

А.С. СЕРГЕЕВ

## Влияние экспортного товарно-сырьевого бизнеса на развитие экономики морских портов Дальневосточного региона

*Рассматривается проблема развития ведущих (градообразующих) морских портов Дальневосточного региона в условиях изменения специализации с учетом концентрации экспортных товарно-сырьевых грузов в структуре грузооборота. В целях повышения экономической эффективности (прибыльности) морских портов региона предлагается повысить стоимость использования региональной грузовой базы посредством развития собственных обрабатывающей и машиностроительной отраслей. Для увеличения производительности и качества труда в морских портах региона предлагается повысить уровень подготовки специалистов в области корпоративного менеджмента и транспортной логистики в ведущих вузах ДФО.*

*Ключевые слова:* товарно-сырьевой бизнес, экономика морских портов, грузооборот, стивидорные услуги, Дальневосточный регион (ДФО).

**Effect of export commodities and raw materials business on the economic development of sea ports of the Far East region. A.S. SERGEEV.**

*The problem of the development of leading (transit) sea ports of the Far East region in terms of specialization, taking into account changes in the concentration of export commodity goods in the cargo. In order to increase economic efficiency (profitability) of sea ports in the region is proposed to increase the cost of using a regional cargo base by developing its own manufacturing and engineering industries. To improve the performance and quality of work in the seaports of the region proposed increase in the level of training in the field of corporate management and transport logistics in the leading universities of the Far Eastern Federal District.*

*Keywords:* Commodity business, economics seaports, turnover, stevedoring, Far East region.

К числу основных факторов опережающего роста экономики Дальневосточного региона традиционно относятся природные ресурсы и транспорт. При этом главной движущей силой опережающего развития прибрежных территорий региона обычно считали СЭЗ или ЗСП, но, как показала практика организации СЭЗ в Находке, Магадане и Советской Гавани, значительного экономического роста эти тер-

ритории так и не добились. Вероятно, и вновь образованная особая экономическая зона (ОЭЗ) во Владивостоке на базе компании ОАО «Соллерс» также существенных дивидендов экономике Приморского края не принесет.

Основная проблема эффективной организации отечественных ОЭЗ состоит в том, что все они создаются для осуществления в основном стратегических целей бизнеса. Это свободный доступ к ресурсам, льготные условия продвижения товаров на внешний рынок и наращивание капитализации предприятий за счет иностранных инвестиций. При этом социально-экономическая сфера развития прилегающих территорий отводится на второй план – по мере развития малого бизнеса.

В настоящее время наиболее привлекательными для развития товарно-сырьевого бизнеса в Дальневосточном регионе являются морские порты, особенно те, которые имеют непосредственный выход на международные товарные рынки стран АТР. К ним относятся все открытые морские порты международного значения ДФО: Владивосток, Находка, Восточный, Посъет, Зарубино, Ванино, Холмск, Корсаков, Магадан, Петропавловск-Камчатский, Анадырь и Тикси, которые являются также градообразующими (агломерационными) центрами прибрежных территорий региона.

Следует отметить, что за последние годы пост-кризисного периода (2010–2013 гг.) товарно-сырьевой бизнес, особенно корпоративный, существенно повлиял на рост грузооборота всех портов Дальнего Востока (рис. 1).

