

На правах рукописи

Заостровских Елена Анатольевна

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

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

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Хабаровск – 2018

Работа выполнена в Федеральном государственном бюджетном учреждении науки Институте экономических исследований Дальневосточного отделения РАН

Научный руководитель: доктор экономических наук, академик РАН
Минакир Павел Александрович

Официальные оппоненты: **Сидоренко Ольга Владимировна**
доктор экономических наук, доцент
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Хабаровский государственный университет экономики и права», заведующая кафедрой государственного и муниципального управления Факультета управления

Сергеев Александр Садофович
кандидат экономических наук, старший научный сотрудник
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Дальневосточный федеральный университет»,
доцент кафедры экономики предприятия Школы экономики и менеджмента

Ведущая организация: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского»

Защита состоится 29 мая 2018 года в 10:00 на заседании диссертационного совета Д 005.014.01 в Институте экономических исследований Дальневосточного отделения РАН по адресу: 680042, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская, 153.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Института экономических исследований Дальневосточного отделения РАН, а также на сайте организации <http://ecrin.ru/dissertatsii-i-svedeniya-o-soiskatelyakh>

Автореферат разослан « ____ » _____ 2018 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета
кандидат экономических наук

Белоусова Анна Васильевна

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДИССЕРТАЦИОННОЙ РАБОТЫ

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 реализации 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, теории 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 фо-

румах (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.).

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.

СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОЙ РАБОТЫ

Введение

ГЛАВА 1. ФОРМИРОВАНИЕ ВНУТРИРЕГИОНАЛЬНЫХ ЗОН РАЗВИТИЯ НА ОСНОВЕ МОРСКИХ ПОРТОВ

- 1.1. Полюс роста в регионе
- 1.2. Инфраструктура и экономический рост региона
- 1.3. Морские порты как полюс роста региона

ГЛАВА 2. АНАЛИЗ РЕГИОНАЛЬНЫХ ЭФФЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ВЗАИМОДЕЙСТВИЙ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ

- 2.1. Развитие экономики Хабаровского края (2005-2015 гг.)
- 2.2. Порты Ванино и Советская Гавань: становление и современная экономическая ситуация
 - 2.2.1. Исторический аспект становления портов Ванино и Советская Гавань
 - 2.2.2. Экономическая характеристика портов Ванино и Советская Гавань: современная ситуация
- 2.3. Взаимосвязь портов Ванино и Советская Гавань с экономикой Хабаровского края
 - 2.3.1. Методический подход к оценке влияния деятельности морского порта на экономику региона
 - 2.3.2. Оценка взаимосвязей экономики Хабаровского края с регионами и основными группами товаров
 - 2.3.3. Оценка взаимосвязей между экономикой региона и портами Ванино и Советская Гавань

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

- 3.1. Оценка перспективного спроса стран АТР на основные грузы
- 3.2. Оценка перспективного предложения основных грузов, тяготеющих к портам Ванино и Советская Гавань

3.3. Варианты развития портов Ванино и Советская Гавань

Заключение

Список литературы

Приложения

II. МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Исследование проблемы взаимовлияния развития экономики Хабаровского края и морских портов, расположенных на его территории (Ванино и Советская Гавань) с точки зрения вероятности формирования на базе этих портов полюса регионального роста базируется в диссертации на основных положениях теорий размещения производства и теории полюсов роста. Методической предпосылкой исследования являются разработки в области влияния транспорта на экономический рост региона. В диссертации это влияние анализируется с помощью определения экономической оценки транспортной доступности рынков для потребителей и производителей, реакции инвесторов на динамику и уровень транспортных расходов, оценки масштабов, структуры и уровня локализации транспортно-экономических связей.

Большинство ученых (Д. Ланген, Ж.-П. Родригэ, Т.Е. Ноттебум) разделяют мнение о том, что морской порт может выступать полюсом экономического роста. Это выражается в том, что эффективное функционирование морского порта с одной стороны оказывает положительное влияние на портовый регион, с другой стороны повышает его конкурентоспособность. Экономические выгоды от хорошо функционирующего порта позволяют снижать затраты на торговлю, производят добавленную стоимость и занятость, а также вовлекать определенные сектора экономики. Соответственно образованная двусторонняя связь между портом и портовым регионом является взаимным интересом, как для экономики региона, так и для самого порта.

Однако известно, что экономические выгоды от развития морского 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 (Т. Бриен, Г. Джулиано, Т. Хивер, А.Л. Кузнецов, А.С. Сергеев).

В диссертации исследование проводится в предположении, что экономические эффекты, продуцируемые в результате функционирования морского порта, можно рассматривать с точки зрения теории полюсов роста Франсуа Перу, которая реализуется в различных моделях, объясняющих развитие морских портов. Близость теорий и моделей предопределяется сходством основных понятий, факторов, проблем и методологии анализа. В этом ключе изучены основные модели, объясняющие развитие морского порта в пространстве и времени.

