МОРСКИЕ ПОРТЫ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ КАК ПОЛЮСА ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА

Е.А. Заостровских

Заостровских Елена Анатольевна – младший научный сотрудник. Институт экономических исследований ДВО РАН, ул. Тихоокеанская, 153, Хабаровск, Россия, 680042. E-mail: zaost@ecrin.ru.
ORCID: 0000-0002-7447-0406

Аннотация. В работе рассмотрен вопрос о формировании полюса роста на базе порта Ванино – Советская Гавань. Показана теоретико-методологическая платформа, используемая при анализе условий формирования морского порта как полюса экономического роста региона. Определены условия, выполнение которых может способствовать решению задачи формирования полюса роста на базе порта Ванино – Советская Гавань: снижение доли затрат на перевалку грузов в порту и увеличение расстояния перевозок по мере технологического развития порта; увеличение объемов перевалки грузов с высокой добавленной стоимостью; преобладание доли транспортно-логистических услуг над долей услуг по перевалке грузов в объеме полученного дохода порта. Определены объем и структура текущей и прогнозной грузовой базы порта Ванино – Советская Гавань с выделением грузов, генерируемых в экономике Хабаровского края. На основе сценарного подхода выполнена прогнозная оценка экономических эффектов, локализованных на трех уровнях (припортовой территории, портового региона и остальных регионов). Сделан вывод о том, что при рассмотренных сценарных условиях и ограничениях порт Ванино – Советская Гавань не может рассматриваться как полюс роста экономики Хабаровского края. Большая часть экономического эффекта «оседает» в регионах, находящихся за пределами Хабаровского края. Морской порт Ванино – Советская Гавань можно было бы рассматривать в качестве полюса роста в случае, если усилится связь с портовым регионом путем размещения в припортовой территории промышленных предприятий, логистических центров и развитых информационных технологий, что позволит предлагать услуги с высокой добавленной стоимостью.

Ключевые слова: полюс роста, морские порты, перевалка грузов, экономический эффект, Ванино, Советская Гавань, Хабаровский край

Для цитирования: Заостровских Е.А. Морские порты Хабаровского края как полюса экономического роста // Пространственная экономика. 2017. № 4. С. 170–183. DOI: [10.14530/se.2017.4.170-183](https://doi.org/10.14530/se.2017.4.170-183).

For citation: Zaostrovskikh E.A. Seaports of Khabarovsk Krai as the Poles of Economic Growth. *Prostranstvennaya Ekonomika = Spatial Economics*, 2017, no. 4, pp. 170–183. DOI: [10.14530/se.2017.4.170-183](https://doi.org/10.14530/se.2017.4.170-183). (In Russian)

ВВЕДЕНИЕ

В контексте институциональных новаций в региональной политике относительно Дальнего Востока в Хабаровском крае планируется создание трех полюсов роста, одним из которых выступают морские порты Ванино и Советская Гавань. Ожидается, что развитие этих портов окажет положительное влияние не только на развитие г. Советская Гавань и п. Ванино, но и экономики Хабаровского края. Основная цель формирования портов Ванино и Советская Гавань как полюса роста – развитие промышленного экспорта, основанного на потенциале Хабаровского края. В качестве крупных проектов, инициирующих рост перевалки грузов в портах Ванино и Советская Гавань, рассматриваются проекты по созданию деревообрабатывающего комплекса, развитию производства металлопродукции и другие проекты.

В то же время развитие портов Ванино и Советская Гавань встречает много трудностей, часть из которых связана с общими макроэкономическими и институциональными проблемами в РФ. Помимо этого заявленные на перспективу проекты по добыче сырьевых ресурсов в Восточной Сибири усилят сырьевую специализацию портов Ванино и Советская Гавань, а перевалка примитивных грузов будет блокировать попытки внедрения логистических услуг в портах. Это как следствие выразится в снижении экономических эффектов в Хабаровском крае.

