

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**  
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования  
**«Дальневосточный федеральный университет»**

---

**ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА**

**Кафедра мировой экономики**

Хакимова Анна Вячеславовна

**РОЛЬ ПОРТОВ ПРИМОРСКОГО КРАЯ В ОБСЛУЖИВАНИИ ВНЕШНЕЙ  
ТОРГОВЛИ**

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА**

по образовательной программе подготовки

бакалавров

по направлению 38.03.01 «Экономика»

«Мировая экономика»

г. Владивосток  
2018

Автор работы   
(подпись)

« 13 » июня 2018 г.

Консультант (если имеется)

\_\_\_\_\_  
(подпись) \_\_\_\_\_ (Ф.И.О)

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2018 г.

Руководитель ВКР В.З.Н., доцент  
(должность, ученое звание)

 Наумова М.С.  
(подпись) (Ф.И.О)

« 13 » июня 2018 г.

Защищена в ГЭК с оценкой \_\_\_\_\_

Секретарь ГЭК (для ВКР)

\_\_\_\_\_  
(подпись) \_\_\_\_\_ (Ф.И.О)

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2018 г.

«Допустить к защите»

Заведующий кафедрой мировой экономики,  
канд. экон. наук

 А.А. Кравченко  
(подпись) (Ф.И.О)

« 14 » июня 2018 г.

**ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА**

**Кафедра мировой экономики**

**ЗАДАНИЕ**

на выпускную квалификационную работу

студентке Хакимовой Анне Вячеславовне группы Б1401амб  
(фамилия, имя, отчество)

на тему: Роль портов Приморского края в обслуживании внешней торговли

Вопросы, подлежащие разработке (исследованию):

1. Морские порты и их роль в организации системы международных морских перевозок
  - 1.1 Международные морские перевозки, транспортная инфраструктура: понятие, виды, элементы
  - 1.2. Основные тенденции и особенности развития портовой инфраструктуры РФ
  - 1.3 Развитие морской торговли как фактор формирования портовой инфраструктуры
2. Портовая инфраструктура Приморского края, ее место в системе транспортного обеспечения внешнеговых сделок
  - 2.1 Динамика показателей развития портовой инфраструктуры Приморского края
  - 2.2 Внешнеторговый оборот Приморского края, его взаимосвязь с развитием портовой инфраструктуры
  - 2.3 Основные направления и факторы, определяющие развитие портовой инфраструктуры Приморского края

Основные источники информации и прочее, используемые для разработки темы:

1. Учебники, учебные пособия, монографии, научная периодика
2. Сайты [vto.org](http://vto.org), официальный сайт Федеральной таможенной службы, [gks.ru](http://gks.ru)
3. Зарубежные источники, интернет-ресурсы

Срок представления работы « 15 » июня 2018 г.

Дата выдачи задания « 20 » октября 2017 г.


Руководитель ВКР

К.Э.Н., доцент  
(должность, уч. звание)

  
(подпись)

Т.С. Наумова  
(и.о.ф)

Задание получил

  
(подпись)

А.В. Хакимова.  
(и.о.ф)

## Оглавление

Введение.....	4
1 Морские порты и их роль в организации системы международных морских перевозок	
1.1 Международные морские перевозки понятие виды элементы ....	7
1.2 Основные тенденции и особенности развития портовой инфраструктуры РФ .....	14
1.3 Развитие мировой торговли как фактор формирования портовой инфраструктуры .....	24
2 Портовая инфраструктура Приморского края, ее место в системе транспортного обеспечения внешнеторговых сделок	
2.1 Динамика показателей развития портовой инфраструктуры Приморского края .....	33
2.2 Внешнеторговый оборот Приморского края, его взаимосвязь с развитием портовой инфраструктуры.....	40
2.3 Основные направления и факторы, определяющие развитие портовой инфраструктуры Приморского края.....	46
Заключение .....	57
Список использованных источников .....	62
Приложение .....	67

## Введение

Развитие мирового рынка, международных производственных связей и внешней торговли приводят к динамичному росту объемов перерабатываемых грузопотоков, в обслуживание которых широко вовлечены крупные транспортные узлы, в том числе морские порты как базовые элементы мировой транспортной системы и инфраструктуры транспорта. В последнее время в связи с изменением технологий переработки грузов меняется роль морских портов, которую они традиционно выполняют в транспортной системе определенной территории или страны и, соответственно, в обеспечении ее внутренних и внешних торговых процессов. Порты превращаются из координирующих транспортных узлов в логистические распределительные центры, территориально – пространственные возможности которых к развитию исчерпаны, тем самым состояние большинства морских портов не отвечает растущим объемам перерабатываемых в портах грузопотоков.

Сейчас эта проблема становится все более актуальна для морских портов России и, в частности, Приморского края, так как через него проходит значительная доля грузооборота со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, который является локомотивом развития мировой торговли XXI века.

Цель выпускной квалификационной работы состоит в выявлении взаимосвязи особенностей и перспектив развития портовой инфраструктуры и внешнеторгового оборота Приморского края.

Для достижения цели исследования были поставлены следующие задачи:

- рассмотреть виды международных морских перевозок и их особенности;

- исследовать и систематизировать показатели и критерии оценки морских портов, а также выявить основные тенденции развития портовой инфраструктуры;
- определить основные тенденции развития внешней торговли России;
- определить роль морских портов Приморья в развитии транспортно-логистической системы России и оценить влияние развитости портов и их инфраструктуры на объемы внешней торговли;
- выявить основные направления развития внешней торговли Приморского края;
- выявить основные направления и перспективы развития портовой инфраструктуры морских портов Приморья.

Объектом исследования ВКР являются морские порты, как элемент транспортной инфраструктуры, и в частности морские порты Приморского края.

Предметом исследования выступают основные показатели внешней торговли и производительности морских портов.

При проведении исследования применялись методы системного и статистического анализа, классификации и статистических группировок, логического и сравнительного анализа, методической и статистической базой послужили нормативные, методические и статистические данные, материалы и сведения государственных органов: Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации [5], Ассоциации морских торговых портов [14], официальная статистика Федеральной и Дальневосточной таможенных служб [4, 10], Стратегия развития морской портовой инфраструктуры до 2030 г. [8], а также другие доступные статистические научные источники, характеризующие работу морских портов в Российской Федерации, и в частности морских портов Приморского края. Иностраные источники, такие как официальная статистика Всемирной торговой организации и ее отчеты за 2015–2017 гг. [45, 46], официальный сайт и обзоры морского транспорта за

2016–2017 гг. Конференции ООН по торговле и развитию [47], были использованы при выявлении тенденций в области мировой торговли и портового хозяйства.

Выпускная квалификационная работа состоит из введения, двух глав, заключения и приложений. Первая глава называется: «Морские порты и их роль в организации системы международных морских перевозок», вторая – «Портовая инфраструктура Приморского края, ее место в системе транспортного обеспечения внешнеторговых сделок», приложения содержат статистические данные и расчеты в таблицах, послужившие основой написания работы.

# **1 Морские порты и их роль в организации системы международных морских перевозок**

## **1.1 Международные морские перевозки понятие виды элементы**

Важное значение в современном мире имеет транспорт. От его эффективности зависит работа других отраслей экономики. Транспорт является не только связующим звеном между субъектами экономических отношений, но и самостоятельной отраслью экономики.

Основными видами транспорта являются: автомобильный, железнодорожный, авиационный, трубопроводный, морской и внутренний водный, каждый вид имеет свою специализированную инфраструктуру, а взаимодействуя между собой, они образуют мировую транспортную систему.

По данным статистики Конференции ООН по торговле и развитию, менее 15% всех международных перевозок задействуют только 1 вид транспорта [47]. Такие перевозки называют унимодальными [29].

Помимо унимодальных, выделяют смешанные перевозки, производимые более чем одним видом транспорта, причем, если они осуществляются по одному договору, то они называются прямыми смешанными перевозками (товаросопроводительные документы могут быть разные, но экспедитор груза и договор перевозки один). При обращении к Гражданскому кодексу РФ, который регулирует основные сферы правоотношений субъектов, можно найти такое определение: «Взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому документу (прямое смешанное сообщение), а так же порядок организации этих перевозок определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключаемых в соответствии с законом о прямых смешанных



(комбинированных) перевозках» [1]. То есть, комбинированная перевозка то же, что и смешанная. К примеру, груз забирают со склада автомобильным транспортом, доставляют в порт, там грузят на судно, а с судна на железную дорогу и доставляют вплоть до пункта назначения. Разделяют мультимодальные и интермодальные смешанные перевозки. Некоторые авторы, например, Милославская С.В. отождествляет комбинированные и интермодальные перевозки, однако, в большинстве источников говорится о том, что интермодальные перевозки – это разновидность комбинированных перевозок, которые осуществляются в одной и той же грузовой единице или автотранспортном средстве без перегруза самого груза при смене вида транспорта [29]. Классическим примером является транспортировка автомобилей судами с горизонтальным видом загрузки. Также появились новые возможности по перевозке грузов без перегрузки, с использованием судов с горизонтальной загрузкой, однако далеко не все порты мира имеют возможность принимать и обслуживать подобные суда, в связи с тем, что это требует очень высокого уровня унификации оборудования.

Таблица 1 – Преимущества и недостатки разных видов транспорта

Вид транспорта	Преимущества	Недостатки
Железнодорожный	Крупные партии груза, нет зависимости от погодных условий, разнообразие перевозимых грузов	Большая продолжительность перевозки, ограниченность маршрутов
Водный	Низкая стоимость перевозки, большие партии груза, разнообразие товаров	Низкая скорость, ограниченные маршруты и частота перевозок
Автомобильный	Высокая скорость и маневренность перевозок	Высокая стоимость на единицу товара, небольшой размер партий, зависимость от погодных условий.
Воздушный	Быстрота отгрузки, низкий риск порчи товара во время доставки	Высокая стоимость, ограниченность маршрутов, зависимость от погодных условий
Трубопроводный	Низкая стоимость, четкий график доставки	Ограниченный ассортимент товаров и маршрутов

Источник: составлено автором по [13]

На сегодняшний день около 80 % всех международных перевозок осуществляется с использованием именно морского транспорта и, соответственно, структур, его обслуживающих [47]. Это обусловлено тем, что среди всех видов транспорта морской имеет самую низкую стоимость перевозок на дальние расстояния и высокую провозную и пропускную способность (Таблица 1). Это обеспечивается, прежде всего, несравнимо большей грузоподъемностью судов и относительно небольшими капиталовложениями в оборудование морских путей [13,16]. К минусам использования морского транспорта можно отнести ограниченность перевозок водными путями, относительно низкую скорость доставки, зависимость от географических и погодных условий, а также необходимость создания сложной потовой инфраструктуры.

Деятельность морского транспорта в мирохозяйственных связях определяется международной торговлей: ее объемы, география, товарная структура оказывают решающее влияние на развитие морского транспорта, его специализацию и организацию деятельности. Устойчивые и массовые международные грузопотоки создают условия для специализации перевозочного комплекса, формирования новых транспортно-технологических систем, что обуславливает привязку определенных судов к конкретным направлениям перевозок.

В международном морском судоходстве применяются как регулярные, так и нерегулярные формы движения судов. К регулярным формам движения флота относится линейное судоходство, а к нерегулярным – трамповое судоходство [15,41]. Особенности данных форм организации судоходства представлены в таблице 2.

Таблица 2 – Отличительные особенности трампового и линейного судоходства

Линейное судоходство	Трамповое судоходство
Организуется на направлениях между определенными портами с регулярным движением судов и частотой рейсов. Имеется заранее объявленное расписание.	Базируется на одиночных рейсах и перевозках грузов, обусловленных разовыми договорами купли–продажи товаров.
Базируется на принципе общественного перевозчика (common carrier). Судовладелец обязан принимать груз для любого грузоотправителя.	Базируется на принципе индивидуального (private carrier) или договорного обслуживания клиентуры.
В основном, в качестве перевозимого груза выступают дорогостоящие грузы.	В основном в качестве перевозимого груза выступает однородный груз, который перевозится без упаковки, навалом. Характерными грузами являются уголь, руда, лес, сахар, зерно, хлопок и фосфаты.
Фрахтовая ставка выше. Фрахтовые ставки устанавливаются практикой. Ставки публикуются.	Фрахтовая ставка ниже. Ставки не публикуются и зависят от множества факторов (соотношение спроса и предложения тоннажа).
Осуществляется на основе коносамента. Условия договора одинаковы для всех грузоотправителей независимо от количества мест, характера отправляемого груза и размера партии.	Договор заключается в форме чартера. Условия договора зависят от переговоров между судовладельцем и грузоотправителем, конъюнктуры фрахтового рынка, вида груза и направления перевозки.

Источник: [22]

Основными признаками линейной формы организации судоходства являются: постоянное направление перевозок, закрепление тоннажа и его работа по устойчивому расписанию, с обусловленной степенью точности. Также отличительной чертой линейного судоходства является то, что при данной форме перевозки чаще всего принимаются только генеральные грузы от разных грузовладельцев.

Генеральными, согласно классификации грузов, используемой при перевозке морским транспортом, называют грузы, которые можно фактически посчитать, к ним относятся грузы в контейнерах, мешках, бочках, тюках и т.д. Могут быть в таре и без. К ним также относится крупная техника, оборудование, автомобили – все что занимает отдельное место. Такой груз перегружается штучно или может укрупняться укладкой на поддоны (паллеты). Этот груз чаще всего контейнеризирован, т.е. погружён в унифицированный контейнер и предъявлен к перевозке как контейнер, они перевозятся на специализированных судах, контейнеровозах. Исчисляются

данные грузы в двадцатифутовом эквиваленте или ДФЭ, т.е. контейнерах равных 20 т. Тем самым, основа линейного судоходства – контейнерные суда.

В трамповом судоходстве работа грузовых судов не связана с постоянными районами плавания, портами погрузки и выгрузки, не ограничена определенным видом груза. Суда трампового судоходства работают без расписания, по режиму, согласованному только между перевозчиком и грузовладельцем. Основа трампового судоходства, как показывает практика, – перевозка массовых и особорежимных грузов полными судовыми партиями (с максимальным использованием грузоподъемности или грузоместимости) [28].

Массовые грузы делятся на наливные и навалочные, такие грузы также требуют специализированного транспорта. К наливным относятся: сырая нефть, нефтепродукты, растительные масла, спирт, химические материалы и сжиженный природный газ. Грузы, относящиеся к химическим перевозятся в таре, навалом или наливом на специализированных судах – химовозах. Перевозка нефти и нефтепродуктов производится наливом в танкеры. Перевозка сжиженных газов выполняется на узкоспециализированных судах – газовозах, они оборудованы особыми грузовыми цистернами. Навалочный груз (балк) перегружается в свободной форме – грейферами, ковшами, насосами и перевозится морем, в объеме, сформированном корпусом судна. Навалочные грузы перевозятся без тары – навалом в трюмах специальных судов (балкеров). К грузам этого типа относят зерно, уголь, железную руду, сахар, фосфаты, серу, щебень [26].

Особорежимные грузы требуют специализированного оборудования: упаковки, специального режима перевозки и тип судна. Например, к данной категории относятся скоропортящиеся продовольственные продукты, их перевозят судами с повышенной скоростью хода и специализированными рефрижераторными установками [26].

Кроме данной классификации морских перевозок по способу организации судоходства можно выделить также разделение морских перевозок по масштабам плавания на: международные морские перевозки и каботажные (в пределах границ одного государства). Каботажные перевозки, в свою очередь делятся на большой каботаж (перевозка внутри водных границ одного государства, но между разными морскими бассейнами) и малый каботаж (между портами одного моря) [42,32].

Совокупность всех видов транспорта, осуществляющего различные виды перевозок, а также обеспечивающие его структуры называют транспортной инфраструктурой.

Понятие транспортной инфраструктуры рассматривается в трудах И.О. Загорского, он определяет транспортную инфраструктуру как совокупность всех видов транспорта и транспортных структур, деятельность которых направлена на создание благоприятных условий функционирования всех отраслей экономики, т.е. совокупность материально–технических систем транспорта, предназначенных для обеспечения экономической и неэкономической деятельности человека [23, с. 7].

