- 4) проводится группировка по направлениям ввоз и вывоз;
- 5) выполняется группировка в пределах каждой группы в разрезе субъектов РФ и федеральных округов;
- 6) выявляются тенденции изменений, произошедших в составе и структуре ввоза и вывоза по видам продукции;
- 7) производится оценка ввоза-вывоза продукции по критерию «расстояния перевозки»;
- 8) определяется совокупный объем вывоза продукции выделенным четырем группам (включая экспорт и каботаж);
- 9) определяется доля продукции, преобладающая в составе каждой группы в совокупном вывозе из края.

В) Оценка возможных вариантов развития портов Ванино и Советская Гавань на период до 2030 г.

Прогнозирование основных грузов портов Ванино и Советская Гавань осуществлялось на основе анализа следующих факторов: развития в прогнозируемый период российской экономики и ее внешнеторговых связей, развития грузобразующих отраслей экономики и их экспортных возможностей, потребности страны в импортных товарах, прогнозируемых изменений на мировых товарных рынках (параграф 3.1) динамики развития перевозок через порты Ванино и Советская Гавань (параграф 2.3) и планируемых к строительству терминалов. Учитывались расчетные перспективные пропускные и провозные мощности железнодорожного транспорта, приоритетные направления развития инфраструктуры Ванино – Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла, увязанные с долгосрочными перспективами развития страны и Хабаровского края, согласованность развития портовых и производственных мощностей.

В результате автор диссертации планирует получить оценки влияния морских портов на экономический рост региона.

2.3.2. Оценка взаимосвязей экономики Хабаровского края с регионами и основными группами товаров

а) Оценка ввоза-вывоза продукции Хабаровского края в соотношении «цена – объем»

Встречающиеся в литературе оценки¹ ввоза-вывоза продукции Хабаровского края, как правило, включают все товарные позиции. Однако для цели данного исследования, автору диссертации требовалось выделить продукцию производственно-технического назначения, используя ограниченный объем необходимой информации. Полученные расчетные данные содержатся в приложении 3.

На основе произведенных расчетов в соответствии с алгоритмом (параграф 2.3.1²) получены следующие оценки:

- Всего в обороте Хабаровского края (ввоз + вывоз) в 2005 г. участвовало продукции производственно-технического назначения 8,1 млн тонн, а в 2013 г. – 7,6 млн тонн;
- Объем *ввоза* продукции производственно-технического назначения в 2013 г. составил 3,9 млн тонн, что на 52% меньше, чем в 2005 г. (6,0 млн тонн) (рис. 2.9 (а));
- Объем *вывоза* продукции производственно-технического назначения в 2013 г. составил 3,7 млн тонн, что на 34% больше, чем в 2005 г. (2,1 млн тонн) (рис. 2.9 (б)).

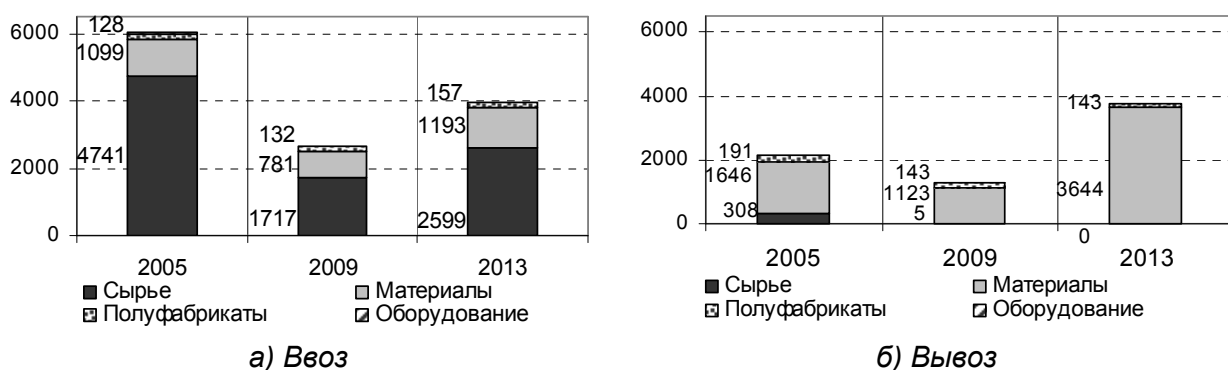


Рисунок 2.9. Динамика ввоза-вывоза продукции Хабаровского края, млн тонн

¹ Например, по расчетным данным в 2007 г. суммарный объем всего объема ввоза-вывоза в экономике Хабаровского края составил 29,5 млн тонн. (В кн.: Формирование логистической транспортно-распределительной системы Хабаровского края: подходы, решения / под ред. А.С. Балалаев – Хабаровск: ДВГУПС, 2008. – 191 с.).

² Заостровских Е.А. Оценка состояния и обеспечение сбалансированного развития инфраструктуры морского транспорта Дальневосточного региона. С 219-227. В сб.: Материалы IX Осенней конференции молодых ученых в новосибирском Академгородке «Исследования молодых ученых: отраслевая и региональная экономика, инновации, финансы и социология»: в 2-х частях. Часть 1. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2013. – 320 с.; Заостровских Е.А. Оценка транспортно-экономических связей морских портов Хабаровского края с отраслями и регионами. С. 158-167. В сб.: Материалы IX Осенней конференции молодых учёных в новосибирском Академгородке «Исследования молодых ученых: отраслевая и региональная экономика, инновации, финансы и социология»: в 2-х частях. Часть 1. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2014. – 378 с.

Несмотря на сокращение в 2013 г. сальдо между ввозом и вывозом продукции производственно-технического назначения, Хабаровский край продолжает оставаться исключительно ввозящим регионом на протяжении всего исследуемого периода, что подтверждается исследованиями других специалистов¹.

Для выявления особенностей представленной динамики необходимо проанализировать состав и структуру ввоза и вывоза в региональном и отраслевом разрезах.

Региональный подход показал, что наибольшую долю во ввозе продукции Хабаровского края составляют Сибирский федеральный округ и Дальневосточный федеральный округ (табл. 2.14).

Таблица 2.14
Территориальная структура ввоза-вывоза Хабаровского края, %

ФО	Ввоз						Вывоз					
	По стоимости			По натуральным показателям			По стоимости			По натуральным показателям		
	2005	2009	2013	2005	2009	2013	2005	2009	2013	2005	2009	2013
Всего	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
ЦФО	1,3	2,1	3,2	2,5	1,6	1,1	2,5	0,3	–	1,3	0,0	–
ЮФО	0,9	13,9	0,7	0,1	1,2	0,1	0,1	–	–	0,0	–	–
СЗФО	1,0	2,5	1,8	0,4	0,8	1,1	0,2	0,1	–	0,1	0,0	–
ПФО	9,8	20,4	6,8	4,1	4,8	2,2	0,4	–	–	0,1	–	–
УФО	29,7	6,4	7,9	3,6	1,8	1,9	0,8	0,1	–	0,4	0,1	–
СФО	42,5	20,0	41,3	45,0	21,8	34,4	7,2	2,7	1,9	4,9	2,3	1,1
ДФО	14,8	34,7	38,3	44,3	68,0	59,2	88,8	96,8	98,1	93,2	97,6	98,9

Источник: Рассчитано автором диссертации.

Примечание: Тире (–) означает, что соответствующая величина равна нулю.

При этом, в натуральном выражении объем ввоза в пределах ДФО варьировал от 44,3% в 2005 г. до 68,0% в 2009 г., а в стоимостных единицах от 14,8% в 2005 г. до 38,3% в 2013 г. Доля СФО во ввозе Хабаровского края снизилась с 45% в 2005 г. до 34,4% в 2013 г. в натуральном выражении, а в стоимостном за тот же период осталась практически без изменений 41-42,5%, исключение составил 2009 г., когда почти в 2 раза сократились объемы натуральных поставок до 21,8% и их стоимостная оценка – 20%.

В вывозе у Хабаровского края основные связи сохраняются в пределах своего федерального округа. Доля поставок продукции в районы Дальнего Востока достигает 98,9% в натуральном выражении (2013 г.) и 98,1% в стоимостном (2013 г.). На долю следующего по значимости региона – СФО в 2013 г. приходилось всего 1-2% всех поставок в натуральном и стоимостном выражении. Исклю-

¹ Белоусова А.В. Региональный вывоз в экономике Хабаровского края: шоки и эффекты. – Хабаровск: КГУП «ХКТ», 2011. – 128 с.; Люкшина О.Г. Анализ структурных сдвигов в грузопотоках Дальнего Востока. С. 28-33. В кн.: Региональные экономические проблемы развития транспортной системы Дальнего Востока. – Владивосток: ДВНЦ АН СССР, 1982. – 136 с.; Михеева Н.Н. Межрегиональные связи // Экономика Дальнего Востока: реформа и кризис. – Хабаровск - Владивосток: Дальнаука, 1994. С. 165-171.; Раднаев Б.Л. Транспорт Востока в новой социально-экономической и геополитической ситуации. – Новосибирск: СО РАН, 1996. – 128 с.

чение составил 2005 г., когда еще сохранялась широкая номенклатура продукции, производимой на территории Хабаровского края, потребляемая внутри страны.

Ввоз продукции Хабаровского края в натуральном выражении увеличился в 1,5 раза (2005 г. – 2,6 млн тонн; 2013 г. – 3,9 млн тонн); в стоимостном выражении – в 1,2 раза (2005 г. – 27,1 млрд руб.; 2013 г. – 31,7 млрд руб.).

С точки зрения состава *ввоза и вывоза по видам продукции*, картина представляется следующая. В структуре натурального объема ввоза преобладают сырьевые грузы 51,7-65,7% от общего объема поставок, и материалы – варьируют от 41,8% в 2005 г. до 29-30% в 2009 г. и 2013 г. (табл. 2.15).

Таблица 2.15

Ввоз-вывоз Хабаровского края

Продукция	Ввоз						Вывоз					
	По стоимости			По натуральным показателям			По стоимости			По натуральным показателям		
	2005	2009	2013	2005	2009	2013	2005	2009	2013	2005	2009	2013
Всего	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Сырье	18,7	36,7	27,3	51,7	65,0	65,7	1,8	0,2	1,5	2,4	0,4	15,7
Материалы	29,9	22,7	50,9	41,8	29,6	30,2	78,9	87,9	94,6	87,2	88,4	80,6
Полуфабрикаты	21,6	16,9	15,3	4,9	5,0	4,0	17,1	11,8	3,9	10,1	11,2	3,7
Оборудование	29,8	23,7	6,5	1,7	0,9	0,1	2,2	0,1	–	0,3	0,0	–

Источник: Рассчитано автором диссертации.

Примечание: Тире (–) означает, что соответствующая величина равна нулю.

Объем ввоза сырьевых грузов и материалов в натуральных единицах увеличился на 50% (с 2,4 млн тонн в 2005 г. до 3,7 млн тонн в 2013 г.) за счет строительства инфраструктурных объектов в рамках реализации крупных проектов, для которых требовалось значительное количество цемента, кровельных и изоляционных материалов, нерудных строительных материалов и прочих.

Одновременно сократились поставки угля на 2,5 млн тонн (в 2005 г. доля угля в общем объеме ввоза составляла 56%, а в 2013 г. – 21%). Произошло резкое снижение ввоза угля из ряда районов. Так, например, в Хабаровский край вместо 1,4 млн тонн из Забайкальского края стали ввозить всего 71,1 тыс. тонн (падение составило 95%), из Республики Хакасии вместо 168,3 тыс. тонн – 86,5 тыс. тонн (падение составило 50%), из Кемеровской области вместо 14,5 тыс. тонн – 8,2 тыс. тонн (падение составило 43%). Такое изменение может быть объяснено следующим. Произошло замещение части грузопотока, и вместо поставок из Восточной Сибири уголь теперь добывается на Ургальском месторождении края, разработка которого и была осуществлена для собственных нужд и на экспорт. В 2013 г. объем добычи угля из этого месторождения составил 4,6 млн тонн¹.

¹ Годовой отчет ОАО «Ургалуголь» за 2013 г. URL: <http://www.e-disclosure.ru>

Следует иметь в виду, что в представленном анализе автор опирается исключительно на официальную статистическую информацию, в которой, к сожалению, отсутствует учет ряда поставок, которые ввозятся в край отдельными компаниями, обладающими железнодорожными вагонами для перевозки собственных грузов, что приводит к несоответствию между параметрами ввоза-вывоза Хабаровского края и параметрами работы морских портов.

В стоимостном выражении структура ввоза выглядит несколько иначе. Если в 2005 г. распределение между видами продукции было достаточно равномерным (материалы и оборудование занимали примерно по 30% в общем стоимостном объеме, а сырье и полуфабрикаты в пределах 18-20%), то к 2013 г. основной удельный вес пришелся на стоимость материалов (50,9% от общей стоимости ввоза) за счет существенного роста нефтепродуктов: битума нефтяного, топлива дизельного и масла дизельного.

В тоже время, выполненные оценки ввоза сопоставимы с оценками других исследователей, которые отмечают, что в Хабаровский край возятся многие виды полуфабрикатов и готовых изделий из других регионов¹ (табл. 2.16).

Таблица 2.16

Элементы структуры межрегионального вывоза / межрегионального ввоза продукции обрабатывающих производств Хабаровского края, 2001 – 2010 гг., %

Вид экономической деятельности	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Обрабатывающие производства	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Производство пищевых продуктов, включая напитки, и табака	10,3/ 22,9	9,6/ 36,1	11,0/ 29,6	12,1/ 26,5	16,0/ 29,5	7,7/ 30,2
Производства кокса, нефтепродуктов и ядерных материалов	67,3/ 29,3	75,2/ 31,6	73,3/ 24,3	67,0/ 32,2	77,2/ 15,6	85,6/ 16,9
Металлургическое производство готовых металлических изделий	10,1/ 19,4	12,7/ 7,6	14,0/ 15,7	20,3/ 14,1	6,2/ 19,1	5,3/ 22,8

Источник: Рассчитано А.В. Белоусовой.

Вывоз продукции Хабаровского края:

- в натуральном выражении увеличился в 2,7 раз (2005 г. – 1,8 млн тонн; 2013 г. – 5,1 млн тонн);
- в стоимостном выражении – в 4,7 раз (2005 г. – 20,2 млрд руб.; 2013 г. – 95,6 млрд руб.).

В структуре вывоза, как в стоимостном, так и в натуральном выражении преобладают материалы в пределах 80-90% (табл. 2.14) за счет поставок нефтепродуктов, объем которых увеличился за исследуемый период в 2,9 раза, достигнув 3,6 млн тонн в 2013 г. Одновременно существенно сократились объемы выво-

¹ Белоусова А.В. Межрегиональные взаимодействия: влияние на экономику региона (Хабаровский край) // Пространственная экономика. 2012. №4. С. 128.

за полуфабрикатов (трубы стальные, лента стальная, сетка стальная, прокат сортовой, канаты стальные) с 10,1% до 3,7% в натуральных показателях и с 17,1% до 3,9% в стоимостных. Значительный рост наблюдался по категории «сырье», где за счет увеличения поставок угля (2005 г. – 263 тыс. тонн; 2013 г. – 3,6 млн тонн) доля данного вида продукции в натуральном измерении выросла с 2,4% до 15,7% в общем объеме вывоза, сократившись по доле в стоимости с 1,8% до 1,5%. Одновременно снижается удельный вес полуфабрикатов в общем объеме вывоза края с 10,1% в 2005 г. до 3,7% в 2013 г. как в натуральном, так и в стоимостном выражении с 17,1% до 3,9%, что свидетельствует о постепенном замещении продукции обрабатывающего производства, идущей на вывоз, на сырьевые товары.

В целом по стоимостным и натуральным показателям вывоз развивается более интенсивно, чем ввоз.

б) Оценка ввоза-вывоза продукции Хабаровского края по критерию «расстояние перевозки»

Анализ географии ввоза-вывоза продукции Хабаровского края (представленный в пункте а) настоящего параграфа) показал, что число взаимодействующих регионов с Хабаровским краем за 2005-2013 гг. сократилось на 14 единиц (2005 г. – 69 регионов РФ; 2013 г. – 55 регионов). В большей степени прекратились межрегиональные взаимодействия (как во ввозе, так и в вывозе) с регионами, которые расположены западнее Восточной Сибири.

Ввоз продукции Хабаровского края. Если в 2005 г. формирование и отправка грузов осуществлялась из 59 регионов России, то в 2013 г. – из 56 регионов (рис. 2.10 (а), 2.10 (б)).

Например, к 2013 г. в Хабаровский край перестали ввозиться радиаторы, отопительные конверторы, краны на автомобильном ходу из Брянской области, прекратились поставки литейного чугуна из Калужской области, центробежных насосов, автогрейдеров и полимерной пленки из Орловской области. В целом из номенклатуры ввоза исчезли такие виды грузов как, спирт этиловый, поставляемый из Кировской области, листовое стекло – Московской области, картон в большой массе – Республики Коми, экскаваторы – Московской области.

Вывоз продукции Хабаровского края. За исследуемый период в вывозе произошли более существенные изменения. Число регионов сократилось на 20 единиц: с 41 региона в 2005 г. до 21 региона в 2013 г. (рис. 2.10 (в) и рис. 2.10 (г)). К 2013 г. утратились поставки из регионов таких федеральных округов, как Центральный, Северо-Западный, Южный, Северо-Кавказский и Приволжский (см. табл. 2.18), хотя еще в 2005 г. сохранялась поставка продукции как минимум в 1-2 субъекта перечисленных федеральных округов (например, продукция Хабаровского края ввозилась в Московскую область – ЦФО, в Ставропольский край – СКФО).



Рисунок 2.10. География ввоза-вывоза продукции Хабаровского края

Особенно изменилась география вывоза по продукции деревопереработки, нефтепродуктам и металлу. Так, в 2013 г. перестали поставлять плиты древесные в Республику Карелия, Краснодарский край, Астраханскую и Магаданскую области, хотя в 2005 г. объем поставок этой продукции в перечисленные регионы составлял 1,3 млн тонн или 22% от общего объема вывоза, общей стоимостью 56 млн рублей. Активное развитие нефтегазовых проектов в Восточной Сибири способствовало тому, что нефтепродукты из Хабаровского края перестали вывозить в Иркутскую область и Забайкальский край. Произошло рациональное замещение потока грузов на Камчатку и вместо Хабаровского края нефтепродукты стали ввозиться с Сахалина.

Изменения структуры отечественного спроса на черные металлы, производимые в крае, повлияли на прекращение стабильных поставок в Республику Коми, Республику Татарстан, Московскую, Калининградскую, Ленинградскую, Нижегородскую, Оренбургскую, Пензенскую области, а так же Краснодарский край. В 2005 г. общий объем поставок проката черных металлов в эти регионы составлял 25,7 тыс. тонн, общей стоимостью 342,1 млн рублей. Тем самым, это подтверждает сокращение зоны взаимодействия Хабаровского края с регионами страны, в основном за счет перевозок на дальние расстояния.

в) Определение доли регионального вывоза

Совокупный объем вывоза продукции Хабаровского края (включая межрегиональный вывоз и экспорт) в 2013 г. составил 10,8 млн тонн, сократившись на 37% по сравнению с 2005 г. (табл. 2.17).

Одной из причин сокращения является банкротство таких крупных предприятий как ОАО «Комсомольский-на-Амуре аккумуляторный завод»¹, ОАО «Амурметалл»² и ОАО «Дальдизель»³. В результате в 2013 г. в категории «полуфабрикаты» отсутствуют такие виды продукции, как трубы стальные, лента стальная, сетка стальная, прокат сортовой и канаты стальные, а в категории «оборудование» – аккумуляторы, дизели и дизель-генераторы и насосы центробежные. Из этого следует, что сокращается ассортимент, выпускаемой продукции края.

Таблица 2.17

Вывоз продуктов Хабаровского края, тыс. тонн

Продукция	2005	2009	2013	2013 к 2005, %
Совокупный вывоз продукции	14366,6	14120,7	10800,5	0,8
Лесопродукция	5637,6	2502,4	1388,2	0,25
Нефтепродукты	4875,2	5788,1	6972,2	1,43
Металлопродукция	1076,8	760,0	456,4	0,42
<i>Доля суммарного вывоза продукции в совокупном вывозе края</i>	<i>80,7</i>	<i>64,1</i>	<i>91,6</i>	<i>- 0,9 п.п.</i>

Источник: Рассчитано автором диссертации.

В то же время выполненные автором расчеты по вывозу таких видов продукции как лес, нефть и металлы, показали, что их суммарный объем вывоза в 2013 г. составил 8,8 млн тонн или 91,6% от общего объема вывоза Хабаровского края. Хотя еще в 2005 г. объем вывоза этих грузов достигал 11,5 млн тонн или 80,7%. Потери произошли за счет снижения поставок лесопродукции (75%) и металлопродукции (58%). Увеличился объем вывоза нефтепродуктов – на 43%.

Для достижения поставленной цели настоящего исследования необходимо определить удельный вес вывоза продукции (лес, нефть и металлы) по направлениям: экспортное и межрегиональное. Полученные результаты позволяют сделать следующий вывод.

¹ После распада СССР сырьевая база для Комсомольского аккумуляторного завода оказалась за границей, а после приватизации завод уменьшил объем производства в результате резкого сокращения государственного заказа. Как следствие завод утратил объемы производства и вступил в фазу банкротства. (по статье Киба Д.В., Алеева Д.Р. Приватизация промышленности г. Комсомольска-на-Амуре и ее влияние на социальное развитие города // Теория и практика общественного развития. 2017. №7. С. 15-18).

² Финансовые трудности на Амурметалле начались в 2008 г., когда завод взял большие кредиты на модернизацию производства. Однако завод не смог вернуть кредит и с 2013 г. находится в состоянии банкротства. (по статье Архипова Г.И. Проблема дальневосточной черной металлургии: обзор состояния и приоритеты // Проблемы прогнозирования. 2017. №3. С. 42-51.).

³ Завод Дальдизель прекратил свое существование в 2007 г. Основная причина банкротства завода – потеря отечественного спроса на выпускаемую продукцию (дизели и дизели и дизель-генераторы).

По натуральным показателям:

- в 2013 г. наибольший удельный вес пришелся на нефтепродукты – 64,6%, а наименьшую долю занимает металлопродукция – 4,2% (табл. 2.18);
- в то время как в 2005 г. наибольший удельный вес в вывозе приходился на лес – 39,2%.

По стоимостным показателям:

- наибольший удельный вес в 2013 г. пришелся на нефтепродукты – 42,1,6%, а наименьшую долю занимает лесопродукция – 2,8%;
- в то время как в 2005 г. наименьший удельный вес в вывозе приходился на лес – 14,7%.

Таблица 2.18

Доля лесопродукции, нефтепродуктов и металлопродуктов
в совокупном вывозе Хабаровского края, %

Продукция / Направление	По стоимости			По натуральным показателям		
	2005	2009	2013	2005	2009	2013
Всего	79,5	80,1	49,8	80,7	64,9	81,6
Лесопродукция	14,7	10,2	2,8	39,2	17,7	12,9
Экспортное	14,5	10,1	1,3	22,9	17,7	6,9
Межрегиональное	0,2	0,1	1,5	16,3	0,0	6,0
Нефтепродукты	53,1	66,4	42,1	33,9	41,0	64,6
Экспортное	53,0	66,3	42,0	25,3	33,3	27,8
Межрегиональное	0,1	0,1	0,1	8,6	7,7	36,8
Металлопродукция	11,6	3,6	4,9	7,5	3,2	4,2
Экспортное	7,1	0,8	2,8	3,1	2,2	2,7
Межрегиональное	4,5	2,8	2,1	4,4	1,0	1,6

Источник: Рассчитано автором диссертации.

При сопоставлении стоимостных и натуральных показателей установлено, что наиболее перспективным видом груза выступает металлопродукция. Хотя она составляет невысокий удельный вес в стоимостном (2013 г. – 4,9%) и натуральном (2013 г. – 4,2%) показателях, но при этом может выступать одним из перспективных видов груза Хабаровского края.

Из полученных показателей следует, что потенциальный объем грузов Хабаровского края, который может перерабатываться в морских портах Ванино и Советская Гавань находится в пределах 12-9 млн тонн. В структуре этих грузов преобладают нефтепродукты, лесопродукция и металлопродукция. При этом наибольший удельный вес приходится на экспортное направление – 34,7% (6,9% + 27,8% + 2,7%), а межрегиональное направление – 44,4% (6,0% + 36,8% + 1,6%).

2.3.3. Оценка взаимосвязей между экономикой региона и морскими портами Ванино и Советская Гавань

а) Оценка грузов в соотношении «цена – объем»

В соответствии с заданной выше классификацией (см. параграф 2.3.1), все грузы портов Ванино и Советская Гавань были распределены на сырье, материалы, полуфабрикаты и оборудование.

Исследование о ввозе-вывозе морских портов позволило получить следующее:

- объем ввоза (импорт) в 2013 г. составил 0,9 млн тонн, увеличившись с 2005 г. на 0,4 млн тонн (рис. 2.11 (а))¹;
- объем вывоза (экспорт и каботаж) продукции производственно-технического назначения в 2013 г. составил 23,2 млн тонн, что больше в 2,7 раз, чем в 2005 г (рис. 2.11 (б)).



Рисунок 2.11. Динамика ввоза-вывоза грузов в морских портах Ванино и Советская Гавань, млн тонн

Поскольку в статистике морских портов присутствуют данные об объемах перевозимых грузов в натуральных единицах, но отсутствуют данные о показателях, характеризующих стоимость продукции, подлежащей перевалке, необходимо выполнить оценку грузов в соотношении «цена – объем». Полученные результаты расчетов «цена-объем» показали следующее.

Экспортные грузы портов Ванино и Советская Гавань характеризуются ростом грузов по натуральным показателям в 3,1 раз (2005 г. – 6,5 млн тонн; 2013 г. – 20,0 млн тонн) и незначительным ростом по стоимостным показателям – в 1,4 раза (2005 г. – 38,9 млрд руб.; 2013 г. – 52,9 млрд руб.), (табл. 2.19).

Такое снижение обусловлено изменением структуры экспорта за счет роста экспортного с 0,2 млн тонн до 17 млн тонн (или с 254 млн руб. до 16,1 млрд руб.).

Импортные грузы морских портов Ванино и Советская Гавань сократились по натуральным и стоимостным показателям в 1,9 раз.

¹ Заостровских Е.А. Транспортно-экономические связи морских портов Хабаровского края: оценка структурных сдвигов // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. 2014. №1-2. С. 36-41.

Таблица 2.19

Структура перевалки грузов портов Ванино и Советская Гавань

Направление / Продукция	По стоимости			По натуральным показателям		
	2005	2009	2013	2005	2009	2013
Всего	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Экспорт	13,4	13,6	10,3	82,3	87,9	91,9
Сырье	1,7	1,7	3,8	31,9	57,8	85,0
Материалы	7,8	10,5	6,0	27,7	21,2	5,8
Полуфабрикаты	3,9	1,4	0,4	22,7	9,0	1,0
Импорт	77,2	78,9	82,4	6,8	8,6	4,6
Материалы	69,0	77,3	80,5	6,6	8,6	4,6
Полуфабрикаты	0,0	0,0	–	0,0	0,0	–
Оборудование	8,2	1,5	1,8	0,1	0,0	0,0
Каботаж	9,4	7,5	7,3	10,9	3,5	3,6
Сырье	0,0	0,0	0,0	1,3	0,9	0,4
Материалы	3,0	2,2	3,8	8,1	1,9	2,7
Полуфабрикаты	0,6	0,6	0,3	1,3	0,5	0,3
Оборудование	5,7	4,7	3,2	0,2	0,1	0,1

Источник: Рассчитано автором диссертации.

Примечание: Тире (–) означает, что соответствующая величина равна нулю.

Причиной такого сокращения является кризис, который отразился на отдельных товарных группах. Так, в частности, рост курса доллара к рублю привел к сокращению импортных машин (оборудование). В то же время перевалка глинозема (материалы) остался на прежнем уровне, потому как заказанные поставки предназначены для алюминиевых заводов Сибирского региона (Хакасский и Братский заводы).

Объем *каботажных грузов* морских портов Ванино и Советская Гавань в стоимостном выражении увеличился в 1,4 раза, а в натуральном выражении остался практически неизменным – 0,9 раз. При этом межрегиональное направление в каботаже характеризуется преобладанием перевозок металлов, промышленного оборудования, преимущественно поступающих в районы Магадана и Камчатки. Сократились поставки стройматериалов, продукции химической промышленности, горюче-смазочных материалов и стальных труб с 10% до 4%. Во внутрирегиональном направлении каботажа преобладают перевозки нефтепродуктов и угля, которые поступают в северные районы Хабаровского края в рамках программы «Обеспечение северного завоза».

Вместе с тем, используя уже заданную структуру исследования в параграфе 2.3.2, рассмотрим структуру грузов в портах по *региональному подходу*. Установлено, что наибольшую долю во ввозе продукции Хабаровского края составляют СФО и ДФО (табл. 2.20).

Таблица 2.20

Территориальная структура ввоза-вывоза портов Ванино и Советская Гавань, %

ФО	Ввоз (импорт)						Вывоз (экспорт, каботаж)					
	По стоимости			По натуральным показателям			По стоимости			По натуральным показателям		
	2005	2009	2013	2005	2009	2013	2005	2009	2013	2005	2009	2013
Всего	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
УФО	–	–	–	–	–	–	15,5	22,9	3,9	13,8	5,9	0,8
СФО	52,7	82,0	70,5	98,9	99,9	99,6	30,7	23,7	24,4	23,5	71,2	58,0
ДФО	47,3	18,0	29,5	1,1	0,1	0,4	53,8	53,4	71,7	62,7	22,9	41,1

Источник: Рассчитано автором диссертации.*Примечание:* Тире (–) означает, что соответствующая величина равна нулю.

С точки зрения состава ввоза и вывоза по видам продукции, картина представляется следующая. В структуре натурального объема ввоза преобладают материалы 98% и оборудование 2% (табл. 2.21).

Таблица 2.21

Ввоз-вывоз морских портов Ванино и Советская Гавань, %

Продукция	Ввоз (импорт)						Вывоз (экспорт, каботаж)					
	По стоимости			По натуральным показателям			По стоимости			По натуральным показателям		
	2005	2009	2013	2005	2009	2013	2005	2009	2013	2005	2009	2013
Всего	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Сырье	–	–	0,7	–	–	1,3	7,6	32,7	43,6	29,1	81,7	94,1
Материалы	11,9	73,4	50,1	98,0	99,8	98,1	72,7	34,8	44,2	49,1	5,2	4,2
Полуфабрикаты	–	–	–	–	–	–	19,7	32,4	12,2	21,8	13,1	1,8
Оборудование	88,1	26,6	49,2	2,0	0,2	0,6	–	–	–	–	–	–

Источник: Рассчитано автором диссертации.*Примечание:* Тире (–) означает, что соответствующая величина равна нулю.