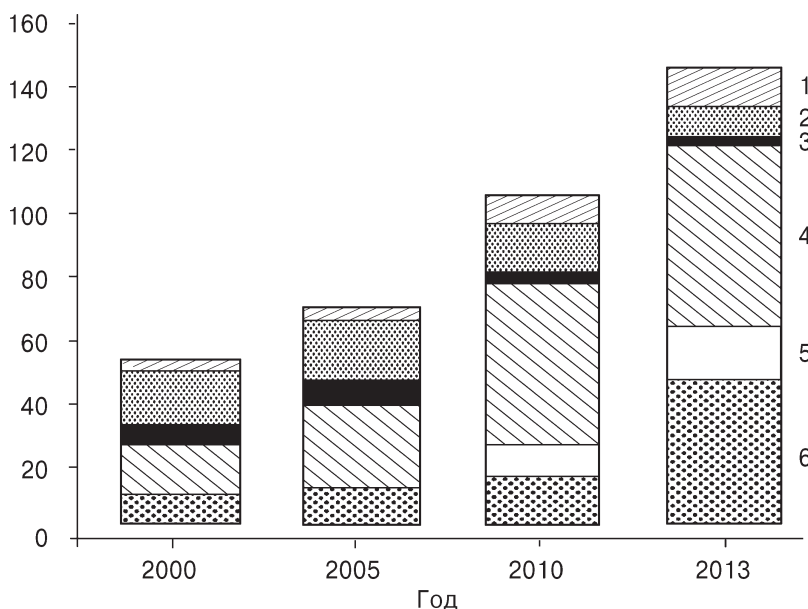


Рис. 1. Грузооборот морских портов Дальнего Востока за 2000–2013 гг. (млн т) [2, 4]. Здесь и на рис. 2 грузы: 1 – контейнерные; 2 – генеральные; 3 – лесные; 4 – навалочные; 5 – газ СПГ; 6 – наливные

За 2013 г. грузооборот морских портов региона составил уже рекордное значение – на уровне 140 млн тонн, что в 3 раза выше уровня 2000 г и в 2,5 раза выше грузооборота дореформенного периода (начала 90-х годов).

Общий рост грузооборота морских портов ДФО был достигнут в основном в результате увеличения экспортной топливно-сырьевой грузовой базы (угля, сжиженного газа и нефтеналивных грузов) с учетом экстенсивных факторов технического и технологического развития портового хозяйства региона, среди которых можно выделить:

1) ввод дополнительных перегрузочных мощностей в действующих портах Владивосток, Восточный, Находка, Советская Гавань и других локальных портах. Таким образом, за счет реконструкции причалов и обновления перегрузочной техники прирост грузооборота данных портов составил около 10 млн тонн относительно 2009–2010 гг.;

2) строительство новых специализированных портов: Пригородное на о-в. Сахалин – компании «Сахалин Энерджи Инвест Компани ЛТД», ООО «Спецморнефтепорт Козьмино», принадлежащий компании ОАО «Роснефть», а также – ЗАО «Востокбункер» нового порта в п. Славянка, принадлежащего холдингу компаний «Транзит-ДВ». Таким образом, благодаря вводу этих портов, построенных к 2010 г., общий грузооборот морских портов ДФО увеличился почти на 40 млн тонн;

3) изменение структуры грузопотоков и переориентация специализации портов на перевалку менее трудоемких и низкотехнологичных массовых навалочных и наливных грузов. Например, ряд универсальных перегрузочных комплексов, предназначенных под генеральные грузы, были перепрофилированы под навалочные грузы (уголь, кокс и т.п.). В портах Восточный и Находка даже ряд контейнерных причалов ушло под уголь, а в порту Ванино практически все лесные комплексы также были переориентированы под перевалку экспортного угля. Сложно оценить, какой за счет этого был прирост грузооборота, но то, что произошли значительные потери в экономике портов – это реальный факт.

Для сравнения: на рис. 2 представлена динамика грузооборота морских портов ДФО в стоимостном измерении, которая показывает несколько другие результаты изменения структуры грузооборота морских портов за данный период.

Экономический анализ ценообразования (за 2010–2013 гг.) на стивидорные услуги по перевалке грузов в морских портах региона показал, что рост грузооборота за счет навалочных и наливных грузов не обеспечивает необходимый прирост валового дохода стивидорных компаний в морских портах. Более того, на технологических операциях с навалочными грузами применяется уникальное и достаточно дорогое оборудование, включая обогреватели, смесители и другие вспомогательные агрегаты. При этом значительная часть затрат уходит на экологическую защиту. Это говорит о том, что себестоимость перевалки

нефтеналивных и навалочных грузов достаточно высокая. Следовательно, экономическая эффективность такой реструктуризации для портов региона имеет очень низкое значение.