Эмпирический анализ в диссертации опирается на модели, предложенные для описания отдельных сторон функционирования порта как полюса роста в регионе.

В частности использованы подходы, обобщенные в модели «Anyport» (Д. Бёрд), описывающей развитие портовых сооружений в зависимости от изменения объема и структуры грузов. В этой модели к числу важных факторов, влияющих на развитие порта, относятся характер и структура грузопотока, инфраструктура порта, организация труда в порту, структура морских перевозок, конкурентоспособность порта. Ключевое значение имеет структура грузопотока, в зависимости от которой определяется территориальное разделение труда, хозяйственная специализация морского порта, а так же его влияние на комплексное развитие региона.

В модели Ж.-П. Родригэ, Т. Ноттебум («Новая модель развития портов») описывается развитие морского порта и «регионализация портовой деятельности», 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.

Предпосылки и результаты эмпирических тестов по этим моделям и исследованиям использованы в работе для обоснования системы показателей, описывающих условия, при которых порт становится полюсом роста для экономики региона и как это можно оценить.

Общая методологическая позиция автора заключается в том, что морской порт может выступать в качестве регионального полюса роста, при условии, что развитие порта генерирует эффекты, распространяющиеся на взаимосвязанные с ними элементы хозяйства, расположенные в портовом регионе. Формирование полюса роста должно приводить к росту объемов перевалки грузов, численности занятых, увеличению объемов грузов с высокой добавленной стоимостью, объемов налоговых поступлений в бюджеты. В этом случае локализация экономических эффектов морского порта как полюса роста экономики региона осуществляется на трех территориальных уровнях: припортовой территории, портовом регионе и остальных регионах.

II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

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 грузопотоки, выявлена объективная закономерность преимущественно внешней по отношению к Хабаровскому краю локализации грузовой базы портов

Взаимодействие экономики региона с морскими портами основывается на транспортных связях, которые отражают потоки товаров между производством и потреблением, между районами и регионами страны, национальной экономикой и мировым рынком.

Экономические эффекты функционирования морского порта проявляются в снижении затрат на торговлю, увеличении добавленной стоимости и занятости, повышении эффективности секторов экономики, связанных с грузопотоками. Но зачастую экономические выгоды распространяются на другие территории, тогда как отрицательные воздействия локализуются в самом портовом регионе. Количественные оценки эффектов функционирования морского порта, локализованных в портовом регионе, с трудом поддаются измерению в связи с трудностями анализа и оценки роли транспортных связей между морскими портами и регионами в формировании производственно-сбытовых цепочек. В силу уникальности каждого порта и каждого региона практически невозможно сконструировать универсальный алгоритм для оценки экономических выгод для портового региона от деятельности морского порта.

Для исследования и оценки этих эффектов (выгод) в диссертации выполнена периодизация становления и развития морских портов Ванино и Советская Гавань в сочетании с продуцируемыми в отдельные этапы эффектами. Выделено пять основных этапов развития: 1) 1943-1950 гг.; 2) 1951-1973 гг.; 3) 1974-1990 гг.; 4) 1991-2004 гг.; 5) 2005-2015 гг.

С первого по третий этапы (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. Порты выполняли следующие функции: 1) служить опорной базой для снабжения северных территорий Дальнего Востока; 2) быть связующим звеном в обеспечении доставки грузов для хозяйственного освоения зоны БАМ; 3) предоставлять судоремонтную базу, способную вы-

полнить весь комплекс ремонтных работ; 4) обеспечивать экспортно-импортную перевалку. В эти периоды рост производственно-экономической деятельности морских портов способствовал расширенному развитию хозяйственного комплекса прилегающих территорий Ванинского и Советско-Гаванского районов.

Четвертый этап развития морских портов Ванино и Советская Гавань был связан с поиском ниши на рынке транспортных услуг в результате появления рыночной конкуренции между товаропроизводителями и регионами.

Пятый этап характеризуется переходом к новой стратегии развития и модернизации Ванино – Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла, основным содержанием которой являлась попытка реконструкции транспортно-производственной специализации за счет строительства в морском порту Ванино терминала для экспорта угольных грузов и создание портовой зоны.

В результате реализации этой стратегии результативность работы портов начала повышаться и к 2015 г. объем перевалки грузов достиг 27 млн тонн, что в 2,5 превышает уровень 1990 г. (рис. 1 (а)). Одновременно с этим, существенно изменилась структура экспортных грузов за счет роста объемов переработки угля, доля которого увеличилась с 1% до 78% (рис. 1 (б)).