Сложившиеся тенденции развития портов Ванино и Советская Гавань обостряют вопрос о формировании потенциальных и реальных условий получения экономических эффектов экономикой Хабаровского края. Поэтому необходимо определить, существуют ли реальные предпосылки формирования взаимодействия портового комплекса и экономики региона, которые объективно способны дать желаемый результат при решении макроэкономических и институциональных проблем, составляющих внешний фон для данного проекта.

Не менее остро стоит вопрос об оценке экономических эффектов функционирования морского порта как полюса роста при которой, как свидетельствует ряд исследований (Suykens, Voorde 1998; Notteboom, Rodrigue, 2005; Olivier, Slack, 2005; Notteboom, 2007; Ducruet 2009), важным является определение территорий их локализации.

МОРСКИЕ ПОРТЫ КАК ПОЛЮС РОСТА

Экономические эффекты, продуцируемые в результате функционирования морского порта, можно рассматривать с точки зрения теории полюсов роста (Perroux, 1950), которая реализуется в различных моделях, объясняющих развитие морских портов (Bird, 1971, Robinson, 2002; Notteboom, Rodrigue, 2005).

Первая модель – «Anyport» (Bird, 1971) – описывает развитие портовых сооружений во времени и в пространстве, учитывая рост объемов и изменение структуры грузопотоков. К числу важных факторов, влияющих на развитие морского порта, относятся: характер и структура грузопотока, инфраструктура порта, организация труда в порту, структура морских перевозок, конкурентоспособность порта. В зависимости от вида груза определяются территориальное разделение труда, хозяйственная специализация морского порта, а также комплексное развитие региона. Впоследствии модель «Anyport» устарела по причине интенсивного развития транспорта, при котором существенно расширились границы инновационного производства, удешевилась транспортировка и коммуникационные технологии обусловили разделение производства между различными странами.

Вторая модель, предложенная в работе (Notteboom, Rodrigue, 2005), является одной из множества других моделей, которые были предложены взамен модели «Anyport». Одним из важных условий развития порта новой модели является «регионализация портовой деятельности», которая направлена на снижение доли логистических затрат в глобальной логистической цепи. Это происходит за счет расширения спектра предлагаемых услуг, добавления стоимости в процессе распределения товаров и повышения качества обслуживания клиентов.

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

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

Наряду с вышеизложенными вопросами существует проблема количественных оценок эффектов функционирования морского порта, локализованных на различных уровнях экономики. Как отмечается: «Транспортные связи между морскими портами и внутренними регионами являются слабым звеном в глобальной системе производственно-сбытовых цепочек, ...отсутствие высококачественных данных затрудняет понимание воздействия различных факторов на показатели транспортной работы с внутренними регионами» (Вудберн, 2010). К таким же выводам приходит ряд исследователей (Горелик, 1982; Haezendonck, 2001; Notteboom, Rodrigue, 2007;

Ducruet 2009; Зеленов, Федоренко, 2010; Александрова, 2010; Лернер, 2011; Аблязов, 2013; Кузнецов, Галин, 2015).

Можно утверждать, что не существует универсального алгоритма, позволяющего идентифицировать морской порт как полюс роста, в силу уникальности каждого объекта.

Для случая морских портов Хабаровского края – Ванино и Советская Гавань, которые в данном исследовании рассматриваются как единый объект (порт Ванино – Советская Гавань), – автор предлагает свой подход к идентификации его как полюса роста, который базируется на представлении о том, что:

- во-первых, выполнение ряда предпосылок свидетельствует о наличии потенциала возникновения на базе имеющегося порта полюса роста, формирование которого приведет к росту объемов перевалки грузов, численности занятых, объемов грузов с высокой добавленной стоимостью, объемов налоговых поступлений в бюджеты;

- во-вторых, локализация эффектов функционирования порта Ванино – Советская Гавань происходит на трех территориальных уровнях, на каждом из которых рассматривается ряд показателей:

- первый уровень – припортовая территория, т. е. территория, на которой расположен порт Ванино – Советская Гавань (в части данного исследования это г. Советская Гавань и п. Ванино); показатели – объем и структура грузов (нефтепродукты – «Трансбункер», лесопродукция – «Аркаим»), численность занятых в порту, объем дохода порта от перевалочной деятельности, объем инвестиций на развитие портовой инфраструктуры;

- второй уровень – портовый регион, т. е. регион, к которому относится припортовая территория (Хабаровский край); показатели – объем и структура грузов, произведенных на территории края (металлопродукция, нефтепродукты, лесопродукция, оборудование), численность занятых в отраслях промышленного производства, региональная часть налога на прибыль от перевалочной деятельности порта;

- третий уровень – остальные регионы (Восточная Сибирь и Дальний Восток); показатели – объем и структура грузов (уголь, зерно, железная руда, минеральные удобрения, глинозем), численность занятых в отраслях промышленного производства, федеральная часть налога на прибыль от перевалочной деятельности порта.

СЦЕНАРНЫЕ УСЛОВИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ПОРТА ВАНИНО – СОВЕТСКАЯ ГАВАНЬ

Оценка потенциала формирования полюса роста на базе порта Ванино – Советская Гавань производилась на основе сценарного подхода, в рамках которого рассчитывались три возможных варианта развития порта. В

качестве базового рассматривалась ситуация 2013 г., данные по 2005 г. приведены для справки.

Оценка ситуации 2013 г. осуществлялась на основе официальных статистических данных и представлена в работах (Заостровских, 2014; Заостровских, 2017).

Оценка возможных вариантов развития порта Ванино – Советская Гавань производилась с учетом следующих допущений:

- сняты существующие инфраструктурные ограничения по провозной способности железной дороги и перевалочной мощности порта;
- реализованы потенциальные инвестиционные проекты, как производственной, так и портовой деятельности;
- изменена структура грузов по номенклатуре и направлениям.

1. *Инфраструктурные ограничения.* Главным ограничением является провозная способность БАМа. Для увеличения провозной способности БАМа существует две программы развития: 1 – «Реконструкция участка Оунэ – Высокогорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля» общей стоимостью 37,7 млрд руб. с увеличением провозной способности к 2030 г. до 55 млн т в год¹; 2 – «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» общей стоимостью 562,4 млрд руб., при увеличении провозной способности до 90–100 млн т².

Снятие ограничений по железной дороге позволяет рассматривать три варианта объемов перевалки грузов: *вариант II* – 53 млн т; *вариант III* – 90 млн т.

2. *Инвестиционные проекты.* При оценке учитывались заявленные, но еще нереализованные проекты по строительству портовых объектов для перевалки прогнозных грузов: глинозем, нефтепродукты, уголь, железная руда (*табл. 1*).

По остальным прогнозным грузам (зерно, минеральные удобрения и металлы) отсутствуют намерения инвесторов по строительству терминалов в порту Ванино – Советская Гавань. Поэтому автор, используя метод аналогии, рассчитал необходимые объемы инвестиций, численность занятых и прирост мощностей портовых объектов. Реализация трех проектов по перевалке нефтепродуктов, угля и глинозема обеспечит увеличение объема перевалки грузов до 43 млн т – *вариант I*.

¹ Основные направления формирования и перспективы развития Ванино – Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла на период с 2007 до 2020 г. Хабаровск, 2006. 126 с.

² Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей: распоряжение Правительства РФ от 24.10.2014 № 2116-р.