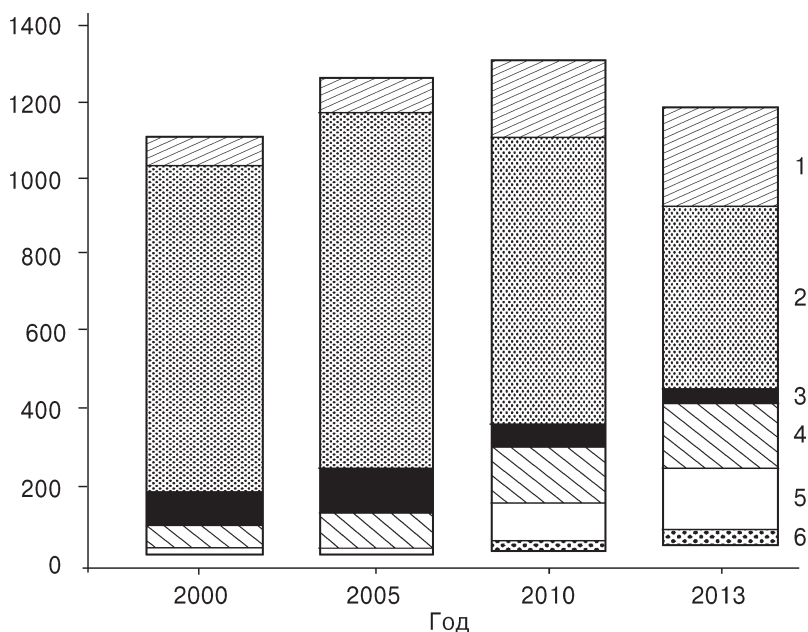


Рис. 2. Объем стоимости услуг по перевалке грузов в морских портах Дальнего Востока за 1990–2013 гг. (млн долл. USA) [2, 6]

Например, доля услуг морских портов в совокупном валовом продукте региона снизилась от 5 % в 2005 г. до 2 % в 2010 г. и до 1,5 % в 2013 г. Даже в Приморском крае, где сосредоточены основные транзитные порты, доля их услуг не превышает 3,5 % от ВРП, тогда как в 2000 г. и до этого периода доля услуг морских портов была более 10 % [5]. При этом морские порты всегда вносили весомую долю в доходную часть бюджета своих территорий. В настоящее время большинство стивидорных компаний морских портов Дальневосточного региона зарегистрировано в Москве и зарубежных офшорных зонах и экономически уже не относятся к своим прилегающим территориям.

Современными владельцами портового бизнеса стали бывшие клиенты морских портов – грузовладельцы и судовладельцы или, точнее, товарно-сырьевые и транспортно-логистические корпорации. Например, ОАО «ВМТП» принадлежит группе судоходных компаний FESCO, стратегической целью которых является снижение издержек по грузовой обработке своих судов, а также по их бункеровке в этом порту. В результате они реализуют свой проект по наращиванию мощностей бункеровочной базы в порту Владивосток в 2,5 раза – до 1 млн тонн в год. Несмотря на то что рядом в порту Славянка группой ком-

паний «Транзит-ДВ» строится самый крупный в регионе бункеровочный порт на 10 млн тонн в год [1].

В морском порту Посыет угольная компания «Мечел» установила себе символическую стивидорную ставку перевалки своих грузов на уровне 25–30 рублей за 1 тонну угля. Поэтому, несмотря на то что порт Посыет имеет достаточно выгодное положение на экономическом пространстве региона, его инфраструктура практически не развивается из-за отсутствия собственных финансовых ресурсов. Подобная ситуация наблюдается также в порту Ванино, где компания «Мечел» заняла под свой уголь большую часть лесных причалов. В результате перевалка леса в этом порту по сравнению с 2000 г. снизилась более чем в 2 раза, или до 620 тыс. тонн в 2013 г. [3].