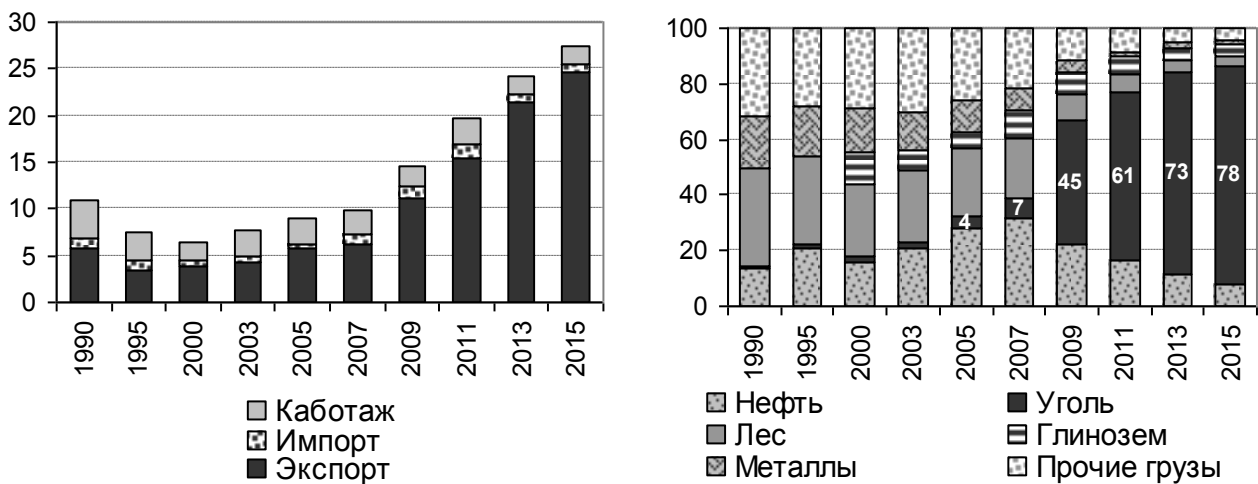


Рис. 1. Динамика развития грузов портов Ванино и Советская Гавань

Предполагалось, что строительство угольного терминала будет стимулировать не только развитие порта, но и экономики Хабаровского края в целом, создаст дополнительные рабочие места. Однако в действительности экономические эффекты оказались неоднозначнее:

1) морской порт Ванино практически превратился в специализированный порт по экспорту угля, а часть грузов (железная руда, минеральные удоб-

рения, лесные и прочие грузы) в условиях дефицита провозной способности по железной дороге переориентирована на морские порты Приморского края;

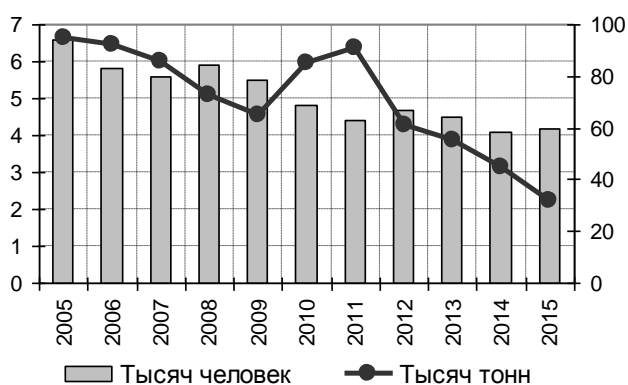
2) усилилась зависимость морского порта Ванино от изменений мировой конъюнктуры рынка топливно-энергетических ресурсов;

3) в результате углубления специализации общая численность занятых сократилась на 30%;

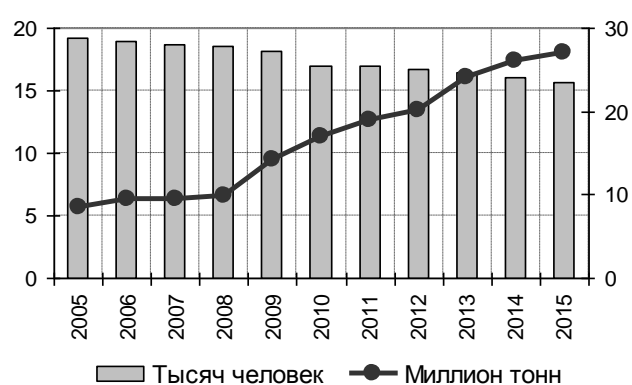
4) прирост объемов угольных грузов создал дефицит мощностей морского порта Ванино и провозных мощностей железной дороги;

5) увеличилась потребность в ресурсах по нивелированию отрицательного экологического воздействия угольной специализации порта;

6) ухудшение экологической ситуации способствовало оттоку населения, численность населения в г. Советская Гавань уменьшилась на 14% (рис. 2 (а)), а в пос. Ванино – на 18% (рис. 2 (б)).