Таблица 1

Реализуемые и заявленные проекты в порту Ванино – Советская Гавань

Проект	Инициатор проекта	Объем инвестиций, млрд руб.	Численность занятых, чел.	Сроки реализации	Прирост мощностей портов, млн т
Увеличение мощностей по перевалке нефтепродуктов	ОАО «Трансбункер»	10,0	300	2021–2025	1,5
Увеличение мощностей по перевалке угля	ОАО «СУЭК»	6,1	100	2016–2020	12,0
Строительство терминала по перевалке угля	ООО «Тувинская корпорация»	30,5	520	2016–2020	11,0
Строительство терминала по перевалке угля	ООО «САХА-транс»	30,5	300	2016–2020	18,0
Строительство терминала по перевалке глинозема	ООО «РусАл»	5,4	200	2016–2018	3,0
Строительство терминала по перевалке железной руды	ООО «УК Петропавловск-Черная металлургия»	3,0	180	2015–2021	2,6
Строительство терминала по перевалке генеральных грузов	ООО «Компания Ремсталь»	4,2	200	2021–2025	2,0

Источник: Перечень инвестиционных проектов, планируемых к реализации на территории Хабаровского края в 2011–2015 гг. Приложение № 5 к Основным направлениям деятельности Правительства Хабаровского края на период 2012–2015 гг.; Инвестиционная карта ДФО // <http://map.minvtr.ru/> (дата обращения: сентябрь 2017).

3. *Структура грузов.* В расчетах учитывались особенности экспортных, импортных и каботажных грузов:

- объем экспортных грузов определяется объемом спроса стран АТР на основные массовые грузы¹ и предложения на основные массовые грузы. Проводится анализ существующей грузовой базы РФ, которая тяготеет к портам Дальнего Востока. Исследуются основные массовые грузы районов Восточной Сибири и Дальнего Востока, а также грузы Западной Сибири (минеральные удобрения, Пермский край; уголь, Кузнецкий угольный бассейн);
- объем импортных грузов определяется внутренним спросом на глинозем, который обеспечен долговременными поставками из Австралии для алюминиевых заводов Восточной Сибири²;
- объем каботажных грузов определяется завозом грузов в северные территории Хабаровского края и регионы северной зоны ДФО.

¹ В данном исследовании к основным массовым грузам относятся: нефтепродукты, уголь, железная руда, зерно, лес, глинозем, металлы.

² Иркутский алюминиевый завод, Братский алюминиевый завод, Красноярский алюминиевый завод.

Каждый вариант предполагает свою структуру грузов.

Вариант I предусматривает, что при общем объеме перевалки грузов в объеме 43 млн т, их структура останется неизменной по отношению к 2013 г., при котором сырье составит 82%, материалы – 12%, полуфабрикаты – 5%, оборудование – 1%.

Вариант IIa предполагает, что при общем объеме перевалки грузов в объеме 53 млн т, структура также останется неизменной по отношению к 2013 г. (сырье – 82%, материалы – 12%, полуфабрикаты – 5%, оборудование – 1%).

Вариант IIб предполагает, что структура перевалки грузов будет приближена к структуре 2005 г.: сырье – 36% (из них уголь – 4%), материалы – 44%, полуфабрикаты – 19% и оборудование – 1%, поскольку тогда были достигнуты наилучшие показатели работы портов. Но учитывая тот факт, что в 2008 г. был введен в эксплуатацию угольный терминал общей мощностью 12 млн т, изменить структуру грузов в соответствии со структурой 2005 г. удастся лишь частично. В этой связи структура перевалки грузов приобретет следующий вид: сырье – 35% (из них уголь – 33%), материалы – 45%, полуфабрикаты – 19% и оборудование – 1%.

Вариант IIв предполагает, что структура перевалки грузов порта Ванино – Советская Гавань будет строго соответствовать структуре 2005 г.: сырье – 36% (из них уголь составит лишь 4%, специализированный угольный терминал будет ликвидирован), материалы – 44%, полуфабрикаты – 19% и оборудование – 1%.

Вариант III включает следующую структуру грузов порта: сырье – 86% (из них уголь – 75%), материалы – 11%, полуфабрикаты – 2%, оборудование – 0,7%.

ОЦЕНКА ПРОГНОЗНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ

В результате реализации *варианта I* объем полученного дохода порта от перевалки грузов составил 5,5 млрд руб. (табл. 2).