Объем ввоза сырьевых грузов и материалов в натуральных единицах увеличился на 50% (с 2,4 млн тонн в 2005 г. до 3,7 млн тонн в 2013 г.) за счет строительства инфраструктурных объектов в рамках реализации крупных проектов, для которых требовалось значительное количество цемента, кровельных и изоляционных материалов, нерудных строительных материалов и прочих. При этом объем вывоза сырьевых грузов увеличился по стоимостным показателям в 3 раза (2005 г. – 8,8 млн руб.; 2013 г. – 26,8 млн руб.), а по натуральным показателям – на 42% (2005 г. – 587,3 тыс. тонн; 2013 г. – 833,4 тыс. тонн). Такое положение дел объясняется изменением схемы поставок топливно-энергетических грузов в программе «Обеспечение северного завоза». Масштабы малого каботажа достаточно стабильны на протяжении уже длительного периода времени при неизменности его основной задачи: обеспечение «северного завоза» в охотоморском районе Хабаровского края. Сопоставив стоимостные и натуральные показатели экспорт-

ных грузов, можно сделать вывод, что по натуральным показателям наибольший удельный вес приходится на сырьевые грузы, а по стоимостным – на материалы¹.

В то же время полученные результаты наглядно отражают, как изменила технологическая модернизация порта Ванино его экономику. Сырье по стоимости переработки дешевле. Если бы модернизация порта Ванино сохранила прежнюю структуру 2005 г, при которой сырье – 29%, материалы – 36%, полуфабрикаты – 11,2%, оборудование 2,2%, прочие грузы – 21,3%, и при этом рост перевалки грузов портов составил бы 2,7 раз, то тогда был бы другой результат по стоимости.

Объем дохода портов Ванино и Советская Гавань от перевалки грузов с 2005 г. увеличился в 2,2 раза и в 2013 г. составил 3204,6 млн рублей. Если рассматривать структуру дохода портов от перевалки грузов *по направлениям*, то основной объем дохода приходился на экспорт (рис. 2.12 (а)). В 2005 г. эта доля составляла 83% (1226 млрд рублей), а в 2013 г. уже 56% (2668 млрд рублей).

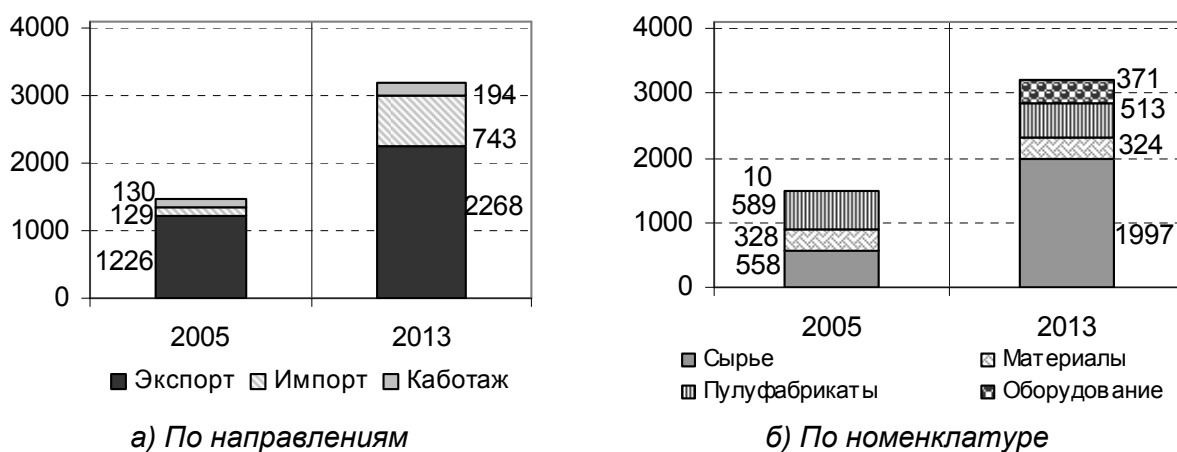


Рисунок 2.12. Структура дохода от перевалки грузов

Если рассмотреть структуру дохода портов от перевалки грузов *по номенклатуре*, то представляется следующее. В 2005 г. объем дохода портов приходился примерно в равных долях: сырье – 38%, материалы – 22%, полуфабрикаты – 40%. А в 2013 г. эта структура изменилась: сырье – 50%, материалы – 8%, полуфабрикаты – 13% (рис. 2.12 (б)). Наибольшую долю дохода в 2013 г. порты получили от перевалки угля – 59,4% или 1,7 млрд. рублей. За исследуемый период его доля в доходе возросла на 58 процентных пунктов.

Существенный рост перевалки грузов портов (в 2,7 раза) не создал существенного роста налоговых поступлений от перевалки грузов. По полученным расчетам, за 8-летний период объем налоговых поступлений от перевалки грузов увеличился в 1,9 раз (2005 г – 118,7 млн руб.; 2013 г. – 224,5 млн руб.). Из этого следует, что строительство угольного терминала обеспечило стабильную загрузку

¹ Заостровских Е.А. Ванино – Советско-Гаванский транспортно-промышленный узел: потенциал формирования полюса роста // Власть и управление на Востоке России. 2017. №1. С. 35-43.

порта Ванино, но в то же время не создало ожидаемый экономический эффект для экономики Хабаровского края.

б) Определение зоны обслуживания портов

Анализ зоны обслуживания портов Ванино и Советская Гавань показал, что *экспортные грузы* формируются в районах Восточной Сибири и направляются преимущественно в Китай, Республику Корея и Японию. *Каботажные грузы* формируются в районах Дальнего Востока и направляются в Северный макрорегион Хабаровского края. В соответствии с размерами зоны обслуживания выделяются сравнительно небольшие локальные районы – Аяно-Майский, Тугуро-Чумиканский и Охотский. По мнению автора диссертации, каботаж является стабильным направлением для Хабаровского края и с долгосрочной перспективой. Дальнейший спрос на каботажные грузы будет во многом определяться развитием северных территорий Дальнего Востока.

Вместе с тем в каботажном и экспортном направлениях сократилось расстояние вглубь материка (рис. 2.13).



Рисунок 2.13. География вывоза морских портов Ванино и Советская Гавань

Так, если в 2005 г. формирование и отправка грузов осуществлялась из десяти регионов¹, то в 2013 г. уже из семи регионов². Следовательно, происходит сокращение числа взаимодействующих регионов с портами на дальние расстояния и как следствие сжатие зоны обслуживания портов.

Из этого следует, что расстояние по-прежнему остается сильным фактором в грузовом потоке портов Ванино и Советская Гавань, что не соответствует утверждению о том, что границы порта стираются по мере его технологического развития (см. параграф 1.3).

¹ Брянская область, Свердловская область, Республика Тыва, Красноярский край, Иркутская область, Алтайский край, Омская область, Республика Саха (Якутия), Амурская область и Хабаровский край.

² Республика Тыва, Красноярский край, Иркутская область, Алтайский край, Омская область, Республика Саха (Якутия) и Хабаровский край.

в) Определение объема грузов, генерируемых в экономической системе Хабаровского края для переработки в портах

Проведенные автором расчеты по определению объема грузов, генерируемых в экономической системе Хабаровского края для переработки в портах Ванино и Советская Гавань, показали следующие результаты:

- в стоимостном выражении доля краевых грузов сократилась с 10,8% до 8,9% (табл. 2.22);
- в натуральном выражении – с 33% до 6%.

Таблица 2.22

Доля продукции Хабаровского края в общем объеме перевалке портов Ванино и Советская Гавань, %

Продукция / Направление	По стоимости			По натуральным показателям		
	2005	2009	2013	2005	2009	2013
Всего	10,8	7,3	8,9	32,9	22,0	6,0
Лесопродукция	1,2	0,5	0,1	0,1	0,1	0,0
Экспортное	1,2	0,5	0,1	0,1	0,1	0,0
Межрегиональное	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Нефтепродукты	8,8	6,6	8,0	29,8	20,9	5,2
Экспортное	6,9	5,5	4,7	24,6	18,2	4,2
Межрегиональное	1,8	1,1	3,3	5,2	2,7	1,0
Металлопродукция	0,8	0,1	0,6	3,0	1,0	0,8
Экспортное	0,6	0,0	0,3	1,9	0,8	0,4
Межрегиональное	0,1	0,0	0,3	1,1	0,2	0,4

Источник: Рассчитано автором диссертации.

Фактически это означает, что уровень развития портов Ванино и Советская Гавань как центра «морских отраслей» низкий. Кроме того порты не принадлежат к категории важных в геополитическом масштабе грузовых центров страны (см. параграф 1.3).

Наряду с этим в вывозе грузов Хабаровского края отмечается уменьшение ассортимента произведенной продукции (2005 г. – 8 наименований продукции; 2013 г. – 5 наименований продукции). В то время как отраслевая структура промышленности Хабаровского края насчитывает более 200 различных видов продукции производственно-технического назначения непродовольственных товаров¹. Некоторые исследователи отмечают², что в 2002 г. предприятиями Хабаровского края было освоено 120 новых видов промышленной продукции. В целом за период с 1998 по 2003 гг. предприятиями Хабаровского края было освоено 53 новых вида готовой продукции, которая ранее завозилась из других регионов России. Из этого следует, что внутренний потенциал роста грузов Хабаровского края, перерабатываемый в морских портах Ванино и Советская Гавань, велик, но используется слабо.

¹ Белоусова А.В. Региональный вывоз в экономике Хабаровского края: шоки и эффекты. – Хабаровск: КГУП «ХКТ», 2011. – 128 с.

² Ивашкин М.В. Межрегиональные и международные торговые связи Хабаровского края: анализ и перспективы развития // Вестник ТОГУ. 2006. №1. С. 81-88.

В качестве устойчивых связей между экономикой Хабаровского края и портами Ванино и Советская Гавань выступают нефтяные грузы (материалы), поскольку их ежегодные поставки гарантируют загрузку портов Ванино и Советская Гавань и обеспечивают стабильный доход от перевалочной деятельности. В тоже время в качестве перспективного вида груза может выступать металлопродукция (полуфабрикаты), поскольку она составляет небольшую долю от общего объема по натуральным показателям и высокий удельный вес по стоимостным показателям. В свою очередь увеличение производства металлопродукции повлечет за собой развитие промышленного производства – строительство ГОК (см. параграф 3.2), возобновление судоремонтной деятельности на базе порта Советская Гавань (см. параграф 2.2). По мнению автора диссертации, такое развитие будет являться импульсом роста для экономики Хабаровского края.

г) Оценка потенциала полюса роста портов Ванино и Советская Гавань

Сравнение показателей работы портов Ванино и Советская Гавань при изменении структуры грузов позволяет привести следующее.

В 2005 г. объем перевалки грузов в портах Ванино Советская Гавань составил 7,3 млн тонн, из них уголь – 0,3 млн тонн (табл. 2.23). Объем полученного дохода портов от перевалки грузов составил 1,4 млрд руб. В разрезе по направлениям наибольший объем дохода составил экспорт – 1,2 млрд рублей, а в разрезе по номенклатуре – полуфабрикаты (0,5 млн рублей). Объем налога на прибыль от перевалки грузов составил 118,7 млн рублей. Доля краевых грузов от общего объема перевалки – 33%¹.

Результаты *2009 г.* показали, что объем перевалки грузов в портах Ванино Советская Гавань составил 13,9 млн тонн, из них уголь – 6,3 млн тонн. Объем полученного дохода портов от перевалки грузов составил 2,6 млрд руб. В разрезе по направлениям наибольший объем дохода составил экспорт – 2,1 млрд рублей, а в разрезе по номенклатуре – сырье (1,2 млн рублей). Объем налога на прибыль составил 210,9 млн рублей. Доля грузов Хабаровского края от общего объема перевалки составила 22%.

В 2013 г. объем перевалки грузов в портах Ванино Советская Гавань составил 23,2 млн тонн, из них уголь – 17,6 млн тонн (или 77%). Объем полученного дохода портов от перевалки грузов составил 3,2 млрд рублей. В разрезе по направлениям наибольший объем дохода составляет экспорт – 2,2 млрд рублей, а в разрезе по номенклатуре – сырье (1,9 млн рублей). Объем налога на прибыль составил 256,3 млн рублей. Доля грузов Хабаровского края сократилась до 6%.

¹ Заостровских Е.А. Морские порты как полюс роста в экономике Хабаровского края / Ученые записки. Выпуск 2. Проблемы инфраструктурных и ресурсных отраслей экономики: сб. ст. [Электронный ресурс] / под ред. акад. П.А. Минакира; Российская академия наук, Дальневосточное отделение, Институт экономических исследований. – Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2017. С. 56-67.

Сравнение показателей работы портов
Ванино и Советская Гавань при изменении структуры грузов

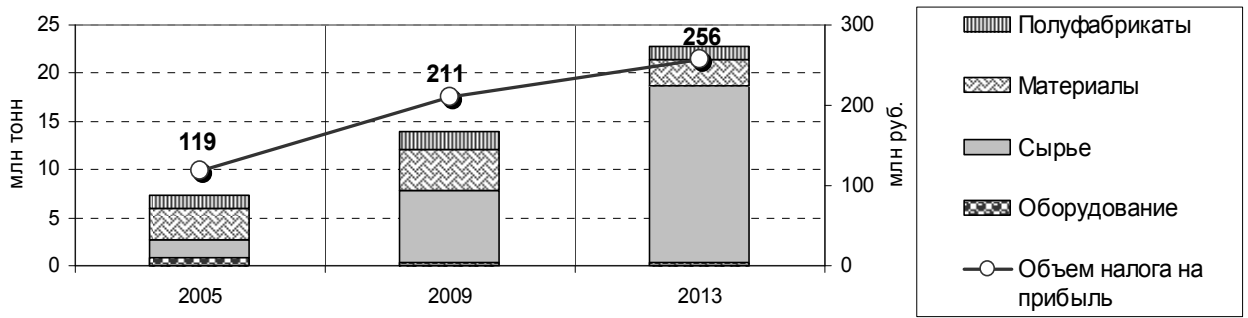
Показатель	2005	2009	2013
<i>Все территории</i>			
Объем перевалки грузов портов, млн тонн	7,3	13,9	23,2
Сырье	2,6	7,8	18,7
Уголь	0,3	6,3	17,6
Материалы	3,3	4,2	3,7
Полуфабрикаты	1,3	1,8	0,5
Оборудование	0,1	0,1	0,2
Доля переработанных грузов Хабаровского края, %	33	22	6
Объем полученного дохода перевалки грузов, млн руб.	1484,4	2637,3	3204,6
Сырье	557,8	1235,9	1996,7
Уголь	31,4	809,7	1753,9
Материалы	327,5	573,5	324,1
Полуфабрикаты	588,8	778,6	513,1
Оборудование	10,2	49,2	370,6
Объем полученного дохода перевалки грузов, млн руб.	1484,4	2637,3	3204,6
Экспорт	1225,6	2153,1	2268,0
Уголь	27,4	803,3	1753,9
Импорт	128,5	352,2	742,9
Каботаж	130,4	132,0	193,7
<i>Припортовая территория (г. Советская Гавань и пос. Ванино)</i>			
Объем грузов, млн тонн	0,8	0,9	0,7
Сырье	0,3	–	–
Материалы	0,5	0,9	0,7
Объем полученного дохода портов от перевалочной деятельности грузов, млн руб.	1484,4	2637,3	3204,6
Численность занятых, тыс. чел	3,1	2,8	2,5
<i>Портовый регион (Хабаровский край)</i>			
Объем грузов, млн тонн	1,6	2,1	0,7
Сырье	1,0	1,3	0,2
Оборудование	0,6	0,8	0,5
Численность занятых, тыс. чел	9,8	7,3	6,9
Региональная часть налога на прибыль, млн руб.	106,9	189,8	230,7
<i>Остальные регионы (Восточная Сибирь и Дальний Восток)</i>			
Объем грузов, млн тонн	4,9	10,8	21,8
Сырье	0,3	6,8	19,2
Уголь	0,3	6,8	19,2
Материалы	4,6	4,0	2,6
Численность занятых, тыс. чел	4,2	7,6	22,4
Федеральная часть налога на прибыль, млн руб.	11,8	21,0	25,6

Источник: Рассчитано автором диссертации.

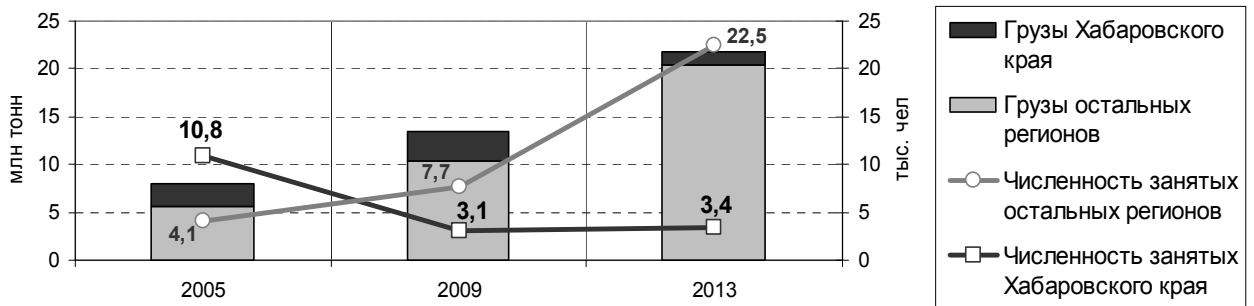
Примечание: Тире (–) означает, что соответствующая величина равна нулю.

Результаты исследований о взаимосвязях между экономикой Хабаровского края и морскими портами Ванино и Советская Гавань показали следующее.

- В 2005 г. при сравнительно небольшом объеме перевалке грузов (7,3 млн тонн), объем налога на прибыль составил 119 млн рублей (рис. 2.14 (а)). В то время как в 2013 г. при объеме перевалке в 23,2 млн тонн, объем налога на прибыль составил 256 млн рублей;



а) Отношение между объемом грузов и объемом налога на прибыль



б) Отношение между объемом грузов и численностью занятых

Рисунок 2.14. Сравнительная оценка показателей работы морских портов Ванино и Советская Гавань

- В 2005 г. общая численность занятых в портах Ванино и Советская Гавань и отраслях промышленного производства Хабаровского края составляла 10,8 тыс. человек. В 2013 г. этот показатель составил лишь 3,4 тыс. человек (рис. 2.14 (б)). В то время как численность занятых в отраслях промышленного других регионов за этот же период времени увеличилась в 5 раз и в 2013 г. составила 22,5 тыс. человек.

Полученные результаты исследований о взаимосвязях между экономикой Хабаровского края и портами Ванино и Советская Гавань позволили сделать следующий вывод.

Во-первых, основной объем грузов формируется в районах Восточной Сибири и направляется преимущественно в Китай, Республику Корея и Японию. Поставки грузов внутри Дальневосточного региона осуществляются в сравнительно небольшие локальные районы Хабаровского края: Аяно-Майский, Тугуро-Чумиканский и Охотский. В целом отмечается сокращение числа взаимодействующих регионов с портами Ванино и Советская Гавань на дальние расстояния и как следствие происходит сжатие зоны обслуживания портов. Из этого следует, что по мере технологического развития морских портов, их границы «не стираются», что является парадоксом.

Во-вторых, объем перевалки грузов в портах Ванино и Советская Гавань по натуральным показателям развивается более интенсивными темпами, чем по стоимостным. Наибольший удельный вес приходится на сырьевые грузы (уголь). Вместе с тем, при стремительном росте сырьевых грузов – в 7,1 раз, объем дохода портов от его перевалки увеличился в 3,7 раз. Из этого следует, что сложилась

ситуация, при которой угольная специализация обеспечила стабильную загрузку порта, но в тоже время ограничила его возможности по перспективному расширению продуктовой специализации, что существенно снижает вклад порта в экономический рост Хабаровского края.

В-третьих, снижается взаимосвязь между портами Ванино и Советская Гавань и экономикой Хабаровского края. Это выражается в сокращении доли грузов Хабаровского края в общем объеме перевалки (2005 г. – 33%, 2013 г. – 6%) и снижении численности занятых в портах и отраслях промышленного производства Хабаровского края (2005 г. – 10,8 тыс. человек, 2013 г. – 3,4 тыс. человек).

ВЫВОД ПО ВТОРОЙ ГЛАВЕ

В советский период становление и формирование морских портов Ванино и Советская Гавань происходило в русле генеральной линии развития экономики страны, направленной на освоение и развитие восточных рубежей, где им были отведены определенные функции: опорной базы для снабжения северных территорий Дальнего Востока; связующего звена в обеспечении доставки грузов для хозяйственного освоения зоны БАМ; судоремонтной базы, способной выполнить весь комплекс ремонтных работ; а также экспортно-импортная перевалка. Рост производственно-экономической деятельности морских портов способствовал расширенному развитию хозяйственного комплекса прилегающих территорий Ваннинского и Советско-Гаванского районов.

В современный период деятельность морских портов Ванино и Советская Гавань направлена на перевалку угольных грузов в экспортном направлении. Это отразилось на характере и динамике работы портов.

Транзитные грузы:

- С 2005 г. доля транзитных грузов в общем объеме перевалки портов Ванино и Советская Гавань увеличилась с 67% (4,6 млн тонн) до 94% (21,3 млн тонн);
- При этом сократилось число взаимодействующих регионов с морскими портами Ванино и Советская Гавань на дальние расстояния (регионы, которые расположены до Западной Сибири). Их доля в 2005 г. общем объеме перевалки составляла 8%;
- Увеличилось число взаимодействующих регионов с портами Ванино и Советская Гавань на короткие расстояния. Возрос объем экспортных угольных грузов, формируемый в Восточной Сибири, который направляется преимущественно в Китай, Республику Корея и Японию. В 2005 г. доля угольных грузов Восточной Сибири в общем объеме перевалки морских портов Ванино и Советская Гавань составляла лишь 1% или 0,3 млн тонн, а в 2013 г. – 77% (17,5 млн тонн);
- Снижается объем каботажных грузов, который направляется в небольшие локальные районы Хабаровского края (Аяно-Майский, Тугуро-Чумиканский и Охотский).

Следовательно, происходит сжатие зоны обслуживания портов Ванино и Советская Гавань. Из этого следует, что расстояние по-прежнему остается сильным фактором в грузовом потоке портов, что не соответствует утверждению о том, что границы морского порта по мере его технологического развития «стираются».

Грузы Хабаровского края:

- В натуральном выражении доля краевых грузов сократилась с 33% (2,4 млн тонн) до 6% (1,4 млн тонн), а в стоимостном выражении – с 10,8% до 8,9%. Одной из причин такого сокращения является банкротство крупных предприятий

по производству оборудования. Фактически это означает, что уровень развития портов Ванино и Советская Гавань как центра «морских отраслей» низкий;

- В структуре грузов края, отправляемых через морские порты Ванино и Советская Гавань, отмечается сужение ассортимента продукции (с 9 до 5 наименований из 200 существующих). При этом потенциальный объем продукции, произведенной предприятиями Хабаровского края, и который может перерабатываться в портах Ванино и Советская Гавань, находится в пределах 9-12 млн тонн. Из этого следует, что внутренний потенциал роста грузов Хабаровского края, перерабатываемый в портах Ванино и Советская Гавань, велик, но используется слабо;
- В качестве устойчивых связей между экономикой Хабаровского края и морскими портами выступают продукция по деревопереработки, нефтепродукты и металлопродукция. Их ежегодные поставки гарантируют загрузку морских портов Ванино и Советская Гавань и обеспечивают стабильный доход от перевалочной деятельности (2005 г. – 27%; 2013 г. – 9%).

Таким образом, можно отметить, что взаимосвязь между портами Ванино и Советская Гавань и экономикой Хабаровского края снижается.

ГЛАВА 3. ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ НА ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РОСТ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ

3.1. Оценка перспективного спроса стран АТР на основные грузы

Особую роль в системе «производство – транспортировка – реализация – доход» грузов играет морской транспорт, доля которого в международных перевозках составляет около 80%. За последние три десятилетия среднегодовые темпы прироста мировых морских перевозок составили 3%. Ожидается, что при сохранении таких же темпов, к 2030 г. объем мировых морских перевозок может составить около 16 млрд тонн¹.

Мировые центры экономического развития – Западная Европа, Восточная Азия и Северная Америка определяют основные направления товарооборота. Объем морских перевозок по этим направлениям за период с 2005 г. вырос на 40% и в 2015 г. составил 17,4 млрд тонн².

Выгодное положение Дальнего Востока России между динамично развивающимися мировыми центрами деловой активности – Западной Европой и Восточной Азией – создало благоприятные предпосылки для успешного развития этого региона³. В свою очередь территориальная близость Дальнего Востока России со странами АТР и в частности с емкими рынками Китая, Республики Корея и Японии, обуславливает торговую ориентацию России с этими странами⁴.

В Азиатско-Тихоокеанском регионе, включающем 47 стран, проживает более половины численности мирового населения – 4,5 млрд человек. Согласно прогнозу Департамента по экономическим и социальным вопросам ООН, к 2030 г. население стран АТР достигнет 5 млрд человек⁵.

Разумеется, что в предстоящие 15 лет страны АТР будут формироваться под влиянием общемировых трендов – урбанизация, информатизация, рост и старение населения, глобальные экологические проблемы. Кроме того, существуют

¹ Рассчитано автором по данным Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД). URL: <http://unctad.org/en/Pages/Home.aspx>

² Рассчитано автором по данным Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД). URL: <http://unctad.org/en/Pages/Home.aspx>

³ Заостровских Е.А. Роль морских портов Дальнего Востока в Северо-Восточной Азии. В сб.: Материалы IX Всероссийской научно-практической конференции молодых исследователей, аспирантов и соискателей «Экономика, управление, общество: история и современность». – Хабаровск: РИОТИП, 2011. С. 174-178.

⁴ Изотов Д.А. Либерализация торговли между Россией и странами Восточной Азии // Пространственная экономика. 2015. №4. С. 75-97.

⁵ Население планеты к 2030 г. составит 8,5 млрд человек. Рассчитано на основе данных Департамента по экономическим и социальным вопросам ООН. URL: <https://www.un.org/development/desa/en/>.

проблемы общемирового характера, которые связаны с большой степенью неопределенности – климатические изменения и диверсификация ценностей¹.

Вместе с тем в обозримом будущем сохранятся некоторые требования к развитию высокотехнологичных транспортных процессов: экономическая эффективность и соблюдение определенных сроков доставки².

Все эти меняющиеся условия порождают вереницу тенденций и явлений, которые потенциально могут изменить условия функционирования морских перевозок, а, следовательно, и спроса на основные грузы стран АТР³.

В 2015 г. мировая экономика продолжала расти медленными темпами, хотя темпы роста и перспективы развития экономики в различных странах были неодинаковыми. Падение цен на нефть с одной стороны способствовало глобальному подъему, а с другой – стало одной из причин различий в темпах роста. Для некоторых стран, экспортирующих энергоресурсы, в частности для России, снижение цен на нефть явилось серьезным потрясением.

На фоне низких темпов роста в мировой экономике (3% к 2014 и 2013 г.) объем мировых морских перевозок увеличивался, но замедленными темпами (2% к 2014 г. и 3% к 2013 г.). На рисунке 3.1 показана динамика взаимосвязей между ростом ВВП и морских перевозок, где отмечается, что с 2009 г. темпы роста международных морских перевозок опережают темпы роста мировой экономики⁴.

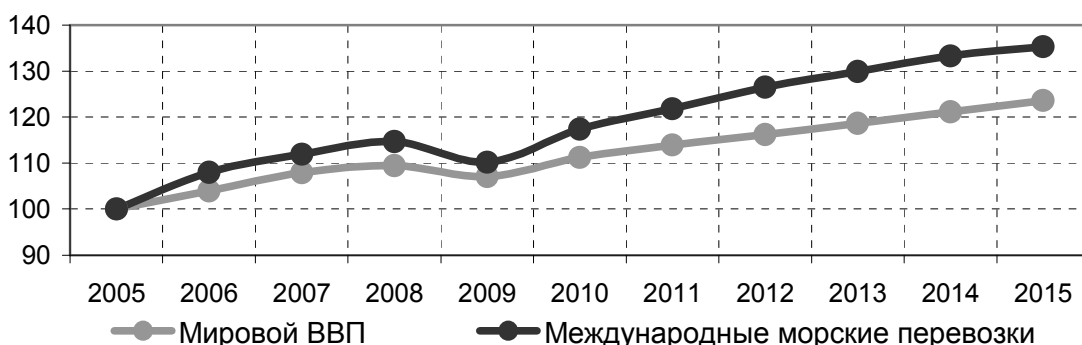


Рисунок 3.1. Индексы мирового экономического роста (ВВП) и мировых морских перевозок (млрд тонн) (2005 г. = 100%)

Общий объем морских перевозок за последнее десятилетие возростал в среднем на 4,3% в год, достигнув в 2015 г. 10 млрд тонн (табл. 3.1). Между тем, темпы роста мировых морских перевозок в 2014 г. снизились на 3,5% к 2013 г., а в

¹ Maritime Society in the Era of Global Warming – A Message from the Year 2050. Ocean Policy Research Foundation. – Korea: KMI, 2009. URL: https://www.spf.org/opri/news/article_23348.html (дата обращения: апрель 2012).

² Бардаль А.Б., Заостровских Е.А. Дальний Восток – 2050: транспортная инфраструктура международного сотрудничества // Проблемы Дальнего Востока. 2012. №5. С. 3-5.

³ Заостровских Е.А. Оценка спроса на основные массовые грузы стран АТР // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2017. №4. С. 84-99.

⁴ Заостровских Е.А. Развитие морского транспорта России и Дальнего Востока в контексте мировых тенденций // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2014. №3. С. 34-49; Заостровских Е.А. Развитие морского транспорта России и Дальнего Востока в контексте мировых тенденций в 2015 г. // Региональные проблемы. 2016. Т.19. №4. С. 90-100.

2015 г. – на 2,0% по отношению к 2014 г. Этому способствовало снижение цен на нефть и замедленный рост промышленного производства в крупных развивающихся странах.

Таблица 3.1

Мировые морские перевозки по видам грузов (млрд погруженных тонн)

Год	Всего	Наливные	Сухие			
		Нефть, газ	Всего	Массовые	Контейнеры	Прочие
2005	7109	2422	4687	1709	969	2009
2007	7895	2747	5148	1814	1193	2141
2009	7858	2642	5216	2085	1127	2004
2011	8785	2794	5991	2486	1393	2112
2013	9514	2829	6685	2923	1544	2218
2014	9842	2826	7016	3113	1631	2272
2015	10047	2947	7109	2959	1770	2380
2015 / 2005	1,4	1,2	1,5	1,7	1,8	1,2

Источник: Составлено по данным UNCTAD

Как отмечают международные эксперты, завершается процесс формирования производственно-сбытовых цепочек, в частности в Китае. Это выражается в возвращении оффшорных производств в страны базирования или в соседние с ними страны, в связи с увеличением затрат на рабочую силу в странах, куда они ранее были перенесены. Так, в частности, произошедшие события на Ближнем Востоке и в Северной Африке в 2011-2013 гг. сделали видение бизнеса в области энергетики в этих регионах довольно сложной задачей. Китайские национальные нефтегазовые компании оказались в центре геополитических кризисов, из-за которых добыча была приостановлена и вывезен персонал¹.