а) Советская Гавань



б) Ванино

Рис. 2. Отношение между численностью населения и перевалкой грузов в морских портах Ванино и Советская Гавань

Синтетическим результатом, достигнутым в период 2005-2015 гг., стало интенсивное наращивание перевалки примитивных грузов, что с одной стороны обеспечило стабильную загрузку морского порта Ванино, но с другой стороны ограничило его возможности по перспективному расширению продуктовой специализации. Последнее существенно ограничивает возможности наращивания вклада морских портов в экономический рост Хабаровского края.

Для анализа влияния развития морских портов на экономику Хабаровского края определялись параметры погрузочно-разгрузочной деятельности в портах, а также параметры ввоза-вывоза продукции с выделением грузопотока, генерируемого на территории Хабаровского края. Исследовались только данные по непродовольственным товарам (92 наименования продукции производственно-технического назначения). Не учитывались продовольственные

товары, так как в статистике морских портов эта категория груза относится к «прочим навалочным» и «прочим тарно-штучным».

Базой для расчетов приняты показатели за 2013 г., так как изменение методологии учета перевозки грузов в официальной статистике с 2014 г. делает несопоставимыми показатели ввоза-вывоза за периоды 2005-2013 и 2014-2016 гг. 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 период 2014-2016 гг.

Параметры погрузочно-разгрузочной деятельности морских портов Ванино и Советская Гавань анализировались на основе официальной статистической формы № МП-1 «Сведения о погрузочно-разгрузочной деятельности на морском транспорте» в рамках следующего алгоритма:

- определение цен грузов на основе матрицы ввоза-вывоза морских портов;
- приведение стоимостных показателей к сопоставимому виду на основе пересчета в цены 2013 г.;
- группировка по направлениям ввоза и вывоза в разрезе субъектов РФ и федеральных округов;
- определение доли продукции, преобладающей в составе каждого направления, в совокупном вывозе из Хабаровского края.

Анализ ввоза-вывоза продукции производственно-технического осуществлялся на основе официальной статистической формы №1 «Сведения о вывозе продукции» по следующему алгоритму:

- отдельные виды грузов переводились из натуральных показателей в условные единицы для каждого вида продукции;
- формировались динамические ряды по каждому виду продукции за счет пересчета стоимостных показателей из текущих цен в цены 2013 г.;
- в пределах каждой товарной группы проводилась классификация по направлениям ввоза и вывоза, в разрезе субъектов РФ и федеральных округов;
- определялась преобладающая доля продукции в составе каждой группы в совокупном вывозе из края.

Выполнена оценка масштабов и структуры грузопотока, проходящего через морские порты Ванино и Советская Гавань с разделением на транзитный и генерируемый в экономике Хабаровского края. Из 22,7 млн тонн грузов производственно-технического назначения, обработанных в портах, 94% приходится на транзитные грузы, лишь 6% составляют грузы, генерируемые в

экономике самого Хабаровского края. При этом в 2005-2013 гг. степень локализации грузовой базы в границах Хабаровского края существенно уменьшилась, с 33% до 6%.

Анализ динамики транзитных грузов показал, что происходит сжатие зоны обслуживания морских портов Ванино и Советская Гавань. Сократилось число регионов, взаимодействующих с морскими портами Ванино и Советская Гавань, особенно удаленных регионов (регионы, которые расположены западнее границы Восточной Сибири). Взаимодействие с Центральным, Северо-Западным и Приволжским федеральными округами совершенно прекратилось. Зато увеличилась с 1% до 78% доля грузов (преимущественно угольных), формируемых в Восточной Сибири, направляемых в основном в Китай, Республику Корея и Японию.

Это дает основание утверждать, что предположение о "стирании" границ морского порта по мере его технологического развития в случае морских портов Ванино и Советская Гавань не подтверждается. Расстояние по-прежнему остается сильным фактором в формировании грузового потока.

Доля грузов, формируемых в экономике Хабаровского края, в общем объеме обработанных в портах грузов производственно-технического назначения сократилась, как отмечалось выше, с 33 до 6% в натуральном выражении и с 10,8% до 8,9% по стоимости. Это свидетельствует об уменьшении зависимости экономической ситуации в крае от результатов функционирования портов. Одной из причин такого сокращения является банкротство крупных предприятий по производству оборудования. В структуре грузов края, отправляемых в морские порты Ванино и Советская Гавань, отмечается сужение ассортимента продукции (с 9 до 5 наименований из 200 существующих). Потенциальный объем продукции, произведенной предприятиями Хабаровского края, который может перерабатываться в морских портах Ванино и Советская Гавань, находится в пределах 9-12 млн тонн. Этот потенциал используется лишь на 11-15%.

Наиболее устойчивыми являются связи портов и экономики края по продукции деревопереработки, нефтепродуктам и металлопродукции, ежегодные поставки которых обеспечивают 9% общего объема дохода портов (по сравнению с 27% в 2005 г.). При этом металлопродукция является наиболее очевидным перспективным видом грузов, который не только может увеличить степень зависимости краевой экономики от деятельности порта, но и способна стимулировать развитие промышленного производства – строительство

ГОК, возобновление судоремонтной деятельности на базе морского порта Советская Гавань.