Альметова З.В. приводит такое определение транспортной инфраструктуры: «Это такая подсистема хозяйства, которая создает и реализует общие условия для функционирования производства и жизни населения, в равной степени необходимые для деятельности всех сфер общественного производства. Другими словами, под транспортной инфраструктурой следует понимать совокупность материально–технических и организационных условий, обеспечивающих быстрое и беспрепятственное выполнение перевозочного процесса» [13, с. 4].

Все авторы делают акцент на том, что основной функцией транспортной инфраструктуры является обеспечение условий для функционирования других сфер производства посредством доставки грузов и пассажиров.

Исходя из вышеприведенных определений, можно выделить основные элементы морской транспортной инфраструктуры:

– морские транспортные узлы (порты) – транспортным узлом называют пункт стыкования и взаимодействия двух или более видов транспорта, обладающий комплексом технических средств, устройств и технологий, предназначенных для обслуживания грузо– и пассажиропотоков. Транспортный узел объединяет в себе железнодорожные станции и связывающие их рельсовые пути, морские, речные порты и аэропорты, автомобильные дороги и нефтепродуктопроводы, системы городских транспортных коммуникаций [2];

– все виды судов (морской флот)

– судоремонтные предприятия, а также иные обслуживающие предприятия, причем несколько предприятий, объединяющих вышеприведенные элементы, могут объединяться единым предприятием – парокходством;

– морские пути – установившиеся судоходные трассы между портами, по сравнению с транспортными магистралями суши отличаются некоторыми особенностями. Они созданы природой, поэтому не требуют затрат на строительство, эксплуатацию и ремонт. Обширные просторы океанов и морей обеспечивают возможность плавания практически любому количеству судов. Они обладают неограниченной пропускной способностью, за исключением некоторых проливов и каналов. На морских путях можно применять очень мощные судовые двигатели, поэтому на этих трассах курсируют суда большой грузоподъемности, способные перевозить грузы любых габаритов и разной номенклатуры [2].

Таким образом, транспортная инфраструктура – важная подсистема производственного процесса, включающая в себя транспорт, пути сообщения и другие элементы, обеспечивающие доставку груза от продавца к покупателю. На сегодняшний день среди международных грузоперевозок

преобладает смешанный вид доставки груза, задействующий два и более видов транспорта. Наиболее значимым является водный морской транспорт, осуществляющий более 80% международных перевозок. Международные морские перевозки делятся на линейные и трамповые, причем линейные перевозки осуществляют доставку преимущественно генеральных грузов, а чартерные рейсы – массовых и наливных.

## **1.2 Основные тенденции и особенности развития портовой инфраструктуры РФ**

Порт как элемент морской транспортной инфраструктуры существенно влияет на скорость и качество осуществления процесса доставки грузов, поэтому оценка показателей работы портов необходима для выявления возможных направлений развития морской транспортной логистики и существующих проблем ее функционирования.

Основная задача порта – передача груза с одного вида транспорта на другой. Для этой цели морские порты располагают комплексом специальных сооружений и устройств, обеспечивающих быструю и удобную передачу грузов и пересадку пассажиров с сухопутного или внутреннего водного транспорта на морские суда или с морских судов на другие виды транспорта, хранение, подготовку и комплектацию грузов, а также комплексное обслуживание флота. Исходя из данной поставленной задачи, формируются критерии оценки портов.

Основными показателями работы порта, являются его грузооборот, пропускная способность портов, грузооборот и судоемкость. Данные показатели рассчитываются различными статистическими организациями: Конференцией ООН по торговле и развитию в ежегодных отчетах по всему миру, и на национальном уровне, в России статистика по данным показателям формируется Министерством транспорта Российской Федерации,

Федеральным агентством морского и речного транспорта, Ассоциацией морских торговых портов, Федеральной таможенной службой [8].

Грузооборотом обычно называют количество груза, прибывающего в порт или убывающего из него морским путем (пересекающего причальный фронт в том или ином направлении), данный термин соответствует ГОСТ 23867–79 «Эксплуатация речных портов. Термины и определения» [20].

Различают морской грузооборот и общий грузооборот, который некоторые авторы, например, А.В. Терентьев выделяют как грузопоток [37]. Грузооборот порта отличается от грузопотока тем, что учитывает только грузы, которые пересекают причальный фронт, то есть перевозятся морским путем. Зачастую морские порты используются как транспортные узлы и груз доставляется до порта, к примеру, железнодорожным транспортом, хранится в порту и затем отправляется автотранспортом, не задействует морской транспорт, такие перевозки и учитываются грузопотоком порта. Таким образом, морской грузооборот является составной частью общего грузооборота или грузопотока.

Работу порта обычно характеризует годовой грузооборот, данный показатель рассчитывается также по месяцам и кварталам, дифференцируется по грузам и видам плавания.

Сам по себе показатель грузооборота конкретного порта не дает его полной характеристики. Намного более показательной является его структура: номенклатура грузов, формирующих грузооборот, соотношение экспорта и импорта, распределение грузов по видам плавания (внешние, транзитные и каботажные перевозки).

Иногда в расчетах используется не грузооборот, а судооборот порта, под которым подразумевается число судов, посещающих порт в течение определенного времени (год, месяц, сутки). Данный показатель дифференцируется по видам судов. С понятием судооборота связана еще одна



транспортная характеристика – судоёмкость порта, т. е. число судов, одновременно находящихся в порту у причалов и на акватории.

Технико-эксплуатационные характеристики портов можно разделить на такие группы:

- навигационная обстановка;
- грузовая специализация;
- техническая оснащённость, интенсивность погрузо-разгрузочных работ (ПРР):
  - возможность получения бункера, воды, снабжения и др. услуг;
  - наличие ремонтной базы;
  - смежные виды транспорта.

Данные показатели являются постоянными для каждого порта и характеризуют его техническую оснащённость. Следует отметить, что совокупность указанных показателей определяет пропускную способность порта [30].

Пропускная способность порта – это количество определенных грузов, которое порт способен при данной технической оснащённости и рациональном использовании технических средств и рабочей силы перегрузить за определенный промежуток времени с водного транспорта на сухопутный и обратно, а также с водного на водный транспорт [20]. Пропускная способность порта определяет его максимально возможный грузооборот. Пропускная способность влияет на интенсивность перегрузочных работ, время стоянки судов в порту под обработкой и на провозную способность флота. Изменение тех или иных технических характеристик, например, увеличение площади складов, сказывается на пропускной способности и является одним из основных способов увеличения конкурентных преимуществ порта [18].

Установленная мощность порта – это оптимальное количество груза, которое целесообразно перегружать при сложившейся структуре

грузооборота. Фактический грузооборот порта может быть выше его установленной мощности, но не выше пропускной способности [31].

Помимо технических показателей работы портов характеризуют показатели обработки судов в портах.

Стояночное время – это время нахождения судна в порту с момента его прихода в порт до момента отправления. Моментом прихода судна в порт считается швартовка судна к причалу или постановка на якорь в пределах внутренних портовых вод [31].

Сталийное время – это время грузовых и вспомогательных операций по нормам, с учетом их максимального совмещения [31]. Счет сталийного времени начинается с момента вручения капитаном судна порту нотиса (официального уведомления о готовности судна к обработке), но с учетом вхождения судна в Норму одновременной обработки судов (НООС). Сталийное время может прерываться, если в процессе работ возникли обстоятельства, препятствующие производству работ (непогода, отсутствие электроэнергии в порту не по вине порта).

Сталийное время определяется на основании времени, которое предположительно будет затрачено за погрузо-разгрузочные работы и вспомогательные (негрузовые) операции, этот показатель согласуется между портом (фрахтователем) и судовладельцем, данные включаются в рейсовый чартер или соглашение на отфрахтовку. Превышение сталийного времени оплачивается фрахтователем судовладельцу в виде штрафа, демереджа, а погрузка в более короткий срок поощряется премией, диспачем, который обычно равен половине оговоренного в контракте между фрахтователем и судовладельцем демереджа. Контрсталийным временем называют время с момента окончания сталийного время до момента фактического завершения грузовых и вспомогательных операций. Производственная деятельность морских портов должна обеспечивать максимальное сокращение стояночного времени судов [21].

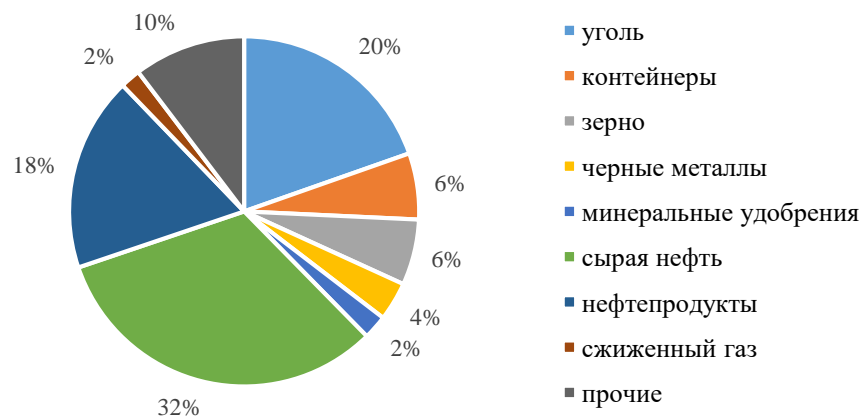
За период 2010 по 2016 г. объем грузооборота морских портов в мире вырос на 22% (Приложение А). Средний темп прироста объемов грузоперевозок, обслуживаемых морскими портами, составил 3,4%, заметно, что темпы прироста снижаются: в 2011 г. данный показатель составлял 4,5%, в 2016 г. – 2,6%. Удельный вес России в мировом грузообороте за анализируемый период вырос с 0,8% до 1,13%, показатель объемов грузооборота увеличился почти в два раза, при этом, темп прироста объемов грузооборота России значительно выше общемировых показателей, среднее значение темпов прироста составило 9,2 %.

При этом структура грузооборота морских портов в мире характеризовалась следующими тенденциями: в 2016 г. на сухие грузы приходилось 70,7% совокупного объема грузооборота морских портов, а остальную часть составляли наливные грузы, включая сырую нефть, нефтепродукты и газ, при этом за период с 2010 по 2017 гг. заметно увеличение доли объема основных массовых грузов на 3% (железная руда, уголь, зерно, бокситы/глинозем, фосфатные руды) при снижении доли нефти и газа с 33% процентов в общем морском мировой грузообороте до 29,7%, (см. Приложение Б).

По данным «Обзора морского транспорта 2017г.» Конференции ООН по торговле и развитию, увеличение объемов грузооборота сухих грузов происходит за счет увеличения объемов перегрузки контейнеров. Объем морских контейнерных перевозок в мировой торговле увеличился в 2,5 раза в период с 1990 г. по 2000 г. и более чем в 2 раза в течение 2000–2008 гг. За рассматриваемый период 2010–2016 гг. (см. Приложение В) средний темп прироста контейнерооборота морских портов мира составил 4,3%, в 2016 г. на контейнерные перевозки приходилось около 12% всего грузооборота морских портов, около 60 % в стоимостном выражении и 25 % в весовом измерении сухих грузов, перевозимых морем [45, 47].

Увеличение доли контейнерных грузов в общей номенклатуре грузооборота морских портов является одним из наиболее значимых изменений в инфраструктуре морского транспорта за несколько последних десятилетий. Строительство специализированных терминалов, новое оборудование и укрупнение грузовых единиц от 1 и нескольких генеральных грузов до контейнера повысили производительность портов и превратили портовую индустрию из трудоемкой в капиталоемкую. В настоящее время морские порты работают в намного более сложных системах, чем когда-либо ранее. Данное явление вызвало технологическую революцию в транспортной сфере: отсутствие перегрузки содержимого контейнеров в портах, повышенная сохранность груза, возможность ускоренной обработки контейнеров в портовых терминалах позволили транспортникам и их клиентам существенно сократить время доставки груза и свести к минимуму эксплуатационные расходы, введя в действие смешанные перевозки в унифицированных на международном уровне контейнерах, осуществляемые по принципу «от двери до двери», «точно в срок». В условиях массовой контейнеризации не только готовая продукция, но и такие грузы как минеральные удобрения, полимерное сырье, алюминиевые чушки, лесоматериалы и некоторые другие грузы перевозятся преимущественно в контейнерах.

В России структура грузооборота морских портов не отвечает мировым тенденциям (Рисунок 1), удельный вес сухих грузов в 2016–2017 г. составил около 47%, при этом около 40% от всех сухих грузов составляет уголь и его доля в структуре сухих грузов растет, среднее значение темпов прироста объемов перевалки сухих грузов 9,8 %. Стоит отметить, что по наблюдениям первого вице-президента Российского союза инженеров Ивана Андриевского, объемы перевалки таких категорий сухих грузов, как зерно, минеральные удобрения, черные металлы также растут.



Источник: составлено автором по [14]

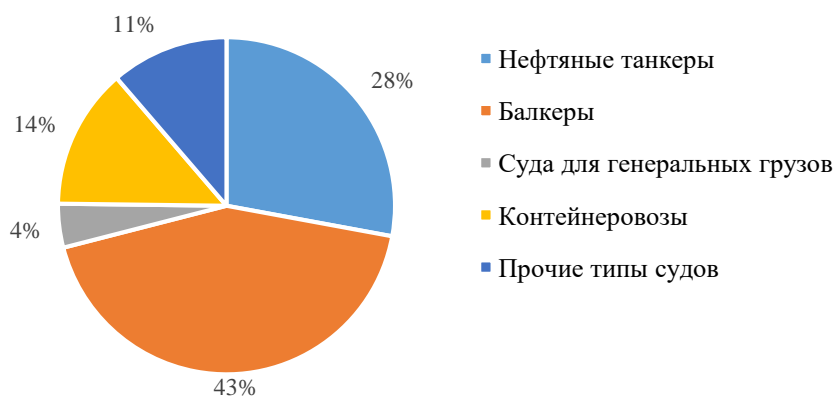
Рисунок 1 – Структура грузооборота морских портов России за 2016 г.

Более 50 % составляют наливные грузы, что является отличительной чертой грузооборота РФ, более половины наливных грузов (около 60%) составляет сырая нефть, ее доля также растет, тогда как доля нефтепродуктов составляет менее 40% с замедлением темпов относительного прироста. В 2016 г. объем перевозок через морские порты России навалочных грузов и нефтепродуктов составил 71% от мировой морской торговли [14].

Что касается контейнерооборота морских портов РФ, тенденция к увеличению также выражена достаточно сильно, средний темп прироста, составляющий 4,3%, равен мировому, но за последние годы значительно снизился до 2,23 в 2016 г. Если сравнивать этот показатель с показателями крупнейших контейнерных терминалов мира, то надо отметить, что они почти в два раза меньше контейнерооборота только одного порта, занимающего последнее место в рейтинге 20 ведущих терминалов мира – Лонг-Бич, США. Если сравнивать российские показатели с первым контейнерным терминалом мира – Шанхаем, то они, ниже более чем в 9 раз [8].

Данная тенденция увеличения объемов перевозки контейнерных грузов и соответственно перегрузки их в портах существенно влияет на структуру мирового морского флота и структуру судооборота портов: на 2016 г. более 40

% мирового грузооборота занимали балкеры, около 30 % нефтяные танкеры, удельный вес контейнеровозов составил 13,5% (Рисунок 2), в 2000 г. он составлял 8%, тем самым прирост доли контейнеровозов за указанный период составил более 5%.



Источник: составлено автором по [14]

Рисунок 2 – Структура мирового грузооборота за 2016г.

Помимо количественного увеличения контейнерных судов изменяются также их размеры, согласно «Обзору морского транспорта 2017» контейнеровозы нового, пятого, поколения контейнеровместимость которых составляет свыше 21000 ДФЭ.

Изменение структуры мирового морского флота, в свою очередь, требует изменения качества морских портов. Портовая инфраструктура должна соответствовать современным тенденциям в судостроении: обеспечивать более глубокие подходные пути для судов, широкие разворотные зоны, высокий уровень интенсивности движения судов в акватории порта, расширять складские зоны, а также использовать более сложные терминальные операционные (информационные) системы в пределах порта [24].