По-прежнему большая часть международных морских перевозок приходится на страны АТР. За 10-летний период их общая доля в совокупном объеме погруженных грузов увеличилась на 31,5% (2005 г. – 7,3%; 2015 г. – 38,8%), а выгруженных – 41% (2005 г. – 10,3%; 2015 г. – 51,3%), (рис.3.2).

Это означает, что за относительно короткий период времени страны АТР превратились в крупного участника глобального производственного процесса. Как следствие произошло географическое смещение внешнеторговых связей в страны АТР, а также перенос туда обрабатывающей промышленности, что отразилось на объемах и структуре морских перевозок развитых стран и стран с переходной экономикой².

¹ Сычёва А.М. Основные направления деятельности китайских национальных нефтегазовых компаний С. 109. В сб.: Мировые рынки нефти и природного газа: проблемы конкуренции и кооперации / под ред. С.В. Жукова – М.: ИМЭМО РАН, 2015. – 130 с.

² Заостровских Е.А. Развитие морского транспорта России и Дальнего Востока в контексте мировых тенденций // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2014. №3. С. 34-49.

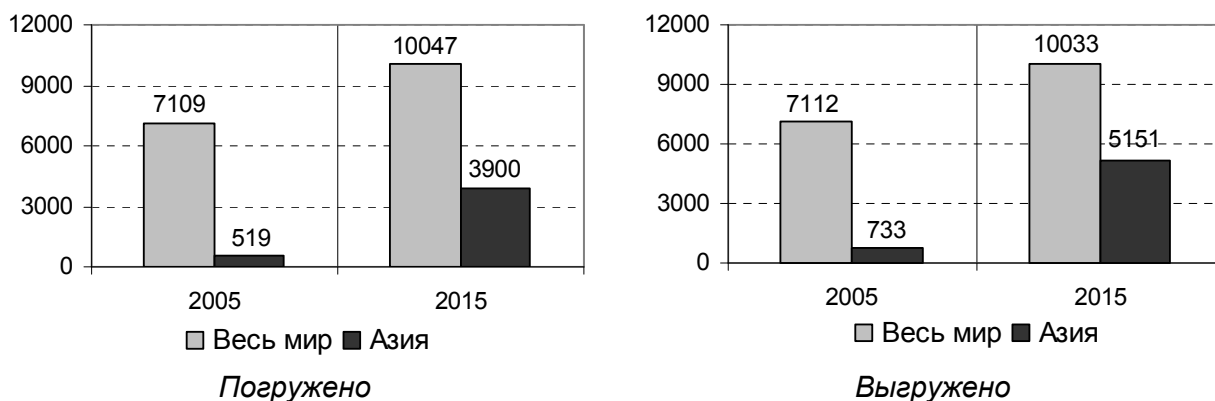


Рисунок 3.2. Мировые морские перевозки по направлениям, млрд тонн

Основные изменения в структуре морских перевозок, в том числе, пришлись на основные грузы – рост в 1,7 раз (табл. 3.1). Это было обусловлено растущими инфраструктурными потребностями стран АТР, урбанизацией и развитием глобальной базы обрабатывающей промышленности. Вместе с тем, спрос стран АТР на отдельные товарные группы развивался неравномерно. Поэтому стоит рассмотреть их более подробно.

Нефть. Объем потребления нефти стран АТР с 2005 г. увеличился на 352 млн тонн и в 2015 г. составил 1,5 млрд тонн (табл. 3.2). Такой растущий спрос на нефть стимулировался расширением мировой добычи и накоплением запасов в преддверии эмбарго на торговлю. Между тем спрос на продукты переработки нефти тесно связан с динамикой промышленного производства и производством электроэнергии. Поэтому ввиду вялой динамики промышленного производства и низкого спроса на нефть в последние годы темпы роста потребления нефтепродуктов в странах АТР несколько замедлились: 1,4% к 2014 г. и 4,1% к 2015 г.

Таблица 3.2

Динамика потребления и добычи нефти стран АТР, млн тонн

Страна / Регион	2005	2007	2009	2011	2013	2014	2015	2015 / 2005
Потребление АТР	1149,3	1214,8	1215,8	1336,9	1412,1	1428,9	1501,4	1,2
в том числе:								
Китай	326,8	369,3	388,2	460,0	503,5	520,3	559,7	1,5
Республика Корея	104,6	107,6	103,7	105,8	108,3	108,0	113,7	1,0
Япония	247,2	230,9	200,4	203,6	207,5	196,8	189,6	0,8
Доля перечисленных стран от всех стран АТР, %	59,0	58,3	56,9	57,6	58,0	57,7	57,5	-1,5 п.п.
Добыча АТР	353,0	382,0	384,5	395,3	394,9	396,7	398,6	1,1
в том числе:								
Китай	181,4	186,3	189,5	202,9	210,0	211,4	214,6	1,2
Доля Китая от всех стран АТР, %	51,4	48,8	49,3	51,3	53,2	53,3	53,8	2,4 п.п.

Источник: Рассчитано по данным British Petroleum

Несмотря на это, рынок стран АТР продолжает оставаться крупнейшим мировым рынком нефти. Его совокупная доля составляет 60% от общемирового

объема потребления нефти. Наибольший объем потребления нефти среди стран АТР приходится на Китай, Японию и Республику Корея. Суммарный объем потребления этих стран в 2015 г. составил 863 млн тонн (табл. 3.2). Локомотивом роста выступал Китай, увеличивавший импорт сырой нефти из различных районов, включая как дальние, так и более короткие маршруты (например, Карибский бассейн, Западную Африку, Западную Азию и Россию).

Разведанными запасами нефти в большей степени обладает Китай – 1,2 млрд тонн¹. Остальные страны – Япония и Республика Корея вынуждены экспортировать нефть для собственного производства.

Основными поставщиками нефти для этих стран выступают государства Ближнего Востока (56%): Саудовская Аравия, ОАЭ, Оман, Иран, Ирак и Россия². Объем поставок российской нефти в 2015 г. в Китай составил 7% от общего объема поставок в страну, в Республику Корея – 20%, в Японию – 12%³.

По данным «British Petroleum» ожидается, что в последующие 20 лет нефть будет медленно растущим видом топлива. Его темпы прироста составят лишь 0,8% в год⁴. Согласно прогнозам международных экспертов в будущем активное развитие получают альтернативные источники энергии (солнечная энергия, ветровая энергия)⁵.

Уголь. В течение последнего десятилетия потребление угля в странах АТР развивается наиболее высокими темпами и стремится к достижению уровня потребления нефти⁶. Об этом свидетельствуют динамика потребления и добычи угля. За исследуемый период их объем потребления увеличился в 1,5 раз и составил 2,7 млрд тонн (табл. 3.3).

Спрос на уголь стимулировался такими факторами как растущие энергетические потребности развивающихся стран АТР и последствия аварии на АЭС Фукусима-1 в Японии⁷. Максимальный объем потребления угля в странах АТР достиг в 2015 г. – 2,7 млрд тонн.

В странах АТР недостаточно собственных запасов угля для удовлетворения возрастающих энергетических потребностей. Разведанные запасы угля в Китае

¹ Тихоокеанская Россия – 2030: сценарное прогнозирование регионального развития / под редакцией П.А. Минакира. Институт экономических исследований ДВО РАН. – Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2010. – 560 с.

² Иванова Т.А., Иванова В.А. Основные тенденции развития рынка нефти АТР // Горизонты экономики. 2016. Том 2. №6. С. 57-60.

³ Проворная И.В., Эдер Э.В., Тлеш М.М. Экспортные возможности поставок нефти и газа в страны АТР с учетом развития системы транспорта углеводородов на Востоке России // Интерэкспо Гео-Сибирь. 2017. №1. С. 56-60.

⁴ Прогноз развития мировой энергетики до 2030 года. BP 2013. https://www.bp.com/content/dam/bp-country/ru_ru/folder/2030_Booklet_rus.pdf

⁵ Дёмина О.В. Энергетика Дальнего Востока России в перспективе до 2050 г.: технологический аспект // Пространственная экономика. 2012. №2. С. 67-88.

⁶ Дагилис Е.В. Позиции России на мировом рынке угля: проблемы и перспективы // Российский внешнеэкономический вестник. 2016. № 5. С. 104-115.

⁷ Обзор морского транспорта: докл. секретариата ЮНКТАД. Конф. ООН по торговле и развитию. Нью-Йорк, Женева, 2006 2012, 2015, 2016. URL: <http://unctad.org> (дата обращения: сентябрь 2017).

составляют – 114,5 млрд тонн¹. В свою очередь Япония и Республика Корея, не имея собственных запасов, вынуждены импортировать уголь в объеме 120-160 млн тонн².

Таблица 3.3

Динамика потребления и добычи угля стран АТР, млн тонн

Страна / Регион	2005	2007	2009	2011	2013	2014	2015	2015 / 2005
Потребление АТР	1862,6	2169,2	2309,9	2590,8	2729,5	2792,5	2798,5	1,5
в том числе:								
Китай	1318,2	1573,1	1679,0	1896,0	1961,2	1949,3	1920,4	1,5
Республика Корея	54,8	59,7	68,6	83,6	81,9	84,6	84,5	1,5
Япония	121,3	125,3	108,8	117,7	128,6	118,7	119,4	1,1
<i>Доля перечисленных стран от всех стран АТР, %</i>	<i>80,2</i>	<i>81,0</i>	<i>80,4</i>	<i>81,0</i>	<i>79,6</i>	<i>77,1</i>	<i>75,9</i>	<i>-4,3 п.п.</i>
Добыча в странах АТР	1760,1	2030,9	2204,6	2598,5	2741,9	2782,2	2702,6	1,6
в том числе:								
Китай	1240,9	1438,7	1538,0	1852,6	1894,6	1864,2	1827,0	1,5
Республика Корея	1,3	1,3	1,1	0,9	0,8	0,8	0,8	0,6
Япония	0,6	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	1,2
<i>Доля перечисленных стран от всех стран АТР, %</i>	<i>70,6</i>	<i>70,9</i>	<i>69,8</i>	<i>71,4</i>	<i>69,2</i>	<i>67,1</i>	<i>67,7</i>	<i>-2,9 п.п.</i>

Источник: Рассчитано по данным British Petroleum

Основным поставщиком угля для Китая, Республики Корея и Японии выступает Австралия. Преимущества поставок австралийского угля заключаются в близком расстоянии до основных потребителей – Япония и Республика Корея. Объемы российского угля в эти страны незначительны – 75 млн тонн. Высокая стоимость угольных перевозок внутри страны снижает уровень конкурентоспособности российского угля по сравнению с углем, добытым в Австралии³.

Китай, являясь крупнейшим в мире потребителем угля (на него приходится 43%), добывает преимущественного для внутреннего потребления. Пик потребления угля в Китае пришелся на 2013 г. – 1961,2 млн тонн (табл. 3.3), когда еще не была вменена новая экологическая политика. Согласно международным экспертам в Китае близится окончание «Золотого века» угля⁴. Ужесточение экологиче-

¹ Дёмина О.В., Новицкий А.А. Энергетические рынки стран АТЭС: возможности для России // Пространственная экономика. 2012. №3. С. 55-78.

² Воронцова Н. «Сибуглемед» подаст пример // Дальневосточный капитал. 2008. №10. С. 74-75.

³ Средняя дальность перевозок угольной продукции на экспорт в России превышает 4000 км: для Кемеровской области составляет 4450 км, для Якутии – 540 км. Транспортные расходы достигают 30-45 % общей стоимости угля. Цена на транспортировку угля в два раза выше цены на добычу. (Покровская О.Д. Состояние транспортно-логистической инфраструктуры для угольных перевозок в России // Инновационный транспорт. 2015. № 1. С. 13-23.).

⁴ Шмакова А.С. Закат угольной промышленности в КНР: кто станет следующим гигантом? // Вестн. НГУ. Серия: История, филология. 2016. №4. С. 219-225.

ских норм в Китае существенно повлияет на его понижающие темпы роста¹. Тем не менее, уголь еще некоторое время будет оставаться основным источником производства электроэнергии в Китае².

Япония в 2015 г. импортировала 191,6 млн тонн угля³. В перспективе объемы импорта угля Японией будут возрастать. Главным образом, японцы закупают уголь в Австралии, но, из соображений безопасности, уже давно стремятся диверсифицировать импорт. Именно поэтому Япония рассматривает возможности экспорта энергетического угля из России.

Согласно прогнозу «British Petroleum» уголь станет самым медленно растущим ископаемым топливом и в ближайшие 15 лет его потребление будет расти лишь на 0,3% в год⁴.

Железная руда. Третьим по востребованности ресурсом является железная руда. В 2015 г. только в Китае было добыто около 210 млн тонн железной руды (или 10% от общемирового объема добычи)⁵. В 2015 г. объем импорта железной руды в странах АТР достиг более 1,2 млрд тонн (табл. 3.4).

Таблица 3.4

Динамика импорта железной руды стран АТР, млн тонн

Страна / Регион	2005	2007	2009	2011	2013	2014	2015	2015 / 2005
Импорт стран АТР, всего	475,9	593,3	796,2	911,0	1053,8	1192,4	1230,9	2,6
в том числе:								
Китай	275,2	383,6	628,1	686,7	820,1	933,1	953,3	3,5
Республика Корея	42,5	43,6	41,6	64,8	63,3	73,5	73,2	1,7
Япония	132,2	138,9	105,4	128,4	135,8	136,4	131,0	1,0
<i>Доля перечисленных стран от всех стран АТР, %</i>	<i>94,5</i>	<i>95,4</i>	<i>97,3</i>	<i>96,6</i>	<i>96,7</i>	<i>95,9</i>	<i>94,0</i>	<i>-0,5 п.п.</i>

Источник: Рассчитано по данным Steel Statistical. <https://www.worldsteel.org/>

Основными поставщиками железной руды для стран АТР выступают Австралия, Бразилия и Индия. Присутствие России на рынке железной руды в странах АТР постепенно возрастает. С 2005 г. объем поставок российской руды увеличил-

¹ Обзор морского транспорта: докл. секретариата ЮНКТАД. Конф. ООН по торговле и развитию. Нью-Йорк, Женева, 2006 2012, 2015, 2016. URL: <http://unctad.org> (дата обращения: сентябрь 2017).

² В рамках реализации новой экологической политики в 2015 г. Китай принял решение на три года приостановить выдачу разрешений на разработку новых угольных месторождений, утвердило введение пошлин на импорт угля в размере 3% на коксующиеся угли, 6% на каменный уголь и 5% на все остальные виды, потребовало снижения добычи крупнейшими местным и производителями и ввело косвенные импортные ограничения, установив предельно допустимые концентрации вредных примесей в импортном угле. (Шмакова А.С. Закат угольной промышленности в КНР: кто станет следующим гигантом? // Вестн. НГУ. Серия: История, филология. 2016. №4. С. 219-225; Дагилис Е.В. Позиции России на мировом рынке угля: проблемы и перспективы // Российский внешнеэкономический вестник. 2016. №5. С. 104-115).

³ Плакиткина Л.С., Плакиткин Ю.А. Анализ импорта угля основными регионами и странами мира в период 2000-2015 гг. // Горная промышленность. 2017. №3. С. 74.

⁴ Ершов Ю.А. Мировая энергетика в 2030-м и роль, которую будут играть в ней страны Азии и Африки // Азия и Африка сегодня. 2009. №6. С. 9-13.

⁵ Хохлов А.В. Справочные материалы по географии мирового хозяйства 2017. Статистический сборник. URL: <http://www.geogr.msu.ru> (дата обращения: сентябрь 2017).

ся на 15% и в 2015 г. составил чуть более 6 млн тонн¹. В 2015 г. объем поставок железной руды из Дальнего Востока России в Китай составил 0,2% от общего объема поставок в страну, в Республику Корея – 0,01%, в Японию – 0,03%.

Катализатором роста рынка железной руды выступает Китай с его развивающейся металлургической промышленностью². Несмотря на то, что Китай является одним из крупнейших мировых производителей железной руды (в 2015 г. было добыто около 1 млрд тонн³), этого количества сырья стране явно не хватает, что приводит к быстрому росту импорта: 2005 г. – 275 млн тонн, 2015 г. – 953 млн тонн. Разработка железорудных месторождений в Китае с каждым годом становится менее рентабельной из-за увеличения глубины шахт. Из этого следует, что спрос на руду в Китае будет сохраняться в перспективе.

Несмотря на замедление темпов роста производства стали в Китае (2014 г. – 822,7 млн тонн, 2015 г. – 803,8 млн тонн⁴), его импорт железной руды оставался устойчивым в связи со снижением международных цен на железную руду и достаточным предложением со стороны Австралии. Более дешевая и качественная импортруемая руда вытеснила руду отечественного производства.

Хотя Япония в недавнем прошлом уступила Китаю первое место по объему импорта железной руды, значение этой страны для рынка все еще велико. В 2015 г. импорт железных руд в Японию составил 131 млн тонн. Японский рынок является достаточно предсказуемым с точки зрения спроса на железную руду. Период активного роста у японской сталелитейной отрасли уже давно позади и сегодня ее развитие можно охарактеризовать скорее как стабильное. Таким образом, развитие металлургии в Японии в настоящее время не является фактором изменения ситуации на мировом железорудном рынке. Среди других стран АТР по объемам закупок железной руды выделяется Республика Корея, которая импортирует около 70 млн тонн железной руды в год.

По мнению международных экспертов, в будущем перевозки железной руды станут «локомотивом» в обеспечении сохранения объемов перевозок основных грузов. Мировой спрос на железную руду к 2030 г. составит 3 млрд тонн (темпы роста 2%)⁵.

Зерно⁶. На протяжении последних 10 лет потребление зерна в странах АТР непрерывно росло со средними темпами 1,6% в год. По итогам 2015 г. в странах АТР было выращено 324 млн тонн зерна, что составило 44% от общемирового

¹ Хохлов А.В. Справочные материалы по географии мирового хозяйства 2017. Статистический сборник. URL: <http://www.geogr.msu.ru> (дата обращения: сентябрь 2017).

² В 2015 г. объем производства стали стран АТР увеличился в 1,9 раз и в 2015 г. составил 1112,8 млн тонн. Объем выплавки стали в 2015 г. снизился на 2% по отношению к 2014 г. из-за слабости китайской экономики.

³ На основе данных Геологическая служба США. URL: <https://www.usgs.gov/>

⁴ На основе данных World Steel Association. URL: <https://www.worldsteel.org/>

⁵ Iron Ore Seminar. Rio Tinto. URL: <http://www.riotinto.com>

⁶ Пшеница и кормовое зерно

объема производства, а объем потребления зерна составил – 383 млн тонн¹. Дисбаланс между производством и потреблением, компенсировался накопленными запасами и импортными поставками в объеме 71,8 млн тонн (табл. 3.5).

Таблица 3.5

Динамика импорта зерна стран АТР, млн тонн

Страна / Регион	2005	2007	2009	2011	2013	2014	2015	2015 / 2005
Импорт стран АТР, всего	42,1	43,2	59,7	59,5	66,0	66,0	71,8	1,6
в том числе:								
Китай	4,8	0,2	1,4	3,0	6,7	2,9	3,5	0,7
Республика Корея	3,6	3,0	4,4	5,1	4,3	3,7	4,5	1,3
Япония	5,4	5,7	5,5	5,8	5,9	5,7	5,6	1,0
<i>Доля перечисленных стран от всех стран АТР, %</i>	32,8	20,6	18,9	23,4	25,6	18,6	18,9	-13,9 п.п.

Источник: Рассчитано по данным FAO²

Традиционными поставщиками зерна выступают Австралия, США и Канада. Россия в импорте зерна на рынке стран АТР отсутствует³.

Суммарный объем импорта зерна трех стран в 2015 г. составил 28 млн тонн (табл. 3.5). Япония ежегодно импортирует в среднем 5,5 млн тонн зерна, являясь крупнейшим импортером в регионе⁴. Рынок зерна в Японии характеризуется жесткими барьерами входа, регламентируемой системой государственного контроля импорта⁵.

Китай является крупнейшим производителем зерна в мире, выращивая ее преимущественно для внутреннего потребления. По оценкам Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН, Китай занимает 1-е место в мире на протяжении 2005-2015 гг. При этом объемы импорта незначительны, их величина варьирует около 2% по годам от объемов потребления в стране. Из всех рассмат-

¹ В 2015 г. мировое производство зерна достигло рекордной отметки – 735 млн тонн. Это почти на 2 млн тон больше показателей 2014 г. (Food Outlook. Biannual report on global food markets).

² Экспертно-аналитический центр агробизнеса. URL: <http://ab-centre.ru>

³ Крупнейшие страны импортеры российского зерна выступают: Египет – 25%, Иран – 6,2%, Йемен – 4,4%, Азербайджан – 4,2%, Судан – 3,9%, Южная Африка – 3,5%. (Назарова В.В. Структура зернового рынка Российской Федерации: оценка и динамика // Фундаментальные исследования. 2013. №10. С. 1564-1570.).

⁴ Заостровских Е.А. Перевозки внешнеторговых грузов морским торговым флотом // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2012. №2. С. 66-74.

⁵ Японский рынок зерновой пшеницы контролируется государством в соответствии с «Законом о стабилизации спроса, предложения и цен на базовые виды продовольственных товаров», который позволяет правительству устанавливать условия ввоза в страну зерновых и муки с целью гарантированного снабжения населения и стабилизации внутренних цен на продукты питания. В рамках действующего закона устанавливаются импортные пошлины, которые имеют запретительный характер: для стран-членов ВТО – 55 иен за 1 кг, для прочих стран – 65 иен за 1 кг. Поэтому 1 тонна пшеницы, поставляемой в рамках «централизованного импорта», будет стоить на внутреннем рынке примерно на 100 долл. США дешевле, чем пшеница, которую теоретически могут поставить независимые экспортеры-аутсайдеры из стран-членов ВТО, и на 200 долл. США – из стран, не входящих в ВТО. К российской пшенице предъявляются следующие требования: наименование товара – российская пшеница 4-го класса, навалом; объем партии – 3000-5000 т; условия поставки – «FOB» российский порт; содержание протеина – не менее 11,5%; удельный вес зерна – не менее 77 кг в 100 л; влажность – не более 14%. (Сухомиров Г.И., Заостровских Е.А. Региональный зерновой экспорт: Сибирь и Дальний Восток // Пространственная экономика. 2011. №4. С. 56-71.).

риваемых стран Китай является основным лидером по объемам экспорта зерна. С 2005 г. наряду с основными поставщиками на рынке появляются новые игроки – Украина и Россия, поставки которых носили разовый характер. Как и в Японии, в Китае, существует жесткая система государственного контроля по импорту зерна.

Согласно прогнозам экспертов страны АТР в ближайшей перспективе будут продолжать практику импорта крупных объемов зерна. Так, например, Япония обеспечена продовольствием только на 40%, Республика Корея – на 51%. К 2030 г. правительство Японии планирует поднять уровень самообеспечения продовольствием с 40% до 50%, остальное составит импорт¹.

В то же время Китай по прогнозам экспертов в ближайшей перспективе из крупного экспортера зерна превратится в крупного импортера. В 2015 г. Китай отправил на экспорт лишь 3,5 млн тонн зерна, хотя еще в 2005 г. экспортировал 4,8 млн тонн (табл. 3.5). По предварительным данным, экспорт зерна Китаем к 2020 г. снизится до 1,5 млн тонн, а к 2030 г. и вовсе прекратится². Аналитики зернового рынка прогнозируют появление импорта, вызванного ростом спроса на зерно вследствие прироста населения Китая (11 млн человек в год), повышения уровня жизни населения, уменьшения площади пахотных земель из-за роста индустриализации и наступления пустынь, нехватки воды, миграции сельского населения в города и т.д.

Согласно данным Международного совета по зерну, объем потребления зерна странами АТР будет увеличиваться в результате совокупного влияния следующих факторов: погодные условия, расширение производства биотоплива, увеличение спроса на продовольственные товары. Важным фактором роста спроса на зерно останется население. Ожидается, что темпы роста потребления зерна будут поддерживаться на уровне 1,2% в год в основном за счет изменения численности населения.

Минеральные удобрения. Рынок минеральных удобрений стран АТР³ развивался весьма высокими темпами – этому в первую очередь способствовали рост экономики в целом и сельского хозяйства в частности. В результате объем потребления минеральных удобрений стран АТР за 11 лет вырос почти в 1,5 раз и составил более 70 млн тонн. Вместе с тем 2015 г. характеризовался почти застойным годом, когда спрос на минеральные удобрения снизился ввиду низкой экономической активности Китая и из-за засухи в некоторых районах Южной и Юго-Восточной Азии.

¹ Маркаръян С.Б. Аграрный сектор Японии: есть ли перспективы развития? // Восточная аналитика. 2012. №3. С. 121-127.

² Five-year global supply and demand projections. December 2014. International Grains Council. URL: http://www.igc.int/es/downloads/grainsupdate/igc_5yrprojections2014.pdf (дата обращения: сентябрь 2017).

³ Видовую структуру потребления составляют: азотные удобрения – 59%, фосфатные – 24% и калийные – 17%.

Доля импорта минеральных удобрений Китая, Японии и Республики Корея в 2015 г. составила 2,15% от общей доли стран АТР или около 6,7 млн тонн (табл. 3.6).

Таблица 3.6

Динамика импорта минеральных удобрений стран АТР, млн тонн

Страна / Регион	2005	2007	2009	2011	2013	2015	2015 / 2005
Импорт стран АТР, всего	26,2	24,7	33,0	33,3	33,6	30,3	0,8
в том числе:							
Китай	8,1	2,5	4,8	5,0	5,0	5,2	0,6
Республика Корея	0,8	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6	0,7
Япония	1,0	0,5	0,7	0,6	0,6	0,7	0,7
<i>Доля перечисленных стран от всех стран АТР, %</i>	37,8	13,8	18,2	18,3	18,2	21,5	-16,3 п.п.

Источник: Рассчитано по данным FAO

Россия на мировом рынке минеральных удобрений является крупным игроком. В 2015 г. она заняла второе место по экспорту минеральных удобрений (31,6 млн тонн), уступив первое место Китаю¹. Объем поставок России минеральных удобрений в 2015 г. в страны АТР составил около 3 млн тонн или 10% от общего объема экспорта страны². В тоже время в 2015 г. поставки из Дальнего Востока России в исследуемые три страны не производились. Одной из причин этого стало перепрофилирование Восточно-Уральского терминала (порт Восточный) с перевалки минеральных удобрений на уголь.

Движущей силой спроса на минеральные удобрения выступает Китай. Он контролирует 21% рынка производства минеральных удобрений в мире³. В 2015 г. Китаю удалось накормить 21% населения всего мира, имея при этом лишь 9% мировой пахотной земли. Повышенный спрос на минеральные удобрения в будущем будет определяться неуклонным ростом населения, сокращением посевных площадей при одновременном росте нагрузки на пашню, а также удорожанием продуктов питания. Как ожидается, высокий рост экономик стран АТР, составит 2/3 прироста минеральных удобрений в краткосрочной перспективе. Однако ряд факторов спроса и предложения может подорвать этот результат. К ним относятся экстремальные нарушения, связанные с непогодой, а также неадекватное использование современных сельскохозяйственных технологий⁴.

¹ Хохлов А.В. Справочные материалы по географии мирового хозяйства 2017. Статистический сборник. URL: <http://www.geogr.msu.ru> (дата обращения: сентябрь 2017).

² Дмитриева Т. Замедление с перспективой роста // Морские порты. 2016. №8. С. 44-47.

³ Заостровских Е.А. Перевозки внешнеторговых грузов морским торговым флотом // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2012. №2. С. 66-74.

⁴ Global trends 2030: alternative worlds a publication of the National Intelligence Council. December 2012. URL: <https://info.publicintelligence.net/GlobalTrends2030.pdf> (дата обращения: сентябрь 2017).

По оценкам FAO, потребление минеральных удобрений в среднем будет возрастать на 1,8-2% в год¹.

Деловой круглый лес. Рынок лесных товаров стран АТР динамично развивается, что объясняется растущим потреблением древесины практически во всех странах этого региона, в том числе в Китае, Японии и Республике Корея. Роль древесины, как натурального, универсального материала, возрастает, а ее использование отвечает задачам экологизации хозяйственной жизни и повышения устойчивости развития мировой экономики.

Крупнейшими потребителями делового круглого леса являются Китай, Япония и Республика Корея. В 2015 г. в эти страны было импортировано более 52,4 тыс. куб. м. круглого леса (табл. 3.7).

Рынок круглого леса в последнее время находился в состоянии определенного равновесия, однако, снижение импортного спроса на древесину в Китае (2007 г. – 46,5 тыс. куб. м; 2015 г. – 45,1 тыс. куб. м) и неустойчивый спрос на потребляющем рынке пиломатериалов обусловили сокращение объемов мирового экспорта необработанной древесины.

Таблица 3.7

Динамика импорта круглого леса стран АТР, куб. м

Страна / Регион	2005	2007	2009	2011	2013	2014	2015	2015 / 2005
Импорт стран АТР	56632	70803	46084	62593	64590	71516	62874	1,2
в том числе:								
Китай	30943	46651	31304	43306	45859	52295	45189	1,5
Республика Корея	6218	5710	5014	4026	3776	3752	3799	0,7
Япония	10655	9725	4131	4640	4556	4151	3460	0,4
<i>Доля перечисленных стран от всех стран АТР, %</i>	<i>84,4</i>	<i>87,7</i>	<i>87,8</i>	<i>83,0</i>	<i>83,9</i>	<i>84,2</i>	<i>83,4</i>	<i>-1,0 п.п.</i>

Источник: Рассчитано по данным FAO

Китай является ключевым импортером необработанной древесины (из США и России). Спрос на круглый лес в Китае в современных условиях является главным фактором, определяющим развитие мировой торговли лесоматериалами. По итогам 2015 г. объемы китайского импорта круглого леса снизились на 14% по сравнению с 2014 годом. В 2015 г. ценовая конкуренция экспортеров на рынке Китая достигла наиболее высокого уровня. Для российских поставщиков круглого леса благоприятным фактором являлся снизившийся курс рубля по отношению к американскому доллару. Возросшая ценовая конкурентоспособность российского круглого леса на рынке Китая по сравнению с товарами других экспортеров – из Новой Зеландии, США, Канады – обусловила возможность для российских экс-

¹ World agriculture towards 2030/2050. Global Perspective Studies Unit Food and Agriculture Organization of the United Nations Rome, June 2006. URL: http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/esag/docs/Interim_report_AT2050web.pdf (дата обращения: сентябрь 2017).

портеров добиться наиболее высокой доли российских лесоматериалов в структуре китайского импорта.