Сопоставление динамики ВРП с динамикой перевалки грузов в портах Ванино и Советская Гавань иллюстрирует следующее: увеличение совокупных масштабов перевалки не приводит к росту ВРП (рис. 3). Однако если сопоставить динамику ВРП края и динамику перевалки грузов, формируемых на его территории, то оказывается, что корреляция существует, но с обратным знаком – динамика формирования и, соответственно, переработки грузов определяется конъюнктурой в экономике края.

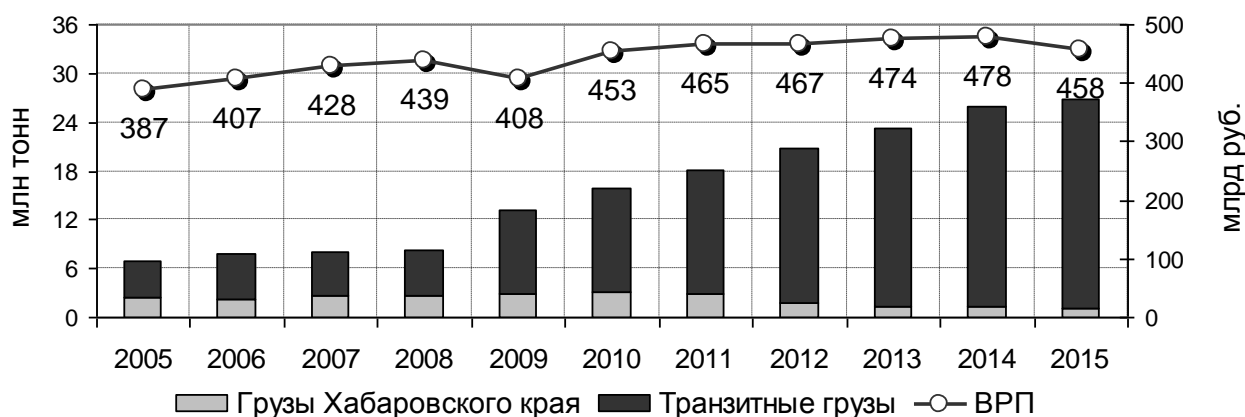


Рис. 3. Перевалка грузов морских портов Ванино и Советская Гавань
(ВРП приведен в сопоставимых ценах 2015 г.)

Не обнаруживается также влияния развития порта в терминах интенсификации перевалки грузов портов Ванино и Советская Гавань на финансовые условия развития края. Объем перевалки грузов (оцененных в диссертации) увеличился в 3 раза, но размер налоговых поступлений в региональный и муниципальные бюджеты увеличился только в 1,9 раз (2005 г – 118,7 млн руб., 2013 г. – 224,5 млн руб.).

Таким образом, основная часть положительных экономических эффектов от увеличения объемов переработки грузов в портах реализуется в других регионах. Это позволяет сделать вывод, что в результате технологическая модернизация и изменение структуры грузов обусловили вытеснение эффекта влияния порта на экономику края за пределы региона. При этом в самом портовом регионе локализованы отрицательные экологические эффекты, а также произошло сокращение численности занятых (на 30%), которое не может быть компенсировано за счет развития припортового комплекса.

2. Прогнозные варианты влияния развития морских портов на экономику края

Для оценки перспективного влияния развития морских портов на экономику края в диссертации выполнен вариантный сценарный прогноз развития портов, формирования грузовой базы и экономических эффектов в экономике Хабаровского края.

Оценка загрузки портов учитывала виды грузов (экспортных, импортных и каботажных).

Объем каботажных грузов определялся оценкой потребности в северном завозе грузов на территории Хабаровского края, а также Магаданской и Сахалинской областей и Камчатского края.

Объем импортных грузов определялся внутренним спросом на глинозем, который обеспечен долговременными поставками из Австралии для алюминиевых заводов Восточной Сибири.

Объем экспортных грузов определялся объемом спроса стран АТР по основной номенклатуре в перспективе до 2030 г. Анализ прогнозных вариантов конъюнктуры рынков стран АТР по рассматриваемой номенклатуре грузов свидетельствует о росте объема спроса на исследуемые грузы к 2030 г. на 17% (до 4,5 млрд тонн). Наибольшее увеличение при этом прогнозируется по железной руде (темп прироста 2% в год). Темп прироста угольных грузов составит не более 0,3% в год.

Для оценки той части совокупного прироста грузопотока стран АТР, который прогнозируется как база для увеличения грузооборота портов Хабаровского края принято, что доля их присутствия в общем объеме поставок на исследуемые грузы в Республике Корея, Японии и Китае не изменяется в прогнозном периоде, что обусловлено реализуемыми крупными долгосрочными проектами по поставке топливно-энергетических грузов в страны АТР.

