# Специфика дальневосточных транспортных узлов на примере портов Восточного и Владивостока

В последнее время правительство Российской Федерации уделяет особое внимание развитию Дальневосточного региона в целом и транспортно-логистического сектора Приморского края в частности. На Международном инвестиционном форуме «Сочи-2013» член Совета Федерации от Приморья Татьяна Заболотная сообщила, что Приморскому краю в госпрограмме социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона (основном стратегическом документе, определяющем развитие региональной транспортной инфраструктуры) отведена роль основного транспортного узла макрорегиона. Программой предусмотрены конкретные действия в отношении развития портов и транспортной логистики в крае, запланированы меры по «расшивке» узких мест на подходах к основным дальневосточным портам.

На сегодняшний день отмечена устойчивая тенденция увеличения объема грузов дальневосточного направления. Проведенный специалистами Министерства транспорта РФ анализ грузопотока зафиксировал его стабильный рост, особенно в части перевозок морским и железнодорожным транспортом. К 2020 году прогнозируется увеличение спроса на перевалку наливных грузов почти до 70 млн т, навалочных и насыпных грузов – до 90 млн т, генеральных и контейнерных – до 17 и 19 млн т. Общая оценка грузовой базы Дальнего Востока к 2020 году может составить более чем 200 млн т — то есть возрасти примерно на 50% по отношению к нынешним показателям. Если учесть, что Министерство экономического развития предполагает в ближайшее время рост мировой экономики в большей степени за счет развивающихся стран, прежде всего Китая и Индии (их экономики к 2020-му году могут составить около 1/4, а к 2030-му – около 1/3 мирового ВВП), то можно ожидать соответствующее возрастание объемов перевалки морских российских портов Тихоокеанского бассейна. В этой связи на первый план выдвигается решение правительства РФ о развитии транспортной инфраструктуры восточных регионов.

Губернатор Приморского края Владимир Миклушевский также неоднократно подчеркивал важность использования широкого спектра возможностей, связанных с транспортными коридорами в Приморье. По его мнению, в результате развития транспортных коридоров в регионе может заметно измениться логистическая схема. На совещании во время рабочей поездки президента Владимира Путина во Владивосток, посвященном теме социально-экономического развития Приморского края, губернатор упомянул о значительной доле транспорта в краевой экономике (18 процентов) и о необходимости максимального сокращения существующих таможенных процедур. Возрастает значение развития основных транспортных узлов Приморья (из которых в первую очередь выделяются Владивосток и Восточный) как непосредственных участников мультимодальных логистических схем. Морские порты и железнодорожные пути сообщения являются главными элементами транспортных узлов. Специализация портов формируется в зависимости от определяющих факторов - структуры и направления грузопотоков.

Как известно, мультимодальные транспортные узлы подразделяются на два типа. Первый — узлы международного, федерального уровня, зачастую территориально соответствующие семи главным федеральным округам. Второй – узлы регионального (межрегионального) значения, распространяющие свое влияние на один, два или три субъекта Российской Федерации (республику, край, округ). Если транспортный узел охватывает один регион, его называют региональным, если два или три – межрегиональным.

Владивосток принадлежит к числу мультимодальных транспортных узлов федерального уровня наряду с Москвой, Санкт-Петербургом, Ростовом-на-Дону, Екатеринбургом и некоторыми другими федеральными центрами. Главный его элемент — Владивостокский порт — начал свою работу в бухте Золотой Рог еще в конце позапрошлого века. Сегодня это – один из крупнейших портов Дальнего Востока, осуществляющий круглогодичную навигацию и активно развивающий международную торговую деятельность за счет выгодного географического расположения – в первую очередь, близости стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Из Владивостока осуществляются и каботажные грузоперевозки – на Камчатку, Чукотку, в Магадан.

Порт характеризуется довольно широкой сферой деятельности, обладает возможностью принимать и переправлять различные виды грузов: нефть, автомобили, лес, металлолом, металлоконструкции, строительную технику и другие. Находящиеся в непосредственной близости железнодорожные пути способствуют увеличению его пропускной способности. На территории порта расположено шесть специализированных терминалов, оснащенных необходимым оборудованием и спецтехникой. Грузооборот порта Владивосток по итогам 2013 года составил 14,5 млн тонн, увеличившись на 10% в сравнении с показателями аналогичного периода прошлого года.