Помимо круглых лесоматериалов Китай вывозит значительные объемы пиломатериалов, клееной фанеры и мебели. К основным факторам, вызывающим спрос стран АТР на круглый лес относятся: рост численности населения, продолжение экономического роста стран АТР, энергетическая политика. По мнению специалистов ФАО, спрос на круглый лес стран АТР увеличится в два раза и к 2030 г. составит около 145 тыс. куб. м¹.

Таким образом, тенденции развития стран АТР внешней торговли свидетельствуют о стабильном росте спроса на основные грузы, которые в будущем будут неуклонно возрастать. Основной спрос на исследуемые грузы будет обеспечен Китаем. Присутствие Дальнего Востока России на рынке стран АТР основных грузов минимально (табл. 3.8).

Таблица 3.8

Объем спроса стран АТР на основные грузы и доля поставок грузов Дальнего Востока России в 2015 г.

Номенклатура груза	Страна	Объем импорта	Доля Дальнего Востока России
Нефть, млн тонн	Китай	345,1	7,0
	Республика Корея	113,7	20,0
	Япония	189,6	12,0
Уголь, млн тонн	Китай	204,1	12,0
	Республика Корея	135,0	15,0
	Япония	114,0	25,0
Железная руда, млн тонн	Китай	953,3	0,2
	Республика Корея	73,2	0,0
	Япония	131,0	0,0
Зерно, млн тонн	Китай	3,5	–
	Республика Корея	4,5	–
	Япония	5,6	–
Минеральные удобрения, млн тонн	Китай	5,2	–
	Республика Корея	0,6	–
	Япония	0,7	–
Лес, тыс. куб. м.	Китай	45,1	9,5
	Республика Корея	3,7	2,4
	Япония	3,4	2,9

Источник: Рассчитано автором диссертации

Примечание: Тире (–) означает, что отсутствует величина

Основной объем поставок грузов приходится на нефть и уголь. Это обусловлено реализованными крупными проектами по поставке топливно-энергетических грузов в страны АТР. Поставки минеральных удобрений, зерна и железной руды из Дальнего Востока России в страны АТР практически сведены к нулю. Это обусловлено, в том числе, отсутствием необходимой портовой инфраструктуры для перевалки грузов на экспорт.

¹ Global demand for wood products. State of the World's Forests 2009. URL: <http://www.fao.org/3/a-i0350e/i0350e02a.pdf>

3.2. Оценка перспективного предложения грузов, тяготеющих к портам Ванино и Советская Гавань

Протяженность территории России с Востока на Запад составляет около 10 тыс. км, поэтому традиционно грузопотоки страны делятся на два направления: *западное* – грузы, которые расположены до Западной Сибири тяготеют к морским портам Южного и Северо-Западного бассейнов, *восточное* – грузы, которые расположены до района Восточной Сибири, относятся к морским портам Дальневосточного бассейна¹.

Исходя из этого условия, исследуются грузы² районов Восточной Сибири и Дальнего Востока. Исключение составляют минеральные удобрения, производство которых расположено в Пермском крае и Кузнецкий угольный бассейн, который географически тяготеет к Западной Сибири, но часть добываемых углей компания СУЭК направляет на экспорт через морской порт Ванино.

По мнению автора диссертации для того, чтобы определить устойчивые связи между морскими портами и экономикой Хабаровского края надлежит выделить из общего объема грузы Хабаровского края. Поэтому исследуются грузы Восточной Сибири, Дальнего Востока, в том числе Хабаровского края.

а) Грузы Восточной Сибири и Дальнего Востока

В пределах Восточной Сибири³ и Дальнего Востока⁴ сосредоточено около 50% запасов нефти, 60% газа, около 70% угля, более 40% железной руды и около 50% всех лесных ресурсов России.

Нефтегазовые месторождения Восточной Сибири (Ковыктинское, Верхне-чонское, Чаяндинское, Талаканское и Среднеботуобинское) представляют собой стратегические запасы и являются важными в долгосрочной перспективе. По мере их разработки, добытое сырье транспортируется по нефтепроводу «Восточная Сибирь – Тихий океан» (ВСТО-2) через специализированный терминал Козьмино (Приморский край), минуя морские порты Хабаровского края. Поэтому нефтяные грузы Восточной Сибири автором диссертации не рассматриваются.

¹ Заостровских Е.А. Грузовая база портов Ванино и Советская Гавань: потенциал и перспективы развития / Ученые записки. Выпуск 6. Модели и механизмы пространственного развития: сб. ст. [Электронный ресурс] / под ред. О.М. Прокапало; Российская академия наук, Дальневосточное отделение, Институт экономических исследований. – Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2017. С. 24-36.

² К основным массовым грузам относятся: нефть, уголь, железная руда, зерно, черные металлы, минеральные удобрения и круглый лес.

³ К Восточной Сибири относятся: Красноярский и Забайкальский края, Иркутская область, республики Бурятия и Тыва.

⁴ В пределах Дальнего Востока исследуются только те районы, грузы которых находятся в непосредственной близости от морских портов Ванино и Советская Гавань. Часть субъектов ДФО не исследуется. Например, Сахалинская область обладает большими запасами ресурсов нефти и угля. Однако добытое сырье на острове Сахалин отправляется через морские порты этого региона. Поэтому из девяти субъектов ДВФО исследуются Амурская область, Еврейская автономная область, Приморский край, Якутия и Хабаровский край.

В то же время БАМ выступает в качестве плацдарма для доступа к огромным ресурсам минерального сырья, имеющего спрос на мировом рынке. Активизацией добычи воспроизводимых и невозпроизводимых ресурсов в зоне БАМа можно генерировать высокий и устойчивый грузопоток и как следствие увеличить загрузку морских портов Ванино и Советская Гавань¹. По разным оценкам, потенциальная ценность разведанных и оцененных запасов основных видов полезных ископаемых в зоне БАМа определяется суммой от 500 млрд долл. США². А по прогнозам специалистов, население зоны БАМа в связи с наметившимся хозяйственным освоением, транспортным развитием может возрасти до одного миллиона человек³.

Уголь. Ресурсная база углей по территории России распределена неравномерно. Месторождения угля в европейской части страны и на Урале почти истратили свое значение, их районы нахождения рассматриваются как районы с затухающей добычей⁴.

Наиболее перспективными для добычи угля являются районы Восточной Сибири и Дальнего Востока. Но, несмотря на огромный потенциал коксующихся углей – 160,4 млрд тонн⁵, число разведанных месторождений с углями дефицитных марок, представляющий интерес для стран АТР, весьма ограничен⁶.

Основной объем запасов углей Восточной Сибири расположен в Таймырском, Тунгусском, Улугхемском и Иркутском бассейнах (табл. 3.9).

Таймырский бассейн расположен на севере Красноярского края. Оцененные прогнозные ресурсы составляют 31,9 млрд тонн. Но пока Таймырский угольный бассейн не представляет промышленного интереса, поскольку расположен далеко от основных потребителей. Улугхемский бассейн расположен в центральной части Республики Тыва. Добыча углей осуществляется с 2006 г. в объеме 1,5-2 млн тонн. Все извлеченные угли используются в пределах республики Тыва для энергетических целей. Иркутский бассейн расположен в южной части области. Разведанные запасы угля составляют 1,3 млрд тонн, прогнозные ресурсы – 1,7 млрд тонн. Представляет собой наиболее освоенную в экономическом отношении территорию Иркутской области.

¹ Кин А.А. БАМ и прилегающие территории: уроки и перспективы освоения // Вестник Сибирского университета потребительской кооперации. 2016. №1. С. 57-66.

² По данным Федерального агентства по недропользованию – Роснедра. <http://www.rosnedra.gov.ru/>

³ Козловский Е.А., Грабчак Л.Г., Алексеев С.М. БАМ – ошибка или стратегия освоения восточных районов России? // Экономические стратегии. 2000. №1. С. 57-68.

⁴ Скрыль А.И. Итоги работы угольной промышленности в 2013 г. // Минеральные ресурсы России. 2014. №3. С. 53-58.

⁵ Логинов М.И., Файдов О.Е. Ресурсный потенциал коксующихся углей Восточной Сибири и Дальнего Востока // Минеральные ресурсы России. 2008. №1. С. 35-44.

⁶ Например, антрацит считается самым высококачественным видом угля. Его запасы составляют 2% от общемирового объема запасов угля. Крупнейшим потребителем антрацита выступают Китай, Япония и Республика Корея. Россия находится на первом месте в мире по запасу антрацита (6,8 млрд тонн). В России антрациты выявлены в Кузнецком, Таймырском, Тунгусском бассейнах, а также в угольных бассейнах и на месторождениях Урала и Магаданской области.

**Балансовые запасы коксующихся углей
Восточной Сибири и Дальнего Востока, млрд тонн**

Регион / Угольный бассейн	Всего	Запасы	Прогнозные ресурсы
Российская Федерация	445,5	48,1	397,3
в том числе:			
Всего Восточная Сибирь и Дальний Восток	160,4	13,3	147,3
Восточная Сибирь	69,8	6,5	63,6
Красноярский край	47,5	1,8	45,6
Таймырский	31,9	–	31,9
Тунгусский	13,9	0,2	13,7
Канско-Ачинский	1,5	1,5	–
Республика Тыва	18,7	3,4	15,3
Улугхемский	17,1	3,4	13,7
Прочие месторождения	1,6	–	1,6
Иркутская область	3,0	1,3	1,7
Читинская область	0,5	–	0,5
Дальний Восток	90,6	6,8	83,7
Республика Саха (Якутия)	78,3	6,7	71,6
Зырянский	2,7	0,1	2,6
Ленский	40,1	–	40,1
Прочие месторождения	12,3	0,1	12,1

Источник: Составлено автором диссертации на основе данных ¹

Примечание: Тире (–) означает, что соответствующая величина равна нулю

Вместе с тем большая часть угольных бассейнов рассматривается исключительно как месторождения для экспорта. Особая роль принадлежит ресурсам коксующихся углей, которые являются потенциальным предметом экспорта для стран АТР. Так, например, Кузнецкий, Тунгусский, Никольский, Канско-Ачинский, Якутский бассейны выступают в качестве основных поставщиков экспорта угля в страны АТР

Балансовые запасы Кузнецкого угольного бассейна составляют 57,4 млрд тонн. В 2015 г. компания СУЭК на Кузнецком угольном бассейне в 2015 г. добыла 30,1 млн тонн коксующегося угля.

На остальных месторождениях объем добычи угля компании СУЭК составил 61 млн тонн².

Апсатское угольное месторождение находится на севере Забайкальского края в зоне хозяйственного освоения БАМ (40 км от ст. Чара). В разные годы добыча угля на месторождении велась в небольших объемах для местных нужд. В

¹ Логинов М.И., Файдов О.Е. Ресурсный потенциал коксующихся углей Восточной Сибири и Дальнего Востока // Минеральные ресурсы России. 2008. №1. С. 35-44.

² Угольные разрезы компании СУЭК: Тунгусский бассейн занимает центральную часть Красноярского края. Численность работников – 2 тыс. человек. В 2015 г. компания СУЭК добыла 12,5 млн тонн. Общие запасы Никольского бассейна месторождения – 274 млн тонн. В 2015 г. объем добычи составил 8 млн тонн. Численность работников – 1,5 тыс. человек. Канско-Ачинский бассейн расположен на юге Красноярского края и достаточно хорошо изучен. Численность работников – 5 тыс. человек. В 2015 г. СУЭК добыла 28,5 млн тонн. Минусинский угольный бассейн расположен в Республике Хакасия. Численность работников – 3048 человек. В 2015 г. компания СУЭК добыла 12 млн тонн коксующегося угля. (По данным компании СУЭК. <http://www.suek.ru/about-us/>).

2015 г. было добыто 4,2 млн тонн. Численность занятых на месторождении в 2015 г. составила 1,4 тыс. человек.

Согласно экспертам, Дальний Восток выступает вторым в стране после Западной Сибири по запасу коксующихся углей. Основная часть сырьевой базы коксующихся углей сосредоточена в Республике Саха (Якутия). Ее прогнозные ресурсы составляют 71,6 млрд тонн (табл. 3.9). Нерюнгринское угольное месторождение расположено в 415 км к востоку от г. Нерюнгри. Месторождение осваивается с 1976 г., поэтому оцененные прогнозные запасы составляют 300 млн тонн. Месторождение доступно к разработке открытым способом, который намного дешевле и безопаснее шахтного. Поэтому в рамках освоения нерюнгринского месторождения была построена железнодорожная ветка Тында – Беркакит – Нерюнгри (см. параграф 2.2). С 2006 г. месторождение принадлежит ОАО «Якутуголь». Проектная мощность Нерюнгринского угольного разреза составляет 13 млн тонн в год. Однако в 2015 г. объем добычи составил лишь 9,1 млн тонн. Программа освоения Нерюнгринского месторождения рассчитана лишь до 2034 г. Считается, что это месторождение исчерпает свои ресурсы.

В качестве перспективного угольного месторождения выступает Эльгинское с прогнозными запасами – 2,2 млрд тонн. Также как и Нерюнгринское, Эльгинское месторождение доступно к разработке открытым способом. В 2011 г. началось активное освоение Эльгинского месторождения. К этому времени была построена железнодорожная ветка длиной в 351 км от станции Улак до Эльги. Это был единственный крупный инфраструктурный проект в стране, строительство которого осуществила частная компания (Мечел). Обогащенный на Эльге уголь поставляется на Коршуновский горно-обогатительный комбинат (ГОК) и отправляется на экспорт в страны АТР.

Из представленного следует, что ресурсные возможности обозначенных угольных бассейнов Восточной Сибири и Дальнего Востока в 2015 г. позволили добыть твердого топлива в объеме 107,6 млн т в год.

Впрочем, если рассмотреть динамику экспорта угля России, то представляется следующее. По объемам угледобычи Россия занимает пятое место в мире после Китая, США, Индии и Австралии. Поставки угля на внутренний рынок практически не растут, а на внешний рынок объем экспорта вырос на 40% и в 2015 г. составил 151 млн тонн (рис. 3.3).

Доля экспорта угля в страны АТР через морские порты Дальнего Востока с 2005 г. выросла с 22% до 43% в 2015 г и составила 70 млн тонн¹, из которых 1/3 часть угля перерабатывается в портах Хабаровского края.

¹ Рассчитано автором диссертации на основе статистики ОАО «ДНИИМФ».

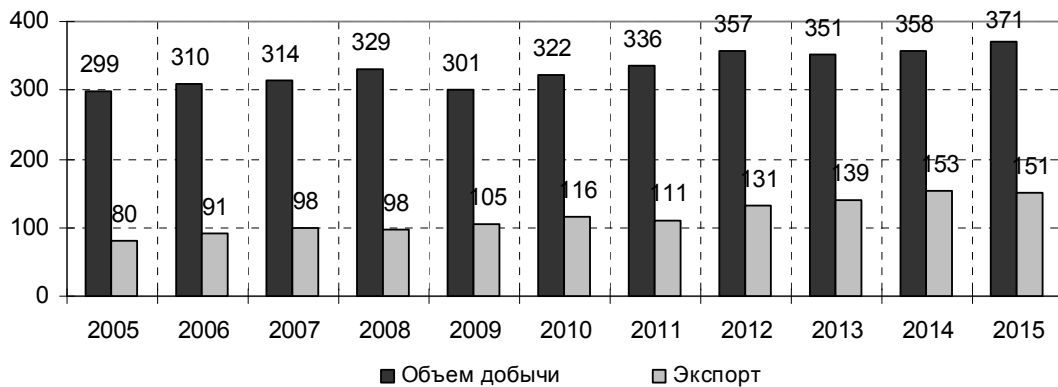


Рисунок 3.3. Динамика добычи и экспорта угля России, млн тонн

Дальнейшие перспективы экспорта угля России связаны с реализуемыми государственными программами и проектами отдельных крупных компаний. В этом ключе существуют разные оценки прогноза экспорта российского угля.

Согласно Долгосрочной программе развития угольной промышленности России в 2030 г.¹ объем экспорта угля составит – 170 млн тонн. При этом преобладающий объем угля будет отправляться из Кузбасского бассейна (60% от общего прогнозируемого прироста), из Восточной Сибири (25%).

По оценкам специалистов Института систем энергетики имени Мелентьева (ИСЭМ СО РАН) потенциал добычи углей экспортного качества только Восточной Сибири и Дальнего Востока составляет более 190 млн тонн в год².

Известно, что в рамках реализуемого проекта «Свободный порт Ванино», планируется построить два терминала мощностью 40 млн тонн для перевалки угольных грузов из Восточной Сибири.

По мнению экспертов, наработанный резерв конкурентоспособности российской угледобычи будет постепенно снижаться. Это будет происходить в результате роста себестоимости российского угля при одновременном падении мировых цен на уголь, развитием альтернативных видов топлива и сложностью транспортировки³, а так же нарастающей сланцевой революцией⁴.

¹ Долгосрочная программа развития угольной промышленности России на период до 2030 г. (Утверждена Постановлением Правительства РФ от 24.01.2012 г. № 4-р.).

² Соколов А.Д., Такайшвили Л.Н. Оценка экспортного потенциала угля востока России // Энергетика России в XXI веке. Инновационное развитие и управление. 2015. <http://isem.irk.ru>

³ Дагилис Е.В. Позиции России на мировом рынке угля: проблемы и перспективы // Российский внешнеэкономический вестник. 2016. №5. С. 104-115.

⁴ Многие эксперты прогнозируют дальнейший мировой рост добычи сланцевого газа. По их оценкам, в 2030 г. его мировая добыча может находиться на уровне 700 млрд куб. м в год. Экспертные расчеты показывают, что к этому времени добыча сланцевого газа, например, в Китае составит 110-140 млрд куб. м. В угольном эквиваленте этот показатель равен 190-230 млн тонн в год дополнительного энергетического ресурса, что существенно снизит потенциальный импорт угля в Китай. Если пересчитать в угольном эквиваленте дополнительные энергетические ресурсы, которые за счет сланцевого газа могут поступить в мировой хозяйственный оборот к 2030 г., то они могут составить примерно 650-800 млн т угля в год. Это довольно весомая цифра. (По статье Плакиткина Ю.А. Сланцевая революция: возможные масштабы и последствия для угольного рынка // Уголь. 2013. №7. С. 6-8.).

Кроме того, эксперты считают, что рыночная ниша для российского угля в перспективе будет сокращаться как в результате усиления межтопливной конкуренции и снижения спроса на ресурс, так и в результате обострения конкуренции между поставщиками, в том числе с добывающими предприятиями Китая¹.

Все эти факты говорят о том, что интенсивного роста экспорта угля в будущем не предвидится. Поэтому автор диссертации полагает, что объем угольных грузов, тяготеющих к портам Ванино и Советская Гавань к 2030 г. может составить около 40-45 млн тонн.

Железная руда. Общий ресурсный потенциал железных руд территории Восточной Сибири и Дальнего Востока оцениваются более чем в 130 млрд тонн, что составляет примерно 30% от общероссийского потенциала².

В Восточной Сибири основные действующие железорудные районы сосредоточены в семи районах: Абаканское (Республика Хакасия), Коршуновское, Рудногорское, Татьянаинское (Иркутская обл.), Таштагольское, Шерегешевское, Казское (Кемеровская обл.), подготавливаются к освоению Чинейское (Забайкальский край) и Красноярское (Иркутская обл.)³. Действующий Коршуновский ГОК в 2015 г. добыл 7,8 млн тонн железной руды и произвел 2,7 млн тонн железорудного концентрата⁴.

Разведанные запасы железных руд Дальнего Востока составляют более 7 млрд тонн, прогнозные – около 13 млрд тонн⁵. Основу планируемых к освоению месторождений составляют три крупных района:

- Центрально-Алданский район (Таежное, Десовское, Пионерское и др., всего 11 месторождений), который расположен в 200 км от трассы БАМ. Общие запасы магнетитовых, мармитовых и полумармитовых руд составляют 5,4 млрд тонн, детально разведанные – 3,3 млрд тонн⁶;
- Чаро-Токкинский район (Тарыннахское, Горкитское и др. месторождения) находится западнее, в основном на территории Республики Саха (Якутия). Железорудный район протягивается в виде узкой полосы (8-17 км) на расстоянии 300 км к северу от трассы БАМ. Разведанные запасы железистых кварцитов – 3,9 млрд тонн;

¹ Дёмина О.В. Российские энергоресурсы на рынках стран АТР: развитие экспортной инфраструктуры // Регионалистика. 2015. Т. 2. №4. С. 21-30.

² Машковцев Г.А., Зублюк Е.В., Коротков В.В., Печенкин И.Г., Руднев В.В. Минерально-сырьевая база черных и легирующих металлов Сибири и Дальнего Востока: состояние, пути развития и освоения // Разведка и охрана недр. 2011. №5. С. 23-28.

³ Неволько А.И., Эрнст В.А. Состояние и использование минерально-сырьевой базы Сибирского ФО // Разведка и охрана недр. 2012. №3. С. 3-39.

⁴ Годовой отчет ОАО «Коршуновский ГОК» за 2015 г. URL: <http://www.korgok.com/>

⁵ Архипов Г.И. Современное состояние и проблемы освоения рудных минерально-сырьевых ресурсов в Дальневосточном федеральном округе // Региональная экономика: теория и практика. 2011. С. 42-51.

⁶ Архипов Г.И. Проблема Дальневосточной черной металлургии: обзор состояния и приоритеты // Проблемы прогнозирования. 2017. № 3. С. 42-51.

- Чинейское комплексное титано-магнетитовое месторождение расположено на крайнем северо-востоке Читинской области, вблизи трассы БАМ. Суммарные запасы только участка Магнетитовый в его пределах составляют более 1,5 млрд тонн¹.

Предполагается, что реализация перспективных проектов существенно увеличит экспортный грузопоток. Планируется, что к 2020 г. на экспорт будет отправляться железная руда с Таежного и Десовского месторождений железных руд в общем объеме 6 млн тонн. Положительными аргументами в пользу их освоения является близкое расположение эксплуатируемых месторождений коксующихся каменных углей (Нерюнгри, Денисовское, Чульмаканское) и благоприятная инфраструктура (наличие действующих автомобильных дорог, Амуро-Якутской железнодорожной магистрали, свободных мощностей и кадров горнорудной, строительной индустрии, избыток электроэнергии и др.).

Запуск Чинейского месторождения позволит вывозить около 4 млн тонн железной руды на экспорт. Вместе с тем Чинейское месторождение – трудный объект для освоения, потому как отсутствуют энергетическая и железнодорожная инфраструктуры. Требуется восстановительные работы железной дороги в 18 км².

Таким образом, с учетом действующих и планируемых к освоению месторождений к 2030 г. объем перевалки железной руды в морских портах Ванино и Советская Гавань может составить около 10 млн тонн.

По разведанным запасам железной руды Россия занимает первое место в мире – 100 млрд тонн³. Преобладающий объем железной руды используется на внутреннем рынке для производства стальной продукции предприятиями черной металлургии. В 2015 г. на экспорт было отправлено 21 млн тонн железной руды или 20% от общего объема производства железной руды в стране (рис. 3.4).

Основной объем экспорта железной руды направляется в западном направлении, преимущественно в страны Европы. Вместе с тем известно, что за весь исследуемый период объем экспорта железной руды не претерпел существенных изменений и этому есть одно объяснение – экспортное направление сбыта железной руды для российских горнорудных компаний является второстепенным, поскольку реализация этого вида сырья на внутреннем рынке втрое выше ее вывоза⁴.

¹ Машковцев Г.А., Зублюк Е.В., Коротков В.В., Печенкин И.Г., Руднев В.В. Минерально-сырьевая база черных и легирующих металлов Сибири и Дальнего Востока: состояние, пути развития и освоения // Разведка и охрана недр. 2011. №5. С. 23-28.

² Журнал Эксперт Сибирь №35. 2011. URL: <http://nedradv.ru>

³ Хохлов А.В. Справочные материалы по географии мирового хозяйства 2017. Статистический сборник. URL: <http://www.geogr.msu.ru> (дата обращения: сентябрь 2017).

⁴ Двойное дно рынка железной руды. Металлургический бюллетень. URL: <https://www.metalbulletin.ru/a/274>

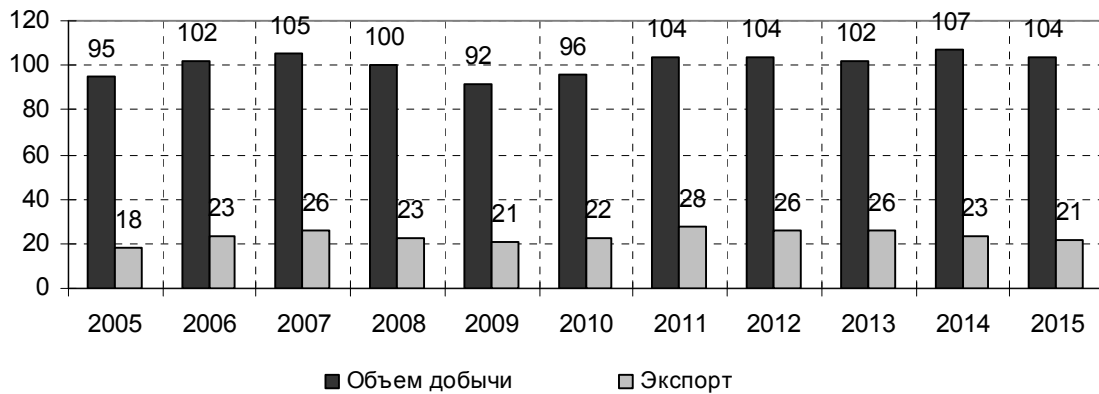


Рисунок 3.4. Динамика добычи и экспорта железной руды России, млн тонн

По мнению автора диссертации, из этого следует, что при сохранении неизменной ситуации на внутреннем рынке железной руды, объем перевалки этого вида груза в морских портах Ванино и Советская Гавань в 2030 г. составит около 6 млн тонн. Для этого потребуется построить соответствующий терминал.

Минеральные удобрения. Производство минеральных удобрений расположено исключительно в западных регионах России – Пермская область, Челябинская область, Кировская область и др. Их общая мощность в 2015 г. составила около 65 млн тонн.

На мировом рынке минеральных удобрений Россия занимает одно из лидирующих мест среди производителей. Это объясняется тем, что сырье для производства минеральных удобрений в России гораздо более разнообразное, чем во многих других странах.

Особенность отрасли минеральных удобрений заключается в ее экспортной направленности. В России экспортируется более 80% минеральных удобрений от общего объема произведенных. В 2015 г. экспорт минеральных удобрений составил 21 млн тонн в западном направлении (рис. 3.5).

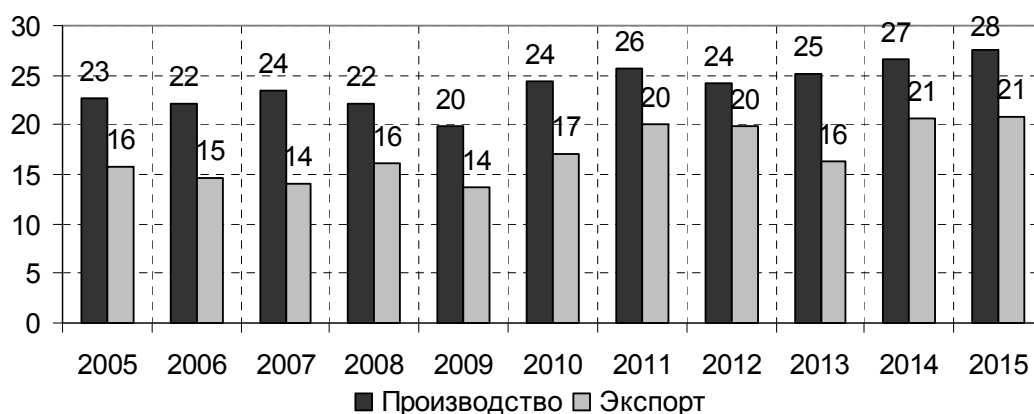


Рисунок 3.5. Производство и экспорт минеральных удобрений России, млн тонн

Вместе с тем отмечается снижение экспорта минеральных удобрений в 2013 г. Это изменение было вызвано падением мировых цен на аммиак. Одно-

временно с этим произошел рост железнодорожных тарифов, что привело к росту транспортных расходов с 15-20% в структуре себестоимости производителей до 25-30%.

Согласно Стратегии «Обеспечение продовольственной безопасности страны», ожидается, что экспорт минеральных удобрений увеличится к 2030 г. до 50 млн тонн¹. Учитывая возрастающие потребности потребления минеральных удобрений стран АТР (см. параграф 3.1), у России есть возможность нарастить экспортные поставки в этот регион.

Одна из ведущих компаний по производству минеральных удобрений – «Уралкалий»² рассматривает возможность экспорта калийных удобрений 2 млн тонн в страны АТР через порты Дальнего Востока. Однако для этого необходимо построить соответствующий терминал. Поскольку действующий на Дальнем Востоке Восточно-Уральский терминал (морской порт Восточный) в 2012 г. перефилировался с перевалки минеральных удобрений на уголь. Это обстоятельство дает возможность полагать, что в порту Советская Гавань будет осуществлено строительство терминала по перевалке удобрений в объеме 2 млн тонн.

Зерно. Производство зерна в России с 2005 г. повсеместно увеличивалось. Максимальный объем был получен в 2015 г. – 115 млн тонн (рис. 3.6). В перспективе к 2030 г. объем производства зерна в стране планируется увеличить до 130 млн тонн, в том числе экспорт – 45 млн тонн³.

В поставках российского зерна заинтересованы Республика Корея, Китай и Япония⁴, поскольку сельскохозяйственные угодья России являются экологически чистыми, что обусловлено низким уровнем использования агрохимикатов⁵.

По Сибирскому федеральному округу объем валового сбора зерна в 2015 г. составил 14 млн тонн (или 13% общероссийского объема зерна). В перспективе у Восточной Сибири имеются возможности экспортировать излишки зерна в объеме 5-7 млн тонн в год. Это излишки образовались в результате сокращения потреб-

¹ Стратегия развития химической и нефтехимической промышленности России на период до 2015 г. (Приказ Министерства промышленности и энергетики РФ от 14.03.2008 г. №119).

² Производственные активы предприятия Уралкалий включают пять рудников и семь обогатительных фабрик, расположенных в Пермском крае. В основном производственном подразделении Компании работают около 11 тыс. сотрудников.

³ Развитие инфраструктуры и логистического обеспечения агропродовольственного рынка, предусматривающее расширение возможностей по хранению и сбыту сельскохозяйственной продукции, в том числе с использованием потенциала открытого акционерного общества «Объединенная зерновая компания», на 2010 – 2012 годы». Целевая программа ведомства «от 15 декабря 2010 г. №434. URL: http://www.mcx.ru/documents/file_document/show/14955.199.htm (дата обращения: май 2011).

⁴ В настоящее время реализуется проект строительства зернового терминала в порту Зарубино (Приморский край). Проектная мощность зернового терминала в 2020 г. составит 3 млн тонн (Проект создания терминала в порту Зарубино включен в схему территориального планирования // Морские вести России. <http://www.morvesti.ru/detail.php?ID=61051>).