Прогноз определялся в рамках трех вариантов развития морских портов Ванино и Советская Гавань.

Первый вариант исходит из предположения о том, что развитие морских портов Ванино и Советская Гавань базируется на основе уже реализованных и реализуемых инфраструктурных проектов. Увеличение пропускной способности железной дороги и технологические возможности портов в этом сценарии позволяют увеличить объем переработки грузов, однако структурных изменений ни самой грузовой базы, ни переработки грузов не прогнозируется.

Второй вариант строится на предположении о том, что развитие портов опирается на реализацию к 2030 г. проекта «Реконструкция участка Оунэ-Высокогорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля».

Третий вариант основан на предположении о завершении модернизации Байкало-Амурской магистрали.

При оценке учитывались заявленные, но еще нереализованные проекты по строительству портовых объектов для перевалки прогнозных грузов: глинозем, нефтепродукты, уголь, железная руда. По остальным прогнозным грузам (зерно, минеральные удобрения и металлы) отсутствуют намерения инвесторов по строительству терминалов в портах Ванино и Советская Гавань. Поэтому, используя метод аналогии, рассчитаны необходимые объемы инвестиций, численность занятых и прирост мощностей портовых объектов.

С учетом вышеизложенных предпосылок для получения прогнозных оценок в диссертации определены объемы потенциальных грузов по направлению к морским портам Ванино и Советская Гавань к 2030 г. по каждому из вариантов (табл. 1).

Таблица 1. Прогнозные варианты развития морских портов Ванино и Советская Гавань

Показатель	2030		
	I	II	III
Объем перевалки грузов, млн тонн	43,0	53,0	90,0
Экспорт	39,1	48,6	86,3
Уголь	33,1	40,5	67,2
Импорт	2,3	2,4	2,3
Каботаж	1,5	1,9	1,3
Доля переработанных грузов Хабаровского края, %	16	12	11
Объем полученного дохода от перевалки грузов, млн. руб.	5515,8	6408,3	9579,6
Экспорт	3948,3	4693,8	8091,5
Уголь	2688,5	3289,4	5458,1
Импорт	889,1	893,0	853,1
Каботаж	748,3	821,4	634,9
Численность занятых в портах, тыс. чел.	3,1	3,7	4,9
Объем инвестиций на развитие портовой инфраструктуры, млрд. руб.	21,5	49,2	99,0
Объем налога на прибыль, млн руб.	297,8	364,0	517,3

При этом доля грузов Хабаровского края несколько увеличится по сравнению с 2013 г. и составит – 19% (6% в 2013 г.). Несколько улучшится и структура перерабатываемых в портах грузов в связи с уменьшением доли угля (66% против 78% в 2013 г.). Тем не менее, угольная специализация портов

сохраняется и в перспективе, что будет продолжать блокировать получение положительных экономических эффектов для экономики края. В результате реализации варианта I объем полученного дохода портов Ванино и Советская Гавань от перевалки грузов составил 5,5 млрд. руб. (см. табл. 1). Доля краевых грузов от общего объема перевалки составит 16%, а численность занятых в морских портах – 3,1 тыс. чел, часть из которых может быть частично заполнено жителями п. Ванино и г. Советская Гавань.

Объем региональной части налога на прибыль составит лишь 297,8 млн руб. Такой незначительный рост объема налогов объясняется интенсивным ростом угольных грузов, которые составляют большую долю в перевалке при сравнительно небольшой сумме 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.

При выполнении условий варианта II морские 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 региональной части налога на прибыль – 364 млн руб. Реализация варианта II потребует дополнительно увеличить портовые мощности по перевалке угля и построить недостающие терминалы по перевалке глинозема, железной руды и металлов общей стоимостью 49,2 млрд. руб. Общее число рабочих мест порта Ванино – Советская Гавань составит около 3,7 тыс. единиц. Это потребует привлечения недостающего числа работников из прилегающих городов Комсомольск-на-Амуре и Хабаровск.

Вариант III. Объем полученного дохода порта от перевалки грузов составит 9,5 млрд. руб., а объем региональной части налога на прибыль – 517,3 млн руб. Такой незначительный объем налогов объясняется ростом объема угольных грузов. Доля краевых грузов от общего объема перевалки составит 11%, а численность занятых в морских портах – 4,9 тыс. чел.

Сопоставление оценок эффектов по различным вариантам свидетельствует, что для экономики Хабаровского края наиболее благоприятным является вариант II.