Также одной из наиболее значительных тенденций развития портовой инфраструктуры является расширение роли портов в международной торговле и увеличения количества портов четвертого поколения.

Таблица 3 – Классификация морских торговых портов по принципу поколений

Этап развития	Выполняемые функции	Характер деятельности
Первое поколение	Погрузка–разгрузка морских судов, временное хранение грузов	Порт – перегрузочный центр
Второе поколение	Помимо перевалки грузов – промышленная и коммерческая деятельность	Порт – коммерческий центр
Третье поколение	Помимо функций второго поколения – расширение услуг по распределению груза на основе комплексной системы сбора и обработки информации	Порт – дистрибьютор
Четвертое поколение	Преобразование порта третьего поколения в полноценный логистический центр	Порт – логистический центр

Источник: [39]

Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) классифицирует морские порты по четырем поколениям (Таблица 3). Эта классификация основывается не на объемах грузооборота или их географическом положении, а на следующих трех критериях:

- политика развития портов;
- эволюция портовой деятельности и перспективы ее наращивания;
- степень интеграции портовых структур и организаций.

Помимо традиционной роли, в качестве интерфейса между морским и сухопутными видами транспорта порты нового поколения оказывают услуги, связанные с обработкой судов и одновременно начали выполнять логистические услуги добавленной стоимости, а также сопутствующие услуги, включая производственные, торговые, финансовые и даже туристические виды деятельности. Современный порт, предоставляя своим пользователям комплекс услуг по перевалке грузов, выступает в роли центра

индивидуального обслуживания, центра технических услуг, экологического центра и таможенной зоны. Кроме того, при наличии благоприятных условий и поддержке правительства порт может создать все необходимые условия для развития промышленности припортовой зоны, за счет чего современные порты играют ключевую роль в логистической цепочке доставки грузов. Именно здесь стыкуются разнонаправленные интересы всех участников транспортного процесса (грузовладельцев, перевозчиков, агентов и экспедиторов, а также представителей различных государственных служб, таких как таможня, пограничная служба, служба экологического контроля и многих других) [47].

Таким образом, основными показателями, характеризующими работу морских портов, являются грузооборот и грузооборот, при этом важны не столько количественные показатели, сколько их структура. Основными тенденциями развития мировой портовой инфраструктуры являются постоянное увеличение объемов грузооборота, с преобладанием удельного веса сухих грузов. В России также заметна тенденция к росту объемов грузооборота, причем темпы прироста выше общемировых, однако структура грузооборота морских портов РФ не отвечает международным тенденциям, так как рост грузооборота происходит в основном за счет увеличения перевалки нефти и нефтепродуктов, с преобладанием данных грузов в общем номенклатуре. Увеличение объемов перевалки сухих грузов как в России так и в мире происходит за счет увеличения перевозки контейнеризированных грузов, что является одной из наиболее значимых тенденций развития портовой инфраструктуры за последние несколько десятилетий, так как влечет за собой изменение не только структуры морского флота, но и требует качественной модернизации портовой инфраструктуры. Также значительно расширяется роль портов в обеспечении внешнеторгового оборота, порты становятся не только местом перегрузки товаров, но и оказывают целый ряд сопутствующих услуг.



### **1.3 Развитие мировой торговли как фактор формирования портовой инфраструктуры**

В современных условиях интернационализации и глобализации невозможно представить развитие экономики какой-либо страны без ее взаимодействия с другими странами и участия в мировом товарообороте.

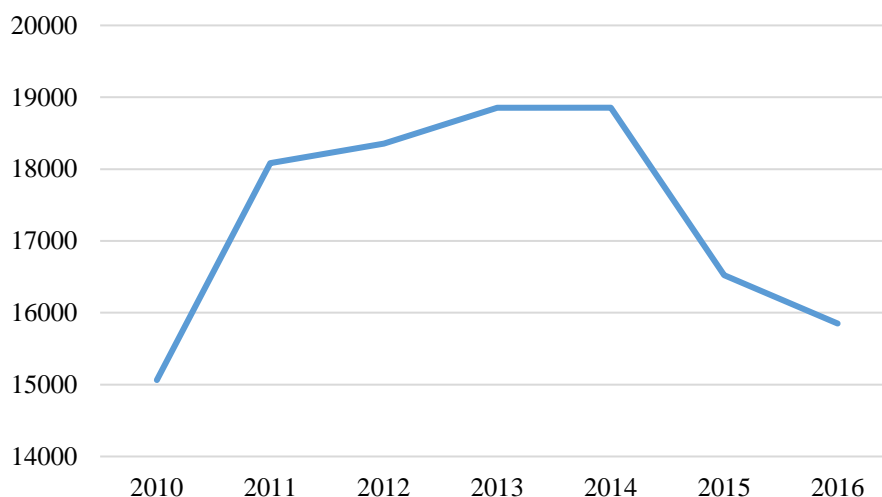
«Международная торговля – это, в широком смысле слова, та часть произведенных национальными экономиками стран товаров и услуг, которая выходит за пределы государств и становится предметом торговли на мировых рынках. Она включает также различные сегменты движения капитала, рабочей силы, интеллектуальной собственности, миграции рабочей силы и иные вещественные и невещественные объекты, становящиеся предметом коммерческих сделок на этих рынках», – такое определение представлено в учебнике Р. И Хасбулатовой. [40 с. 19];

А. С. Булатов отождествляет термины мировая и международная торговля, определяя их как «процесс купли – продажи товаров и услуг, осуществляемый между покупателями, продавцами и посредниками в разных странах», и говорит о том, что часто под мировой торговлей подразумевают только торговлю товарами [17 с.9].

Помимо термина «мировая торговля» существует понятие «внешняя торговля», отличие между данными определениями в том, что внешняя торговля – это часть произведенных товаров и услуг, которые определенная страна выносит за пределы своей территории в целях реализации, а также та часть товаров, услуг и иных элементов вещественных и невещественных свойств, которые страна ввозит из – за границы [40 с.9].

Таким образом, мировой торговлей называют сумму экспорта и импорта товаров и услуг всех стран мира. Однако, Всемирная торговая организация, Ассоциация по торговле и развитию и другие организации, предоставляющие статистические данные показателей объемов мировой торговли, в своих

отчетах анализируют только показатель мирового экспорта, чтобы избежать двойного учета одних и тех же товаров.



Источник: составлено автором по [46]

Рисунок 3 – Динамика мирового экспорта товаров за 2010–2016 гг.

Анализируя динамику мирового экспорта товаров начиная с 2010 г. видим (Рисунок 3), что в 2010–2011 гг. произошло существенное положительное изменение стоимости мирового экспорта, с 2011 до 2014 г. также существовала тенденция роста его стоимости, начиная с 2014 г. показатель экспорта товаров снижается.

Всемирная Торговая Организация выделяет страны Азиатско-Тихоокеанский региона как локомотив развития мировой торговли XXI века, за весь период с 2010 по 2017 г. Китай неизменно занимал первое место по объему мирового экспорта около 13,5 % от общего объема, в 2017 г. по данным статистической организации Trend Economy [48], на втором месте США с долей 9,3%, Япония на четвертом (4,1%), Республика Корея 6 – 7 места (см. Приложение Е)

По данным отчета «Обзора морского транспорта 2017 г.» Конференции ООН по торговле и развитию основной объем мировых торговых потоков

сконцентрирован в геостратегическом треугольнике XXI в.: страны Европейского союза (ЕС) – страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) – страны Северо-Американской зоны свободной торговли (НАФТА, North American Free Trade Agreement), соответственно, там и находятся крупнейшие порты.

Таблица 4 – Рейтинг крупнейших портов мира по объемам грузооборота за 2016 г.

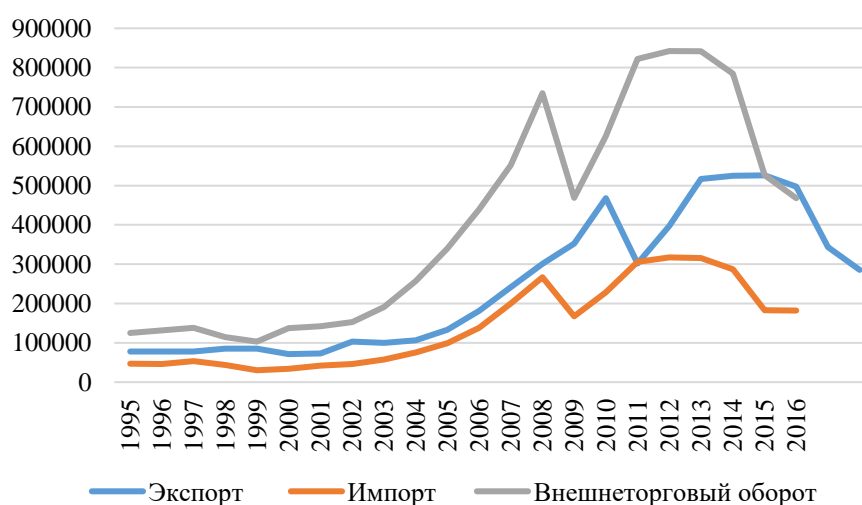
			В млн т
№	Порт	Страна	2016
1	Нингбо и Чжоушань	Китай	88,9
2	Шанхай	Китай	71,7
3	Сингапур	Сингапур	57,4
4	Тяньцзинь	Китай	54,1
5	Сучжоу	Китай	54
6	Гуанчжоу	Китай	51,9
7	Тциндао	Китай	50
8	Таншань	Китай	49
9	Роттердам	Нидерланды	46,6
10	Порт-Хедленд	Австралия	45,2
11	Далянь	Китай	41,5
12	Жичжао	Китай	36,1
13	Инкоу	Китай	33,8
14	Пусан	Китай	32,3
15	Ю. Луизиана	США	26,56

Источник: составлено автором по [45,37]

Из таблицы 4 видно, что 10 из 15 крупнейших портов по грузообороту приходятся на Китай, причем, если рассматривать данные не по общему грузообороту, а, как показано в большинстве статистических источников, по контейнерообороту, то на первом месте окажется Шанхай, но 9 из 10 лидирующих мест также будут приходиться на азиатские порты. Такой высокий уровень грузооборота связан с уровнем импортного спроса Китая. И, соответственно, для обеспечения этого спроса и увеличения пропускной способности данных портов происходит систематическая модернизация

оборудования, что и делает порты Китая наиболее технологически оснащенными лидерами портовой отрасли.

Россия занимает одну из ведущих позиций в системе международной торговли, находясь на 15 месте по объему мирового экспорта с удельным весом 1,8% от всей его стоимости [25]. В целом, динамика внешнеторгового оборота России соответствует общемировым тенденциям (Рисунок 4).



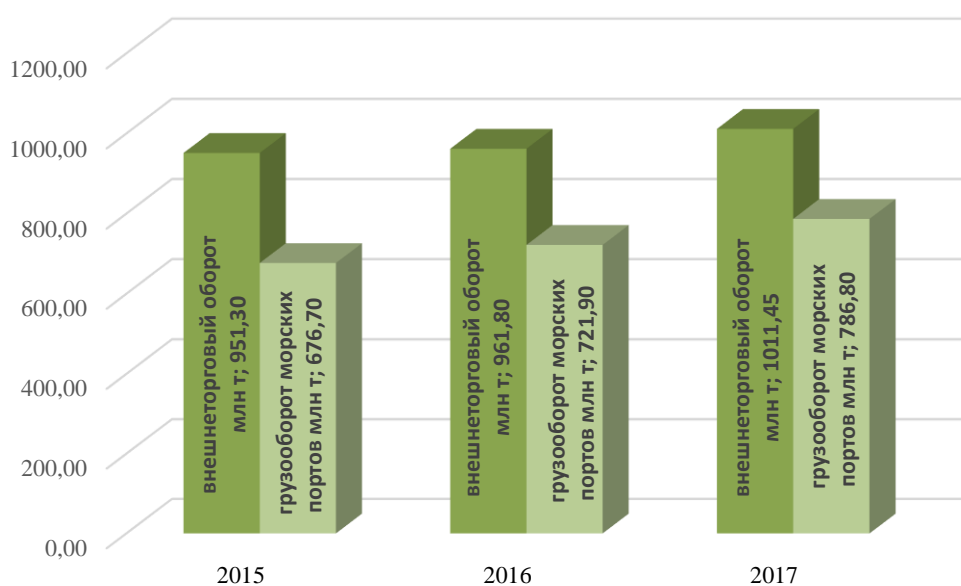
Источник: составлено автором по [7]

Рисунок 4 – Динамика внешнеторгового оборота России за 1995–2016 гг., млн долл. США

Из рисунка 4 видим, что в 1995–2016 гг. динамика показателей, характеризующих развитие внешней торговли, не имеет выраженной тенденции: до 2010–2014 гг. – рост, за исключением кризисных 2008–2009 гг., затем, вплоть до 2015–2016 гг. – снижение. В целом, за весь анализируемый период наблюдается незначительное повышение экспортно-импортного оборота. За весь рассматриваемый период экспорт значительно превышает импорт и составляет более 60% от всего товарооборота.

В 2010 г. доля внешнеторговых грузов, проходящих через морские порты составляла около 60%, в 2017 г. – 77,8% (Рисунок 5), в том числе на экспортные грузопотоки приходилось почти 70%, а импортные – 26%. Из

таблицы Г.1 (Приложение Г) видно, что динамика абсолютных показателей внешнеторгового оборота и объемов международных перевозок в анализируемом периоде характеризуется тенденцией роста. Темпы прироста грузооборота морских портов (не учитывая транзит и каботаж) за 2015–2017 гг., составил около 12%, внешнеторгового оборота – 6%, это говорит о том, что роль морских портов в условиях спада внешней торговли увеличивается.



Источник: составлено автором по [9, 10]

Рисунок 5 – Динамика внешнеторгового оборота и грузооборота морских портов России за 2015–2017 гг.

По данным Всемирной торговой организации, несмотря на спад, наблюдаемый в последние годы, объем международной торговли за последние два десятилетия увеличился почти вдвое как во всем мире так и в России [46]. Рост мирового экспорта и импорта обусловлен в том числе и техническим прогрессом на транспорте, обслуживающем доставку товаров от продавца к покупателю. Все большее количество стран используют во внешней торговле морской транспорт, основу которого составляют специализированные балкеры, танкеры, контейнеровозы. С их помощью становится возможным

быстрый рост и совершенствование организации перевозок, а также снижение их себестоимости. Тем самым объем мировой торговли, вектор её развития играют ключевую роль в развитии рынка морских перевозок, и инфраструктуры морского транспорта. Однако, существует и обратное влияние: значительный рост тоннажа, внедрение новых технологий морских перевозок, специализация (особенно контейнеризация) международных перевозок грузов всегда оказывали и продолжают оказывать заметное влияние на расширение международного обмена товарами. Вследствие модернизации транспортных средств перевозки на дальние расстояния становятся более экономичными, наличие или отсутствие условий для проведения внешнеторговых операций в свою очередь, оказывает влияние на объем международных перевозок грузов, качество их обслуживания, эффективность внешнеторговых сделок. В мировой торговый оборот привлекаются новые рынки, разделенные огромными водными пространствами, увеличивается номенклатура перевозимых грузов.

Тем самым, предполагаем, что существует прямая зависимость между стоимостью мирового экспорта и объемами грузооборота морских портов. Чтобы проанализировать степень зависимости между рассматриваемыми показателями произведем расчет коэффициента ковариации и коэффициента корреляции Пирсона. Для расчета показателей возьмем статистические данные отчета Конференции ООН по торговле и развитию «Обзор морского транспорта 2017» за 2010–2017 гг., расчет производим с помощью Ms Excel по относительным показателям темпов роста грузооборота морских портов мира и стоимости показателя мировой торговли.