Порт Восточный представляет собой межрегиональный транспортный узел, обладающий тем же преимуществом, что и Владивосток, – возможностью осуществления круглогодичной навигации. Во время ледяного оцепления бухты суда проводят в порт с помощью буксиров. Место расположения порта Восточного – бухта Врангеля, в 20 км от города Находки – конечной точки Транссибирской железнодорожной магистрали. Этот самый глубоководный морской порт на Дальнем Востоке способен принимать суда с осадкой до 15,5 метров. Специфика порта Восточного – перевалка угля, удобрений, контейнеров, навалочных (генеральных) грузов, лесных грузов и метанола. Его контейнерный терминал – один из крупнейших в России.

Объемы грузооборота порта Восточного за 2013 год достигли 48,3 млн тонн, что на 13,5% больше, чем за аналогичный период 2012 года. Итоги одного лишь июля 2013-го определили достижение максимального в истории порта показателя объемов контейнерной перевалки – более 43 000 ДФЭ. Поступательному росту объемов в немалой степени способствует продолжение интенсивной работы администрации порта в целях повышения эффективности взаимодействия компаний, представленных на транспортном рынке, и оптимизации производственных процессов.

Общий объем грузооборота в морских портах на Дальнем Востоке в 2013 году составил 144,8 млн тонн, в результате порты Дальневосточного бассейна вошли в тройку лидеров среди территориальных групп морских портов России.

Модернизация и усовершенствование порта Владивосток, осуществляемые в настоящий момент, направлены на увеличение пропускной способности и повышение эффективности его работы. Определяющим акцентом деятельности порта становятся высокорентабельные габаритные грузы (например, контейнерные или автотехника). В результате проведенной на контейнерном терминале реконструкции существенно расширились его пропускные ресурсы; также продолжается реконструкция железнодорожного полотна. Одно из самых перспективных направлений – перевалка нефти и нефтепродуктов - определило необходимость перестройки и усовершенствования нефтяной базы порта. Одновременно ведутся работы по модернизации экологической системы Владивостокского порта как объекта, имеющего особое значение для экономики России и стран АТР. В целях соответствия мировым стандартам хранения в порту оборудованы высокотехнологичные складские площади, включающие многоуровневые автомобильные стоянки (7 и 10 этажей) и открытые складские площадки. С каждым годом все больше международных компаний положительно оценивает улучшенное качество работы порта Владивосток, заключая долгосрочные совместные контракты на обработку грузов.

Восточный порт как транспортный узел имеет все-таки больше перспектив в отношении ускоренного развития по причине территориальной свободы, способствующей расширению площадей, и наличия приличных глубин. Он в состоянии освоить не только российский грузопоток, но и присоединить грузопотоки северо-восточного Китая. Порт Владивосток, в отличие от Восточного, со всех сторон окружен городом и не имеет возможности расти территориально. Но это отнюдь не означает начало прогрессирующей стагнации, просто в данном случае должен рассматриваться принципиально иной подход к его развитию. В таких портах, например, выгодно использовать контейнерные перевозки, имеющие более высокую себестоимость по сравнению с другими видами транспортировки грузов.

Поддержка государством портов Дальневосточного региона обеспечивает им большую привлекательность в глазах инвесторов, ведь обновление портовой инфраструктуры требует очень серьезных финансовых вложений, и государство в этом случае может выступить гарантом надежности инвестиций. К тому же приоритетным здесь является развитие не просто отдельного порта, но целого транспортного узла: порта и соединенных с ним инфраструктур – железнодорожной и автомобильной, включающих складские мощности, подъездные пути и другие не менее важные компоненты. Только тогда можно получить ожидаемый эффект. Наши восточноазиатские соседи заинтересованно реагируют на проекты, демонстрирующие государственный интерес и представляющие государственные гарантии относительно того или иного транспортного узла. На сегодняшний день есть веские основания говорить о том, что максимально быстрой отдачей будут обладать, в первую очередь, инвестиции, вложенные в развитие мощностей порта Восточного как транспортного узла. Что касается Владивостокского транспортного узла, то здесь во главу угла необходимо ставить вопрос о выборе совершенно другого пути развития, потому что вышеуказанный подход рационально применять только для портов, не имеющих пространственных ограничений.