Доля краевых грузов от общего объема перевалки составит 16%, а прирост численности занятых в экономике Хабаровского края составит 10,4 тыс. чел. Объем региональной части налога на прибыль составит всего 297,8 млн руб. Такой незначительный рост объема налогов объясняется ростом угольных грузов, которые составляют большую долю в перевалке при сравнительно небольшой сумме дохода портов. Кроме того, угольные грузы «вытеснили» другой ассортимент грузов (машины, оборудование, минеральные удобрения и контейнеры), которые еще в 2005 г. составляли существенную долю дохода в перевалке грузов.

Таблица 2

Потенциальные варианты развития порта Ванино – Советская Гавань

Показатель	2005	2013	2030				
			первый вариант	второй вариант			третий вариант
			I	IIa	IIб	IIв	III
1	2	3	4	5	6	7	8
Все территории							
Объем перевалки грузов, млн т	7,3	23,2	43,0	53,0	53,0	53,0	90,0
Сырье	2,6	18,7	35,2	43,4	18,5	19,0	77,4
Уголь	0,3	17,6	33,1	40,8	17,5	2,1	67,2
Материалы	3,3	3,7	5,1	6,3	23,8	23,3	10,1
Полуфабрикаты	1,3	0,5	2,1	2,6	10,0	10,0	2,0
Оборудование	0,1	0,2	0,4	0,5	0,5	0,5	0,3
Доля переработанных грузов Хабаровского края, %	32	6	16	12	44	55	11
Объем полученного дохода от перевалки грузов, млн руб.	1484,4	3204,6	5515,8	6408,3	8619,6	9963,1	9579,6
Сырье	557,8	1996,7	3107,6	3589,1	1532,2	2315,5	6704,8
Уголь	31,4	1753,9	2702,2	3299,7	1425,8	171,5	5460,6
Материалы	327,5	324,1	1157,3	1291,0	3694,7	3844,8	1728,9
Полуфабрикаты	588,8	513,1	645,6	779,4	3043,0	3024,3	631,8
Оборудование	10,2	370,6	605,3	748,7	349,6	778,4	514,0
Объем полученного дохода от перевалки грузов, млрд руб.	1484,4	3204,6	5515,8	6408,3	8619,6	9963,1	9579,6
Экспорт	1225,5	2268,0	3948,3	4693,8	6451,7	6824,0	8091,5
Уголь	27,4	1753,9	2688,5	3289,4	1423,4	171,2	5458,1
Импорт	128,5	742,9	889,1	893,0	705,4	1865,9	853,1
Каботаж	130,4	193,7	748,3	821,4	1462,4	1273,2	634,9
Припортовая территория (г. Советская Гавань и п. Ванино)							
Объем грузов, млн т	0,9	2,7	2,8	3,9	13,2	14,0	5,7
Сырье	0,3	–	–	–	–	–	–
Материалы	0,6	2,7	2,8	3,9	13,2	14,1	5,7
Объем полученного дохода портов от перевалочной деятельности грузов, млн руб.	1484,4	3204,6	5515,8	6408,3	8619,6	9963,1	9579,6
Численность занятых, тыс. чел.	3,1	2,5	3,1	3,8	4,2	4,4	4,9
Объем инвестиций на развитие портовой инфраструктуры, млрд руб.	н/д	н/д	21,5	49,2	42,6	44,0	99,0
Портовый регион (Хабаровский край)							
Объем грузов, млн т	3,4	1,9	4,4	3,1	10,6	15,5	4,6
Сырье	2,2	1,1	–	–	–	4,9	2,2
Оборудование	1,2	0,8	2,5	3,1	10,6	10,6	2,4
Численность занятых, тыс. чел.	9,8	6,9	7,3	7,4	9,9	13,4	11,7
Региональная часть налога на прибыль, млн руб.	106,9	230,7	297,8	364,0	465,4	538,0	517,3