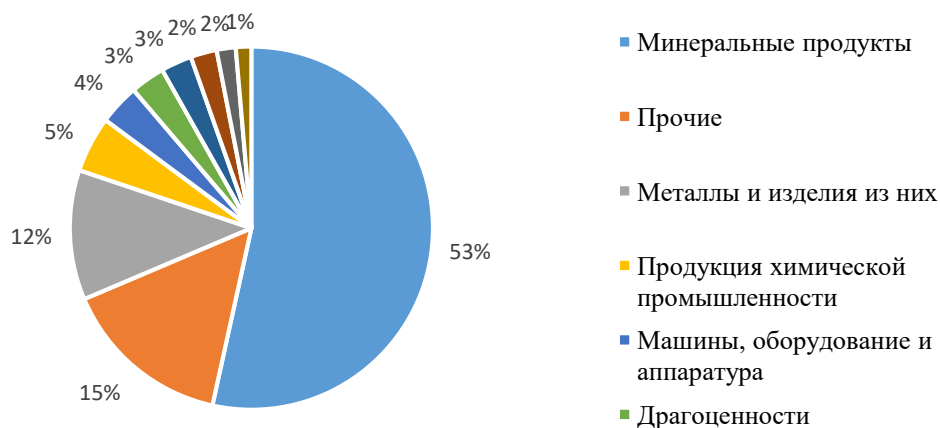
Полученный положительный коэффициент ковариации, равный 8,54 означает, что с ростом значений одного показателя, значения второго имеют тенденцию возрастать, чтобы проверить тесноту связи показателей рассчитаем коэффициент корреляции.

Коэффициент корреляции Пирсона равный 0,88 отражает высокую степень связи между показателями. Оценив значимость показателя с помощью Т– критерия Стьюдента и критерия Фишера (см. Приложение Д), видим, что полученный показатель корреляции статистически значим и надежен. Следовательно, предполагаемая связь подтверждена: с ростом объемов внешней торговли возрастает объем грузооборота морских портов мира. Согласно расчетам коэффициента ковариации и коэффициента корреляции Пирсона, между показателями темпов роста объемов экспортных грузопотоков, проходящих через морские порты России и темпов роста стоимости внешнеторговых экспортных потоков, а также между показателями темпов роста импортных грузопотоков, проходящих через морские порты и темпов роста стоимости импортных товаропотоков за 2000–2010 гг. (см. Приложение Д), связь между экспортными и импортными грузопотоками, проходящими через морские порты, а также стоимостью экспорта и импорта России отсутствует. Данные результаты можно объяснить более значительным влиянием на внешнеторговый товарооборот других факторов, так, согласно отчету Федеральной Таможенной службы за 2017 г., одним из главных факторов, определяющих стоимость внешнеторгового оборота Российской Федерации является цена на минеральные ресурсы, а именно на нефть и уголь [10].

Чтобы оценить влияние объемов экспорта минеральных ресурсов на грузооборот морских портов России проведем расчет тесноты связи между темпами роста объемов экспорта нефти и темпами роста объемов экспортных грузопотоков, проходящих через морские порты России за 2000–2016 гг. Согласно расчетам (см. Приложение Д) коэффициент ковариации равен 49, коэффициент корреляции Пирсона равен 0,7, что говорит о наличии высокой степени связи между данными показателями.

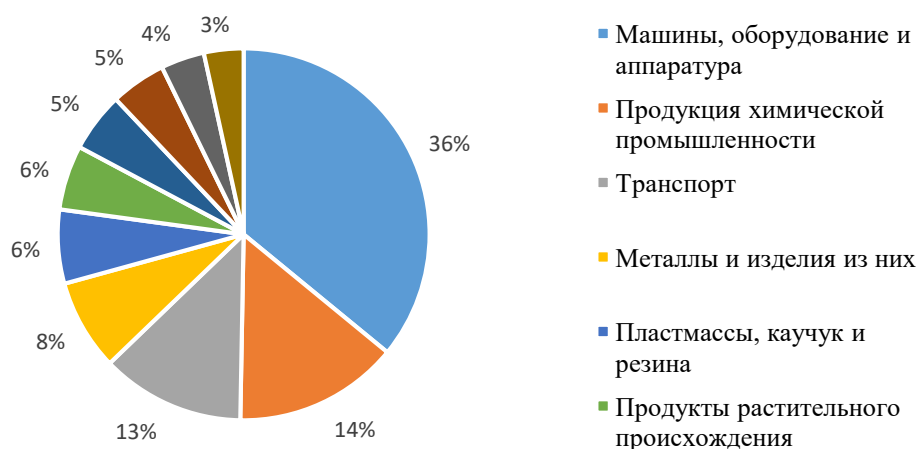
Таким образом с увеличением объемов экспорта нефти увеличивается показатель объемов экспорта грузооборота. Рассматривая номенклатуру

внешней торговли России (Рисунок 6) также видно, что минеральное сырье занимает более 50% стоимости экспорта, 12% – минеральные продукты, 5% – продукты химической промышленности.



Источник: составлено автором по [10]

Рисунок 6 – Товарно-групповая структура экспорта России в 2016 г.



Источник: составлено автором по [10]

Рисунок 7 – Товарно-групповая структура импорта России в 2016 г.

Внешнеторговые импортные потоки Российской Федерации в 2016 г. на 36% состояли из машин и оборудования, 14% – продукция химической промышленности, 13% – транспорт, 8% – металлы и изделия из них (Рисунок 7).



Изучив данный материал, можно сделать вывод, что динамика мировой торговли и внешней торговли РФ имеет одинаковую тенденцию: в целом за рассматриваемый период наблюдается рост показателей. Лидером по объемам внешней торговли и грузообороту портов за последние годы является Китай, Россия находится на 15 месте по объемам экспорта. Стоимость мировой торговли и грузооборот морских портов мира связаны между собой и связь исходя из произведенных расчетов прямая и сильная, так как с развитием международной торговли увеличивается объем товарооборота, проходящего через морские порты. Произведя аналогичные расчеты по показателям России выявили отсутствие связи между показателями стоимости экспорта и импорта, а также объемов экспортных и импортных товаров, проходящих через морские порты России. Более половины экспорта РФ, составляющего более 60% всех товарных потоков, занимает минеральное сырье, импортируются в основном машины и оборудование, продукция химической промышленности и транспорт.

## **2 Портовая инфраструктура Приморского края, ее место в системе транспортного обеспечения внешнеторговых сделок**

### **2.1 Динамика показателей развития портовой инфраструктуры Приморского края**

Морские порты играют важную роль в обслуживании процессов перемещения товаров через таможенную границу. С ростом экспортно-импортных поставок увеличивается потребность в транспортных средствах и объектах инфраструктуры, обеспечивающих их функционирование. Важным фактором развития портовой инфраструктуры является наращивание объемов внешней торговли. Однако, наличие или отсутствие условий для проведения внешнеторговых операций, в свою очередь, оказывает влияние на объем международных перевозок грузов, качество их обслуживания, эффективность внешнеторговых сделок.

На сегодняшний день наибольшее влияние среди всех морских портов Приморья на развитие края оказывают порт Восточный, Находка, Владивосток, Зарубино, Ольга и Посyet. В этих морских портах наблюдается высокий темп роста грузооборота и развития портовой инфраструктуры в целом.

Порты Дальневосточного бассейна играют особую роль во внешней торговле России. С одной стороны, они обслуживают взаимовыгодную торговлю между странами АТР, экспортирующими готовую продукцию, и Россией, экспортирующей топливно-энергетические ресурсы в страны АТР. С другой – порты Приморья являются одним из звеньев, связывающих страны тихоокеанского региона и страны Европы.

На порты Приморского края приходится более половины морского грузооборота ДФО (рассчитано по Приложению Ж). Доля края в общем

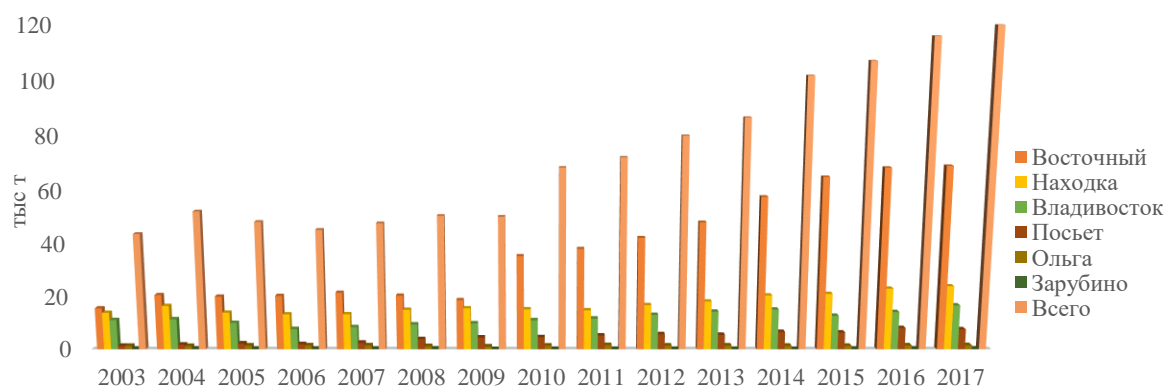
грузообороте российских морских портов России составляет 13–16%, при этом, доля края в российском внешнеторговом обороте на 2017 г. составляет всего около 1% как в стоимостном выражении, так и по объемам груза (см. Приложение 3). Динамика грузооборота портов Приморья продемонстрирована в таблице 5.

Таблица 5 – Динамика грузооборота портов России и Приморского края за 2010–2016 гг.

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Грузооборот портов Приморского края, млн т	68,60	72,30	80,20	86,80	101,90	107,20	116,00
Темп прироста грузооборота морских портов ПК, %	–	5,39	10,93	8,23	17,40	5,20	8,21
Грузооборот портов России, млн т	526,00	535,50	565,50	589,00	623,40	676,70	721,90
Темп прироста грузооборота морских портов России, %	–	1,81	5,60	4,16	5,84	8,55	6,68
Удельный вес портов Приморского края, %	13,00	13,50	14,20	14,74	16,35	15,84	16,07

Источник: составлено автором по [5,9]

Объем морских грузовых перевозок через порты Приморского края в период с 2010 по 2016 гг. вырос в 1,7 раз, и в 2,7 раз относительно 2000 г (Рисунок 8).



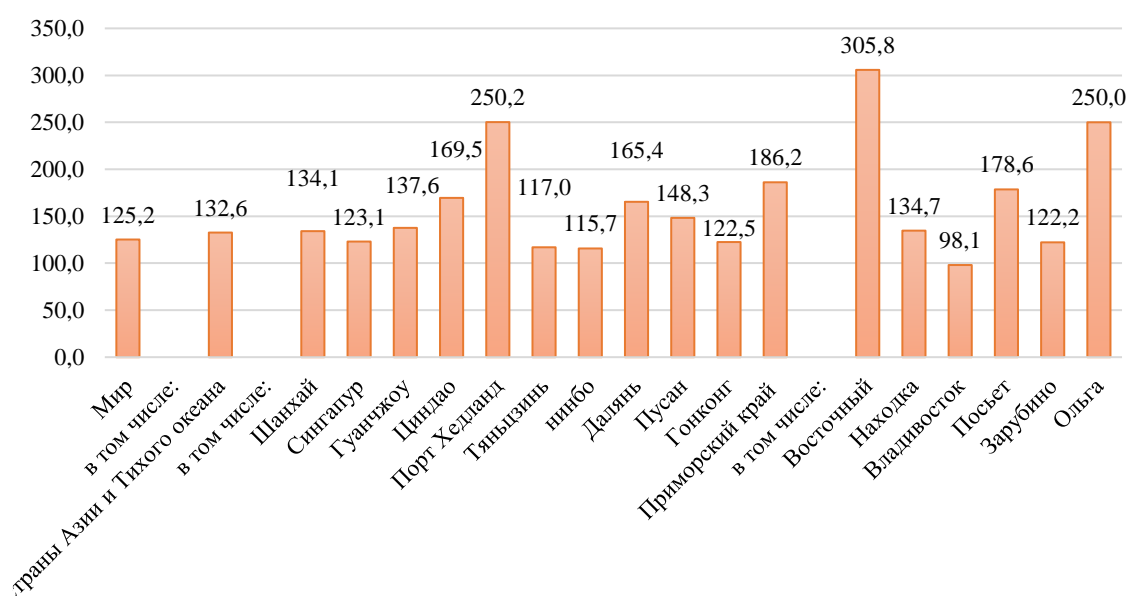
Источник: составлено автором по [33]

Рисунок 8 – Динамика грузооборота морских портов Приморского края за 2003–2017 гг.

Крупнейшим по грузообороту является порт Восточный с долей 57,7% от общего показателя, стоит отметить, что объем грузооборота данного порта за указанный период вырос более, чем в 4 раза, далее идет порт Находка 20,2%, и порт Владивосток 14,09%. Посыет занимает около 6 % от общего объема грузооборота, но выделяется среди других, тем, что в сравнении с 2003 г. увеличил объем перевалки почти в 6 раз, это связано с открытием нового терминала. При этом средний ежегодный прирост грузооборота данных портов составил 9,2 %, что выше общероссийского и мирового показателей [4].

Структура грузопотоков, проходящих через морские порты края характеризуется значительным преобладанием экспорта более 60%, импорт составляет около 30% от грузопотоков, что отвечает общероссийским тенденциям (см. Приложение И).

Сравнение средних темпов роста грузооборота портов Мира, и портов Приморского края представлено на рисунке 9.



Источник: [36]

Рисунок 9 – Темпы роста грузооборота крупнейших портов мира, АТР и портов Приморского края за 2010–2016 гг., %

Рост грузооборота портов Приморья превосходит рост морских перевозок в странах Азии и Тихого океана. Портами, благодаря которым Приморье имеет такой рост, являются порт Восточный, Ольга и Посьет.

Все порты Приморья имеют свои географические особенности и специализируются на различных видах грузов. Структура грузооборота крупнейших портов края представлена в таблице 6.

Таблица 6 – Структура грузооборота крупнейших портов Приморского края за 2015 г.

В млн т

Структура грузооборота	Восточный		Находка		Владивосток	
	млн т	%	млн т	%	млн т	%
Всего	57,8	100,00	20,7	100,00	15,3	100,00
Наливные, в том числе:	25,8	44,64	7,6	36,71	3,6	23,53
нефть сырая	24,9	43,08	0	0,00	0	0,00
нефтепродукты	0,9	1,56	7,6	36,71	3,6	23,53
Навалочные, в том числе:	27	46,71	8,5	41,06	1,6	10,46
уголь и кокс	27	46,71	8,4	40,58	1,4	9,15
Генеральные, в том числе:	4,9	8,48	4,5	21,74	9,7	63,40
грузы в контейнерах	4,7	8,13	0,1	0,48	5,6	36,60
прочие тарно–штучные	0,2	0,35	0,2	0,97	1,2	7,84
сахар	0	0,00	0	0,00	0,1	0,65
прочие	0	0,00	0	0,00	0,2	1,31
Лесные	0	0,00	0,3	1,45	0,1	0,65
металлы не в деле	0	0,00	3,8	18,36	1,7	11,11
машины и оборудование	0	0,00	0,4	1,93	0,5	3,27
скоропортящиеся	0	0,00	0	0,00	0,6	3,92

Источник: составлено автором по [4]

В общем объеме грузооборота крупнейших портов Приморья, таких как Находка, Владивосток и Восточный (с учетом Козьмино) наибольшую долю составляют навалочные (преимущественно уголь) и наливные (преимущественно сырая нефть) грузы – в среднем по портам 30% и 35% соответственно, что соответствует общим тенденциям в стране. Далее идут

генеральные грузы с долей в 31%, из которых на контейнерные грузы пришлось в среднем 15% (см. Таблица 6).

Из таблицы 6 видно, что перевозка минерального сырья (сырая нефть и уголь) обслуживается портом Восточный, в настоящее время на его территории ведут хозяйственную деятельность 8 стивидорных компаний, крупнейшие из которых АО «Восточный Порт» (уголь), ООО «Специализированный морской нефтеналивной порт Козьмино» (нефть) и ООО «Восточная стивидорная компания» (контейнеры).

Таблица 7 – Динамика перевалки каменного угля портом Восточный за 1998–2016 гг.