⁵ Голубев А. Посткризисное развитие сельского хозяйства России // Вопросы экономики. 2009. №10. С. 131-135.

ления зерна и повышения урожайности сельскохозяйственных культур в этом регионе, а так же изменения производства зерна в расчете на одного человека¹.

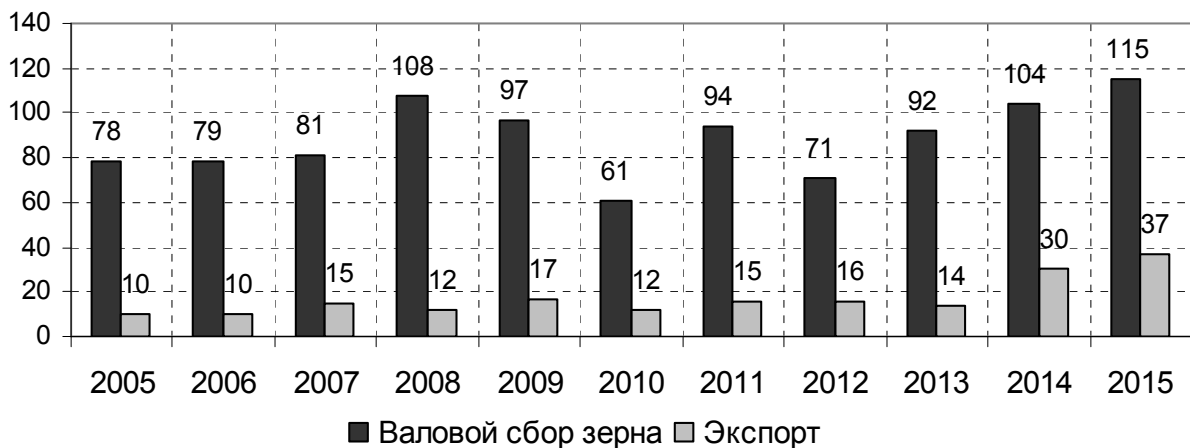


Рисунок 3.6. Динамика валового сбора и экспорта зерна России, млн тонн

Это зерно из-за территориальной удаленности и большой конкуренции не может быть экспортировано в западном направлении (через морской порт Новороссийск). В свою очередь в восточном направлении зерно перерабатывается лишь в некоторых морских портах (Владивосток и Находка) по «прямому варианту», что является наиболее затратным и наименее скоростным². При условии строительства зернового терминала в порту Ванино объем экспорта может составить *2 млн тонн*³.

Таким образом, с учетом действующих и планируемых к освоению угольных месторождений, железной руды, реализации проекта по минеральным удобрениям, а также имеющихся излишек зерна, грузопоток из Восточной Сибири и Дальнего Востока по направлению к морским портам Ванино и Советская Гавань к 2030 г. может составить около *55 млн тонн (45 млн тонн – уголь, 6 млн тонн – железная руда, 2 млн тонн – минеральные удобрения, 2 млн тонн – зерно)*.

¹ Известно, чтобы полностью обеспечить население зерном не только пищевым, фуражным, но и удовлетворить другие потребности, необходимо его производить одну тонну на человека. Учитывая, что численность населения в СФО сократилась на 11% и этот процесс не остановлен. Поэтому можно предполагать, что в ближайшее 10-летие численность населения сократится еще примерно на 5%, и составит около 20 млн человек. Исходя из этого, для полного обеспечения зерном (1 т на человека) населения СФО, потребуется в среднем в год собирать около 25 млн тонн зерна, что значительно больше фактического сбора зерна. (Сухомиров Г.И., Заостровских Е.А. Региональный зерновой экспорт: Сибирь и Дальний Восток // *Пространственная экономика*. 2011. №4. С. 56-71.)

² Для создания сбалансированной системы элеваторных, транспортных и портовых мощностей на Дальнем Востоке для экспорта сибирского зерна в страны АТР будет реализован проект строительства зернового терминала в морском порту Зарубино (Приморский край) мощностью 3 млн тонн. в настоящий момент ищется инвестор. (Сухомиров Г.И., Заостровских Е.А. Региональный зерновой экспорт: Сибирь и Дальний Восток // *Пространственная экономика*. 2011. №4. С. 56-71.)

³ Общий объем сибирского зерна составляет 5 млн тонн. В морском порту Зарубино будет построен зерновой терминал мощностью 3 млн тонн. Соответственно оставшиеся 2 млн тонн пойдут на порты Ванино и Советская Гавань.

б) Грузы Хабаровского края

Нефть. Перспективное развитие нефтеперерабатывающего комплекса Хабаровского края в первую очередь связано с реализацией программ технического развития и модернизации действующих мощностей нефтезаводов, а также с реконструкцией «Трансбункер» (Ванино)¹. Планируется, что крупные НПЗ в Хабаровском крае завершат программу модернизации, достигнув объема выпуска нефтепродуктов в 2030 г. 15 млн тонн. Это позволит увеличить объем нефтепродуктов с 2 млн тонн² до 3 млн тонн.

Уголь. В Хабаровском крае добыча угля ведется единственным предприятием – ОАО «Ургалуголь». С 2005 г. объем добычи угля на этом предприятии вырос в 2,8 раз и составил 5,6 млн тонн. Ургальское месторождение расположено на территории Верхнебуреинского района Хабаровского края и выгодно отличается своим местоположением – расстояние до морского порта Ванино составляет лишь 1,03 тыс. км³. Около 1/3 добытого угля направляется в Хабаровский край и соседние регионы, а остальная часть – в страны АТР. Перспективы развития ОАО «Ургалуголь» связаны с увеличением добычи угля до 7,1 млн тонн в год⁴. Основное увеличение сбыта угля планируется за счет роста доли экспортных поставок⁵.

Согласно экспертам, в период до 2030 г. в Хабаровском крае потребности в угле снизятся на 30% за счет реализации программы газификации⁶. Это позволит увеличить объем поставок угля через порты Ванино и Советская Гавань с 3 млн тонн до 5 млн тонн.

Черные металлы. Перспективы развития металлопродукции в Хабаровском крае в первую очередь связаны с увеличением производства ОАО «Амурметалл» на 0,75 млн тонн до 2 млн тонн стали в год⁷.

Как отмечают эксперты, перспективы развития ОАО «Амурметалл» в первую очередь могут быть связаны с созданием надежной металлургической базы. В настоящее время ОАО «Амурметалл» не может быть рентабельным по объективной причине: он использует дальнепривозное сырье (слябы и металлолом). Кроме того, металлолом стал очень дорогим, поскольку он собирается на огромной территории, что требует больших транспортных затрат. Считается, что любой вариант перехода на природное железорудное сырье несостоятелен вследствие

¹ Разработка проекта Стратегии социально-экономического развития Хабаровского края.: ИЭИ ДВО РАН, 2016. – 120 с.

² В 2015 г. объем экспорта нефти через морской порт Трансбункер (Ванино) составил 2,1 млн тонн.

³ Расстояние от Кузнецкого угольного бассейна до порта Ванино составляет 5,3 тыс. км.

⁴ Планируется построить обогатительную фабрику мощностью 6 млн тонн в год, поэтапное увеличение производственной мощности разреза Буреинский до 3 млн тонн, а также строительство разреза Правобережный с выходом на производственную мощность 3 млн тонн. Для этого ведется строительство автомобильных мостов через реки Чегдомын и Ургал, железнодорожных путей и одноцепной воздушной ЛЭП.

⁵ Годовой отчет ОАО «Ургалуголь». 2013.

⁶ Разработка проекта Стратегии социально-экономического развития Хабаровского края.: ИЭИ ДВО РАН, 2016. – 120 с.

⁷ Стратегия развития металлургической промышленности России на период до 2020 года (Приказ Минпромторга РФ от 18 марта 2009 г. №150).

того, что ОАО «Амурметалл» значительно удален от любого железорудного района и месторождений, где возможна масштабная добыча железорудного сырья¹.

По мнению автора диссертации, разработка перспективных месторождений Таежное и Десовское может частично решить вопрос о создании надежной металлургической базы для ОАО «Амурметалл».

В настоящее время доля металлургического комплекса в промышленном производстве России составляет 16%, в том числе 10% – черная металлургия. Металлургическую промышленность России отличает, прежде всего, высокая степень концентрации производства: около 90% продукции в черной металлургии производится шестью крупными компаниями.

По производству стали Россия занимает четвертое место в мире, уступая Китаю, Японии и США². В 2015 г. производство основных видов продукции в сравнении с 2005 г. возросло незначительно, а по отдельным позициям (железная руда, чугун) снизилось. Такая ситуация обусловлена по-прежнему низким внутренним спросом и ухудшением конъюнктуры мирового рынка стальной продукции.

В ближайшей и среднесрочной перспективе предполагается сохранение экспорта металлов через дальневосточные порты на существующем уровне (2005 г.) по следующим причинам: металлургические предприятия России нуждаются в технологической реконструкции, уменьшение емкости рынка стран АТР в связи с активным развитием собственной металлургической базы в Китае, а так же оживление внутреннего рынка металлов в России.

Лесопродукция. В Ванинском районе имеются необходимые условия для формирования пяти комплексов по переработке древесины и выпуску лесоматериалов: «Аркаим», пос. Октябрьский; ООО «Римбунан Хиджау МДФ», пос. Хор; «Дальлеспром», в г. Амурск, а также «Азия Лес» в Солнечном районе³. Ожидается, что реализация пяти крупных проектов в Хабаровском крае позволит увеличить объем лесных грузов через порты Ванино и Советская Гавань с 1 млн тонн до 3 млн тонн⁴.

Россия имеет свыше 20% мировых лесов, но ее доля в мировой торговле лесоматериалами составляет лишь 4%. При этом свыше половины экспорта приходится на круглый лес и пиломатериалы (54%)⁵. С 2005 г. объем экспорта круглого леса сократился в 2,4 раза (рис. 3.7).

¹ Архипов Г.И. Проблема Дальневосточной черной металлургии: обзор состояния и приоритеты // Проблемы прогнозирования. 2017. №2. С. 42-51.

² Хохлов А.В. Справочные материалы по географии мирового хозяйства 2017. Статистический сборник. URL: <http://www.geogr.msu.ru> (дата обращения: сентябрь 2017).

³ Антонова Н.Е. Лесной комплекс Хабаровского края: динамика и стратегические приоритеты развития. С. 10-20. В сборнике научно-практической конференции: Региональное стратегическое планирование: опыт Хабаровского края / под общ. ред. А.Н. Демьяненко. – Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2016. – 224 с.

⁴ По данным статистики портов Ванино и Советская Гавань объем экспорта круглого леса в 2015 г. составил 0,9 млн тонн.

⁵ Прогноз лесного сектора Российской Федерации до 2030 года. Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций. 2012

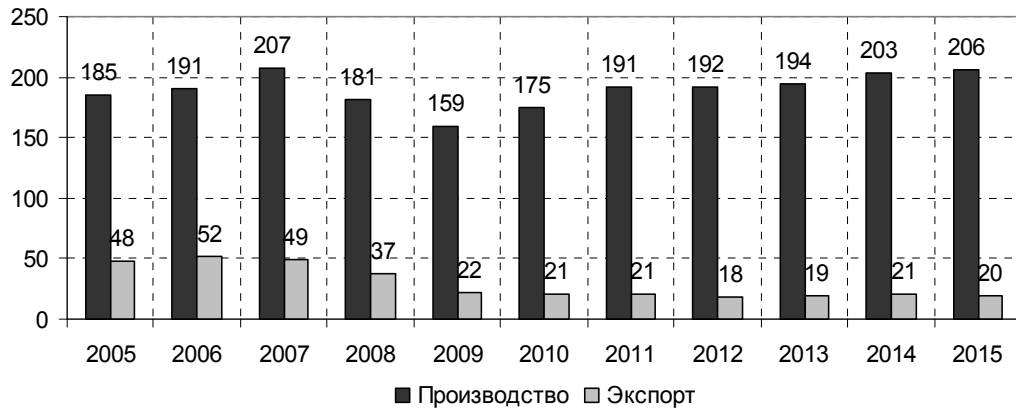


Рисунок 3.7. Динамика производства и экспорта круглого леса России, млн куб м

Как отмечают эксперты, причины низкого объема экспорта круглого леса различны: нет транспортной инфраструктуры, леса расположены в труднодоступных горных районах Восточной Сибири и Дальнего Востока, качество самой древесины не отвечает современным требованиям¹, непоследовательные действия таможенной политики государства привели к потере части рынка сбыта лесопроизводства². В перспективе ожидается, что рост экспорта круглого леса будет не существенным, учитывая политику государства по развитию глубокой переработки древесины на территории страны. Для увеличения потребления древесины на внутреннем рынке необходимы мероприятия по увеличению спроса, в первую очередь за счет малоэтажного деревянного домостроения. Развитие лесозаготовок будет обеспечиваться реализацией приоритетных инвестиционных проектов и строительства развитой дорожной сети.

Основными направлениями развития лесного комплекса в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке будет расширение использования доступных лесных ресурсов в наиболее освоенных районах и увеличение глубины переработки низкосортной древесины путем создания производств в основном на юге региона. Ожидается, что общий объем производства лесопромышленной продукции к 2030 г.³ может составить 23 млн м³.

Таким образом, с учетом действующих и планируемых к освоению месторождений к 2030 г. грузопоток Хабаровского края по направлению к морским портам Ванино и Советская Гавань может составить *13 млн тонн (3 млн тонн – нефть, 5 млн тонн – уголь, 2 млн тонн – металлы, 3 млн тонн – лес)*.

¹ Олейник Е.Б. Пути совершенствования экспортной лесной политики России // Вестник ТГЭУ. 2011. №2. С. 42-51.

² Антонова Н.Е. Лесной комплекс Хабаровского края: динамика и стратегические приоритеты развития. С. 10-20. В сборнике научно-практической конференции: Региональное стратегическое планирование: опыт Хабаровского края / под общ. ред. А.Н. Демьяненко. – Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2016. – 224 с.

³ Разработка проекта Стратегии социально-экономического развития Хабаровского края.: ИЭИ ДВО РАН, 2016. С. 104-107.

Исходя из прогнозируемых объемов грузов, тенденций и факторов развития промышленности России к 2030 г. грузопоток по направлению к портам Ванино и Советская Гавань может составить 68 млн тонн (табл. 3.10).

Таблица 3.10

Потенциальный объем грузов, тяготеющих к портам Ванино и Советская Гавань в 2030 г., млн тонн

Груз / Продукция	Млн тонн			%		
	Всего	Хабаровский край	Восточная Сибирь и Дальний Восток	Всего	Хабаровский край	Восточная Сибирь и Дальний Восток
Всего	68,0	13,0	55,0	100	19	81
Уголь	50,0	5,0	45,0	74	7	66
Зерно	2,0	–	2,0	3	–	3
Лес	3,0	3,0	–	4	4	–
Железная руда	6,0	–	6,0	9	–	9
Нефтепродукты	3,0	3,0	–	4	4	–
Удобрения	2,0	–	2,0	3	–	3
Металлы	2,0	2,0	–	3	3	–

Источник: Рассчитано автором диссертации

Примечание: Тире (–) означает, что отсутствует величина

При этом основной объем составят грузы Восточной Сибири – 81%, из них 66% – уголь. Доля грузов Хабаровского края составит лишь 19%. Это означает, что сохранится ситуация, при которой порты Ванино и Советская Гавань могут продолжать терять свою значимость в экономике Хабаровского края.

3.3. Варианты развития портов Ванино и Советская Гавань

Перспективы развития портов Ванино и Советская Гавань базируются на оценке спроса и предложения на грузы. Анализируются факторы, влияющие на основные тренды в области объема перевалки грузов в портах, мест зарождения и мест потребления грузов. Учитываются тренды по номенклатуре грузов, освоению новых месторождений, географии перевозок, по развитию портовых мощностей и инфраструктурных объектов¹.

Параметры развития перевалки грузов морских портов Ванино и Советская Гавань на перспективу зависят от масштабов проведения мероприятий по развитию инфраструктурных объектов. С учетом представленных условий сформированы три варианта (рис. 3.8).

¹ Заостровских Е.А. Морской транспорт С. 475-486. В кн.: Тихоокеанская Россия – 2030: сценарное прогнозирование регионального развития / под ред. П.А. Минакира.; Рос. акад. наук, Дальневост. отд-ние, Ин-т экон. исследований. – Хабаровск: ДВО РАН, 2010. – 560 с.

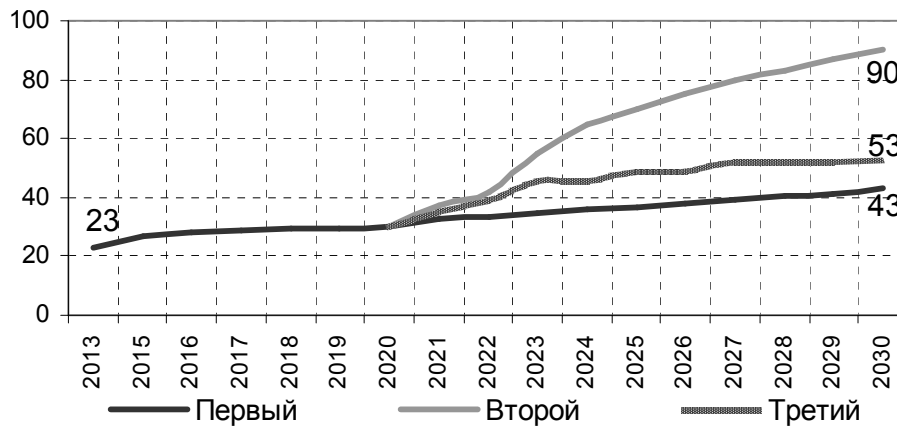


Рисунок 3.8. Прогноз объема перевалки грузов портов Ванино и Советская Гавань, млн тонн

Первый вариант предусматривает развитие портов Ванино и Советская Гавань с реализуемыми инфраструктурными проектами¹. Их объем к 2030 г. составит 43 млн тонн.

Второй вариант предполагает, что к 2030 г. будет реализован проект «Реконструкция участка Оунэ-Высокогорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля»². Это позволит увеличить объем перевалки грузов в портах Ванино и Советская Гавань до 53 млн тонн.

Третий вариант предполагает модернизацию Байкало-Амурской магистрали³, что позволит увеличить объем перевалки грузов в портах Ванино и Советская Гавань до 90 млн тонн.

Основное увеличение объема перевалки грузов в портах Ванино и Советская Гавань следует ожидать после 2020 г., т.к. реализация большей части проектов приходится на вторую половину прогнозного периода. Учитывались заявленные, но еще нереализованные проекты по строительству портовых объектов для перевалки прогнозных грузов: глинозем, нефтепродукты, уголь и железная руда⁴.

По остальным прогнозным грузам (зерно и минеральные удобрения) отсутствуют намерения инвесторов строительства терминалов в портах Ванино и Советская Гавань. Поэтому автором диссертации используются метод аналогии,

¹ Перечень инвестиционных проектов планируемых к реализации на территории Хабаровского края в 2011 – 2015 гг. Приложение № 5 к Основным направлениям деятельности Правительства Хабаровского края на период 2012 – 2015 гг.

² Лимитирующим звеном БАМа является участок Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань. Для ликвидации данного барьерного звена в 2005 г. разработан проект «Реконструкция участка Оунэ – Высокогорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля». Проект включает в себя строительство тоннеля и развитие железнодорожных участков, расположенных на линии Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань. Общая стоимость проекта составляет 37,7 млрд рублей. Реализация проекта позволит к 2020 г. увеличить грузопотоки на восточных участках БАМа до 55 млн тонн в год. URL: <http://press.rzd.ru>.

³ Модернизация БАМ до 2030 г. предполагает: строительство вторых железнодорожных путей, строительство и реконструкция тоннелей, электрификация участков, развитие станций. (Стратегическая программа развития Байкало-Амурской магистрали (БАМ) на перспективу до 2030 г. URL: http://iert.com.ru/vost_polig.html).

⁴ Инвестиционная карта Дальневосточного федерального округа. URL: <http://map.minvr.ru/>

рассчитываются потребные объемы инвестиций, численность занятых и потребляемая мощность портовых объектов.

Важным с точки зрения специализации портов, характера и масштаба перевалки грузов, является проводимый анализ объема и структуры экспортных и импортных грузопотоков, а также распределение грузопотоков в каботаже. В этой связи:

- Объем *экспортных* грузов определяется объемом спроса и предложения на грузы (см. параграф 3.1, 3.2);
- Объем *импортных* грузов определяется внутренним спросом на глинозем, который установлен долговременными поставками из Австралии для алюминиевых заводов Восточной Сибири¹;
- Объем *каботажных* грузов определяется завозом грузов в Северный макрорайон Хабаровского края и в северные районы Дальнего Востока России. Например, долгосрочные тенденции развития Республики Саха (Якутия) связаны с увеличением масштабов и расширением ассортимента добычи сырья: добычи угля, золота, черной металлургии, углехимического производства, производства удобрений, урана. Приоритетные направления развития Камчатского края связаны с портовой инфраструктурой, морехозяйственной деятельностью и минерально-сырьевым комплексом. К числу важных направлений развития Камчатского края относятся: создание крупного транспортно-логистического узла для магистральных и международных перевозок; освоение арктического шельфа².

В тоже время определяющим фактором развития морских портов является изменение потребностей в перевозке грузов через морские порты. В целях оценки этого фактора проводится анализ существующей грузовой базы России, в том числе учитывались расчетные перспективные пропускные и провозные мощности железнодорожного транспорта, приоритетные направления развития инфраструктуры Ванино – Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла, увязанные с долгосрочными перспективами развития страны и Хабаровского края, согласованность развития портовых и производственных мощностей, а также строящейся ТЭЦ в г. Советская Гавань.

Вариант I предусматривает развитие портов Ванино и Советская Гавань с уже существующими стивидорными компаниями и минимальным инфраструктурным обеспечением³. Предполагается, что будут введены в действие все инфраструктурные проекты, которые были начаты до 2015 г. Согласно реализуемым

¹ Иркутский алюминиевый завод (РУСАЛ-ИркАЗ), Братский алюминиевый завод (РУСАЛ Братск), Красноярский алюминиевый завод («РУСАЛ Красноярск»).

² Синтез научно-технических и экономических прогнозов: Тихоокеанская Россия – 2050 / под ред. П.А. Минакира, В.И. Сергиенко; Рос. акад. наук, Дальневост. отд-ние, Ин-т экон. исследований. – Владивосток: Дальнаука, 2011. С. 763-768.

³ Заостровских Е.А. Морские порты Хабаровского края как полюса экономического роста // Пространственная экономика. 2017. №4. С. 170-183.

проектам, общий объем инвестиций составит 21,5 млрд рублей, а прирост численности занятых в портах Ванино и Советская Гавань – 600 человек (табл. 3.11).

Таблица 3.11

Реализуемые проекты порта Ванино (I)

Проект	Инициатор проекта	Объем инвестиций млрд руб.	Количество рабочих мест	Сроки реализации	Прирост Мощностей портов, млн тонн
Увеличение мощностей по перевалке нефтепродуктов.	ОАО «Трансбункер»	10,0	300	2021-2025	1,5
Увеличение мощностей по перевалке угля.	ОАО «СУЭК»	6,1	100	2016-2020	12,0
Строительство терминала по перевалке глинозема.	ООО «РусАл»	5,4	200	2016-2018	3,0

Источник: Перечень инвестиционных проектов планируемых к реализации на территории Хабаровского края в 2011 – 2015 гг. Приложение № 5 к Основным направлениям деятельности Правительства Хабаровского края на период 2012 – 2015 гг.; Инвестиционная карта ДФО // <http://map.minvr.ru/>

Общий прирост мощностей портов Ванино и Советская Гавань составит 16,5 млн тонн. Соответственно общий объем перевалки грузов в 2030 г. увеличится до 43 млн тонн. Структура перевалки грузов в портах останется неизменной по отношению к 2013 г., при котором сырье составит 82%, материалы – 12%, полуфабрикаты – 5%, оборудование – 1% (см. параграф 2.3).

Основной объем перевалки придется на сырьевые грузы (уголь) – 33,7 млн тонн (табл. 3.12). Объем импортных грузов преимущественно определяется внутренним спросом на глинозем. Объем каботажных грузов будет обеспечен поставками нефтепродуктов – 0,7 млн тонн.

Таблица 3.12

Прогноз перевалки грузов портов Ванино и Советская Гавань, млн тонн (I)

Груз	2013				2030			
	Всего	Экспорт	Импорт	Каботаж	Всего	Экспорт	Импорт	Каботаж
Всего	23,7	21,1	0,9	1,1	43,0	39,1	2,3	1,5
Сырье	18,7	18,6	0,0	0,0	35,2	34,9	–	0,3
Уголь	17,6	17,5	0,0	0,0	33,3	33,1	–	0,2
Материалы	3,7	2,1	0,9	0,6	5,1	2,2	2,2	0,6
Полуфабрикаты	0,5	0,4	–	0,0	2,1	2,0	–	0,1
Оборудование	0,2	–	0,0	0,2	0,4	–	0,1	0,3

Источник: Рассчитано автором диссертации

Примечание: Тире (–) означает, что соответствующая величина равна нулю

В результате реализации первого варианта объем дохода от перевалки грузов в 2030 г. предположительно составит 5,5 млрд рублей, из них на уголь будет приходиться 2,7 млрд рублей от общего объема дохода портов Ванино и Советская Гавань. В разрезе по направлениям наибольший объем дохода составят экспортные грузы – 3,8 млрд рублей (рис. 3.9 (а)), а в разрезе по номенклатуре – сырье – 3,1 млрд рублей (рис. 3.9 (б)).

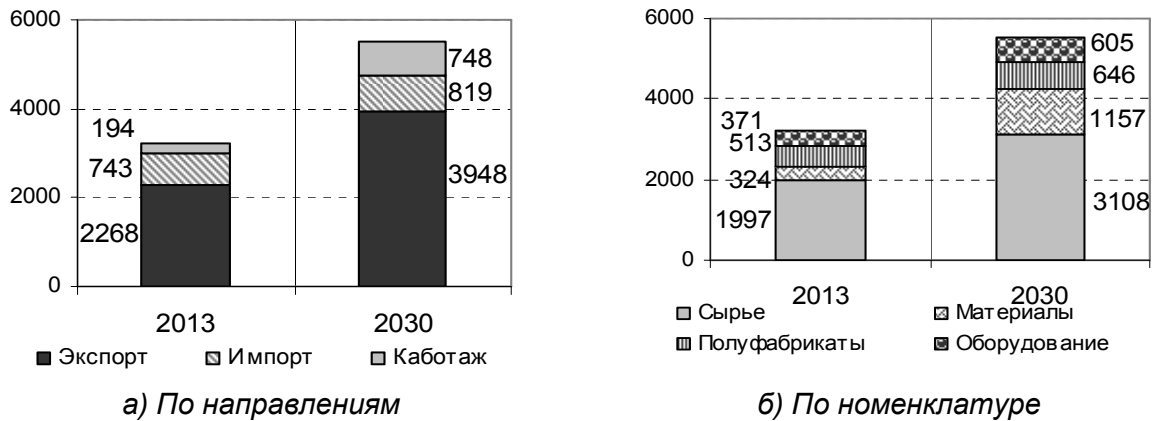


Рисунок 3.9. Структура дохода портов от перевалки грузов, млн рублей (I)

Объем налоговых поступлений от перевалки грузов увеличится до 330,9 млн руб., из них в региональный бюджет поступит 297,8 млн руб. В сравнении с показателями 2013 г. объем перевалки грузов увеличится в 1,9 раз, а объем налоговых поступлений увеличится в 1,3 раза или на 74,5 млн руб. Такой незначительный рост объема налогов объясняется ростом угольных грузов, которые составляют большой объем в перевалке, но сравнительно небольшую сумму дохода портов. Кроме того, угольные грузы «вытеснили» другой ассортимент грузов (машины, оборудование, минеральные удобрения и контейнеры), которые еще в 2005 г. составляли существенную долю дохода в перевалке грузов (см. параграф 2.3.).

Строительство портовых терминалов потребует дополнительных затрат по электроэнергии. По ориентировочным расчетам при увеличении мощности трех терминалов на 16,5 млн тонн, объем потребляемой мощности составит 11,3 МВт (табл. 3.13). Строящаяся ТЭЦ в г. Советская Гавань мощностью 120 МВт обеспечит необходимые мощности портовых терминалов (см. параграф 2.2).

Таблица 3.13

Потребляемая мощность перспективных портовых объектов (I)

Наименование объекта	Потребляемая мощность, КВт.
Всего	11300
Увеличение мощностей для перевалке нефтепродуктов	2300
Увеличение мощностей по перевалке угля	7500
Строительство терминала для глинозема	1500

Источник: Рассчитано автором диссертации

Общее число рабочих мест в портах Ванино и Советская Гавань составит около 3,1 тыс. единиц. Указанное количество рабочих мест может быть частично заполнено жителями г. Ванино и г. Советская Гавань.

Второй вариант

Поскольку прогнозируемый объем грузов, тяготеющих к портам Ванино и Советская Гавань, составляет около 68 млн тонн (см. параграф 3.2), а реконструкция участка Оунэ-Высокогорная позволит увеличить объем перевалки грузов в

портах до 53 млн тонн, то рассматриваются разные варианты структуры прогнозируемых грузов, которые представлены в трех подвариантах.

Вариант IIa предполагает, что при общем объеме перевалки грузов в объеме 53 млн тонн, структура останется неизменной по отношению к 2013 г., при котором сырье – 82% (из них уголь – 77%), материалы – 12%, полуфабрикаты – 5% и оборудование – 1%. В результате основной объем перевалки придется на сырьевые грузы – 43,4 млн тонн (табл. 3.14).

Таблица 3.14
Прогноз перевалки грузов портов Ванино и Советская Гавань, млн тонн (II а)

Груз	2013				2030			
	Всего	Экспорт	Импорт	Каботаж	Всего	Экспорт	Импорт	Каботаж
Всего	23,2	21,1	0,9	1,1	53,0	48,6	2,4	1,9
Сырье	18,7	18,6	0,0	0,0	43,4	43,1	–	0,3
Уголь	17,6	17,5	0,0	0,0	40,8	40,5	–	0,3
Материалы	3,7	2,1	0,9	0,6	6,3	3,1	2,2	0,9
Полуфабрикаты	0,5	0,4	–	0,0	2,6	2,3	–	0,3
Оборудование	0,2	–	0,03	0,2	0,5	–	0,1	0,4

Источник: Рассчитано автором диссертации

Примечание: Тире (–) означает, что соответствующая величина равна нулю

Это потребует дополнительно увеличить портовые мощности по перевалке угля и построить недостающие терминалы по перевалке глинозема, железной руды и металлов (табл. 3.15).