В связи с этим следует обратить внимание администрации Шкотовского района Приморского края, где в б. Суходол компании холдинга «Сибирский деловой союз» из Кемеровской области планируют построить угольный терминал на 20 млн тонн в год [3]. Это почти такой же объем, как в порту Восточный, однако вряд ли в конкурентной борьбе между этими портами выиграют жители Шкотовского района, так как перевалка угля – это самый дешевый бизнес по сравнению с его продажной стоимостью на мировом рынке.

Таким образом, на фоне угольной и нефтяной эйфории наши порты теряют экономический приоритет по сравнению с нашими соседями из стран СВА, где доминирующую роль играют высокотехнологичные и более эффективные операции по перевалке генеральных и контейнерных грузов. Например, в Японии, где более 300 морских портов, все градообразующие порты префектурного значения имеют жесткие ограничения по перевалке товарно-сырьевых энергетических грузов, чтобы обеспечить высокорентабельную коммерческую деятельность по перевалке генеральных грузов, а также развитие на акватории портов социально-экономической (культурно-массовой, туристической, рекреационной и т.п.) морехозяйственной деятельности.

Азиатско-тихоокеанский рынок контейнерных перевозок по-прежнему имеет самый высокий потенциал, и порты ДФО вместе с торговым флотом имеют возможность участвовать на этом рынке грузооборотом до 100 млн тонн контейнеров в год [6], однако в наших портах размещается лишь около 12 млн тонн контейнерных грузов. При этом федеральная администрация и частные владельцы портового бизнеса не планируют наращивать эксплуатационные мощности под генеральные грузы. Например, вместо того чтобы наращивать мощности по перевалке экспортного угля благодаря новому порту в б. Суходол, целесообразнее построить там современный локальный контейнерный терминал с грузооборотом на 100 тыс. TEU (1,5–2 млн т) в год, что могло бы обеспечить гораздо больший доход портовому бизнесу и прилегающей территории, чем от перевалки угля в 20 млн тонн. Кроме этого,

можно дополнительно привлечь собственные трудовые ресурсы Приморского края для работы на контейнерном терминале, где качество труда рабочих гораздо выше. Управление контейнерным терминалом требует также более высокого уровня стивидорного и логистического менеджмента, которым не владеют специалисты товарно-сырьевого бизнеса Сибири и центральных регионов России. Следовательно, необходимо привлекать и готовить своих специалистов в области портового бизнеса. В результате появится возможность усилить контроль над управлением локальным портовым бизнесом Дальнего Востока со стороны местных (региональных) властей.

К сожалению, следует признать, что в нашем регионе почти нет достойных, конкурентоспособных операторов данного бизнеса (в области интермодальных систем) или их крайне недостаточно для того, чтобы обеспечить производительную и качественную перевалку контейнеров во всех локальных портах региона на уровне ведущих портов-хабов стран СВА. Относительно низкая конкурентоспособность морских портов Дальневосточного региона в комплексном обслуживании своих клиентов (грузовладельцев) объясняется, наряду со многими причинами материально-технического характера, узкой специализацией кадровых ресурсов. Их профессиональная компетентность ограничивается в основном управлением и обслуживанием отдельных видов транспорта: морского, речного, железнодорожного, автомобильного и трубопроводного. Это связано прежде всего с тем, что профессиональная подготовка кадров в области управления транспортом осуществляется в основном на базе отраслевых институтов (ФГУО), находящихся в ведении соответствующих министерств.

Безусловно, с точки зрения подготовки специалистов в области технической эксплуатации и организации движения транспортных средств, необходима узкая специализация. Однако в области коммерческой деятельности и менеджмента на транспорте необходима универсальная подготовка специалистов, предполагающая знания специфики любого транспортного рынка и обеспечения оптимизации общего транспортного процесса с учетом взаимодействия различных видов транспорта. К сожалению, у нас в России нет пока институтов, готовящих менеджеров-универсалов по коммерческой эксплуатации транспорта на мировом рынке, за исключением отдельных профессионалов, имеющих несколько соответствующих специальностей и богатый опыт управления в различных отраслях транспортной деятельности.