Показатель	1998	2003	2008	2013	2014	2015	2016
Перевалка каменного угля, млн т	5,50	11,80	14,40	17,70	21,80	22,80	23,50
Прирост перевалки угля, %	–	114,55	22,03	22,92	23,16	4,59	3,07

Источник: составлено автором по [35]

Исходя из ежегодного отчета АО «Восточный порт» за 2017 г., можно отметить, что целью развития портовой инфраструктуры на ближайшие гг. ставится усиление специализации портовых терминалов на перевалке минерального сырья, в частности каменного угля, на 2016 г. удельный вес каменного угля в общем объеме грузооборота порта занимает почти 50%, объемы перевалки с 1998 г. увеличились в 4 раза (Таблица 7). Такая направленность развития порта не соответствует общемировым тенденциям, так как основной целью развития портовой инфраструктуры на ближайшие десятилетия является модернизация портовых контейнерных терминалов.

Основной объем генеральных грузов, а именно грузов в контейнерах проходят через порт Владивосток, деятельность которого существенно ограничена границами города. Что затрудняет его функционирование,

крупнейшими терминалами являются ПАО «ВМТП» и ОАО «Владивостокский морской рыбный порт».

Таблица 8 – Динамика контейнерооборота ПАО "ВМТП" за 2012–2016 гг.

Показатель	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Контейнерооборот, тыс. ДФЭ	456	477	513	345	330	468
Темп прироста, %	–	4,61	7,55	-32,75	-4,35	41,82

Источник: [34]

Из таблицы 8 видно, что динамика контейнерооборота за рассмотренный период не имеет определенной тенденции, за 2012–2014 гг. увеличение объемов перевалки контейнеров, в 2015 г. спад на 32%, в 2017 г. резкое увеличение объемов почти на 42%.

Согласно годовому отчету, производительность ПАО «ВМТП» составляет около 300 контейнеров в сутки. Это примерно 12,5 контейнеров в час [34], что в 14,5 раз меньше показателей мирового лидера (Таблица 9). По оценкам специалистов Дальневосточного таможенного управления, данный показатель не отвечает растущему спросу на перевозку контейнерезированных грузов и обусловлен недостатком современного погрузо-разгрузочного и информационного оборудования.

Таблица 9 – Наиболее производительные терминалы мира в 2014 г.

Терминал	Порт	Страна	Производительность причалов
АПИМ терминалз Иокогама»	Иокогама	Япония	180
«Тяньцзинь порт пасифик Интернешнл»	Тяньцзинь	Китай	144
«ДП уорлд-Джебелъ-Али терминал»	Джебелъ-Али	Объединенные Арабские Эмираты	138
«Циндао цяньвань»	Циндао	Китай	136
«Тяньцзинь порт альянс Интернешнл»	Тяньцзинь	Китай	132
«Нинбо бэйлунь секонд»	Нинбо	Китай	127
«Гуанчжоу саут чайна оушнгейт»	Наньша	Китай	122
«Пусан ньюпорт ко. лтд»	Пусан	Республика Корея	119
«Яньтай интернешнл»	Яньтай	Китай	117
«Наньша фейз I»	Наньша	Китай	117

Источник: [21]

По данным таблицы 9 видно, что 9 из 10 крупнейших терминалов находятся в морских портах АТР. Наиболее эффективным контейнерным портом мира является Йокогама, которому удалось повысить производительность на 10% по сравнению с предыдущим годом. В отличие от других терминалов терминалу «АПМ Йокогама» удается из года в год повышать эффективность своих операций благодаря синхронизированному процессу взаимодействия между судном и контейнерной площадкой, позволяющему практически полностью устранить непроизводительное время в работе причального крана и грузового оборудования на контейнерной площадке.

Показателем, характеризующим эффективность функционирования инфраструктуры портов, также является срок обслуживания международных морских перевозок. Срок обслуживания зависит от порядка оформления судов в порту.

В странах АТР применяется международная практика, где сроки нормативной продолжительности обслуживания морских судов минимальны. По нормам судно в морском порте АТР обрабатывается 10 – 15 минут (см. Приложение К). По качественным показателям применяется анализ количества предоставляемых документов. В международной практике используется 7 форм документов, из которых по факту используются 2 – 3 электронных документа.

В Российской Федерации показатели оформления прихода-отхода судов в портах отстают от международной практики. Существование такой нормативно-правовой организации влияет на объем грузооборота Приморского края тем, что привлекательность портов региона остается довольно низкой [25].

Таким образом, в условиях роста значения международной торговли для экономики России большую роль играет её портовое хозяйство, и значительную роль в нем играют порты Приморья, обслуживающие более 16%

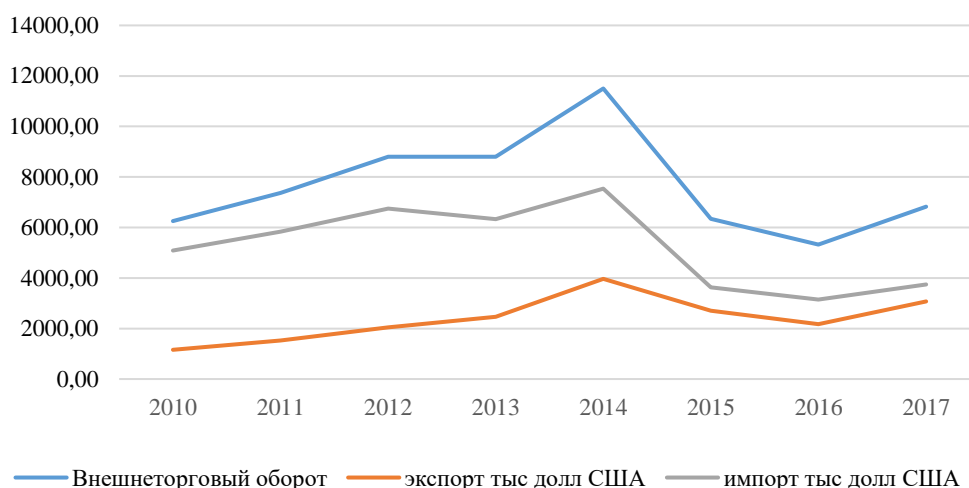


общего грузооборота. На основании статистики Ассоциации морских портов и статистических данные Российского и Дальневосточного таможенного управления, мы сделаны следующие выводы: на сегодняшний день грузооборот морских портов Приморья имеет стабильную тенденцию к нарастанию объемов, причем преобладают наливные грузы, в частности, сырая нефть. Порты Приморья составляют больше половины грузооборота морских портов ДВФО. Крупнейшими по грузообороту являются порты Восточный, Находка и Владивосток. Через морской порт Восточный идет почти весь объем грузопотока минерального сырья, несмотря на то, что на сегодняшний день данный порт имеет возможность обрабатывать грузы всех видов, упор специализации терминалов делается на перевалке каменного угля, Морской порт Владивосток обрабатывает большую долю генеральных грузов края: контейнеров, машин и оборудования. Показатели эффективности функционирования портовой инфраструктуры, такие как время обработки судна и производительность терминалов существенно уступают мировым лидерам, портом стран АТР, что не соответствует потребностям растущего спроса на услуги портов, вызванного увеличением внешнеэкономической деятельности края.

## **2.2 Внешнеторговый оборот Приморского края, его взаимосвязь с развитием портовой инфраструктуры**

Доля Приморского края во внешнеторговом обороте России в 2017 г. составила 0,92 % в том числе по экспорту – 0,82 %, по импорту – 1,56 %. Сегодня Приморский край занимает одно из ведущих мест в Дальневосточном федеральном округе (ДВФО) по числу участников ВЭД [33], по внешнеторговому обороту его удельный составляет 16 % (Приложение Л). Относительный прирост внешнеторгового оборота Приморья 2017 к 2010 г.

составил 9%: по экспорту увеличился в 3 раза, а по импорту, наоборот, снизился: относительный прирост составляет – 26%.



Источник: составлено автором по [38].

Рисунок 10 – Динамика внешнеторгового оборота Приморского края за 2010 – 2017гг.

Динамика внешнеторгового оборота Приморского края приведена в Приложении 3, на рисунке 10, мы видим, что показатели экспорта и импорта приморья за 2010–2017гг. не имеют выраженной тенденции: за 2010–2013 гг. показатели росли, 2013–2014 гг. – резкое увеличение стоимости внешнеторговых потоков, с 2014 по 2016 г. – спад, с 2016 г. заметна положительная динамика показателей: в 2017 г. внешнеторговый оборот Приморского края снова начал расти: по сравнению с 2016 г. относительный прирост составил 28%. Экспорт и импорт увеличились соответственно на 41% и 20%, по прогнозам обзора статистики Федеральной Таможенной службы, данная тенденция найдет свое продолжение и в 2018, исходя из уже опубликованных данных за январь – апрель 2018 г. [10]. Тем не менее, по сравнению с 2010 г. на сегодняшний день внешняя торговля увеличилась в стоимостном выражении.

За весь рассматриваемый период, согласно сальдо торгового баланса, импорт превышает экспорт, что является отличительной чертой края, так как в целом в России экспорт составляет большую долю стоимости и объемов внешней торговли [10]. Коэффициент покрытия импорта экспортом, представляющий собой отношение экспорта региона к импорту, 2010–2017 гг. составлял от 22,7 % до 91,8 % (см. Приложение И). Эти значения характеризуют достаточно высокий уровень внешнеторговой самообеспеченности региона: экспорт покрывает импорт.

Стоит отметить, что преобладание импорта, характерное для внешней торговли края, не находит отражения в структуре грузооборота портов. Для оценки тесноты связи между внешнеторговыми потоками и грузооборотом морских портов, мы рассчитали показатели ковариации и коинтеграции, по темпам роста импортных и экспортных внешнеторговых потоков и грузопотоков, проходящих через морские порты. Полученные результаты, говорят о том, что связь между экспортными внешнеторговыми потоками и грузопотоками портов сильная, коэффициент корреляции равен 0,86, что касается импорта края, связь слабая, что говорит о преобладании других видов транспорта во внешней торговле.

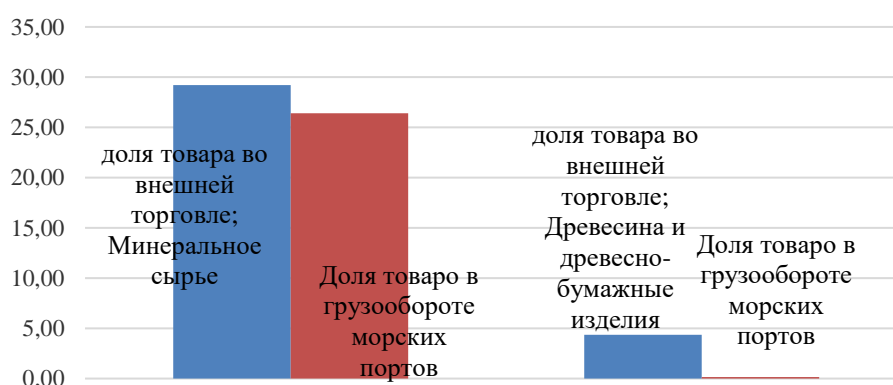
Внешняя торговля края обслуживается железнодорожным, автомобильным, воздушным и морских видами транспорта, как видно из таблицы 8 доля грузов, проходящих через морские порты составляет 10 – 13%, стоит отметить, что не обязательно груз, обслуживаемый портом идет морским транспортом. Из таблицы 8 видно, что доля внешнеторговых грузопотоков, проходящих через морские порты в 2017 г. по сравнению с 2015 во внешней торговле растет.

Таблица 10 – Доля внешнеторговых грузопотоков, проходящих через морские порты

Показатель	2015	2016	2017
Грузооборот морских портов, млн т	107,2	116	119,9
Доля внешнеторговых потоков в общем грузообороте, %	10,45	13,28	12,85

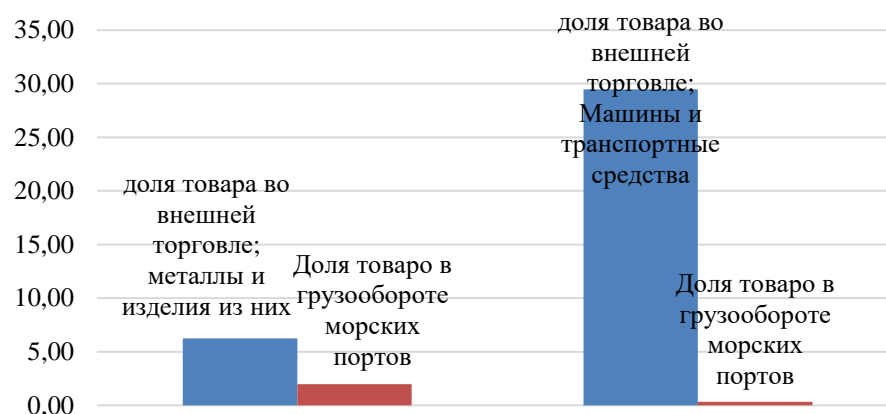
Источник: составлено автором по [4]

Рассматривая ВЭД Приморского края нельзя не остановиться на подробном анализе товарной структуры внешней торговли за 2016 г. Анализируя приморский экспорт стоит отметить, что в 2016 г. наибольшее количество экспорта пришлось на минеральное сырье, почти две трети от всех товаров – 68 % (см. Приложение Ж), продовольственные товары – 18 %, древесину – 7,2 %, металлы и изделия из них, лом – 3,7 % [4]. Что касается импортных поставок в Приморский край, то в 2016 г. на такие группы товаров, как машины, оборудование и транспортные средства пришлось почти 50 %, продовольственные товары – 13 % и 10 % на продукцию химической промышленности.



Источник: составлено автором по [4]

Рисунок 11 – Удельный вес основных экспортных грузов в общем объеме экспорта и грузооборота морских портов Приморья за 2016 г.



Источник: составлено автором по [4]

Рисунок 12 – Удельный вес основных импортных грузов в общем объеме импорта и грузооборота морских портов Приморья за 2016 г.

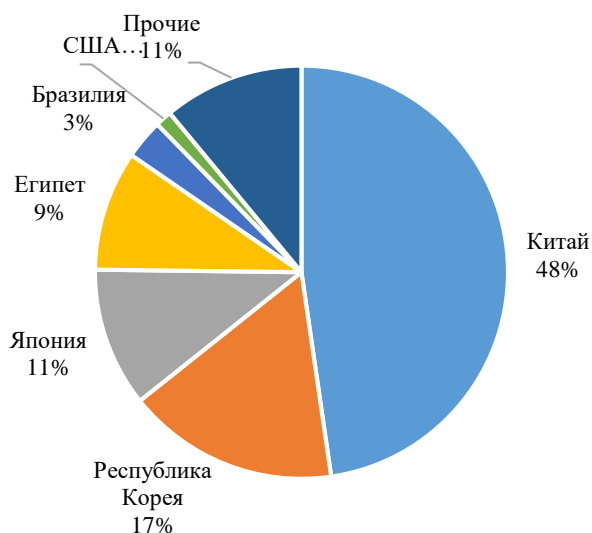
Выделить долю экспортных и импортных грузов, проходящих через морские порты Приморья, достаточно сложно, в связи с тем, что товары классифицируются по разным параметрам в статистике внешней торговли по коду ТН ВЭД, в портовой статистике по виду груза, также показатель внешней торговли указан денежном эквиваленте (тыс долл США) а грузооборота в количественном (тыс т). На рисунках 13,14 отражена доля основных экспортных и импортных товаров во внешнеторговом обороте края и в грузообороте морских портов. Видно, что почти весь объем минерального сырья, а именно каменный уголь, нефть и нефтепродукты идет через морские порты, также через них проходит значительная доля внешнеторговых металлов, и лес. Очевидно, что большинство машин и оборудования пересекают границу России, не задействуя морские порты

Внешнеэкономическая деятельность Приморского края тесно связана с морскими портами, так как ближайший рынок одного из наиболее перспективных и быстроразвивающихся регионов мира, Азиатско-Тихоокеанский бассейн, удельный вес которого в мировой торговле более 60%, доступен в основном только посредством использования морского

транспорта, более того, через порты Приморья в страны АТР, в частности: Китай, Корею, Японию транзитом идут грузы с территории всей страны.