Таблица 3.15
Основные проекты портов Ванино и Советская Гавань (IIa)

Проект	Инициатор проекта	Объем инвестиций млрд руб.	Количество рабочих мест	Сроки реализации	Прирост Мощностей портов, млн тонн
Увеличение мощностей по перевалке угля	ОАО «СУЭК»	6,1	100	2016-2020	12,0
Строительство терминала по перевалке угля	ООО «Тувинская корпорация»	30,5	520	2016-2020	11,0
Строительство терминала по перевалке глинозема	ООО «РусАл»	5,4	200	2016-2018	1,3
Строительство терминала по перевалке железной руды	ООО «УК Петропавловск-Черная металлургия»	3,0	180	2015-2021	2,6
Строительство терминала по перевалке генеральных грузов	ООО «Компания Ремсталь»	4,2	200	2021-2025	2,0

Источник: Перечень инвестиционных проектов планируемых к реализации на территории Хабаровского края в 2011 – 2015 гг. Приложение № 5 к Основным направлениям деятельности Правительства Хабаровского края на период 2012 – 2015 гг.; Инвестиционная карта ДФО // <http://map.minvr.ru/>

Общий прирост мощностей составит 28,9 млн тонн. Объем инвестиций по развитию портовой инфраструктуры предположительно составит 49,2 млрд рублей, численность занятых в морских портах – 1,2 тыс. человек. Общее число рабочих мест в портах Ванино и Советская Гавань составит около 3,7 тыс. единиц.

Это потребует дополнительно восполнять недостающее число работников из прилегающих городов: Комсомольска-на-Амуре и Хабаровска.

В результате увеличения объема перевалки грузов до 53 млн тонн, объем дохода портов составит 6,4 млрд рублей. По направлениям наибольший объем дохода портов составят экспортные грузы – 4,6 млрд рублей (рис. 3.10 (а)), а по номенклатуре – сырье 3,5 млрд рублей (рис. 3.10 (б)).

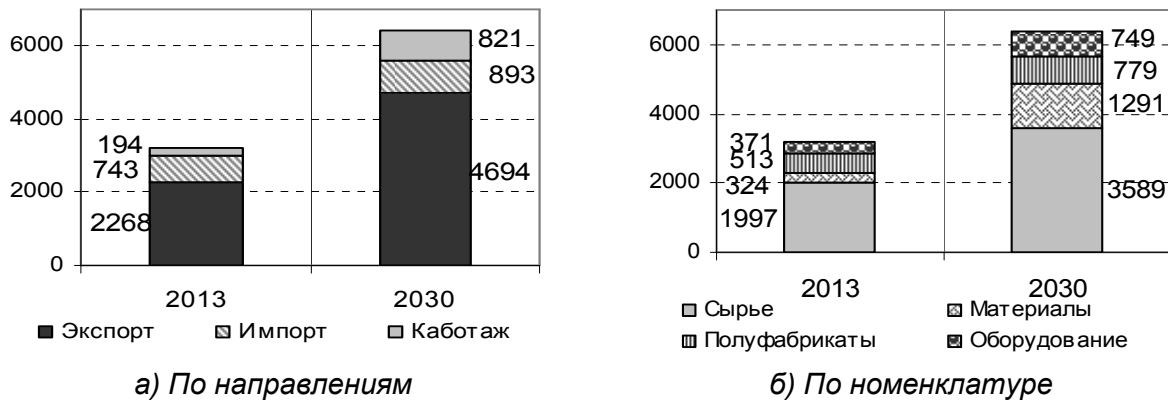


Рисунок 3.10. Структура дохода портов от перевалки грузов, млн руб. (IIa)

Объем налоговых поступлений от перевалки грузов составит 384,4 млн руб., из них в региональный бюджет – 346,0 млн рублей.

Вариант IIб предполагает, что структура перевалки грузов в портах будет приближена структуре 2005 г.: сырье – 36% (из них уголь – 4%), материалы – 44%, полуфабрикаты – 19% и оборудование – 1% (см. параграф 2.3), поскольку тогда были достигнуты наилучшие показатели работы портов. Но учитывая тот факт, что в 2008 г. был введен в эксплуатацию угольный терминал, то изменить структуру грузов в соответствии со структурой 2005 г. удастся лишь частично. Поэтому структура перевалки грузов в портах приобретет следующий вид: сырье – 35% (из них уголь – 33%), материалы – 45%, полуфабрикаты – 19% и оборудование – 1%. Основной объема перевалки грузов портов Ванино и Советская Гавань придется на материалы – 23,8 млн тонн (табл. 3.16).

Таблица 3.16

Прогноз перевалки грузов в портах Ванино и Советская Гавань, млн тонн (IIб)

Груз	2013				2030			
	Всего	Экспорт	Импорт	Каботаж	Всего	Экспорт	Импорт	Каботаж
Всего	23,2	21,1	0,9	1,1	53,0	45,1	2,2	5,5
Сырье	18,7	18,6	0,0	0,0	18,5	18,5	–	0,4
Уголь	17,6	17,5	0,0	0,0	17,5	17,5	–	0,0
Материалы	3,7	2,1	0,9	0,6	23,8	16,8	2,2	4,6
Полуфабрикаты	0,5	0,4	–	0,0	10,0	9,5	–	0,5
Оборудование	0,2	–	0,0	0,2	0,5	0,2	0,1	0,2

Источник: Рассчитано автором диссертации

Примечание: Тире (–) означает, что соответствующая величина равна нулю

Для прогнозного объема грузов потребуются дополнительно построить терминалы по перевалке нефтепродуктов, глинозема, железной руды, зерна и мине-

ральных удобрений (табл. 3.17). Ориентировочно общий объем инвестиций составит 42,6 млрд рублей, а численность занятых в морских портах – 1650 человек.

Таблица 3.17

Основные проекты портов Ванино и Советская Гавань (IIб)

Проект	Инициатор проекта	Объем инвестиций млрд руб.	Количество рабочих мест	Сроки реализации	Прирост Мощностей портов, млн тонн
Строительство терминала для нефтепродуктов	ОАО «Трансбункер»	25,0	600	2021-2025	10,5
Строительство терминала для глинозема	ООО «РусАл»	5,4	200	2016-2018	1,3
Строительство терминала для удобрений	ОАО «Уралкалий»	5,7	550	2025-2030	8,2
Строительство терминала для металлов	ООО «Компания Ремсталь»	6,5	300	2021-2025	9,0

Источник: Перечень инвестиционных проектов планируемых к реализации на территории Хабаровского края в 2011 – 2015 гг. Приложение № 5 к Основным направлениям деятельности Правительства Хабаровского края на период 2012 – 2015 гг.; Инвестиционная карта ДФО // <http://map.minvr.ru/>

Исходя из прогнозного объема перевалки портов Ванино и Советская Гавань – 53 млн тонн, объем дохода составит 8,6 млрд руб. Объем дохода портов от экспорта составит 6,4 млрд рублей (рис. 3.11 (а)), а по номенклатуре – материалы 3,6 млрд рублей (рис. 3.11 (б)).

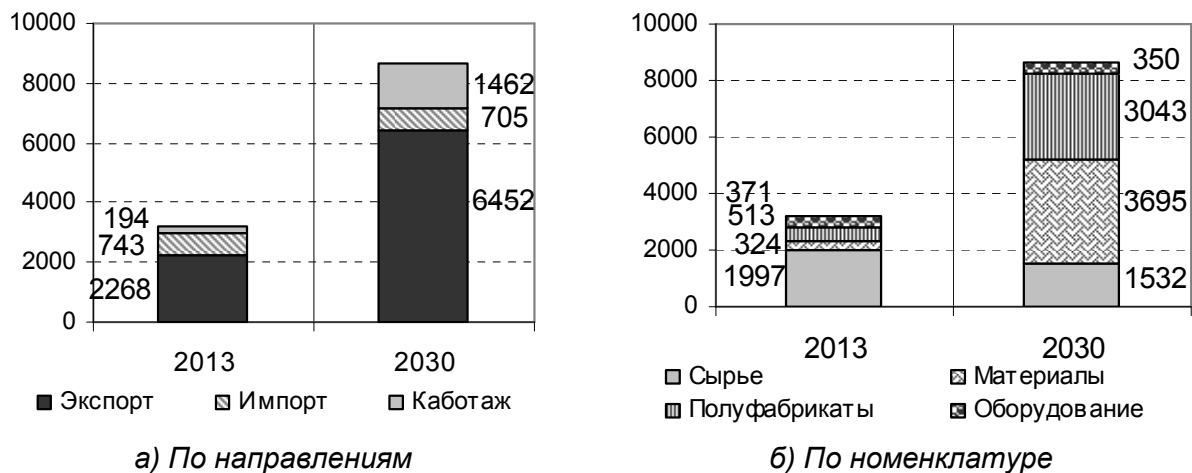


Рисунок 3.11. Структура дохода портов от перевалки грузов, млн руб. (IIб)

Объем налоговых поступлений от перевалки предположительно составит 517,1 млн руб., из них в региональный бюджет поступит 465,4 млн руб. В сравнении с показателями 2013 г. объем налоговых поступлений увеличится в 2 раза.

Вариант IIв предполагает, что структура перевалки грузов в портах будет строго соответствовать структуре 2005 г.: сырье – 36% (из них уголь составит лишь 4%), материалы – 44%, полуфабрикаты – 19% и оборудование – 1%.

Общий прирост составит 29,8 млн тонн (табл. 3.18). Основной объем перевалки грузов в портах Ванино и Советская Гавань придется на материалы – 23,3 млн тонн (глинозем, железную руду, нефтепродукты, минеральные удобрения и металлы).

Таблица 3.18
Прогноз перевалки грузов в портах Ванино и Советская Гавань, млн тонн (Ив)

Груз	2013				2030			
	Всего	Экспорт	Импорт	Каботаж	Всего	Экспорт	Импорт	Каботаж
Всего	23,2	21,1	0,9	1,1	53,0	44,0	4,2	4,7
Сырье	18,7	18,6	0,0	0,0	19,0	18,1	–	0,9
Уголь	17,6	17,5	0,0	0,0	2,1	2,1	–	0,0
Материалы	3,7	2,1	0,9	0,6	23,3	16,5	3,7	3,0
Полуфабрикаты	0,5	0,4	–	0,0	10,0	9,3	–	0,7
Оборудование	0,2	–	0,0	0,2	0,5	–	0,4	0,1

Источник: Рассчитано автором диссертации

Примечание: Тире (–) означает, что соответствующая величина равна нулю

Соответственно потребуются дополнительно построить терминалы по перевалке глинозема, железной руды, нефтепродуктов, минеральных удобрений и металлов (табл. 3.21). Общий объем инвестиций – 44 млрд рублей. Численность занятых – 1880 человек.

Таблица 3.19
Основные проекты портов Ванино и Советская Гавань (Ив)

Проект	Инициатор проекта	Объем инвестиций млрд руб.	Количество рабочих мест	Сроки реализации	Прирост Мощностей портов, млн тонн
Строительство терминала для глинозема.	ООО «РусАл»	5,4	200	2016-2018	1,3
Увеличение мощностей для перевалки нефтепродуктов.	ОАО «Транс-бункер»	20,0	400	2021-2025	5,2
Строительство железорудного терминала.	ООО «УК Петропавловск-Черная металлургия»	6,4	550	2015-2021	5,9
Строительство терминала для удобрений.	ОАО «Уралкалий»	3,7	380	2025-2030	5,5
Строительство терминала по перевалке генеральных грузов.	ООО «Компания Ремсталь»	8,5	350	2021-2025	9,5

Источник: Перечень инвестиционных проектов планируемых к реализации на территории Хабаровского края в 2011 – 2015 гг. Приложение № 5 к Основным направлениям деятельности Правительства Хабаровского края на период 2012 – 2015 гг.; Инвестиционная карта ДФО // <http://map.minvr.ru/>

Исходя из прогнозного объема перевалки портов Ванино и Советская Гавань, объем дохода составит 9,6 млрд руб. Объем дохода портов от экспорта со-

ставит 6,8 млрд рублей (рис. 3.12 (а)), а по номенклатуре – материалы 3,8 млрд рублей (рис. 3.12 (б)). Объем налоговых поступлений от перевалки предположительно составит 597,7 млн руб.

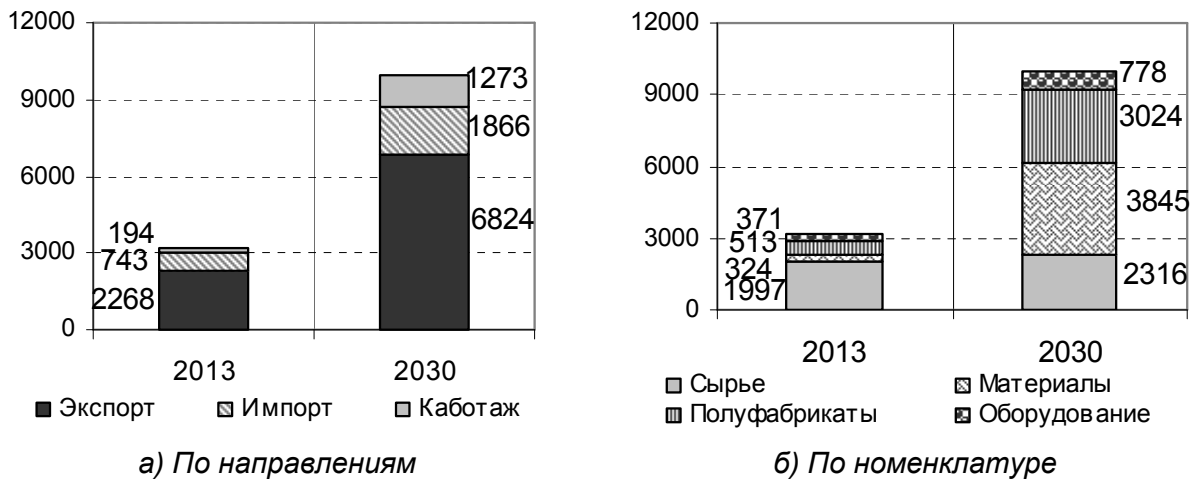


Рисунок 3.12. Структура дохода портов от перевалки грузов, млн руб. (IIв)

Вариант III

Предполагается, что модернизация Байкало-Амурской магистрали позволит увеличить объем перевалки грузов в портах Ванино и Советская Гавань до 90 млн тонн. Поэтому учитываются все грузы – 68 млн тонн, которые тяготеют к портам Ванино и Советская Гавань (параграф 3.2).

Соответственно структура перевалки грузов распределится следующим образом: сырье – 86% (из них уголь – 75%), материалы – 11%, полуфабрикаты – 2%, оборудование – 0,4%.

По полученным прогнозным оценкам, основной объем перевалки придется на уголь – 67,3 млн тонн (табл. 3.20).

Таблица 3.20

Прогноз перевалки грузов в портах Ванино и Советская Гавань, млн тонн (III)

Груз	2013				2030			
	Всего	Экспорт	Импорт	Каботаж	Всего	Экспорт	Импорт	Каботаж
Всего	23,2	21,1	0,9	1,1	90,0	86,3	2,3	1,3
Сырье	18,7	18,6	0,0	0,0	77,4	77,2	–	0,2
Уголь	17,6	17,5	0,0	0,0	67,3	67,2	–	0,1
Материалы	3,7	2,1	0,9	0,6	10,1	7,1	2,3	0,1
Полуфабрикаты	0,5	0,4	–	0,0	2,0	2,0	–	0,0
Оборудование	0,2	–	0,0	0,2	0,3	–	0,1	0,2

Источник: Рассчитано автором диссертации

Примечание: Тире (–) означает, что соответствующая величина равна нулю

Потребуется дополнительно построить терминалы по перевалке угля, нефтепродуктов, железной руды, зерна, минеральных удобрений и металлов общей мощностью 68 млн тонн (табл. 3.21). Общий объем инвестиций – 99,0 млрд рублей, а численность занятых – 2270 человек.

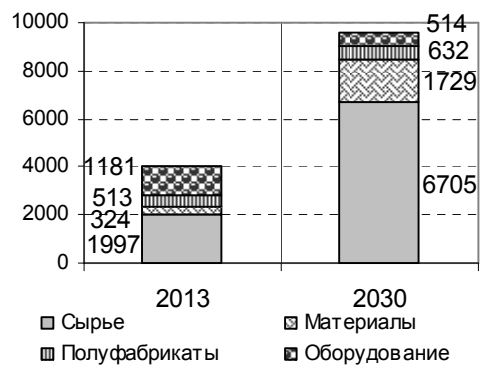
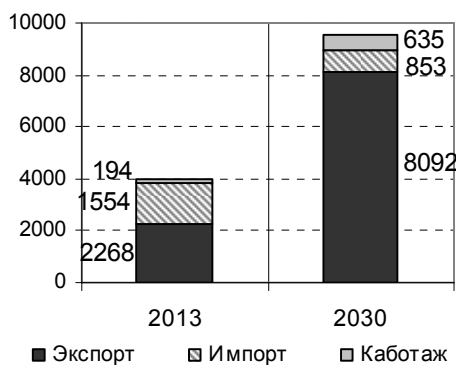
Таблица 3.21

Основные проекты портов Ванино и Советская Гавань (III)

Проект	Инициатор проекта	Объем инвестиций млрд руб.	Количество рабочий мест	Сроки реализации	Прирост Мощностей портов, млн тонн
Увеличение мощностей для перевалки нефтепродуктов	ОАО «Транс-бункер»	10,0	300	2021-2025	1,5
Увеличение мощностей по перевалке угля	ОАО «СУЭК»	6,1	100	2016-2020	12,0
Строительство угольного терминала	ООО «САХАТранс»	30,5	300	2016-2020	18,0
Создание специализированного угольного терминала	ООО «Тувинская корпорация»	30,5	520	2016-2020	15,0
Строительство терминала для глинозема.	ООО «РусАл»	5,4	200	2016-2018	3,0
Строительство зернового терминала	ОАО «Росагроснаб»	2,3	155	2015-2029	2,5
Строительство железнодорожного терминала	ООО «УК Петропавловск-Черная металлургия»	5,4	245	2015-2021	7,0
Строительство терминала для удобрений	ОАО «Уралкалий»	2,7	180	2025-2030	2,0
Строительство терминала по перевалке генеральных грузов	ООО «Компания Ремсталь»	6,1	270	2021-2025	7,0

Источник: Перечень инвестиционных проектов планируемых к реализации на территории Хабаровского края в 2011 – 2015 гг. Приложение № 5 к Основным направлениям деятельности Правительства Хабаровского края на период 2012 – 2015 гг.; Инвестиционная карта ДФО // <http://map.minvr.ru/>

В 2030 г. объем дохода портов Ванино и Советская Гавань от перевалки грузов составит 9,5 млрд рублей (рис. 3.13).



а) По направлениям б) По номенклатуре
Рисунок 3.13. Структура дохода портов от перевалки грузов, млн руб. (III)

В сравнении с показателями 2013 г. объем перевалки грузов увеличится в 3,9 раз, а объем налоговых поступлений увеличится в 2,2 раза.

Несущественное увеличение объема налогов объясняется ростом угольных грузов, которые составляют большой объем в перевалке, но сравнительно небольшую сумму дохода портов. В 2030 г. объем налоговых поступлений от перевалки грузов составит 574,7 млн руб., из них в региональный бюджет составит 517,3 млн рублей.

Сравнение вариантов развития портов Ванино и Советская Гавань

Вариант I. Объем полученного дохода портов от перевалки грузов составит 5,5 млрд руб., а объем налога на прибыль – 330,9 млн рублей (табл. 3.22).

Доля краевых грузов от общего объема перевалки составит 16%, а численность занятых в экономике Хабаровского края составит 10,4 тыс. человек, из них в морских портах – 3,1 тыс. человек, в сопутствующих отраслях – 7,3 тыс. человек.

В перспективе угольная специализация портов Ванино и Советская Гавань будет выступать сдерживающим фактором по перспективному расширению продуктовой специализации, что будет продолжать снижать вклад портов в экономический рост Хабаровского края.

При выполнении условий *варианта IIa* порты Ванино и Советская Гавань будут обеспечивать преимущественно перевалку грузов из Восточной Сибири. В результате сократится доля грузов Хабаровского края до 12%. Объем дохода портов от перевалки грузов составит 6,4 млрд руб., а объем налога на прибыль – 384,4 млн рублей.

Вариант IIб. Объем полученного дохода портов от перевалки грузов составит 8,6 млрд руб., а объем налога на прибыль – 517,7 млн рублей. Доля краевых грузов от общего объема перевалки составит 44%, а численность занятых в экономике Хабаровского края составит 14,1 тыс. человек, из них в морских портах – 4,2 тыс. человек, в сопутствующих отраслях – 9,9 тыс. человек.

Вариант IIв. Объем полученного дохода портов от перевалки грузов составит 9,9 млрд руб., а объем налога на прибыль – 597,7 млн рублей. Доля краевых грузов от общего объема перевалки увеличится до 55%, а численность занятых в экономике Хабаровского края составит 17,8 тыс. человек, из них в морских портах – 4,4 тыс. человек, в сопутствующих отраслях – 13,4 тыс. человек.

Вместе с тем численность занятых в других регионах составит лишь 4,5 тыс. чел, хотя в 2013 г. этот показатель составлял 22,4 тыс. чел. Такое сокращение будет обусловлено «ликвидацией» угольного терминала и как следствие сокращением угольных грузов из Восточной Сибири.

Вариант III. Объем полученного дохода портов от перевалки грузов составит 9,5 млрд руб., а объем налога на прибыль – 574,7 млн рублей. Такой незначительный объем налогов объясняется ростом угольных грузов. Доля краевых гру-

зов от общего объема перевалки составит 11%, а численность занятых в экономике Хабаровского края – 16,6 тыс. человек.

Таблица 3.22

Сравнение вариантов развития портов Ванино и Советская Гавань

Показатель	2030				
	I	IIa	IIб	IIв	III
<i>Все территории</i>					
Объем перевалки грузов, млн тонн	43,0	53,0	53,0	53,0	90,0
Сырье	35,2	43,4	18,5	19,0	77,4
Уголь	33,1	40,8	17,5	2,1	67,2
Материалы	5,1	6,3	23,8	23,3	10,1
Полуфабрикаты	2,1	2,6	10,0	10,0	2,0
Оборудование	0,4	0,5	0,5	0,5	0,3
Доля переработанных грузов Хабаровского края, %	16	12	44	55	11
Объем полученного дохода от перевалки грузов, млн руб.	5515,8	6408,3	8619,6	9963,1	9579,6
Сырье	3107,6	3589,1	1532,2	2315,5	6704,8
Уголь	2702,2	3299,7	1425,8	171,5	5460,6
Материалы	1157,3	1291,0	3694,7	3844,8	1728,9
Полуфабрикаты	645,6	779,4	3043,0	3024,3	631,8
Оборудование	605,3	748,7	349,6	778,4	514,0
Объем полученного дохода от перевалки грузов, млрд руб.	5515,8	6408,3	8619,6	9963,1	9579,6
Экспорт	3948,3	4693,8	6451,7	6824,0	8091,5
Уголь	2688,5	3289,4	1423,4	171,2	5458,1
Импорт	889,1	893,0	705,4	1865,9	853,1
Каботаж	748,3	821,4	1462,4	1273,2	634,9
<i>Припортовая территория (г. Советская Гавань и пос. Ванино)</i>					
Объем грузов, млн тонн	2,8	3,9	13,2	14,0	5,7
Материалы	2,8	3,9	13,2	14,0	5,7
Объем полученного дохода портов от перевалочной деятельности грузов, млн руб.	5515,8	6408,3	8619,6	9963,1	9579,6
Численность занятых, тыс. чел	3,1	3,8	4,2	4,4	4,9
Объем инвестиций на развитие портовой инфраструктуры, млрд руб.	21,5	49,2	42,6	44,0	99,0
<i>Портовый регион (Хабаровский край)</i>					
Объем грузов, млн тонн	4,4	3,1	10,6	15,5	4,6
Сырье	-	-	-	4,9	2,2
Оборудование	2,5	3,1	10,6	10,6	2,4
Численность занятых, тыс. чел	7,3	7,4	9,9	13,4	11,7
Региональная часть налога на прибыль, млн руб.	297,8	364,0	465,4	538,0	517,3
<i>Остальные регионы (Восточная Сибирь и Дальний Восток)</i>					
Объем грузов, млн тонн	35,6	45,9	29,1	23,3	79,5
Сырье	33,7	43,4	18,5	14,1	75,2
Уголь	33,7	40,8	17,5	2,1	67,2
Материалы	2,6	2,4	10,5	9,2	4,3
Численность занятых, тыс. чел	25,2	26,9	28,5	4,5	34,3
Федеральная часть налога на прибыль, млн руб.	33,1	20,4	51,7	59,7	57,4

Источник: Рассчитано автором диссертации

Сопоставив полученные результаты оценок по вариантам, для экономики Хабаровского края наиболее благоприятным является *вариант IIб*, при котором доля грузов Хабаровского края составит 44%, а численность занятых в регионе – 14,1 тыс. человек. При этом структура грузов в портах Ванино и Советская Гавань соответствует структуре 2005 г.: сырье – 36% (из них уголь составит лишь 4%), материалы – 44%, полуфабрикаты – 19% и оборудование – 1%. Это означает, что широко специализированные порты Ванино и Советская Гавань будут тесно взаимодействовать с Хабаровским краем, обеспечивая производственную деятельность в отраслях промышленного производства и спрос на трудовые ресурсы. Вместе с тем *вариант IIб* является нереалистичным, т.к. потребуются «ликвидировать» действующий угольный терминал в порту Ванино.

Из всех рассмотренных вариантов следует, что развитие портов Ванино и Советская Гавань не гарантирует развитие, как припортовой территории, так и портового региона. Это обусловлено тем, что морские порты будут перерабатывать грузы Восточной Сибири. Полученный результат подтверждает мнение отечественных и зарубежных исследователей, которые отмечают, что зачастую экономические выгоды от развития порта распространяются на другие регионы, тогда как отрицательные воздействия локализуются в самом портовом регионе. В основном это связано с окружающей средой, землепользованием и образованием пробок на дорогах.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

С точки зрения рассмотрения Ванино – Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла, как локомотива экономического роста Хабаровского края есть косвенные свидетельства того, что локомотивом экономического роста он не является. Потому как основные грузы формируются в районах Восточной Сибири, порты не оказывают влияние на производственные цепочки Хабаровского края, а также сокращается численность занятых по мере технологического развития портов.

В силу узкой специализации портов Ванино и Советская Гавань переработка грузов с увеличением доли добавленной стоимости не предполагается на самой территории. Морские порты Ванино и Советская Гавань в том состоянии, в котором они находятся, могут оказывать влияние на экономику Хабаровского края и портового региона лишь через увеличение объемных показателей своей работы, отражающихся, в том числе и в объемных показателях доходов портов. Частично это отражается в доходах бюджета региона и доходах населения.

Но для того, чтобы быть локомотивом полюса роста в классическом стиле, нужно, чтобы увеличение масштабов экономической деятельности в самом транспортном узле приводило бы к локализации роста генерируемого спроса, чего при такой специализации портов не может происходить. Это является ограничителем.

Для того, чтобы это был полноценный классический полюс роста для экономики Хабаровского края, нужно, чтобы была заметная степень локализации в этом регионе. Любое увеличение степени локализации будет благотворно сказываться на экономику региона. Но проблема заключается в том, что это возможно только в том случае, если будет модифицирована специализация морских портов. Например, появится перевалка контейнерных грузов, увеличится доля сервисных услуг в портах.

Вместе с тем, по мнению автора диссертации, существуют ограничения:

- *Во-первых*, порты Ванино и Советская Гавань не принадлежат к категории важных в геополитическом масштабе грузовых центров, а ВСГТПУ является средним по масштабам территориально-производственным комплексом Хабаровского края;
- *Во-вторых*, заявленные сырьевые проекты, ставят под сомнение переход на качественно новый этап развития портов Ванино и Советская Гавань;
- *В-третьих*, порты Ванино и Советская Гавань не находятся на пути основных морских транспортных магистралей, следовательно, придется исключить возможность создания транспортно-логистического узла для

перевалки транзитных контейнеров, что является одним из важных условий развития порта.

Ванино – Советско-Гаванский транспортно-промышленный узел в очень ограниченных масштабах может рассматриваться как потенциальный полюс экономического роста портового региона. Прежде всего, простым увеличением мощностей, простым увеличением объемов инвестиций и масштабов деятельности в этом транспортном узле без глубоких изменений специализации, сопутствующей инфраструктуры, без синхронизации с программами развития производственной базы в Хабаровском крае. Превращение абстрактной возможности в реальный полюс невозможно.

В перспективе морские порты Ванино и Советская Гавань могут стать полюсом роста при условии, если усилится связь с внутренним регионом путем размещения в портах промышленных предприятий, логистических центров и развитых информационных технологий, что позволит предлагать услуги с высокой добавленной стоимостью. С технологическим развитием портов снизится доля транспортных затрат и, как следствие, увеличится расстояние вглубь материка. В портовые операции будут инкорпорированы возможности логистических и товарораспределительных систем. Это позволит снизить время нахождения судов у причала и повысить общие показатели производительности работы портов. Перевалка экспортно-импортных грузов окажет решающее значение для национальной экономики и промышленности. Будет создана соответствующая транспортная инфраструктура, образованы новые рабочие места, как в транспортной отрасли, так и в отраслях промышленного производства Хабаровского края и за его пределами.

Чтобы превратить абстрактность в реальность, необходимо осуществить программу синхронизированных действий по развитию ряда направлений, только часть из которых сосредоточена в самом этом транспортном узле.

Это можно сделать путем целой синхронизированной программы действий, которая потребует определенных изменений: инвестиционных, институциональных, пространственных, инфраструктурных и т.д. Для этого необходимо существующие программы по развитию Ванино – Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла преобразовать в территориально-отраслевую комплексную программу модернизации транспортно-экономической системы для всего региона. И только в том случае, если реализация такой программы по срокам и по масштабам затрат окупится отдачей в терминах «увеличение экономического роста региона Ванино – Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла в полюс роста», только в этом случае будет иметь смысл развитие этого транспортного узла до полюса роста.