Сегодня в условиях острой конкуренции на мировом рынке транспортных услуг возникает необходимость не только в количественном обеспечении кадровых ресурсов на транспорте, но и в качестве их профессиональной компетенции, особенно в области управления транспортным комплексом в целом. Поэтому в целях обеспечения профессиональной компетенции специалистов в области

мирового рынка фрахтовых услуг предлагается повысить уровень профессиональной подготовки студентов-экономистов по профилям «экономика и менеджмент на транспорте», а также «логистика в коммерческой деятельности» при условии обязательного изучения следующих курсов:

1) коммерческая эксплуатация и внешнеэкономическая деятельность транспорта на мировом рынке фрахтовых услуг;

2) оптимизация товародвижения на основе интеграции и кооперации различных видов транспорта;

3) дополнительные курсы иностранных языков в зависимости от специализации агентирования транспортных средств на соответствующих глобальных региональных рынках транспортных услуг (ЕС, Ближнего Востока, Северной Америки, Южной Америки, СВА, ЮВА и др.).

Естественно, для этого необходимо создать соответствующую материально-техническую лабораторную базу, а также обеспечить студентам зарубежную практику у ведущих операторов портового бизнеса стран АТР.

Другим, не менее важным источником пополнения бюджета морских портов региона является использование грузовой базы собственных промышленных предприятий и внешнеторговых агентов. Как показывает структура грузооборота и грузопотоков, которые идут через порты юга Дальневосточного региона, основная доля грузовой базы сосредоточена в сопредельных регионах, что не может обеспечить нашим портам надежную эксплуатационную устойчивость. Поэтому для морских портов региона необходимо максимально использовать грузovou базу собственных производств экспортно-импортно-й направленности, особенно среди отраслей обрабатывающего производства.

#### *Литература*

1. ВМТП стал единственным владельцем оператора бункеровочной базы (новости компаний Приморского края) // Дальневосточный капитал. 2014. № 9 (169). С. 33.
2. Морские порты: технико-экономические характеристики: справочник. СПб.: ЦНИИМФ, 2013. 864 с.
3. Новосельцев Е. Уголь встает на пути других грузов // Дальневосточный капитал. 2014. № 5 (165). С. 28–29.
4. Приморский край в ДВФО по итогам 2013 года: аналитический обзор. Владивосток: Приморскстат, 2014. 88 с.
5. Сергеев А.С. Транспортная инфраструктура Дальнего Востока: вопросы экономики и управления. Владивосток: Изд-во ДВФУ, 2012. 204 с.
6. Стивидорный рынок России: итоги 2013 года // СПб.: Информационноаналитическое агентство «SeaNews». 2014. С. 33–56.

*References*

1. VMTP stal edinstvennym vladeltsem operatora bunkerovochnoy bazy [VSCP became the sole owner operator bunkering base]. *Dalnevostochnyy kapital = Far East Kapital*, 2014, no. 9 (169), p. 33.
2. *Morskie porty: tekhniko-ekonomicheskie kharakteristiki* [Seaports: technical and economic characteristics]: A Handbook. St-Petersburg, TsNIIMF Publ., 2013. 864 p.
3. Novoseltsev E. Ugol' vstaet na puti drugikh gruzov [Coal stand on way of other cargors]. *Dal'nevostochnyy kapital = Far capital*, 2014, no. 5 (165), pp. 18–27.
4. *Primorskiy kray v DVFO po itogam 2013 goda* [Primorsky Region in the Far Eastern Federal District by the end of 2013]. Analytical review. Vladivostok, Primorskstat Publ., 2013. 88 p.
5. Sergeev A.S. *Transportnaya infrastruktura Dal'nego Vostoka: voprosy ekonomiki i upravleniya* [Transport infrastructure of the Far East: Issues of Economics and Management]. Vladivostok, Far Eastern Federal University Publ., 2012. 204 p.
6. Stividornyy rynek Rossii: itogi 2013 goda [Stevedoring market in Russia: results of 2013]. *Informatsionno-analiticheskoe agentstvo SeaNews = Informatsionno-analytical agency SeaNews*, St-Petersburg, 2014, pp. 33–56.