Наибольший объем внешнеторгового оборота Приморского края пришелся на следующие группы стран:

- АТЭС – 81,7% от стоимости внешнеторгового оборота; увеличение на 19% к 2016 г.;
- ОЭСР – 32,5%, увеличение – на 16,2% к 2015 г.;
- ЕС – 2%, уменьшение в 2,2 раза.



Источник: составлено автором по [4]

Рисунок 13 – Географическая структура внешнеторгового оборота Приморья в 2017 г.

Как показано на Рисунке 13 Почти 48% всего внешнеторгового оборота ПК в 2017 г. пришлось на Китай (3,66% внешнеторгового оборота России с Китаем), 16% на Корею и 10,9% на Японию.

Таким образом, порты Приморского края играют важную роль не только во внешнем обороте края, но и во внешнеторговом обороте ДФО и всей страны. Отличительной чертой внешнеэкономической деятельности Приморья является его импортная ориентированность, основные импортируемы грузы: машины и оборудование, причем данные товары не

проходят через морские порты, а поступают в край посредством других видов транспорта, металлы и изделия из них, основу экспорта края составляют минеральное сырье, которое обрабатывается морскими портами и древесина и древесно-бумажные изделия.

### **2.3 Основные направления и факторы, определяющие развитие портовой инфраструктуры Приморского края**

Президент РФ на заседании Президиума Государственного Совета и Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации 2 мая 2007 г. особо отметил необходимость роста производственных мощностей российских морских транспортных узлов и необходимость повышения их конкурентоспособности по сравнению с портами сопредельных государств. Правительству было поручено разработать и реализовать Комплекс мер по развитию портов и портовых особых экономических зон. В настоящее время стоит задача интеграции всех видов транспорта и повышения эффективности их взаимодействия с целью реализации конкурентных преимуществ России и усиления её транзитного потенциала [6,33].

На заседании правительственной комиссии по транспорту и связи в своем докладе «О ходе выполнения мер, направленных на развитие морских портов и портовых особых экономических зон» министр транспорта РФ Игорь Левитин представил комплекс мер, включающий три основных направления деятельности:

1. совершенствование нормативно– правового регулирования деятельности;
2. развитие инфраструктуры;
3. совершенствование системы управления.

В соответствии с поручением правительства РФ были разработаны:

– «Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г.», одобренная на совещании членов Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации 28 сентября 2012 г.[8].

– «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 г.».

– Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 г.

Программа по реализации крупных комплексных проектов выделена в отдельную подпрограмму «Развитие экспорта транспортных услуг» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 гг.)». В рамках этой программы осуществляется строительство:

1. современных комплексов для перевалки углеводородных грузов в Козьмино, Териберке, Усть-Луге, Приморске, Пригородном, Мурманске, Сабетте;

2 специализированных высокотехнологичных комплексов для перевалки угля в Ванино, Восточном, Мурманске, Усть-Луге, Тамани, Посьете;

3 современных контейнерных терминалов в Калининграде, Усть-Луге, Восточном, Санкт-Петербурге, Тамани, Новороссийске в соответствии с темпами роста контейнерных перевозок [36].

Существенное значение, с точки повышения конкурентоспособности развития морских портов, имеют внесенные поправки Федеральный закон от «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [11]. В данном нормативно-правовом документе определяются полномочия правительства и федеральных органов исполнительной власти по установлению и изменению границ морского порта, принятию решения о строительстве морских портов, их открытию для оказания услуг:

– предусматривается единая структура портовых властей во главе с капитаном порта;



- определяется правовой статус земельных участков в морском порту, включая отнесение земель к категории земель транспорта;
- определяется исчерпывающий перечень объектов инфраструктуры морского порта, находящихся исключительно в федеральной собственности, и объектов, не подлежащих отчуждению в частную собственность.

Основное направление комплекса мер предусматривает развитие инфраструктуры морских портов. Если ранее большинство портов были универсальными, то есть предназначенными для перевалки грузов различной номенклатуры, то в настоящее время тенденция в развитии портов направлена на строительство и модернизацию специализированных терминалов, мощность которых составит 75% от общей мощности портов. Это существенно повысит производительность, и увеличит скорость обработки транспортных средств.

С учетом потребностей внешней торговли РФ в первую очередь получила развитие портовая инфраструктура по перевалке нефти и нефтепродуктов. За последние годы были построены специализированные перегрузочные терминалы для наливных грузов на северо-западе мощностью свыше 170 млн т (порты Приморск, Усть-Луга, Высоцк, Варандей) и на Дальнем Востоке мощностью свыше 60 млн т (порты Де-Кастри, Козьмино, Пригородное). Использование перегрузочных комплексов для наливных грузов по мощности составило 68%. Данное направление развития не соответствует общемировым тенденциям, так как в мире крупнейшие морские порты такие как Шанхай, Нингбо, Роттердам и другие делают упор на укрупнение и модернизацию контейнерных терминалов, в соответствии с мировыми тенденциями контейнеризации грузов, перевозимых морским транспортом.

В перспективе будет реализован ряд проектов по строительству специализированных терминалов для перегрузки наливных грузов: на северо-западе общей мощностью 82,6 млн т на юге – 10,8 млн т.

Если говорить о навалочных грузах, то прежде всего необходимо отметить программу развития угольных терминалов. Благодаря благоприятной конъюнктуре рынка угольная промышленность начала увеличивать экспортные поставки своей продукции. Для удовлетворения ее потребностей построены специализированные угольные перегрузочные комплексы мощностью по 12 млн т в портах Усть-Луга и Ванино, произведена модернизация терминалов в портах Мурманск, Высоцк, Посьет. Использование перегрузочных комплексов для навалочных грузов составило 78%, а скорость обработки судов на специализированных комплексах увеличилась в 2 раза. Для обеспечения вывоза угля на экспорт с различных месторождений страны «Стратегией развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г.» предусмотрено строительство угольных перегрузочных комплексов мощностью около 100 млн т, в том числе на северо-западе общей мощностью 22 млн т, на юге – 14 млн т, на Дальнем Востоке – свыше 50 млн т.

Отдельно необходимо остановиться на перегрузке контейнерных грузов. Мировой рост контейнерных перевозок и контейнеризация обуславливают необходимость создания современных контейнерных терминалов. Рост перевозок грузов в контейнерах в России ежегодно составляет 10 – 15%. Согласно программным мероприятиям «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г.» общий прирост производственных мощностей составит порядка 18 млн ДФЭ. В числе приоритетных инвестиционных проектов будет дальнейшее развитие и строительство контейнерных терминалов в портах Усть-Луга, Санкт-Петербург (Бронка), Тамань, Новороссийск, Оля и проект «Восточный – Находка».

Морской порт находится на стыке железнодорожного, автомобильного, трубопроводного и речного транспорта. Исходя из этого, при развитии инфраструктуры морских портов значительное число мероприятий будет

направлено на комплексное развитие транспортных узлов, где предусмотрено как строительство перегрузочных комплексов, так и железнодорожных и автомобильных подходов к портам.

В соответствии с подпрограммой «Развитие экспорта транспортных услуг» предполагается реализация следующих проектов: комплексное развитие транспортного коридора «Запад – Восток» в направлении Европа – Российская Федерация – Япония с ответвлениями из Российской Федерации на Казахстан, Монголию и Китай. Ключевыми звеньями данного коридора должны стать:

- двухпутная и полностью электрифицированная Транссибирская магистраль;
- стратегические морские порты;
- мультимодальные транспортные узлы;
- межрегиональные логистические центры [7].

Все эти меры позволят переключить транспортные потоки Азиатско-Тихоокеанского региона на транспортный коридор «Запад – Восток»; комплексное развитие коридора «Север – Юг» по направлению Северная Европа – Российская Федерация – Иран – Индия с ответвлениями на Кавказ, Персидский залив, Центральную Азию. В составе коридора «Север – Юг» будут осуществляться работы по развитию магистральных путей сообщения и комплексных транспортных узлов, продолжится расширение и строительство подходов к морским и речным портам (Новороссийск, Тамань, Ростовский универсальный порт), железнодорожным станциям, аэропортам и мультимодальным терминалам.

С учетом интенсификации перевозок грузов через российские порты особое значение приобретает обеспечение безопасности мореплавания на подходах к портам и в зоне ответственности Российской Федерации. Реализация указанной задачи требует создания современных информационных систем обеспечения безопасности мореплавания и

строительства ледокольного, аварийно-спасательного и вспомогательного флота.

В части развития инфраструктуры пунктов пропуска в морских портах необходимо увеличить объемы финансирования расходов в рамках ФЦП «Государственная граница Российской Федерации (2003–2010 гг.)» с включением в нее всех ныне функционирующих пунктов пропуска.

Существенное влияние на работу морских портов оказывает недостаточная обустроенность и техническая оснащенность пунктов пропуска. Причем федеральная целевая программа «Государственная граница Российской Федерации (2003–2010 гг.)» является единственным источником финансирования работ по строительству (реконструкции) пунктов пропуска.

В связи с решением Правительства России об ускоренном социально-экономическом развитии Сибири и Дальнего Востока грузопотоки в настоящем периоде смещаются в восточном направлении. Этому способствует и укрепление внешнеэкономических связей России с быстро развивающимися странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Новая модель социально-экономического развития Дальнего Востока направлена на создание экспортно-ориентированных и импортозамещающих производств, а также эффективной транспортно-логистической инфраструктуры, встроенной в систему международных перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Исходя из этого, ключевыми задачами развития портов Приморского края являются: создание экономически выгодных условий по привлечению импорта из Азиатско-Тихоокеанского региона в порты Дальнего Востока и развитие перегрузочных мощностей базовых материковых портов:

1. строительство современных комплексов для перевалки углеводородных грузов в порту Козьмино;
2. строительство специализированных высокотехнологичных комплексов для перевалки угля в портах Восточном, Посъете;

3. строительство современных контейнерных терминалов (хабов) в портах Владивосток, Восточный, Зарубино в соответствии с темпами роста контейнерных перевозок; Объёмом капитальных вложений контейнерного терминала в бухте Троицы 43,6 млрд. руб., рассчитан на обработку 2,5 млн. ДФЭ в г.

Порт Восточный – ввод мощностей на 40 – 98 млн т (включая развитие нефтеперегрузочного комплекса в бухте Козьмино на 15,0 млн т на 15,0 млн т. В перспективе до 2020–2030 гг. будет осуществлено строительство нового угольного терминала общего доступа мощностью 20,0 млн т. В настоящее время определено место размещения порта (бухта Суходол, Приморский край) и участники проекта. В 2016 г. грузооборот «Восточного Порта» составил пятую часть всего угольного экспорта из морских портов России и почти треть от перевалки угля в портах Дальнего Востока. В декабре прошлого г. АО «Восточный порт» стало резидентом Свободного порта Владивосток с инвестиционным проектом строительства третьей очереди углепогрузочного комплекса в Находкинском городском округе. Объем инвестиций – 17,2 млрд р. По данным участников рынка, контроль над стивидором осуществляет «Кузбассразрезуголь». Ключевой объект нового проекта – закрытая станция разгрузки вагонов.

Особого внимания заслуживает факт создания искусственного земельного участка, на котором ведется строительство, его размер – более 170 тыс. кв. м суши. АО «Восточный Порт» является единственным на Дальнем Востоке России морским терминалом, которому удалось претворить в жизнь задуманное в этом отношении.

В настоящее время «Восточный Порт» продолжает строительство двух железнодорожных парков на станции Находка – Восточная (инвестиции – 5 млрд р. собственных средств), после чего парк отправки вагонов будет передан на баланс ОАО «РЖД». Уникальность парка «Новый» в том, что впервые стивидорная компания строит железнодорожный парк для своих целей, при

этом его вместимость и оснащённость, а также возможности по приему инновационных вагонов повышенной грузоподъемности, позволят не только занять одну из лидирующих позиций в стране, но развивать его пропускную способность в дальнейшем.

4. Строительство зернового терминала в порту Зарубино на 33,5 млн т зерна в год с капитальными вложениями порядка 55 млрд р. и сроком окупаемости около 11 лет.

– развитие международных пограничных переходов терминального хозяйства, обеспечивающих ускорение технологической и таможенной обработки, комфортные условия для пассажиров.

– развитие сухопутной инфраструктуры, в первую очередь — железнодорожных подходов. В частности, усиление Транссибирской магистрали и БАМа и взаимоувязка их работы с развитием перегрузочных мощностей базовых материковых портов.

Существенным фактором повышения конкурентоспособности российских морских портов является создание в них портовых особых экономических зон. Так, 12 октября 2015 г. вступил в силу федеральный закон «О Свободном порте Владивосток». Осуществлена идея возрождения порто-франко, существовавшего на Дальнем Востоке в XIX веке и озвученная Владимиром Путиным в 2014 г. в послании Федеральному Собранию. В новую зону кроме Владивостокского порта вошли Находка, Восточный, Зарубино, Посьет и другие порты. Для развития этого закона было разработано и принято более 60 решений правительства (в том числе решения о границах портов).

В октябре 2015г. вступил в силу федеральный закон «О Свободном порте Владивосток». Согласно документу, режим порто-франко распространялся на 15 муниципалитетов края, включая их морские акватории: Владивосток, Артём, Большой Камень, Находка, Партизанск, Уссурийск, Спасск-Дальний, и прилегающие к ним районы. Срок действия режима – 70 лет, но он может быть досрочно продлён или сокращён, в зависимости от

экономической ситуации. По задумке авторов, предусмотренная законом система административных и налоговых преференций должна раскрыть транспортно-логистический и транзитный потенциал Приморья и сделать его равноправным конкурентоспособным игроком в АТР. Следует учитывать, что особая экономическая зона «Свободный порт Владивосток» включает в себя не только порты края, но за счет привлечения значительных инвестиций и модернизации инфраструктуры всего региона, предполагается увеличение количества участников ВЭД, привлечение новых грузопотоков в Приморский край и, соответственно, развитие грузооборота портов и их инфраструктуры.

Консервативный расчет макроэкономических эффектов создания свободного порта Владивосток по данным «Финансово-экономического обоснования к проекту федерального закона «О свободном порте Владивостока» следующий: в соответствии со Стратегией развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г., разработанной ФГУП «Росморпорт», к 2030 г. грузооборот портов ДФО должен увеличиться в 2 раза. При этом грузооборот практически будет соответствовать пропускной способности портов [12].

Следовательно, прирост грузооборота (и, соответственно, требуемой пропускной способности) портов, включаемых в территорию свободного порта Владивосток, составит почти 100% в год [42].

Для прогноза макроэкономических эффектов от введения режима свободного порта Владивосток в качестве целевой модели были использованы лучшие территории с особым режимом осуществления предпринимательской деятельности, драйвером развития которых были и остаются морские порты восточного побережья Китая.

Объем планируемых к вложению в портовую инфраструктуру инвестиций, рассчитанный исходя из конкретных инвестиционных проектов на территории Дальнего Востока (и конкретно юга Приморского края) по данным «Финансово-экономического обоснования к проекту федерального

закона «О свободном порте Владивостока»: среднее значение составляет 1443 р./т пропускной способности. То есть, для обеспечения прироста грузооборота на 166 млн т в год потребуется около 7,5 млрд долл. США инвестиций в портовую инфраструктуру. Прогнозируется, что это будут преимущественно частные инвестиции [3].

Таким образом, экономический эффект введения режима свободного порта Владивосток к 2030 г., полученный в рамках расчета, составит: инвестиции в портовую инфраструктуру 7,5 млрд долл. США, прирост грузооборота портов территории юга Приморского края, включаемых в территорию свободного порта Владивосток 166 млн т в год.

Для того, чтобы увидеть реальный экономический эффект от порто-франко, необходимы серьезные расчеты, нужен определенный объем импорта и прогнозы по его дальнейшему росту, что в современных условиях сделать довольно сложно, учитывая динамику курса рубля и санкционные ограничения на ввоз ряда товаров из отдельных стран. Кроме того, для реализации проекта «порто-франко Владивосток» в полном масштабе потребуются и огромные инвестиции, на которые в условиях кризиса, рассчитывать значительно труднее. Говоря о статусе порто-франко именно для порта Владивосток, стоит признать, что город Владивосток здесь выглядит наименее привлекательно, так как портовые мощности здесь ограничены самим городом. В этом плане наиболее удобным вариантом мог бы стать строящийся сейчас порт Зарубино, во многом ориентированный на транзитные грузы. По замыслу, этот порт должен стать одним из крупнейших хабов для транспортных потоков между Китаем и Японией, между Китаем и Кореей, Кореей и Японией, а потенциально – еще и между западным побережьем США и Китаем. Кроме того, здесь будет формироваться и дополнительная грузовая база для Транссибирской магистрали.