3. Оценены условия, выполнение которых может способствовать решению задачи формирования полюса роста на базе портов Ванино и Советская Гавань

В диссертации рассмотрены факторы, влияющие на формирование на базе морских портов Ванино и Советская Гавань полюса роста для экономики Хабаровского края, а также условия, при которых проявление этих факторов становится возможным. К ним отнесены:

- снижение доли затрат на перевалку грузов в морском порту;
- изменение расстояния перевозок по мере технологического развития порта;
- увеличение объемов перевалки грузов с высокой добавленной стоимостью;
- изменение доли транспортно-логистических услуг и услуг по перевалке грузов в объеме полученного дохода порта;
- изменение численности занятых в порту;
- увеличение объемов налоговых поступлений в бюджеты;
- изменение структуры грузов, перерабатываемых в порту (сырье, материалы, полуфабрикаты и оборудование);
- степень локализации эффектов функционирования морских портов Ванино и Советская Гавань на трех территориальных уровнях:
 - ✓ припортовая территория, т. е. территория, на которой расположены морские порты Ванино и Советская Гавань;
 - ✓ портовый регион, т. е. регион, к которому относится припортовая территория (Хабаровский край);
 - ✓ остальные регионы, транспортные потоки которых обслуживаются данными портами (Восточная Сибирь и Дальний Восток).

Рассмотрены условия реализации варианта II развития морских портов, который наиболее благоприятен с точки зрения усиления влияния функционирования портов на экономику края. В рамках варианта II рассмотрены несколько сценариев, которые различаются структурой грузов (табл. 2).

В сценарии А предполагается, что структура останется неизменной по отношению к 2013 г. (сырье – 82%, материалы – 12%, полуфабрикаты – 5%, оборудование – 1%).

В сценарии Б предполагается, что структура перевалки грузов приближена к структуре 2005 г., но с учетом реального развития инфраструктуры портов (в 2008 г. был введен в эксплуатацию угольный терминал общей мощ-

ностью 12 млн тонн). Структура грузов по этому сценарию: сырье – 35% (из них уголь – 33%), материалы – 45%, полуфабрикаты – 19%, оборудование – 1%.

Таблица 2. Сценарии развития морских портов Ванино и Советская Гавань по варианту II

Показатель	2030		
	А	Б	В
<i>Все территории</i>			
Объем перевалки грузов, млн т	53,0	53,0	53,0
Сырье	43,6	18,5	19,0
Уголь	40,8	17,5	2,1
Материалы	6,3	23,9	23,3
Полуфабрикаты	2,6	10,0	10,0
Оборудование	0,5	0,5	0,5
Доля переработанных грузов Хабаровского края, %	12	44	55
Объем полученного дохода портов от перевалочной деятельности грузов, млн руб.	6480,3	8619,6	9963,1
<i>Припортовая территория (г. Советская Гавань и пос. Ванино)</i>			
Объем грузов, млн т	3,9	13,2	14,0
Материалы	3,9	13,2	14,0
Объем полученного дохода портов от перевалочной деятельности грузов, млн руб.	6408,3	8619,6	9963,1
Численность занятых, тыс. чел	3,8	4,2	4,4
Объем инвестиций на развитие портовой инфраструктуры, млрд руб.	49,2	42,6	44,0
<i>Портовый регион (Хабаровский край)</i>			
Объем грузов, млн т	3,1	10,6	15,5
Сырье	-	-	4,9
Оборудование	3,1	10,6	10,6
Численность занятых, тыс. чел.	7,4	9,9	13,4
Региональная часть налога на прибыль, млн руб.	364,0	465,4	538,0
<i>Остальные регионы (Восточная Сибирь и Дальний Восток)</i>			
Объем грузов, млн тонн	45,9	29,1	23,3
Сырье	43,4	18,5	14,1
Уголь	40,8	17,5	2,1
Материалы	2,4	10,5	9,2
Численность занятых, тыс. чел.	26,9	28,5	4,5
Федеральная часть налога на прибыль, млн руб.	20,4	51,7	59,7

В сценарии В предполагается, что структура перевалки грузов порта Ванино – Советская Гавань будет строго соответствовать структуре 2005 г.: сы-

рье – 36% (из них уголь составит лишь 4%, специализированный угольный терминал будет ликвидирован), материалы – 44%, полуфабрикаты – 19% и оборудование – 1%.

Сравнение сценариев развития портов, позволяет сделать вывод, что для формирования полюса роста экономики Хабаровского края необходима реализация сценария В (см. табл. 2)., при котором доля грузов Хабаровского края составит 55%, а прирост численности занятых в Хабаровском крае – 17,8 тыс. чел. (припортовая территория и портовый регион).

Однако условия сценария В практически нереализуемы, поскольку невозможно ликвидировать действующий угольный терминал. Более реалистичным является сценарий Б, реализация которого предполагает, что объем угольных грузов сохранится на уровне 2013 г., а строительство новых угольных терминалов в порту Ванино – Советская Гавань не будет осуществляться.