ЛИТЕРАТУРА

1. Аблязов В.К. Прогнозирование грузооборота порта в условиях риска и неопределенности. Методика прогнозирования. – Германия: LAP LAMBER Academic Publishing, 2013. – 185 с.
2. Аксёнов И.Я. Единая транспортная система: учебник для вузов. – М.: Транспорт, 1980. – 213 с.
3. Александрова Т.Е. Зоны тяготения морских бассейнов России // Транспортное дело России. 2010. №6. С. 98-101.
4. Александрова Т.Е. Морская инфраструктура России: теория, основные этапы развития, проблемы. – С-Петербург: Аврора-Дизайн, 2010. – 185 с.
5. Алимов Ю.П., Жохова В.П. Анализ эффективности размещения производительных сил Сибири и Дальнего Востока. – М.: Финансы, 1979. – 80 с.
6. Антонова Н.Е. Лесной комплекс Хабаровского края: динамика и стратегические приоритеты развития. С. 10-20. В сборнике научно-практической конференции: Региональное стратегическое планирование: опыт Хабаровского края / под общ. ред. А.Н. Демьяненко. – Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2016. – 224 с.
7. Антонова Н.Е. Отражение реформы лесного хозяйства на региональном уровне (на примере Хабаровского края) // Вестник Тихоокеанского государственного университета. 2012. №3. С. 173-182.
8. Архангельский А.Б. БАМ – инвестиционный проект, направленный в будущее // Историческая и социально-образовательная мысль. 2012. №2. С. 15-18.
9. Архипов Г.И. Проблема Дальневосточной черной металлургии: обзор состояния и приоритеты // Проблемы прогнозирования. 2017. №2. С. 42-51.
10. Архипов Г.И., Архипов Г.Г. Современное состояние и проблемы освоения рудных минерально-сырьевых ресурсов в Дальневосточном федеральном округе // Региональная экономика: теория и практика. 2011. №25. С. 46-56.
11. Балалаев А.С., Демьяненко А.Н., Калашников В.Д., Зражевский С.А. Формирование логистической транспортно-распределительной системы Хабаровского края: подходы, решения. – Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2008. – 191 с.
12. Бардаль А.Б., Дёмина О.В., Заостровских Е.А. Развитие транспортной инфраструктуры для экспорта угля с Дальнего Востока и из Восточной Сибири // RUSSIA & NIS BUSINESS MONTHLY (ПОТОБО). 2012. №4. С. 63-71.
13. Бардаль А.Б., Заостровских Е.А. Дальний Восток – 2050: транспортная инфраструктура международного сотрудничества // Проблемы Дальнего Востока. 2012. №5. С. 3-13.
14. Бардаль А.Б., Заостровских Е.А. Транспорт и транспортные коридоры. С. 352-381. В кн.: Синтез научно-технических и экономических прогнозов: Тихоокеанская Россия – 2050 / под ред. П.А. Минакира, В.И. Сергиенко.; Рос. акад. наук, Дальневост. отд-ние, Ин-т экон. исследований. – Владивосток: Дальнаука, 2011. – 912 с.
15. Бардаль А.Б., Заостровских Е.А. Транспорт. С. 141-149. В кн.: Синтез научно-технических и экономических прогнозов: Тихоокеанская Россия – 2050 / под ред. П.А. Минакира, В.И. Сергиенко.; Рос. акад. наук, Дальневост. отд-ние, Ин-т экон. исследований. – Владивосток: Дальнаука, 2011. – 912 с.

16. Белоусова А.В. Межрегиональные взаимодействия: влияние на экономику региона (Хабаровский край) // *Пространственная экономика*. 2012. №4. С. 127-137.
17. Белоусова А.В. Региональный вывоз в экономике Хабаровского края: шоки и эффекты. – Хабаровск: КГУП «ХКТ», 2011. – 128 с.
18. Бугроменко В.Н. Синергетический подход к обоснованию уровня финансирования транспортной инфраструктуры. [Электронный ресурс] URL: <http://ooliderclimat.ru/sinerget.htm> (дата обращения: октябрь 2012).
19. Бугроменко В.Н. Современная география транспорта и транспортная доступность // *Известия РАН. Географическая серия*. 2010. №4. С. 7-28.
20. Бугроменко В.Н. Транспорт в территориальных системах. – М.: Наука, 1987. – 112 с.
21. Бугроменко В.Н. Что стоит за сменой парадигм? // *Транспорт России*. 2009. №46. С. 5-18.
22. Бутов А.М. Рынок перевозок грузов железнодорожным транспортом. – М.: Национальный исследовательский университет. Высшая школа экономики, 2016 г. – 68 с.
23. Ванинский морской торговый порт. Годовые отчеты 2006-2016 гг. URL: <http://www.vaninoport.ru/annual.html>
24. Винников В.В. Экономика морского транспорта (экономика морских перевозок). Учебник. – Одесса: Феникс, 2011. – 944 с.
25. Вишневский Д.С., Демьяненко А.Н. Дальний Восток России: макроэкономическое зонирование // *Известия русского географического общества*. 2011. Т.143. №4. С. 1-11.
26. Вишневский Д.С., Демьяненко А.Н. Макроэкономическое зонирование как метод стратегического анализа: Дальний Восток России // *Пространственная экономика*. 2010. №4. С.6-31.
27. Воронцова Н. «Сибуглемед» подаст пример // *Дальневосточный капитал*. 2008. №10. С. 74-75.
28. Вудберн А. Связи между морскими портами и внутренними регионами. Европейская Экономическая комиссия ООН. 2010. – 107 с. URL: www.unecsc.org:8080/fileadmin/DAM/trams/doc/.../ECE-TRANS-210r.pdf (дата обращения: декабрь 2015).
29. Вывоз потребительских товаров и продукции производственно-технического назначения в 2005 - 2013 гг. Статистический Бюллетень.– Хабаровск: Хабаровскстат, 2006, 2010, 2014.
30. Галицкий М.И., Данилов С.К., Корнеев А.И. Экономическая география транспорта СССР. – М.: Транспорт, 1965. – 304 с.
31. Голубев А. Посткризисное развитие сельского хозяйства России // *Вопросы экономики*. 2009. №10. С. 131-135.
32. Гольц Г.А. Долговременные исторические тренды как фактор экономического прогнозирования: транспорт, экономика, демография // *Проблемы прогнозирования*. 2004. №2. С. 25-36.
33. Горелик Н.А. Прогнозирование перспективных грузопотоков на морском транспорте. С. 63-78. В кн.: *Проблемы прогнозирования и оптимизации работы транспорта*. – М.: Наука, 1982. – 328 с.
34. Горюнов А.П. Воздействие мирового финансового кризиса на экономику региона: Хабаровский край // *Пространственная экономика*. 2011. №1 С. 7-29.

35. Государственная программа Хабаровского края «Развитие транспортной системы Хабаровского края» (Утверждена Постановлением Правительства Хабаровского края от 26.05.2014 № 168-пр.).
36. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики: Учебник для вузов. – М.: ГУ ВШЭ, 2000. – 495 с.
37. Дагилис Е.В. Позиции России на мировом рынке угля: проблемы и перспективы // Российский внешнеэкономический вестник. 2016. №5. С. 104-115.
38. Двойное дно рынка железной руды. Metallургический бюллетень. URL: <https://www.metalbulletin.ru/a/274> (дата обращения: сентябрь 2017).
39. Дёмина О.В. Приоритеты развития ТЭК Хабаровского края. С. 74-80. В сборнике научно-практической конференции: Региональное стратегическое планирование: опыт Хабаровского края / под общ. ред. А.Н. Демьяненко. – Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2016. – 224 с.
40. Дёмина О.В. Российские энергоресурсы на рынках стран АТР: развитие экспортной инфраструктуры // Регионалистика. 2015. Т.2. №4. С. 21-30.
41. Дёмина О.В., Новицкий А.А. Энергетические рынки стран АТЭС: возможности для России // Пространственная экономика. 2012. №3. С. 55-78.
42. Дмитриева Т. Замедление с перспективой роста // Морские порты. 2016. №8. С. 44-47.
43. Долгосрочная программа развития угольной промышленности России на период до 2030 г. (Утверждена Постановлением Правительства РФ от 24.01.2012 г. № 4-р.).
44. Ермакова Н.А. Опыт классификации хинтерландов морских портово-промышленных комплексов // Известия Санкт-Петербургского экономического университета. 2012. №3. С. 57-63.
45. Ершов Ю.А. Мировая энергетика в 2030-м и роль, которую будут играть в ней страны Азии и Африки // Азия и Африка сегодня. 2009. №6. С. 9-13.
46. Ефимова Е.Г. Роль транспорта в экономическом развитии региона: международный аспект // Вестник СПбГУ. 2009. Сер 5. Вып.1. С. 77-85.
47. Заостровских Е.А. Ванино – Советско-Гаванский транспортно-промышленный узел: потенциал формирования полюса роста // Власть и управление на Востоке России. 2017. №1. С. 35-43.
48. Заостровских Е.А. Водный транспорт. С. 239-250. В кн.: Экономика регионов. Хабаровский край / под ред. П.А. Минакира; Рос. акад. наук, Дальневост. отделение, Ин-т экон. исследований. – Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2014. – 400 с.
49. Заостровских Е.А. Грузовая база портов Ванино и Советская Гавань: потенциал и перспективы развития С. 24-36. / Ученые записки. Выпуск 6. Модели и механизмы пространственного развития: сб. ст. [Электронный ресурс] / под ред. О.М. Прокапало; Российская академия наук, Дальневосточное отделение, Институт экономических исследований. – Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2017. – 85 с.
50. Заостровских Е.А. Инфраструктура водного транспорта как фактор роста. С. 26-36. В кн.: Оценка факторов роста и прогнозирование социально-экономического развития регионов России / под ред. А.И. Татаркина, П.А. Минакира; Институт экономики УрО РАН; Институт экономических исследований ДВО РАН. – Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН, 2012. – 178 с.
51. Заостровских Е.А. Комплексные транспортные исследования в России // Экономика Востока России. 2017. №1. С. 92-101.

52. Заостровских Е.А. Методы измерения эффективности работы транспортных связей морских портов с внутренними регионами // Региональные проблемы. 2016. №2. С. 60-65.
53. Заостровских Е.А. Морские порты как полюс роста в экономике Хабаровского края С. 56-67. / Ученые записки. Выпуск 2. Проблемы инфраструктурных и ресурсных отраслей экономики: сб. ст. [Электронный ресурс] / под ред. акад. П.А. Минакира; Российская академия наук, Дальневосточное отделение, Институт экономических исследований. – Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2017. – 94 с.
54. Заостровских Е.А. Морские порты Хабаровского края как полюса экономического роста // Пространственная экономика. 2017. №4. С. 170-183.
55. Заостровских Е.А. Морской транспорт. С. 475-486. В кн.: Тихоокеанская Россия – 2030: сценарное прогнозирование регионального развития / под ред. П.А. Минакира.; Рос. акад. наук, Дальневост. отд-ние, Ин-т экон. исследований. – Хабаровск: ДВО РАН, 2010. – 560 с.
56. Заостровских Е.А. Оценка влияния морского порта на экономику региона: методы и проблемы // Региональные проблемы. 2017. Т.20. №2. С. 65-72.
57. Заостровских Е.А. Оценка развития морского транспорта на примере порта Советская Гавань. С. 147-152. В сб.: Материалы X Всероссийской научно-практической конференции молодых исследователей, аспирантов и соискателей «Экономика, управление, общество: история и современность» – Хабаровск: ДВИ-филиал РАНХиГС, 2012. – 434 с.
58. Заостровских Е.А. Оценка состояния и обеспечение сбалансированного развития инфраструктуры морского транспорта Дальневосточного региона. С 219-227. В сб.: Материалы IX Осенней конференции молодых ученых в новосибирском Академгородке «Исследования молодых ученых: отраслевая и региональная экономика, инновации, финансы и социология»: в 2-х частях. Часть 1. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2013.– 320 с.
59. Заостровских Е.А. Оценка спроса на основные массовые грузы стран АТР // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2017. №4. С. 84-99.
60. Заостровских Е.А. Оценка транспортно-экономических связей морских портов Хабаровского края с отраслями и регионами. С. 158-167. В сб.: Материалы IX Осенней конференции молодых учёных в новосибирском Академгородке «Исследования молодых ученых: отраслевая и региональная экономика, инновации, финансы и социология»: в 2-х частях. Часть 1. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2014. – 378 с.
61. Заостровских Е.А. Перевозки внешнеторговых грузов морским торговым флотом // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2012. №2. С. 66-74.
62. Заостровских Е.А. Роль морских портов Дальнего Востока в Северо-Восточной Азии. С. 174-178. В сб.: Материалы IX Всероссийской научно-практической конференции молодых исследователей, аспирантов и соискателей «Экономика, управление, общество: история и современность». – Хабаровск: РИОТИП, 2011. – 360 с.
63. Заостровских Е.А. Роль морских пунктов пропуска в развитии морских портов Дальнего Востока. С. 184-190. / Материалы XXV российско-японского симпозиума историков и экономистов ДВО РАН и района Кансай (Япония): сб. ст. – Владивосток: Дальнаука, 2010. – 304 с.
64. Заостровских Е.А. Сегментирование и оценка рынка транспортных услуг Дальнего Востока. С. 56-68. В сб. науч. ст.: Государственно-частное парт-

- нерство в развитии транспортного комплекса региона. – Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН, 2013. – 80 с.
65. Заостровских Е.А. Теоретические подходы к оценке влияния транспорта на экономический рост региона // Известия ДВФУ. Экономика и управление. 2016. №2. С. 16-24.
 66. Заостровских Е.А. Транспортно-экономические связи морских портов Хабаровского края: оценка структурных сдвигов // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. 2014. №1-2. С. 36-41.
 67. Зелёнов Н.Н., Федоренко А.И. Совершенствование методов экономического анализа показателей эффективности портовой деятельности // Морские порты. 2010. №7. С. 28-35.
 68. Зеленцов В.В. Морской транспорт Дальнего Востока по второй половине XX века. – Владивосток: Дальнаука, 2003. – 329 с.
 69. Золотарёв В.И., Примачёв Н.Т., Чекаловец В.И. Экономика морского порта. – М.: Транспорт, 1986. – 240 с.
 70. Иванов Т.Н. Моделирование потенциальных «полюсов роста» экономики региона // Российское предпринимательство. 2014. №9. С. 82-88.
 71. Иванова Т.А., Иванова В.А. Основные тенденции развития рынка нефти АТР // Горизонты экономики. 2016. Том 2. №6. С. 57-60.
 72. Ивашкин М.В. Межрегиональные и международные торговые связи Хабаровского края: анализ и перспективы развития // Вестник ТОГУ. 2006. №1. С. 81-88.
 73. Изард У. Методы регионального анализа: введение в науку о регионах. – М.: Прогресс, 1966. – 660 с.
 74. Изотов Д.А. Либерализация торговли между Россией и странами Восточной Азии // Пространственная экономика. 2015. №4. С. 75-97.
 75. Исаев А.Г. Транспортная инфраструктура и экономический рост: пространственный аспект // Пространственная экономика. 2015. №3. С. 57-73.
 76. Киба Д.В., Алеев Д.Р. Приватизация промышленности г. Комсомольска-на-Амуре и ее влияние на социальное развитие города // Теория и практика общественного развития. 2017. №7. С. 15-18.
 77. Кин А.А. БАМ и прилегающие территории: уроки и перспективы освоения // Вестник Сибирского университета потребительской кооперации. 2016. №1. С. 57-66.
 78. Кириченко А.В., Кузнецов Л.В. Взаимоотношения города и порта: эволюция и перспективы // Транспорт Российской Федерации. 2014. №1. С. 12-15.
 79. Климова Л. СУЭК и Хабаровский край: точки роста // Дальневосточный капитал. 2008. №10. С. 40-41.
 80. Клячко Л.М., Рабинович Ю.И. Судостроительные и судоремонтные предприятия России: специализация и оценка возможностей повышения эффективности. – М.: СОПС, 2008. – 261 с.
 81. Кобылковский Г.П., Шишков Ю.Ф., Махин Е.М. Вопросы комплексного развития транспорта Дальневосточного экономического района. С. 7-9. В сборнике: Развитие и размещение производительных сил и транспортное обеспечение Дальневосточного экономического района на период до 2005 года. Всесоюзная научно-практическая конференция. – Хабаровск: Дальнаука, 1984. – 76 с.

82. Козловский Е.А., Грабчак Л.Г., Алексеев С.М. БАМ – ошибка или стратегия освоения восточных районов России? // Экономические стратегии. 2000. №1. С. 57-68.
83. Колесов Л.И. Межотраслевые проблемы развития транспортной системы Сибири и Дальнего Востока. – Новосибирск: Наука, 1982. – 224 с.
84. Колосовский Н.Н. К вопросу об экономическом районировании // Пространственная экономика. 2009. №1. С 102-123.
85. Колосовский Н.Н. Теория экономического районирования. – М.: Мысль, 1969. – 336 с.
86. Кондратьев В.Б. Инфраструктура как фактор экономического роста // Российское предпринимательство. 2010. №11. С. 29-35.
87. Концепция создания и развития портовой особой экономической зоны на территории Советско-Гаванского муниципального района Хабаровского края – аналитические материалы (итоговая версия). – М.: Исследовательский институт Номура, 2011. – 71 с.
88. Краснопольский Б.Х. Инфраструктура в системе регионального хозяйственного комплекса Севера. – М.: Наука, 1980. – 145 с.
89. Краснопольский Б.Х. К вопросу об «опережающем» развитии инфраструктуры. URL: <http://ecrin.ru/ainmenu-116/209-qq> (дата обращения: апрель 2014).
90. Кугаевский А.А. Эффективность регионального транспортного комплекса (методологические вопросы). – Новосибирск: Наука, 1989. – 128 с.
91. Кузнецов А.Л. Новая роль морских портов в мировой экономике. URL: http://wingi.ru/firms_profile/viewMsg-312/blog-151/firm_id-3700/ (дата обращения: ноябрь 2012).
92. Кузнецов А.Л. Новый сценарий для российских портов // Морские порты. 2009. №3. С. 28-33.
93. Кузнецов А.Л., Галин А.В. Генезис моделей развития портов в современной транспортной науке // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. 2015. №2. С. 141-153.
94. Кузнецова А.И. Инфраструктура: Вопросы теории, методологии и прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства. Геоэкономический подход. – М.: КомКнига, 2010. – 456 с.
95. Леонов С.Н. Инструменты реализации государственной региональной политики в отношении Дальнего Востока России // Пространственная экономика. 2017. №2. С. 41-67.
96. Лернер В.К. Прогнозирование грузовой базы морского транспорта. Методические принципы анализа // Морские порты России. 2011. №9. С.62-66.
97. Лесной комплекс Дальнего Востока России: аналитический обзор. – Хабаровск: РИОТИП, 2008. – 192 с.
98. Липец Ю.Г., Пуляркин В.А., Шлихтер С.Б. Экономическая география мирового развития. XX век. – Санкт-Петербург: Алтейя, 2003. – 396 с.
99. Логинов М.И., Файдов О.Е. Ресурсный потенциал коксующихся углей Восточной Сибири и Дальнего Востока // Минеральные ресурсы России. 2008. №1. С. 35-44.
100. Ломакина Н.В. Минерально-сырьевой комплекс Дальнего Востока России: потенциал развития. – Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2009. – 240 с.
101. Люкшина О.Г. Анализ структурных сдвигов в грузопотоках Дальнего Востока. С. 28-33. В книге: Региональные экономические проблемы развития

- транспортной системы Дальнего Востока. – Владивосток: ДВНЦ АН СССР, 1982. – 136 с.
102. Малов Ю.В., Кибалов Е.Б. Формирование единого транспортного пространства России в контексте экономического развития ее восточных регионов // Регион: экономика и социология. 2009. №2. С. 183-191.
 103. Маркарьян С.Б. Аграрный сектор Японии: есть ли перспективы развития? // Восточная аналитика. 2012. №3. С. 121-127.
 104. Машковцев Г.А., Зублюк Е.В., Коротков В.В., Печенкин И.Г., Руднев В.В. Минерально-сырьевая база черных и легирующих металлов Сибири и Дальнего Востока: состояние, пути развития и освоения // Разведка и охрана недр. 2011. №5. С. 23-28.
 105. Минакир П.А, Власюк Л.И., Демьяненко А.Н., Деваева Е.И., Калашников В.Д., Леонов С.Н., Мотрич Е.Л., Рензин О.М. К вопросу о стратегии развития Хабаровского края // Пространственная экономика. 2008. №3. С. 5-44.
 106. Минакир П.А. Мнимые и реальные диспропорции экономического пространства // Пространственная экономика. 2008. №4. С. 5-18.
 107. Минакир П.А., Демьяненко А.Н. Пространственная экономика: эволюция подходов и методология // Пространственная экономика. 2010. №2. С. 6-32.
 108. Минакир П.А., Прокапало О.М. Региональная экономическая динамика. Дальний Восток. – Хабаровск: ДВО РАН, 2010. – 304 с.
 109. Минакир П.А., Прокапало О.М. Экономика Дальнего Востока России: состояние и перспективы // Регионалистика. 2017. Т.4. №3. С. 48-56.
 110. Мировые рынки нефти и природного газа: проблемы конкуренции и кооперации. – М.: ИМЭМО РАН, 2015. – 130 с.
 111. Михеева Н.Н. Межрегиональные связи. С. 165-171. В книге: Экономика Дальнего Востока: реформа и кризис. – Хабаровск, Владивосток: Дальнаука, 1994. – 240 с.
 112. Михеева Н.Н. Региональная экономика и управление. Учебное пособие для вузов. – Хабаровск: РИОТИП, 2000. – 400 с.
 113. Мотрич Е.Л. Население Дальнего Востока России. – Владивосток, Хабаровск: ДВО РАН, 2006. – 224 с.
 114. Мотрич Е.Л., Молодковец Л.А. Трансформация миграционных процессов в Хабаровском крае // Вопросы статистики. 2015. №1. С. 54-64.
 115. Назарова В.В. Структура зернового рынка Российской Федерации: оценка и динамика // Фундаментальные исследования. 2013. №10. С. 1564-1570.
 116. Найден С.Н., Грицко М.А. Перспективы развития человеческого потенциала Хабаровского края // Экономика Востока России. 2016. №2. С. 44-50.
 117. Неволько А.И., Эрнст В.А. Состояние и использование минерально-сырьевой базы Сибирского ФО // Разведка и охрана недр. 2012. №3. С. 3-39.
 118. Новосельцев Е.М., Семенихина О.Я., Холоша М.В. Приморье: будущее – за «зелеными» портами // Морские порты. 2011. №9. С. 30-34.
 119. Нудельман Р.И. Проблемы планирования воспроизводства основных фондов транспорта С. 129-168. В кн.: Проблемы прогнозирования и оптимизации работы транспорта / под ред. Канторовича Л.В., Лившица В.Н. – М.: Наука, 1982. – 328 с.
 120. О внесении изменений в перечень районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей с ограниченными сроками завоза грузов (продукции) (Постановление Правительства РФ от 06.12.2016. № 1305).

121. О внесении изменений в Федеральный Закон «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» и Федеральный Закон «О свободном порте Владивосток» (Федеральный закон от 24.06.2016. №252-ФЗ).
122. О поставках продукции в северные районы Хабаровского края с ограниченными сроками завоза грузов в навигацию 2012 г. (Распоряжение Губернатора Хабаровского края от 15.03.2012 №95-р.).
123. О свободном порте Владивосток. (Федеральный закон от 13.07.2015 №212-ФЗ).
124. О создании на территории Хабаровского края портовой особой экономической зоны (Постановление Правительства РФ от 31 декабря 2009 г. №1185.).
125. О Стратегическом плане развития Ванинского муниципального района Хабаровского края на период до 2020 года (Решение Собрания депутатов Ванинского муниципального района от 23.10.2007. №117).
126. Об организации работ по реализации Закона РФ от 28 мая 1992 г. №2859-1 «О поставках продукции и товаров для государственных нужд» (Постановление Правительства РФ от 27 августа 1992 г. №638).
127. Об особых экономических зонах в Российской Федерации (Федеральный закон от 30.10.2007 г. №240-ФЗ).
128. Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона» (Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 №308 (ред. от 30.03.2017)).
129. Об утверждении Концепции демографической политики Дальнего Востока на период до 2025 года (Распоряжение Правительства РФ от 20.06. 2017 №1298-р).
130. Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года (Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2009 №2094-р).
131. Обзор морского транспорта: докл. секретариата ЮНКТАД. Конф. ООН по торговле и развитию. Нью-Йорк, Женева, 2006 2012, 2015, 2016. URL: <http://unctad.org> (дата обращения: сентябрь 2017).
132. Олейник Е.Б. Пути совершенствование экспортной лесной политики России // Вестник ТГЭУ. 2011. №2. С. 42-51.
133. Орешин В.П. Планирование производственной инфраструктуры: комплексный подход. – М.: Экономика, 1986. – 146 с.
134. Основные направления формирования и перспективы развития Ванино – Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла на период с 2007 до 2020 г. – Хабаровск, 2006 г. – 126 с.
135. Паршиков В.А., Кравченко Э.И. Основные методические положения определения эффективности вариантов развития транспортных узлов. С. 23-35. В сб.: Вопросы экономики и развития транспортных узлов. Выпуск 97. – М.: ИКТП, 1983. – 120 с.
136. Перечень инвестиционных проектов планируемых к реализации на территории Хабаровского края в 2011 – 2015 гг. Приложение № 5 к Основным направлениям деятельности Правительства Хабаровского края на период 2012 – 2015 гг.

137. Персианов В.А. Место транспорта России в экономике страны и мирохозяйственной системе. Транспортно-экономические балансы как фактор стратегического управления // Промышленная политика в Российской Федерации. 2007. №1. С. 17.
138. Плакиткина Л.С., Плакиткин Ю.А. Анализ импорта угля основными регионами и странами мира в период 2000-2015 гг. // Горная промышленность. 2017. №3. С. 74.
139. Плакиткина Ю.А. Сланцевая революция: возможные масштабы и последствия для угольного рынка // Уголь. 2013. №7. С. 6-8.
140. Позамантур Э.И. Учет неравномерности перевозок грузов при планировании транспорта. – М.: Транспорт, 1974. – 168 с.
141. Покровская О.Д. Состояние транспортно-логистической инфраструктуры для угольных перевозок в России // Инновационный транспорт. 2015. №1. С. 13-23.
142. Проблемные регионы ресурсного типа: экономическая интеграция Европейского Северо-Востока, Урала и Сибири / под. ред. Алексеева В.В., Бандмана М.К., Кулешова В.В. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2002. – 356 с.
143. Проблемы комплексного развития транспортной сети в зоне БАМа. ДСП. – М.: ЦЭНИИ при Госплане РСФСР, 1977. – 147 с.
144. Проблемы прогнозирования и оптимизации работы транспорта / под ред. Канторовича Л.В., Лившица В.Н. – М.: Наука, 1982. – 328 с.
145. Проворная И.В., Эдер Э.В., Тлеш М.М. Экспортные возможности поставок нефти и газа в страны АТР с учетом развития системы транспорта углеводородов на Востоке России // Интерэкспо ГеоСибирь. 2017. №1. С. 56-60.
146. Прогноз лесного сектора Российской Федерации до 2030 года. Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций. 2012. URL: <http://www.fao.org/3/a-i3020r.pdf> (дата обращения: сентябрь 2017).
147. Производство товаров и услуг в Хабаровском крае: Стат.сб. – Хабаровск: Хабаровскстат, 2006, 2010, 2016.
148. Проскурякова А.Г. Особенности и тенденции формирования и развития регионального транспорта Дальнего Востока. С. 9-19. В сб.: Региональные экономические проблемы развития транспортной системы Дальнего Востока. – Владивосток: ДВНЦ АН СССР, 1982. – 136 с.
149. Раднаев Б.Л. Транспорт Востока в новой социально-экономической и геополитической ситуации. – Новосибирск: СО РАН, 1996. – 128 с.
150. Развитие инфраструктуры и логистического обеспечения агропродовольственного рынка, предусматривающее расширение возможностей по хранению и сбыту сельскохозяйственной продукции, в том числе с использованием потенциала открытого акционерного общества «Объединенная зерновая компания», на 2010 – 2012 годы». Целевая программа ведомства «от 15 декабря 2010 г. №434. URL: http://www.mcx.ru/documents/file_document/show/14955.199.htm (дата обращения: май 2011).
151. Разработка проекта Стратегии социально-экономического развития Хабаровского края. – Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2016. – 120 с.
152. Рационализация грузопотоков на стадии планирования поставок перевозок. / под ред. М.Д. Ситника. – М.: Транспорт, 1972. – 152 с.
153. Регионы России. Социально-экономические показатели. Стат. сб. 2016. – М.: Росстат, 2016. – 1326 с.

154. Савин Н.И. Перспективы развития морского транспорта Дальнего Востока в связи со строительством БАМа. С. 29-32. В сб.: Проблемы хозяйственного освоения зоны Байкало-Амурской Магистрали. – М.: 1975. – 76 с.
155. Сёмина И.А. Развитие географии транспорта как науки в России // Актуальные проблемы географии и геоэкологии. 2008. №1. URL: www.geoeoko.mrsu.ru (дата обращения: май 2011).
156. Сергеев А.С. Влияние экспортного товарно-сырьевого бизнеса на развитие экономики морских портов Дальневосточного региона // Известия ДВФУ. Экономика и управление. 2014. №3. С. 107-114.
157. Синтез научно-технических и экономических прогнозов: Тихоокеанская Россия – 2050 / под ред. П.А. Минакира, В.И. Сергиенко; Рос. акад. наук, Дальневост. отд-ние, Ин-т экон. исследований. – Владивосток: Дальнаука, 2011. – 912 с.
158. Ситник М.Д. Основные направления перспективного развития и повышения эффективности контейнерных перевозок. С. 20-24. В сб.: Вопросы организации, экономики и планирования контейнерных перевозок. – М.: ИКТП, 1979. – 264 с.
159. Скрыль А.И. Итоги работы угольной промышленности в 2013 г. // Минеральные ресурсы России. 2014. №3. С. 53-58.
160. Соколов А.Д., Такайшвили Л.Н. Оценка экспортного потенциала угля востока России // Энергетика России в XXI веке. Инновационное развитие и управление. 2015. URL: <http://isem.irk.ru> (дата обращения: май 2017).
161. Стратегическая программа развития Байкало-Амурской магистрали (БАМ) на перспективу до 2030 г. URL: http://iert.com.ru/vost_polig.html (дата обращения: ноябрь 2016).
162. Стратегия развития металлургической промышленности России на период до 2020 года (Приказ Минпромторга РФ от 18 марта 2009 г. №150).
163. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. (Одобрена Морской коллегией при Правительстве РФ 28.09.2012).
164. Стратегия развития химической и нефтехимической промышленности России на период до 2015 г. (Приказ Министерства промышленности и энергетики РФ от 14.03.2008 г. №119).
165. Сухомиров Г.И., Заостровских Е.А. Региональный зерновой экспорт: Сибирь и Дальний Восток // Пространственная экономика. 2011. №4. С. 56-71.
166. Сычёва А.М. Основные направления деятельности китайских национальных нефтегазовых компаний С. 109-112. В сб.: Мировые рынки нефти и природного газа: проблемы конкуренции и кооперации / под ред. С.В. Жукова – М.: ИМЭМО РАН, 2015. – 130 с.
167. Тархов С.А. Пространственные закономерности роста высокоскоростных железных дорог в мире // Региональные исследования. 2016. №4. С. 90-104.
168. Теория социально-экономической географии: спектр современных взглядов / ред. и сост. А. Г. Дружинин и В. Е. Шувалов. – Ростов-на-Дону: ЮФУ, 2010. – 166 с.
169. Техничко-экономическое обоснование создания ПОЭЗ «Советская Гавань». – Хабаровск, 2008. – 428 с.
170. Тихоокеанская Россия – 2030: сценарное прогнозирование регионального развития. / под редакцией П.А. Минакира. – Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2010. – 560 с.
171. Транспорт и связь в России. 2014. Стат.сб. – М.: Росстат, 2014. – 114 с.