Исходя из всего вышесказанного, основные направления изменения транспортной инфраструктуры морских портов Российской Федерации



изложены в «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры до 2030 г». Основные направления, перечисленные в стратегии, касаются модернизации портовой инфраструктуры, совершенствование нормативно-правовой базы, регулирующей работу портов, интеграция всех элементов портовой инфраструктуры в единую информационную систему. Изучив основные положения и проекты, предусмотренные данным документом, мы выяснили, что развитие морских портов будет происходить в основном за счет строительства новых, специализированных терминалов, что не соответствует тенденциям всего мира, где совершенствование портов происходит за счет модернизации оборудования. Также отличительной особенностью развития морских портов России является их направленность на обработку массовых грузов, а не генеральных. Что касается перспектив развития Приморского края, здесь основные направления развития связаны со введением в работу свободной экономической зоны «Свободный порт Владивосток», посредством привлечения инвестиций в экономику края, увеличения количества участников ВЭД, и модернизации инфраструктуры всего края. Локомотивами развития должны стать морской порт Восточный с углублением специализации терминалов по перевалки минерального сырья и порт Зарубино.

## Заключение

Глобализация экономики активизировала процессы международного сотрудничества во всех его формах. Дополнительные стимулы получило развитие внешнеторговых отношений, которое предполагает постоянное наращивание физических объемов товарной массы, перемещаемой через таможенные границы, что требует создания определенных условий, в первую очередь – наличия соответствующей транспортной инфраструктуры.

Особое место в морской транспортной инфраструктуре занимают морские порты, значимость которых определяется тем, что большая часть, около 80% международных перевозок осуществляется морским транспортом. Порты выполняют операции, обеспечивающие своевременную доставку экспортно-импортных грузов до потребителей. Современные морские порты являются крупными распределительными центрами, которые предоставляют широкий спектр услуг, реализуя функции обслуживания операций по морской транспортировке товаров.

Основным количественным показателем, характеризующим производственные возможности морских портов, является грузооборот, который определяется, как суммарный объем всех грузов, пересекающих причальный фронт в том или ином направлении. Показателями, характеризующими качественное развитие портовой инфраструктуры, являются время обработки судна или стояночное время и производительность портов.

По уровню развития портовой инфраструктуры морские транспортные узлы классифицируют по 4 поколениям, в зависимости от того какую роль играет порт в процессе перевозки, начиная от первого поколения (перегруз товара с одного вида транспорта на другое) и заканчивая 4 поколением портов, осуществляющим широкий спектр услуг.

За период с 2010 по 2016 гг. произошли серьезные изменения портовой инфраструктуры, как во всем мире, так и в отдельных регионах: значительно увеличился общий мировой грузооборот портов, произошли существенные качественные изменения в их составе. Расширение внешнеэкономических связей и рост объемов мировой торговли, несмотря на значительный спад 2014–2017 гг., способствовали увеличению показателей объема грузооборота морских портов мира на 22%, за рассмотренный период. Товарная структура грузооборота характеризуется ростом удельного веса сухих грузов, за счет увеличения объемов перевозок контейнеров. Географическая структура мирового грузооборота за последние годы не изменилась: АТР составляет наибольшую долю экспортно-импортных перевозок морским транспортом, в частности, китайские порты на протяжении последнего десятилетия занимают почти все 10 лидирующих позиций по объемам грузооборота

Исходя из произведенных расчетов коэффициентов ковариации и коинтеграции, показатели характеризующие объемы мировой торговли и грузооборот морских портов тесно связаны между собой: с увеличением стоимости международных экспортно-импортных операций растут показатели производительности морских транспортных узлов, за счет роста объемов грузопотоков. Расширение спроса на портовые услуги способствует развитию всех элементов транспортной инфраструктуры. Существует и обратная связь: модернизация морской транспортной системы положительно влияет на скорость и качество проведение международных транзакций, так как уменьшается стальнойное время, повышается пропускная способность портов и их судоемкость.

РФ находится на 15 месте по объемам мирового экспорта, и ее удельный вес в мировой торговле за рассмотренный период с 2010 по 2016 гг. существенно вырос, за счет роста объемов экспортных и импортных товаропотоков. Так как более 60% внешнеторговых перевозок страны

обслуживается морским транспортом, грузооборот морских портов России также характеризуется положительной тенденцией роста. По темпам роста объемов грузов, перевозимых морским транспортом, РФ опережает общемировые показатели. За 2010–2016 гг. внешнеторговые морские перевозки в РФ увеличились почти в 2 раза, причем, в отличие от мировых тенденций, рост объемов происходил в основном за счет наливных грузов, в частности сырой нефти, удельный вес которой в товарной структуре грузооборота составляет более 60%.

Важную роль в развитии внешней торговли России играют порты Приморья, обеспечивающие транспортную связь со странами АТР, удельный вес которых в мировой торговле около 63%. В Приморском крае расположено 6 крупных портов: Восточный, Находка, Владивосток, Зарубино, Посьет и Ольга, все они имеют свои структурные особенности разную специализацию.

Показатели грузооборота характеризуются тенденцией роста, за рассмотренный период в 1,7 раз увеличился объем перевалки грузов, что связано с расширением внешнеэкономических связей региона. Структура грузопотоков края характеризуется превышением экспорта (60%) над импортом. Экспорт на 68% состоит из минерального сырья (сырая нефть и уголь). При этом, отличительной чертой, характеризующей структуру внешнеторгового оборота края, является преобладание импорта над экспортом. Рассчитав тесноту связи между удельным весом экспортных и импортных внешнеторговых потоков и удельным весом грузопотоков портов, мы пришли к выводу, что зависимость между экспортными потоками сильная, коэффициент корреляции равен 0,86, это говорит о том, что порты обслуживают большую долю экспортных грузов края, что касается импортных потоков, связь незначительная, из чего можно сделать вывод, что импорт Приморья, состоящий на 50 % из машин и оборудования, обслуживается в большей степени другими видами транспорта.

Современное состояние инфраструктуры морских портов Приморского края еще не вполне соответствует потребностям рынка, так как растущий внешнеторговый оборот края требует модернизации портов и их инфраструктуры до среднемирового уровня, на сегодняшний день портовая инфраструктура соответствует только 2 – 3 поколениям портов. Производительность терминалов в 14 раз ниже производительности портов АТР, лидирующих по показателям развитости портовой инфраструктуры. В Приморье обработка судна в среднем занимает 6 – 12 ч., в то время как в зарубежных портах грузовые операции, процедуры оформления и контроля груза идут параллельно и производятся сразу после прихода судна в порт, а нормативная продолжительность всех процедур в 50 раз быстрее.

Крупнейшим портом по грузообороту является порт Восточный, удельный вес которого в общем грузообороте края составляет почти 60%, на территории транспортного узла находятся терминалы разной специализации, однако упор делается на обработке минерального сырья, а именно каменного угля, что идет в разрез с мировыми тенденциями развития контейнерных перевозок и увеличения количества контейнерных терминалов.

Порт Владивосток специализируется на обработке генеральных грузов, большую часть которых составляют контейнеры. Темп прироста объемов обработки контейнерных грузов крупнейшим терминалом порта ПАО «ВМТП» за 2016–2017 гг. составил 42% что выше общемирового показателя. Тем не менее, производительность порта в 14,5 раз ниже производительности портов АТР, лидирующих по данному показателю, что характеризует недостаточную оснащенность порта современным оборудованием.

Результаты деятельности морских портов Приморского края показывают прогресс, достигнутый благодаря выполнению планов, поставленных перед администрациями морских портов и реализацией инвестиционных проектов, таких как особая экономическая зона «Свободный порт Владивосток», предусмотренных программой развития. Стоит отметить,

что существующие проекты развития делают упор не на крупнейших портах края, таких как Восточный и Владивосток, большинство проектов направлено на модернизацию порта Зарубино, преимущества которого определяются выгодным географическим положением на пересечении транспортных путей и незамерзающей акваторией. Создание на его территории крупного логистического центра с портовой инфраструктурой, соответствующей портам 4 поколения, по планам проектов выведет внешнюю торговлю края на новый качественный уровень, так как обработка грузов будет происходить в разы быстрее, что привлечет новых участников ВЭД. К сожалению, на сегодняшний день в регионе отсутствуют структуры, способные функционировать на уровне крупнейших зарубежных портов. Для того, чтобы выйти на показатели, которые демонстрируют соседние страны, России необходимо разработать и реализовать создание аналогичных инфраструктурных условий, что позволит существенно повысить объемы грузовых операций и обеспечить оказание сервисных услуг.

## Список использованных источников

1. «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)» от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 18.04.2018) Статья 788. Прямое смешанное сообщение. [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_9027/4f17b4139d038ee34b3051eeeba7af4e265514bd](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/4f17b4139d038ee34b3051eeeba7af4e265514bd).
2. ГОСТ 23867 – 79 «Эксплуатация речных портов. Термины и определения» [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/1200009421>.
3. Государственная программа «Развитие транспортной системы» [Электронный ресурс]: постановление Правительства от 20 декабря 2017 года №1596. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://government.ru>.
4. Дальневосточное таможенное управление. [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://dvtu.customs.ru>.
5. Министерство транспорта Российской Федерации Федеральное агенство морского и речного транспорта [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://www.morflot.ru>.
6. Министерство экономического развития Российской Федерации. [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://economy.ru>.
7. Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 N 848 (ред. от 15.05.2014) «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)» [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_86305](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_86305).
8. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры до 2030 года [Электронный ресурс]: приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 30 июля 2010 года № 167. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://www.rosmorport.ru/media/File/strategy.pdf>.

9. Федеральная служба государственной статистики. [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: [gks.ru](http://gks.ru).
10. Федеральная Таможенная служба [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://www.customs.ru>.
11. Федеральный закон от 08.11.2007 N 261–ФЗ (ред. от 29.12.2017): «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.02.2018). [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_72390](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72390).
12. Финансово-экономическое обоснование федерального закона «О свободном порте Владивостока» [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://law.vl.ru/assoziazia/port/4>.
13. Алексеева, Е. С. Сравнительный Анализ современного состояния и развития различных форм судоходства / Е.С. Алексеева // Вестник государственного университета морского и речного флота им. Адмирала С. О. Макарова. – 2017. – №2. – С. 105 – 110.
14. Альметова, З. В. Транспортная инфраструктура: учеб. пособие / З. В. Альметова; под ред. О.Н. Ларина. – Челябинск: Издательский центр ЮУрГУ, 2015. – 44 с.
15. Ассоциация морских торговых портов [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://www.morport.com>
16. Бодровцева, Н. Ю. Понятие и виды конкурентоспособности морских портов / Н. Ю. Бодровцева // Транспортное дело России. Экономика, управление, транспорт. – 2016. – № 5 (126) – С. 31 – 33.
17. Брызгалов, Р. А. Совершенствование организационно-управленческой структуры морских портов России: Модернизация. Инновации. Развитие / Р.А. Брызгалов. – М.: Наука, 2012. 103 с.
18. Булатов, А. С. Экономика: учебник / А.С. Булатова. – М.: Экономист, 2004. – 896 с.



19. Вербило, О. М. Пути повышения пропускных способностей портовых контейнерных / О. М. Вербило // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. – 2015. – №1(29). – С. 137 – 144.
20. Вильский, Г. Б. Управление морским портом: учеб. пособие / Г. Б. Вильский, И. Н. Гончаров, Ю. Ю. Крук, Е. Д. Крушкин. – Одесса: Феникс, 2013. – 428 с.
21. Вицунис, Т. Систематизация факторов и показателей оценки конкурентоспособности морских портов. / Т. Вицунис // Транспортное дело России. – 2017. – №2. – С. 105 – 110.
22. Горячко, М. Д. Анализ конкурентной среды в морских портах Российской Федерации / М. Д. Горячко, А. А. Тодосиева // Полимасштабные системы «Центр – периферия» в контексте глобализации и регионализации. – 2015. – С. 450 – 454.
23. Загорский, И. О. Транспортная инфраструктура / И. О. Загорский, П. П. Володькин, А. С. Рыжова. – Хабаровск: Изд-во Тихоокеан. гос. Ун-та, 2015. – 228 с.
24. Зеленов, Н. Н. Изменение роли порта в современных условиях / Н. Н. Зеленов, В. В. Клименко // Логистика и управление цепями поставок. – 2011. – № 44. – С. 36 – 46.
25. Информационное агенство России ТАСС [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://tass.ru>.
26. Исанина, Н. Н. Морской энциклопедический справочник / Н. Н. Исанина – Л.: Судостроение.1986, – 154 с.
27. Конанков, А. Г. Особенности работы на специализированных судах: учебное пособие / А. Г. Конанков. – Владивосток: Мор. Гос. Ун-т, 2015. – 358с.
28. Конференция Организации Объединенных наций по торговле и развитию, Обзор морского транспорта 2016 [Электронный ресурс]. – Электрон.дан. – Режим доступа: <http://unctad.org/en/rmt2016ru.pdf>.

29. Милославская, С. В. Мультимодальные и интермодальные перевозки: учеб. пособие / С. В. Милославская, К. И. Плужников. – М.: РосКонсульт, 2001. – 47 с.
30. Милославская, С. В. Транспортные системы и технологии перевозок: учеб. пособие / С. В. Милославская, Ю. А. Почаев. – М.: ИНФРА – М, 2017. – 116 с.
31. Николаева, Л. Л. Морские перевозки / Л.Л Николаева, Н. Н. Цымбал. – Одесса: Феникс, 2005, – 425 с.
32. Никулина, С.В. Факторы конкурентоспособности международных морских портов / С.В. Никулина // Экономика и управление. – 2011. – № 5 (67) – С. 141 – 143.
33. Новостной портал [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <https://aftershock.news/?q=node/611093&full>.
34. Официальный сайт АО «Восточный порт» [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <https://www.vostport.ru>.
35. Официальный сайт ПАО «ВМТП» [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <https://vmtp-presentation.ru>.
36. Рейтинг морских торговых портов мира [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://www.ports.com>.
37. Терентьев, А. В. Грузовые перевозки: учеб. пособие / Терентьев А. В., Менухова Т. А. – Санкт-Петербург: Свое изд-во, 2016. – 162 с.
38. Федеральная статистика ЕМИСС. [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: [www.fedstat.ru](http://www.fedstat.ru).
39. Фоменко, А. В. Роль портового хозяйства в деятельности логистических систем на различных этапах эволюционного развития. / А. В. Фоменко, А. А. Постригань // Актуальные проблемы экономики и менеджмента. – 2017. – № 2. – С. 55 – 60.
40. Хасбулатова, Р. И. Международная торговля: учебник для бакалавриата и магистратуры / Р. И. Хасбулатова. – М.: Юрайт, 2014. – 489 с.

41. Черенков, Н. И. Интермодальные перевозки и мировой контейнерный флот: динамика и структура / Н. И. Черенков, С. А. Русановский. // Инфраструктурные отрасли экономика: проблемы и перспективы развития – 2013. – № 3. – С 106 – 117.

42. Baburina, O. Sea ports of the World and Russia: turnover dynamics and development prospects / O. Baburina, S. Kondratyev // Transport business. – 2016. P. 141–145.

43. Morrison, R. J. Changes in the marine environment, review / R.J. Morrison // Marine pollution bulletin . – 2016. P. 141–145.

44. Mark, G. Logistics development in China /G. Mark, C. Ling // International journal of physical distribution and logistics management. – 2016. P. 886 – 917.

45. United Nations Conference on trade and Development [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://unctad.org/wir2016>.

46. World Trade Organization (WTO) [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <https://www.wto.org>.

47. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Review on maritime transport 2016. [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary.com>.

48. Trend Economy [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://trendeconomy.ru>.

## Приложение А

Таблица А.2 – Динамика грузооборота морских портов Мира и России за 2010 – 2017гг.