Заключение. Проведенное исследование для морских портов Ванино и Советская Гавань позволяет сделать заключение о том, что при рассмотренных сценарных условиях морские порты не могут рассматриваться как потенциальный полюс роста экономики Хабаровского края. Это связано с тем, что основные грузы формируются в районах Восточной Сибири, порты не оказывают влияние на производственные цепочки Хабаровского края, сокращается численность занятых по мере технологического развития портов. Без глубоких изменений специализации морских портов и сопутствующей инфраструктуры, без синхронизации с программами развития производственной базы в Хабаровском крае, превращение абстрактной возможности в реальный полюс невозможно.

III. ОСНОВНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

Главы и разделы в коллективных монографиях:

1. Заостровских Е.А. Водный транспорт. 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. С. 239-250. 400 с. (0,4 п.л.).
2. 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. 178 с. (0,7 п.л.).
3. Заостровских Е.А. Транспорт. 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. 141-149. 912 с. (в соавт. с Бардаль А.Б.) (0,4 п.л. / 0,2 п.л.).

4. 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. 912 с. (в соавт. с Бардаль А.Б.) (1,4 п.л. / 0,7 п.л.).

5. Заостровских Е.А. Морской транспорт. 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. С. 475-486. 560 с. (0,7 п.л.).

Статьи в рецензируемых журналах и изданиях по списку ВАК:

6. 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.

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

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

9. Заостровских Е.А. Морские порты Хабаровского края как полюса экономического роста // Пространственная экономика. 2017. № 4. С. 170-183.

Прочие публикации:

10. Заостровских Е.А. Комплексные транспортные исследования в России // Экономика Востока России. 2017. №1. С. 92-101 (0,8 п.л.).

11. Заостровских Е.А. Оценка влияния морского порта на экономику региона: методы и проблемы // Региональные проблемы. 2017. Т.20. №2. С. 65-72 (0,8 п.л.).

12. Заостровских Е.А. Оценка спроса на основные массовые грузы стран АТР // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2017. № 4. С. 84-99 (0,8 п.л.).

13. 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. 94 с. (0,7 п.л.).

14. 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, Ин-

ститут экономических исследований. – Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2017. С. 24-36. 85 с. (0,6 п.л.).

15. Заостровских Е.А. Методы измерения эффективности работы транспортных связей морских портов с внутренними регионами // Региональные проблемы. 2016. №2. С. 60-65. (0,6 п.л.).

16. Заостровских Е.А. Оценка транспортно-экономических связей морских портов Хабаровского края с отраслями и регионами. 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. С. 158-167. 378 с. (0,4 п.л.).

17. Заостровских Е.А. Оценка состояния и обеспечение сбалансированного развития инфраструктуры морского транспорта Дальневосточного региона. 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. С. 219-227. 320 с. (0,4 п.л.).

18. 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. 80 с. (0,5 п.л.).

19. Заостровских Е.А. Оценка развития морского транспорта на примере порта Советская Гавань. В сб.: Материалы X Всероссийской научно-практической конференции молодых исследователей, аспирантов и соискателей «Экономика, управление, общество: история и современность» – Хабаровск: ДВИ-филиал РАНХиГС, 2012. С. 147-152. 434 с. (0,2 п.л.).

20. Заостровских Е.А. Развитие транспортной инфраструктуры для экспорта угля с Дальнего Востока и из Восточной Сибири // RUSSIA & NIS BUSINESS MONTHLY (РОТОБО). 2012. №4. С. 63-71. (в соавт. с Бардаль А.Б., Дёминой О.В.) (0,6 п.л. / 0,2 п.л.).

21. Заостровских Е.А. Дальний Восток – 2050: транспортная инфраструктура международного сотрудничества // Проблемы Дальнего Востока. 2012. №5. С. 3-13. (в соавт. с Бардаль А.Б.) (0,9 п.л. / 0,5 п.л.).

22. Заостровских Е.А. Перевозки внешнеторговых грузов морским торговым флотом // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2012. №2. С. 66-74 (0,5 п.л.).

23. 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. 360 с. (0,2 п.л.).

24. Заостровских Е.А. Региональный зерновой экспорт: Сибирь и Дальний Восток // Пространственная экономика. 2011. №4. С. 56-71. (в соавт. с Сухомировым Г.И.) (0,8 п.л. / 0,4 п.л.).

25. Заостровских Е.А. Роль морских пунктов пропуска в развитии морских портов Дальнего Востока / Материалы XXV российско-японского симпозиума историков и экономистов ДВО РАН и района Кансай (Япония): сб. ст. – Владивосток: Дальнаука, 2010. С. 184-190. 304 с. (0,3 п.л.).

Заостровских Елена Анатольевна

**ПОЛЮСА РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ
НА БАЗЕ МОРСКИХ ПОРТОВ
(НА ПРИМЕРЕ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ)**

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

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Подписано к печати _____ Формат _____ Бумага писчая.
Печать офсетная. Усл. печ. л. _____ Уч.-изд. л. _____
Тираж _____ экз. Заказ № _____