172. Транспорт и связь в Хабаровском крае. Стат. Сб. – Хабаровск: Хабаровскстат, 2012. – 64 с.
173. Транспорт и связь регионов Дальнего Востока (2005-2011 гг.): Статистический бюллетень. – Южно-Сахалинск: Федеральная служба государственной статистики Сахалинской области. 2012. – 88 с.
174. Транспорт и связь регионов Дальнего Востока (2005-2011 гг.): Статистический бюллетень; Регионы России. Социально-экономические показатели бюллетень 2016: Стат. сб. □– М.: Росстат, 2016. – 1326 с.
175. Транспортный комплекс Хабаровского края: современное состояние, проблемы, перспективы / под ред. С.А. Зражевского, А.С. Балалаева, В.И. Савченко. – Хабаровск: ДВГУПС, 2008. – 202 с.
176. Трейвиш А.И. Время и пространство российской модернизации: некоторые уроки истории и географии // Регионалистика. 2015. Том II. №1. С. 23-41.
177. Трейвиш А.И. Разнообразие человеческих поселений и их пространственных взаимодействий. С. 153-157. В сборнике: Разнообразие как фактор и условие территориального развития. Часть I. Главы 1-3. – М.: Эслан, 2014. – 320 с.
178. Троицкая Н.А., Чубуков А.Б. Единая транспортная система. – М.: Издательский центр Академия, 2003. – 185 с.
179. Федеральная служба по тарифам. Приказ Об утверждении тарифов на услуги в морском порту, оказываемые ОАО «Ванинский морской торговый порт» от 28.08 2012. № 204-т/1.
180. Федеральная служба по тарифам. Приказ Об утверждении тарифов на услуги в морском порту, оказываемые ОАО «Ванинский морской торговый порт» от 28.11 2008. № 294-тЗ.
181. Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы РФ до 2030 года». (Утверждена распоряжением Правительства РФ от 11.06.2014. № 1032-р.).
182. Филина В.Н. Эффективность работы транспорта с позиций рынка и стратегических интересов России // Проблемы прогнозирования. 2015. №4. С. 30-42.
183. Фисенко А.И. Перспективы развития международных транспортных коридоров Приморья и обеспечения их грузовой базы в условиях создания Свободного порта Владивосток // Транспортное дело России. 2016. №2. С. 190-192.
184. Фисенко А.И. Роль международных транспортных коридоров Приморья в обеспечении развития свободного порта Владивосток // Таможенная политика на Дальнем Востоке России. 2017. №1. С. 48-54.
185. Фисенко А.И. Северо-Восточный регион Китая в системе формирования транзитной грузовой базы для Свободного порта Владивосток // Транспортное дело России. 2015. №3. 102-106.
186. Фисенко А.И., Кулушова Е.А. Конкурентоспособность морских портов Дальнего Востока и проблемы формирования их грузовой базы // Транспортное дело России. 2012. №5. С. 189-192.
187. Формирование логистической транспортно-распределительной системы Хабаровского края: подходы, решения / под ред. А.С. Балалаев – Хабаровск: ДВГУПС, 2008. – 191 с.
188. Хануков Е.Д. Транспорт и размещение производства. М.: Трансжелдориздат, 1955. – 412 с.

189. Хачатуров Т.С. Размещение транспорта в капиталистических странах и в СССР. – М.: СОЦЭКГИЗ, 1939. – 335 с.
190. Хачатуров Т.С. Экономика транспорта. М.: Издательство Академии наук СССР, 1959. – 365 с.
191. Холоша М.В., Гаврилов А.Н. Особенности национальной перевалки. Характерные черты российской межпортовой конкуренции на примере юга Приморья // Морские порты. 2009. №1 С. 34-37.
192. Хохлов А.В. Справочные материалы по географии мирового хозяйства 2017. Статистический сборник. URL: <http://www.geogr.msu.ru> (дата обращения: сентябрь 2017).
193. Шейнгауз А.С., Антонова Н.Е. Оценка вклада лесного комплекса в экономику и благосостояние населения Дальнего Востока России // Пространственная экономика. 2006. №1. 59-71.
194. Шмакова А.С. Закат угольной промышленности в КНР: кто станет следующим гигантом? // Вестн. НГУ. Серия: История, филология. 2016. Т. 15. №4. Востоковедение. С. 219-225.
195. Шнипер Р.И., Денисова Л.И. Межотраслевые связи и народнохозяйственные пропорции Восточной Сибири и Дальнего Востока. – Новосибирск: Наука, 1974. – 316 с.
196. Щербанин Ю.А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние // Евразийская экономическая интеграция. 2011. №3. С. 65-78.
197. Экономика регионов. Хабаровский край / под ред. акад. РАН Минакира П.А. – Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2014. – 400 с.
198. Энергетическая стратегия России на период до 2030 года. (Распоряжение Правительства РФ от 13.11.2009. №1715-р).
199. Alderton P. Port Management and Operations. 3rd edition. – London: Informa, 2008. – 224 p.
200. Annual report 2015. URL: http://www.mpa.gov.sg/sites/images/pdf_capture/mpa-annual-report-2015.pdf (дата обращения: ноябрь 2016).
201. Bird J. Seaports and Seaport Terminals. – London: Hutchinson University Library, 1971. – 240 p.
202. BP Statistical Review of World Energy June 2015. URL: bp.com/statisticalreview (дата обращения: октябрь 2017).
203. Charlier J. Hinterlands, port regionalisation and extended gateways: the case of Belgium and Northern France. In: Hall P., McCalla R., Comtois C., Slack B. (Eds.). Integrating Seaports and Trade Corridors. Burlington-Farnham. 2011, P. 235-246.
204. Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centers. – New York: ESCAP, Korea Transport Institute. United Nations, 2003. – 109 p.
205. Cullianane K., Talley W.K. Port economics. Research in Transportation Economics. – London: Elsevier, 2006. – 473 p.
206. Development of Free Economic Zones and Labor Standards: A Case Study of Free Economic Zones in Korea. URL: <http://digitalcommons.ilr.cornell.edu/intlvf> (дата обращения: апрель 2012).
207. Ducruet C. Port regions and globalization // Transport and mobility. 2009. P. 41-53.
208. Ducruet C. Port-city relationships in Europe and Asia // Journal of International Logistics and Trade. 2006. №4. P.13-35.

209. Ducruet C., Notteboom T., De Langen P. Revisiting Inter-Port Relationships under New Economic Geography Research Framework // *Ports in Proximity: Competition and Coordination among Adjacent Seaports*. – London: Ashgate Publishing, 2009. P. 11–28.
210. Ducruet C., Sung-Woo Lee et Adolf Koi Yu Ng. Port competition and network polarization in the East Asian maritime corridor // *Ports et transport maritime*. 2011. №10. P. 60-74.
211. Dunford M., Godfrey Y. Regional development: port-industrial complexes. P. 285-294. In: *International Encyclopedia of Human Geography*, 2009. – 140 p.
212. Five-year global supply and demand projections. December 2014. International Grains Council. URL: http://www.igc.int/es/downloads/grainsupdate/igc_5yrprojections2014.pdf (дата обращения: сентябрь 2017).
213. *Free Trade Zone and Port Hinterland Development*. – New York: KMI, 2005. – 140 p. URL: <http://www.unescap.org> (дата обращения: ноябрь 2016).
214. Giuliano G., Brien T. Responding to increasing port-related freight volumes: lessons from Los Angeles P. 77-109. In: *Long Beach and other us ports and hinterlands*. Indentation Transport Forum. – Economic research centre: European conference of Ministers of transport, 2009. – 78 p. URL: www.internationaltransportforum.org (дата обращения: май 2012).
215. *Global demand for wood products*. State of the World's Forests 2009. URL: <http://www.fao.org/3/a-i0350e/i0350e02a.pdf> (дата обращения: сентябрь 2017).
216. *Global trends 2030: alternative worlds a publication of the National Intelligence Council*. December 2012. URL: <https://info.publicintelligence.net/GlobalTrends2030.pdf> (дата обращения: сентябрь 2017).
217. Guerrero D. French deep-sea hinterlands: Some empirical evidence of the spatial impact of containerization. – France: International Association of Maritime Economists Conference, 2012. – 22 p.
218. Haezendonck E. *Essays on Strategy Analysis for Seaports* // *International Journal of Maritime Economics*. 2002. №4 P. 185-187.
219. Haezendonck E., Dooms M., Verbeke A. A new governance perspective on port-hinterland relationships: The Port Hinterland Impact (PHI) matrix // *Maritime Economics & Logistics*. 2014. P. 229-249.
220. Heaver T. The evolution and challenges of port economics. In: *Port Economics*. Cullinane, K., Talley, W. (Eds.). – Oxford: JAI Press, 2006. P. 11-42.
221. Hilling D., Hoyle B. Spatial approaches to port development P. 1-19. In: B.S. Hoyle, & D. Hilling (Eds.), *Seaport systems and spatial change* Chichester: John Wiley & Sons. 1984. – 170 p.
222. *Hinterland Connections of Seaports*. – New York and Geneva: United Nations Economic Commission for Europe, 2010. – 73 p. URL: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2010/itc/ECE-TRANS-210.pdf> (дата обращения: май 2015).
223. John B. Parr. Growth-pole Strategies in Regional Economic Planning: A Retrospective View. Part 1. Origins and Advocacy // *Urban Studies*. 1999. №7. P. 1195-1215.
224. Klink V. Towards the borderless main port Rotterdam: an analysis of functional, spatial and administrative dynamics in port systems. Tinbergen Institute Research Series. № 104.

225. Korea – Russia Knowledge Sharing & Co-operation Strengthening Workshop. – Korea: KRIHS, KMI, 2016. – 68 p.
226. Land access to sea ports. Report of the hundred and thirteenth round table on transport economics. International Transport Forum. 131. – Economic research centre: European conference of Ministers of transport, 2000. – 192 p.
227. Maritime Society in the Era of Global Warming – A Message from the Year 2050. Ocean Policy Research Foundation. – Korea: KMI, 2009. URL: https://www.spf.org/opri/news/article_23348.html (дата обращения: апрель 2012).
228. Notteboom T., Rodrigue J.-P. Port regionalization: improving port competitiveness by reaching beyond the port perimeter // Port technology international. 2011. №52. P. 11-17.
229. Notteboom T., Rodrigue J.-P. Port regionalization: towards a new phase in port development // Maritime policy and management. 2005. №3. P. 297-313.
230. Notteboom T., Rodrigue J.-P., Re-assessing port-hinterland relationships in the context of global commodity chains, In: Ports, Cities and Global Supply Chains. Wang, J., Olivier, D., Notteboom, T., Slack, B. (Eds.). – London: Ashgate, 2007. P. 51-68.
231. Olivier D., Slack B. Rethinking the port // Environment and Planning. 2005. №38. P. 1409-1427.
232. Perroux F. Economic Space Theory and Application // The Quarterly Journal of Economics. 1950. №1. P. 89-104.
233. Peter W. De Langen, Chouly A. Hinterland Access Regimes in Seaports // EJTIR. 2004. №4. P. 361-380.
234. Peter W. De Langen, Athanasios A. Analysis of the benefits of intra-port competition // International Journal of Transport Economics. 2006. №2. P. 69-85.
235. Port competition and hinterland connection. International Transport Forum. 143. – Economic research centre: European conference of Ministers of transport, 2009. – 172 p. URL: www.internationaltransportforum.org (дата обращения: сентябрь 2010).
236. Robinson R. Ports as elements in value-driven chain systems: The new paradigm // Maritime Policy and Management. 2002. №29. P. 241-255.
237. Rodrigue J.-P., Comtois C., Slack B. The Geography of Transport Systems. This edition published. – e-Library: Taylor & Francis, 2006. 297 p. URL: [http://geonas.at.ua/ld/0/34 The Geography o.pdf](http://geonas.at.ua/ld/0/34%20The%20Geography%20of%20Transport%20Systems.pdf) (дата обращения: май 2011).
238. Rodrigue J.-P., Notteboom T. Foreland-based regionalization: Integrating intermediate hubs with port hinterlands // Research in Transportation Economics. 2010. №27. P. 19-29.
239. Spending on Transport Infrastructure 1995-2011. Trends, Policies, Data. International Transport Forum. – Economic research centre: European conference of Ministers of transport, 2013. – 58 p. URL: www.internationaltransportforum.org (дата обращения: май 2012).
240. Steel statistical yearbook. 2006, 2009, 2012, 2015, 2016. World Steel Association. URL: <https://www.worldsteel.org/steel-by-topic/statistics/steel-statistical-yearbook-.html> (дата обращения: сентябрь 2017).
241. Suykens F., Van de Voorde E. A quarter of a century of port management in Europe: objectives and tools // Maritime Policy and Management. 1998. №25. P. 251-261.

242. Talley W. Port Economics. – London: Routledge, 2009. – 229 p.
243. The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report. – OECD: Edited by Olaf Merk, – 183 p. URL: www.oecd.org/regional/portcities (дата обращения: сентябрь 2012).
244. Weigend G. Some elements in the study of port geography // Geographical Review. 1958. №48. P. 185-200.
245. World agriculture towards 2030/2050. Global Perspective Studies Unit Food and Agriculture Organization of the United Nations Rome, June 2006. URL: http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/esag/docs/Interim_report_AT2050web.pdf (дата обращения: февраль 2010).
246. Yang Y.C. A Comparative Analysis of Free Trade Zone Policies in Taiwan and Korea based on a Port Hinterland Perspective // The Asian Journal of Shipping and Logistics. 2009. №2. P. 273-303.

ПРИЛОЖЕНИЯ



Основные этапы формирования транспортной системы России¹

¹ Карта подготовлена автором диссертации совместно с В.Д. Хижняком, ИЗИ ДВО РАН

Товарные группы продукции производственно-технического назначения
непродовольственных товаров

Раздел D	Товарная группа	Продукция
	Сырье	лес, руда, химическое сырье, содовые продукты, минеральные удобрения, газы, кокс, уголь, природный газ, нефть, текстильные волокна, растительное и животное сырье
	Материалы	древесина, пропсы, балансы, пиломатериалы, шпалы, фанера, стройматериалы, кабельная продукция, электроизоляционные материалы, абразивные материалы, текстильные изделия, продукты химической промышленности, горюче-смазочные материалы, краски, лаки.
	Полуфабрикаты	прокатная продукция, листовое железо, профильные металлы, швеллер, трубы, поковки, штамповки, проволоку и проволочные изделия, основные химические полуфабрикаты и т.п.
	Оборудование	кузнечно-прессовое, металлорежущие станки, компрессоры, вентиляторы, электродвигатели, трансформаторы, сварочное оборудование, оборудование для разных отраслей промышленности (пищевой, текстильной, обувной и т.д.) и т.п.

Источник: Центр по экономическим классификациям <http://www.okpd.org>

Структура межрегиональных связей Хабаровского края в 2005 г.

Показатель	Всего		УФО		СФО		ДФО		Другие ФО	
	ВВОЗ	ВЫВОЗ	ВВОЗ	ВЫВОЗ	ВВОЗ	ВЫВОЗ	ВВОЗ	ВЫВОЗ	ВВОЗ	ВЫВОЗ
Всего	6011,2	2149,7	71,4	6,5	3167,8	92,4	2611,8	2021,6	160,2	29,2
	27137,8	20223,7	8057,3	153,5	11523,9	1464,3	4043,5	17948,8	3936,9	657,8
Сырье	4740,8	307,5	0,6	–	2367,6	0,9	2342,4	306,3	30,2	0,3
	5083,7	362,9	1,5	–	1965,2	7,6	2922,9	354,6	188,6	1,4
Газ природный	593,3	–	–	–	–	–	593,3	–	–	–
	1628,6	–	–	–	–	–	1628,6	–	–	–
Уголь	3386,4	263,0	–	–	1738,3	–	1648,1	263,0	0,1	–
	2984,7	169,5	–	–	1697,0	–	1287,6	169,5	0,1	–
Древесина	4,7	34,0	–	–	4,5	–	0,1	33,7	0,1	0,3
	19,8	119,4	–	–	18,8	0,0	1,0	118,7	0,0	0,7
Плиты древесные	705,2	8,8	–	–	585,4	0,9	100,8	7,9	19,0	0,0
	57,3	50,3	–	–	31,0	5,7	5,5	44,5	20,8	0,0
Пиломатериалы	1,8	–	–	–	1,8	–	–	–	–	–
	5,3	–	–	–	5,3	–	–	–	–	–
Зерно	29,5	–	–	–	27,3	–	–	–	2,2	–
	130,6	–	–	–	120,5	–	–	–	10,1	–
Прочее сырье	19,9	1,7	0,6	–	10,3	0,0	0,1	1,7	8,8	0,0
	257,4	23,7	1,5	–	92,6	1,9	0,2	21,9	157,6	0,7
Материалы	1099,0	1645,9	4,0	0,0	744,9	44,9	269,4	1600,7	80,7	0,3
	8111,1	15963,6	134	0,3	6198,6	505,1	1084,9	15445,3	693,5	12,9
Топливо дизельное	75,6	543,2	0,0	–	75,2	9,0	–	534,2	0,4	–
	2094,8	10131,9	7,0	–	2010,4	176,1	–	9955,8	77,4	–
Мазут топочный	627,5	618,9	–	–	572,1	26,0	–	592,8	55,4	0,1
	3906,3	5609,7	–	–	3672,1	297,8	–	5311,9	234,2	0,0
Цемент	280,0	–	–	–	11,2	–	268,4	–	0,4	–
	972,9	–	–	–	28,9	–	941,6	–	2,4	–

Примечание: В числителе натуральные показатели, в знаменателе стоимостные показатели

Показатель	Всего		УФО		СФО		ДФО		Другие ФО	
	ВВОЗ	ВЫВОЗ	ВВОЗ	ВЫВОЗ	ВВОЗ	ВЫВОЗ	ВВОЗ	ВЫВОЗ	ВВОЗ	ВЫВОЗ
Кровельные материалы	52,9	403,0	–	–	52,3	0,3	–	402,7	0,6	–
	27,7	74,0	–	–	27,0	0,1	–	0,0	0,7	
Радиаторы	6,4	0,1	–	–	–	0,0	–	0,1	6,4	–
	14,0	85,4	–	–	–	25,1	–	60,3	14,0	–
Прочие материалы	56,6	80,7	4,0	0,0	34,1	9,6	1,0	70,9	17,5	0,2
	1095,4	62,6	127,	0,3	460,2	6,0	143,3	117,3	364,8	12,9
Полуфабрикаты	127,8	191,3	66,1	6,1	54,0	45,4	–	113,6	7,7	26,2
	5873,1	3443,8	3721,6	108,9	1646,7	832,1	–	2044,2	934,2	458,6
Черный металл	62,5	191,2	8,2	6,1	52,4	45,4	–	113,5	1,9	26,2
	2127,9	3440,5	408,6	108,9	1587,4	828,8	–	2044,2	131,9	458,6
Трубы стальные	59,7	–	55,0	–	1,4	–	–	–	3,3	–
	3585,2	–	3290,2	–	43,2	–	–	–	251,8	–
Прочие полуфабрикаты	43,6	5,0	0,7	0,4	1,3	1,2	0,0	1,0	41,6	2,4
	8069,9	453,4	4200,2	44,3	1713,4	119,5	35,7	104,7	2120,6	184,9
Оборудование	43,6	5,0	0,7	0,4	1,3	1,2	0,0	1,0	41,6	2,4
	8069,9	453,5	4200,2	44,3	1713,4	119,5	35,7	104,7	2120,6	185,0
Аккумуляторы	0,6	4,9	0,1	0,4	0,4	1,2	–	1,0	0,1	2,3
	53,0	377,1	12,2	36,2	40,8	95,5	–	81,9	0,0	163,5
Комбайны	32,8	–	–	–	–	–	–	–	32,8	–
	10,1	–	–	–	–	–	–	–	10,1	–
Вагоны	2,4	–	–	–	–	–	–	–	2,4	–
	435,9		–		–		–		435,9	
Автомобили	2,5	–	0,2	–	–	–	–	–	2,3	–
	1355,0	–	409,0	–	–	–	–	–	946,0	–
Прочее оборудование	5,3	0,1	0,4	0,0	0,9	0,0	0,0	0,0	4,0	0,1
	6215,9	76,3	3779,0	8,1	1672,6	24,0	35,7	22,8	728,6	21,4

Примечание: В числителе натуральные показатели, в знаменателе стоимостные показатели

Структура межрегиональных связей Хабаровского края в 2009 г.

Показатель	Всего		УФО		СФО		ДФО		Другие ФО	
	ВВОЗ	ВЫВОЗ	ВВОЗ	ВЫВОЗ	ВВОЗ	ВЫВОЗ	ВВОЗ	ВЫВОЗ	ВВОЗ	ВЫВОЗ
Всего	2639,4	1270,6	39,1	0,8	785,5	29,1	1474,2	1241,3	351,6	1,2
	29788,0	37694,9	1911,4	27,5	5962,5	1011,4	10349,0	36488,2	11566,0	168,0
Сырье	1716,5	5,4	0,2	–	360,6	0,3	1173,9	4,9	192,6	0,2
	10944,0	79,5	0,6	–	1791,2	4,8	8897,7	67,2	254,5	7,5
Газ природный	1125,4	–	–	–	–	–	1125,4	–	–	–
	7131,0	–	–	–	–	–	7131,0	–	–	–
Уголь	2,4	–	–	–	1,0	–	1,3	–	0,1	–
	3111,6	–	–	–	1557,8	–	1553,8	–	0,0	–
Древесина	53,4	–	–	–	6,1	–	47,2	–	0,1	–
	239,1	–	–	–	26,2	–	212,9	–	–	–
Плиты древесные	509,2	–	–	–	347,8	–	–	–	161,4	–
	91,4	–	–	–	55,5	–	–	–	35,9	–
Пиломатериалы	3,2	0,2	–	–	3,2	–	–	0,0	–	0,2
	29,0	4,0	–	–	29,0	–	–	1,2	–	2,8
Зерно	5,6	–	–	–	2,1	–	–	–	0,0	–
	27,2	–	–	–	9,6	–	–	–	17,6	–
Прочее сырье	17,3	5,2	0,2	–	0,4	0,3	0,0	4,9	31,0	0,0
	314,3	75,5	0,6	–	113,1	4,8	0,0	66	201,0	4,7
Материалы	780,6	1122,5	5,8	0,0	382,0	16,3	300,3	1105,4	92,5	0,8
	6769,2	33154,9	137,6	0,1	3658,8	594,6	1437,1	32408,6	1535,7	151,8
Топливо дизельное	58,6	505,1	2,9	–	51,6	5,4	–	499,6	4,1	0,1
	1337,9	21873,3	61,4	–	1175,3	253,7	–	21619,5	101,2	0,1
Мазут топочный	198,8	525,6	–	–	197,8	4,6	–	520,9	1,0	0,1
	1940,9	10902,3	–	–	1925,4	325,7	–	10576,6	15,5	0,0
Цемент	311,0	–	–	–	11,6	–	299,3	–	0,1	–
	1346,1	–	–	–	40,6	–	1305,4	–	0,1	–

Примечание: В числителе натуральные показатели, в знаменателе стоимостные показатели

Показатель	Всего		УФО		СФО		ДФО		Другие ФО	
	ВВОЗ	ВЫВОЗ	ВВОЗ	ВЫВОЗ	ВВОЗ	ВЫВОЗ	ВВОЗ	ВЫВОЗ	ВВОЗ	ВЫВОЗ
Кровельные материалы	158,4	29,5	–	–	100,0	0,0	–	29,4	58,4	0,1
	94,0	42,4	–	–	56,2	0,0	–	42,3	37,8	0,0
Радиаторы	0,5	–	0,0	–	0,5	–	–	–	0,0	–
	14,3	–	11,0	–	0,3	–	–	–	2,9	–
Прочие материалы	53,3	62,3	2,9	0,0	20,5	6,3	1,0	55,5	28,9	0,5
	2036,0	336,9	65,2	0,1	461,0	15,2	131,7	170,2	1378,2	151,7
Полуфабрикаты	131,5	142,7	32,6	0,8	42,3	12,5	–	131,0	56,8	0,2
	5045,3	4430,6	512,0	27,4	243,4	391,1	–	4012,0	4289,9	0,1
Черный металл	65,5	142,3	19,4	0,8	41,9	12,5	–	128,8	4,2	0,2
	149,3	4417,6	57,7	27,4	57,3	391,1	–	3999,0	34,3	0,1
Трубы стальные	60,6	0,2	10,6	–	0,2	–	–	0,2	49,8	–
	4728,5	0,0	399,1	–	172,6	–	–	0,0	4156,8	–
Прочие полуфабрикаты	5,4	0,2	2,6	–	0,2	–	–	2,0	2,8	–
	167,5	13,0	55,2	–	13,5	–	–	13,0	98,8	–
Оборудование	10,8	0,0	0,5	–	0,6	0,0	0,0	0,0	9,7	0,0
	7029,9	29,9	1261,2	–	269,1	20,9	13,8	0,4	5485,8	8,6
Аккумуляторы	0,1	–	0,1	–	–	–	–	–	–	–
	15,8	–	15,8	–	–	–	–	–	–	–
Комбайны	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Вагоны	0,0	–	–	–	–	–	–	–	0,0	–
	16,2	–	–	–	–	–	–	–	16,2	–
Автомобили	1,6	–	0,3	–	–	–	–	–	1,3	–
	1474,5	–	657,2	–	–	–	–	–	817,3	–
Прочее оборудование	9,1	0,0	0,1	–	0,6	0,0	0,0	0,0	8,4	0,0
	5523,4	29,9	588,2	–	269,1	20,9	13,8	0,4	4652,3	8,6

Примечание: В числителе натуральные показатели, в знаменателе стоимостные показатели

Структура межрегиональных связей Хабаровского края в 2013 г.

Показатель	Всего		УФО		СФО		ДФО		Другие ФО	
	ВВОЗ	ВЫВОЗ	ВВОЗ	ВЫВОЗ	ВВОЗ	ВЫВОЗ	ВВОЗ	ВЫВОЗ	ВВОЗ	ВЫВОЗ
Всего	3951,8	3812,6	75,2	1,0	1359,9	49,9	2338,1	4469,8	179,4	642,7
	31715,1	95643,4	2496,6	31,5	13095,8	1706,1	12136,3	91314,0	4022,1	2592,0
Сырье	2598,5	1351,1	1,0	–	804,6	–	1780,5	708,3	12,4	642,8
	8667,3	4004,8	5,5	–	1495,8	–	6979,1	1414,3	186,9	2590,5
Газ природный	1695,1	–	–	–	–	–	1695,1	–	–	–
	6866,4	–	–	–	–	–	6866,4	–	–	–
Уголь	841,6	708,5	–	–	758,8	–	82,8	708,3	0,0	0,2
	974,3	1414,7	–	–	877,4	–	96,8	1414,3	0,1	0,4
Древесина	–	487,7	–	–	–	–	–	–	–	487,7
	–	1353,8	–	–	–	–	–	–	–	1353,8
Плиты древесные	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Пиломатериалы	4,4	154,9	1,0	–	0,7	–	2,5	–	0,2	154,9
	25,5	1236,3	5,5	–	4,1	–	15,8	–	0,1	1236,3
Зерно	8,6	–	–	–	8,2	–	–	–	0,4	–
	57,1	–	–	–	51,5	–	–	–	5,6	–
Прочее сырье	48,6	–	–	–	36,7	–	–	–	11,9	–
	743,9	–	–	–	562,5	–	–	–	181,4	–
Материалы	1192,6	3644,3	16,6	0,6	475,2	29,6	557,5	3614,1	1,5	0,0
	16152,0	88023,0	337,3	22,6	9524,4	1329,8	5103,7	86670,5	27,6	0,1
Топливо дизельное	209,8	517,9	1,4	0,6	130,8	13,7	76,1	503,6	–	–
	7042,5	18837,4	47,7	22,6	4120,4	507,6	2846,8	18307,1	–	–
Мазут топочный	209,8	2418,0	–	–	209,8	–	–	2418,0	0,0	–
	2824,5	43491,5	–	–	2824,5	–	–	43491,5	0,1	–
Цемент	480,0	–	–	–	–	–	480,0	–	1,5	0,0
	1902,3	–	–	–	–	–	1902,2	–	27,6	0,1

Примечание: В числителе натуральные показатели, в знаменателе стоимостные показатели

Показатель	Всего		УФО		СФО		ДФО		Другие ФО	
	ВВОЗ	ВЫВОЗ	ВВОЗ	ВЫВОЗ	ВВОЗ	ВЫВОЗ	ВВОЗ	ВЫВОЗ	ВВОЗ	ВЫВОЗ
Кровельные материалы	109,0	13,4	0,0	–	21,2	–	–	13,4	87,8	–
	122,5	12,4	56,8	–	2,4	–	–	12,4	63,3	–
Радиаторы	7,7	–	7,7	–	–	–	–	–	–	–
	14,2	–	14,2	–	–	–	–	–	–	–
Прочие материалы	175,9	694,9	7,3	–	113,1	15,9	1,3	679,0	54,2	0,0
	4245,7	25681,5	218,3	–	2575,9	822,1	354,6	24859,3	1096,9	0,1
Полуфабрикаты	156,8	168,2	57,0	0,4	79,7	20,5	–	147,4	20,1	0,1
	4866,0	3615,4	1658,3	8,8	2071,9	376,2	–	3229,1	1135,8	1,3
Черный металл	110,4	168,2	44,6	0,4	63,5	20,5	–	147,4	2,3	0,1
	2929,0	3615,4	1117,5	8,8	1714,6	376,2	–	3229,1	96,9	1,3
Трубы стальные	46,3	–	12,3	–	16,2	–	–	–	17,8	–
	1917,8	–	540,7	–	339,2	–	–	–	1037,9	–
Прочие полуфабрикаты	0,0	–	–	–	0,0	–	–	–	0,0	–
	19,0	–	–	–	18,0	–	–	–	1,0	–
Оборудование	3,7	–	0,5	–	0,3	–	0,0	–	3,3	–
	2029,6	–	495,4	–	3,6	–	53,4	–	1511,2	–
Аккумуляторы	0,0	–	0,0	–	–	–	–	–	0,0	–
	9,3	–	8,4	–	–	–	–	–	0,9	–
Комбайны	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Вагоны	1,0	–	–	–	–	–	–	–	1,0	–
	243,6	–	–	–	–	–	–	–	243,6	–
Автомобили	1,7	–	0,3	–	–	–	0,0	–	1,4	–
	1408,4	–	436,8	–	–	–	53,4	–	918,2	–
Прочее оборудование	1,3	–	0,1	–	0,3	–	–	–	0,9	–
	402,1	–	50,0	–	3,6	–	–	–	348,5	–

Примечание: В числителе натуральные показатели, в знаменателе стоимостные показатели