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Среднее значение	2016/2010
Мировой грузооборот морских портов, млн т	8409	8785	9197	9514	9843	10024	10286	9608,17	1,22
Темп прироста грузооборота морских портов мира,%	–	4,47	4,69	3,45	3,46	1,84	2,61	3,42	0,58
Грузооборот морских портов России, млн т	68,6	72,3	80,2	86,8	101,9	107,2	116	94,07	1,69
Темп прироста грузооборота морских портов России,%	–	5,39	10,93	8,23	17,40	5,20	8,21	9,23	1,52
Удельный вес морских портов России,%	0,82	0,82	0,87	0,91	1,04	1,07	1,13	0,97	1,38

Источник: составлено автором по [45,46,47]

## Приложение Б

Таблица Б.1 – Динамика грузооборота мировых портов по видам грузов за 2010 – 2016 гг.

Г.	нефть и газ		основные массовые грузы		массовые грузы отличные от основных		всего	темп роста	темп прирост а
	млн т	%	млн т	%	млн т	%			
2010	2772	32,96	2335	27,77	3302	39,27	8409	–	–
2011	2794	31,8	2486	28,3	3505	39,9	8785	104,47	4,47
2012	2841	30,89	2742	29,81	3614	39,3	9197	104,69	4,69
2013	2829	29,74	2923	30,72	3762	39,54	9514	103,45	3,45
2014	2825	28,7	2985	30,33	4033	40,97	9843	103,46	3,46
2015	2932	29,25	3121	31,14	3971	39,61	10024	101,84	1,84
2016	3055	29,7	3172	30,84	4059	39,46	10286	102,61	2,61

Источник: составлено автором по [47]

## Приложение В

Таблица В.1 – Динамика контейнерооборота морских портов России и мира за 2010 – 2016 гг.

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Контейнерооборот морских портов мира, млн ДФЭ	490,10	490,70	498,80	527,40	555,40	564,40	600,01
Темп прироста контейнерооборота в мире, %		0,12	1,65	5,73	5,31	1,62	6,31
Контейнерооборот морских портов России, млн ДФЭ	3,11	3,20	3,65	3,93	3,97	3,90	3,99
Темп прироста контейнерооборота в России, %		2,89	14,06	7,70	0,94	– 1,64	2,23
Удельный вес контейнерооборота России, %	0,63	0,65	0,73	0,75	0,71	0,69	0,66

Источник: составлено автором по [47]

## Приложение Г

Таблица Г.1 – Динамика грузооборота морских портов России и внешнеторгового оборота за 2015 – 2017 гг.

Направление грузопотока	2015			2016			2017			2017 / 2015	
	грузооборот морских портов млн т	внешнеторговый оборот млн т	доля грузов, проходящих через морские порты в	грузооборот морских портов млн т	внешнеторговый оборот млн т	доля грузов, проходящих через морские порты в	грузооборот морских портов млн т	внешнеторговый оборот млн т	доля грузов, проходящих через морские порты в	относительный прирост грузооборота морских портов	относительный прирост внешнеторгового оборота
Экспортные грузы	539,10	818,26	65,88	567,30	840,13	67,53	606,50	872,69	69,50	12,50	6,65
Импортные грузы	33,30	133,0425599	25,03	31,70	121,67	26,05	36,10	138,76	26,02	8,41	4,30
Всего	572,40	951,30	60,17	599,00	961,80	62,28	642,60	1011,45	63,53	12,26	6,32

Источник: составлено автором по [10]

Таблица Г.2 – Грузооборот морских портов России за 2015 – 2017гг.

Направление грузопотока	2015		2016			2017		
	млн т	%	млн т	%	относительный прирост,%	млн т	%	относительный прирост,%
Экспортные грузы	539,10	79,67	567,30	78,58	5,23	606,50	77,08	6,91
Импортные грузы	33,30	4,92	31,70	4,39	- 4,80	36,10	4,59	13,88
Транзитные грузы	48,20	7,12	51,00	7,06	5,81	58,20	7,40	14,12
Каботажные грузы	56,10	8,29	71,90	9,96	28,16	86,00	10,93	19,61
Всего	676,70	100,00	721,90	100,00	6,68	786,80	100,00	8,99

Источник: [10]

## Приложение Д

Таблица Д.1 – Грузооборот морских портов России в дифференциации по морским бассейнам за 2017 г.

Порт	Грузооборот, млн т	Доля порта в структуре грузооборота бассейна, %	Доля бассейна в структуре общего грузооборота, %
Арктический бассейн	74,2	100,00	9,43
Мурманск	51,7	69,68	
Варандей	8,2	11,05	
Балтийский бассейн	247,5	100,00	31,46
Усть-Луга	103,3	41,74	
Приморск	57,6	23,27	
Большой порт Санкт-Петербург	53,6	21,66	
Высоцк	17,5	7,07	
Азово-Черноморский бассейн	269,5	100,00	34,25
Новороссийск	147,4	54,69	
Туапсе	26,6	9,87	
Кавказ	35,3	13,10	
Тамань	14,9	5,53	
Ростов-на-Дону	14,9	5,53	
Керчь	9,5	3,53	
Каспийский Бассейн	3,9	100,00	0,50
Махачкала	1,4	35,90	
Астрахань	2,3	58,97	
Оля	0,268	6,87	
Дальневосточный бассейн	191,7	100,00	24,36
Восточный	69,2	36,10	
Ванино	29,2	15,23	
Находка	24,2	12,62	
Пригородное	17,4	9,08	
Владивосток	16,9	8,82	
Посьет	7,7	4,02	
Де-Кастри	10,8	5,63	
Всего	786,80		786,80

Источник: составлено автором по [5]



## Приложение Е

Таблица Е.1 – Динамика внешнеторгового оборота России за 2013 – 2017 гг.

В млн долл. США

Грузопоток	2013			2014			2015			2016			2017		
	Россия	ДФО	Приморье	Россия	ДФО	Приморье	Россия	ДФО	Приморье	Россия	ДФО	Приморье	Россия	ДФО	Приморье
Экспорт	525976	28 030,23	3 329,65	497359	28 514,82	3 966,12	343512	20 617,50	2 708,40	285674	18 640,20	2 175,90	357 766,80	22 241,60	3 072,50
Импорт	315298	12 032,55	8 466,66	287063	10 497,08	7 535,93	182902	5 880,90	3 630,90	182267	5 750,70	3 146,60	227 464,30	6 288,10	3 745,30
Товарооборот	841273,5	40 062,78	11 796,30	784421,4	39 011,90	11 502,06	526414,1	26 498,50	6 339,30	467941,1	24 390,90	5 363,70	479 443,20	28 529,70	6 817,80

Источник: составлено автором по [2,7]

Таблица Ж.2 – Динамика внешнеторгового оборота России за 2015 – 2017 гг.

В млн т

Товарооборот	2015			2016			2017			Доля Приморья во внешнеторговом обороте, %
	Россия	ДФО	Приморье	Россия	ДФО	Приморье	Россия	ДФО	Приморье	
Экспорт	818,26	51,12	7,9	840,13	55,29	6,83	872,69	61,18	7,17	0,82
Импорт	133,04	2,96	2,35	121,67	2,5	1,91	138,76	2,77	2,16	1,56
Всего	951,3	54,08	10,26	961,8	57,79	8,74	1011,45	63,95	9,33	0,92

Источник: составлено автором по [9]

## Приложение Ж

Таблица Ж.1 – Сравнительная характеристика практики оформления судов в Приморье и мире

Показатель	Применяемая практика	
	Приморский край	Международная
Предварительное информирование	За 72 ч; возможны судозаходы без предварительного информирования, то есть по факту	Директивно за 72 ч; на практике минимум за 14 сут. (например, в Финляндии по круизным судам за 6 мес.)
Форма информирования	Бумажные документы (факс)	Электронные документы
Охват судов проверками	100%	Выборочно на основании оперативных данных системы управления рисками
Порядок государственного контроля	До и после грузовых операций, суда в порядке очереди ожидают прихода комиссии, ожидание может продолжаться 6-12 ч.	Грузовые операции и процедуры оформления и контроля идут параллельно и производятся сразу после прихода судна в порт
Нормативная продолжительность	Время работы комиссии по нормам таможни от 1 до 3 ч. На каждом судне	10-15 мин
Количество представляемых документов	До 15 форм документов для 8 контролирующих организаций, информация на 80% дублируется; в зависимости от порта перечень требуемых документов может варьироваться	7 форм в соответствии с Международной конвенцией ИМО ФАЛ 1965 г.; на практике 2 - 3 электронных документа
Численность представителей контролирующих органов	До 10-11 чел.	1-2 чел.
Механизм «единого окна»	Отсутствуют; различные ведомства имеют разобщенные информационные системы	Единая межведомственная база данных


Источник:[37]


### Приложение 3

Таблица 3.1 – Динамика Внешнеторгового оборота Приморского края за 2010 – 2017гг.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017/2010
Внешнеторговый оборот	6250,20	7365,60	8796,90	11796,30	11502,06	6339,3	5363,70	6817,83	9,08
Экспорт тыс. долл. США	1157,70	1529,50	2048,50	2466,66	3966,12	2708,36	2175,94	3072,52	165,40
Экспорт %	18,52	20,77	23,29	28,04	34,48	42,72	40,88	45,07	
Импорт тыс. долл. США	5092,50	5836,10	6748,40	6329,65	7535,93	3630,93	3146,56	3745,30	– 26,45
Импорт, %	81,48	79,23	76,71	71,96	65,52	57,28	59,12	54,93	
Сальдо торгового баланса	– 3934,80	– 4306,60	– 4699,90	– 3862,99	– 3569,81	– 922,57	– 970,63	– 672,78	– 82,90
Коэффициент покрытия импорта экспортом, %	22,73	26,21	30,36	38,97	52,63	74,59	69,15	82,04	260,86

Источник: составлено автором по [4]

Автор работы   
« 13 » июня 2018 г.

Нормоконтроль  
 Наумова Т.С.  
« 13 » июня 2018 г.

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования  
«Дальневосточный федеральный университет»

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра мировой экономики

Г Р А Ф И К

подготовки и оформления выпускной квалификационной работы

студента (ки) Хакимовой Анны Вячеславовны Б1401амб

на тему: Роль портов Приморского края в обслуживании внешней торговли

№ п/п	Выполняемые работы и мероприятия	Срок выполнения	Отметка о выполнении
1	Выбор темы и согласование с руководителем	до 01 октября	выполнено
2	Составление плана работы и согласования с руководителем	до 20 октября	выполнено
3	Составление библиографии	до 01 декабря	выполнено
4	Разработка и представление руководителю: главы 1 главы 2	до 1 марта до 01 апреля	выполнено выполнено
5	Подготовка и согласование с руководителем выводов и предложений, введения и заключения	до 27 мая	выполнено
6	Доработка ВКР в соответствии с замечаниями руководителя	до 27 мая	выполнено
7	Прохождение предзащиты ВКР на кафедре: предзащита 1 предзащита 2 предзащита 3	до 24 марта до 28 апреля до 01 июня	выполнено выполнено выполнено
8	Доработка ВКР в соответствии с замечаниями, высказанными на предзащите, окончательное оформление	до 04 июня	выполнено
9	Итоговая экспертиза в системе антиплагиат Blackboard ДВФУ	до 04 июня	выполнено
10	Получение отзыва научного руководителя	до 07 июня	выполнено
11	Размещение текста ВКР в электронно-библиотечной системе НБ ДВФУ	до 14 июня	выполнено
12	Передача работы на кафедру	до 15 июня	выполнено
13	Завершение подготовки к защите (доклад, презентация в Power Point)	до 20 июня	выполнено
14	Защита ВКР в ГЭК	с 25 июня	

Дата выдачи графика « 01 » октября 2017 г.

Руководитель ВКР канд. экон. наук, доцент  
(должность, уч. звание)

(подпись)

Т.С. Наумова  
(и.о.ф)

График получил

(подпись)

А.В. Хакимова  
(и.о.ф)

## ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра мировой экономики

### ОТЗЫВ РУКОВОДИТЕЛЯ

на выпускную квалификационную работу студента (ки) Хакимовой А.В.

(фамилия, имя, отчество)

специальность (направление) 38.03.01 Экономика профиль подготовки «Мировая экономика»

на тему «Роль портов Приморского края в обслуживании внешней торговли»

Руководитель ВКР к.э.н., доцент Наумовой Т.С.

(ученая степень, ученое звание, и. о. фамилия)

Дата защиты ВКР «30 » июня 2018 г.

1. Объем работы: количество страниц 60; таблиц 10; рисунков 14.
2. Цель и задачи дипломного исследования: Основным направлением данного исследования является оценка значимости морских портов, как составляющих транспортной инфраструктуры Приморского края, их роли в обслуживании операций, связанных с проведением внешнеторговых операций.
3. Актуальность, теоретическая, практическая значимость темы исследования: Процессы глобализации, происходящие в мировой экономике, вызывают активизацию всех форм международных экономических отношений, в первую очередь – внешней торговли. Развитие внешнеторговых связей требует наличия определенных условий, позволяющих в максимально короткие сроки и с минимальными затратами перемещать товары между странами и континентами, т.е. - транспортной инфраструктуры, в которой важную роль играют морские порты, как пункты перевалки, хранения, таможенной очистки и других операций, связанных с реализацией внешнеторговых сделок. Особый интерес представляет изучение вопросов деятельности морских портов Приморского края, как динамично развивающегося региона, через который проходят транспортные коридоры, связывающие РФ с государствами – торговыми партнерами в странах АТР. Все сказанное предопределяет актуальность и значимость проблемы исследования.
4. Соответствие содержания работы заданию (полное и неполное): полное
5. Основные достоинства и недостатки ВКР: Работа выполнена в соответствии с четко структурированным планом, который отражает основные вопросы данной проблематики. Автор добросовестно проработал теорию вопроса, для проведения практической части исследования использовал большой массив фактологического материала, провел расчеты, подтверждающие и обосновывающие выводы по работе. Хакимова А.В. много работала с литературой, в т.ч. иностранной, большими массивами

статистических данных Всемирного банка, ФТС РФ, Приморского управления статистики и др. Автор владеет приемами и методами экономическими анализа, адекватно использует их при проведении исследования. В работе широко представлены таблицы, графики, которые иллюстрирует содержание отдельных разделов и параграфов, и, одновременно, используются в характеристике состояния и тенденций изменения показателей динамики внешнеторгового оборота и портовой инфраструктуры. Работа написана стилистически грамотно, логически последовательно, выводы носят конкретный характер и имеют соответствующее обоснование. На наш взгляд, было бы целесообразно, во втором разделе работы больше внимания уделять характеристике качественных показателей деятельности морских портов Приморского края, оказывающих влияние на ее эффективность. Однако, следует признать, что данная информация в значительной степени носит конфиденциальный характер и доступ к ней весьма затруднителен. Доказательную базу исследования могло бы усилить проведение расчетов взаимосвязи показателей внешнеторгового оборота и развитием портовой инфраструктуры Приморского края.

6. Степень самостоятельности и способности дипломника к исследовательской работе: в ходе написания ВКР Хакимова А.В. проявила умение работать самостоятельно, творчески, активно.

7. Оценка деятельности студента в период выполнения дипломной работы: Хакимова А.В. в процессе работы показала себя грамотным, подготовленным специалистом, последовательно и своевременно решающим поставленные перед ней задачи.

8. Достоинство и недостатки оформления текстовой части, графического, демонстрационного, иллюстративного, компьютерного и информационного материала. Соответствие его оформления требованиям ГОСТ, образовательным и научным стандартам:

Работа соответствует требованиям ГОСТ, методическим указаниям по выполнению и оформлению выпускных квалификационных работ. Уровень оригинальности текста – 75 %.

9. Целесообразность и возможность внедрения результатов дипломного исследования: Результаты исследования могут использоваться в учебном процессе при изучении соответствующих тем в рамках отдельных дисциплин.

Заключение: при условии успешной защиты заслуживает оценки «отлично» и присвоения соответствующей квалификации.

Руководитель ВКР



(подпись)



(и.о. фамилия)

«13» июня 2018 г.