1	2	3	4	5	6	7	8
Остальные регионы (Восточная Сибирь и Дальний Восток)							
Объем грузов, млн т	2,9	18,5	35,6	45,9	29,1	23,3	79,5
Сырье	0,3	17,5	33,7	43,4	18,5	14,1	75,2
Уголь	0,3	17,5	33,7	40,8	17,5	2,1	67,2
Материалы	2,5	0,9	2,6	2,4	10,5	9,2	4,3
Численность занятых, тыс. чел.	4,2	22,4	25,2	26,9	28,5	4,5	34,3
Федеральная часть налога на прибыль, млн руб.	11,8	25,6	33,1	20,4	51,7	59,7	57,4

Примечание. В соответствии с существующей Единой системой классификации и кодирования технико-экономической информации структура грузов порта была подразделена: сырье – уголь, железная руда, зерно, лес; материалы – нефтепродукты, минеральные удобрения, глинозем; полуфабрикаты – металлы, трубы, слябы; оборудование – техника, машины.

Источник: рассчитано автором.

Общее число рабочих мест порта Ванино – Советская Гавань составит около 3,1 тыс. единиц. Указанное количество рабочих мест может быть частично заполнено жителями п. Ванино и г. Советская Гавань.

В перспективе угольная специализация порта Ванино – Советская Гавань будет выступать сдерживающим фактором расширения продуктовой специализации, что снизит вклад порта в экономический рост Хабаровского края. Объем инвестиций на развитие портовой инфраструктуры составит около 21,5 млрд руб.

При выполнении условий *варианта IIa* порт Ванино – Советская Гавань будет обеспечивать преимущественно перевалку грузов из Восточной Сибири. В результате сократится доля грузов Хабаровского края до 12%. Объем дохода порта от перевалки грузов составит 6,4 млрд руб., а объем региональной части налога на прибыль – 364 млн руб. Реализация *варианта IIa* потребует дополнительно увеличить портовые мощности по перевалке угля и построить недостающие терминалы по перевалке глинозема, железной руды и металлов общей стоимостью 49,2 млрд руб. Общее число рабочих мест порта Ванино – Советская Гавань составит около 3,7 тыс. единиц. Это потребует привлечения недостающего числа работников из прилегающих городов Комсомольск-на-Амуре и Хабаровск.

Вариант IIб. Объем полученного дохода порта от перевалки грузов составит 8,6 млрд руб., а объем региональной части налога на прибыль – 465,4 млн руб. Доля краевых грузов от общего объема перевалки составит 44%.

Для прогнозного объема грузов потребуется дополнительно построить терминалы по перевалке нефтепродуктов, глинозема, железной руды, зерна и минеральных удобрений. Ориентировочно общий объем инвестиций составит 42,6 млрд руб.

Вариант IIв. Объем полученного дохода порта от перевалки грузов составит 9,9 млрд руб., а объем региональной части налога на прибыль – 538 млн руб. Доля краевых грузов от общего объема перевалки увеличится до 55%, а прирост численности занятых в экономике Хабаровского края составит 17,8 тыс. чел. Вместе с тем численность занятых в остальных регионах составит лишь 4,5 тыс. чел., хотя в 2013 г. этот показатель составлял 22,4 тыс. чел. Такое сокращение будет обусловлено «ликвидацией» угольного терминала и как следствие сокращением угольных грузов из Восточной Сибири.

Вариант III. Объем полученного дохода порта от перевалки грузов составит 9,5 млрд руб., а объем региональной части налога на прибыль – 517,3 млн руб. Такой незначительный объем налогов объясняется ростом объема угольных грузов. Доля краевых грузов от общего объема перевалки составит 11%, а прирост численности занятых в экономике Хабаровского края – 16,6 тыс. чел.

Сопоставив полученные результаты оценок по вариантам, можно сделать вывод, что для экономики Хабаровского края наиболее благоприятным является *вариант IIв*, при котором доля грузов Хабаровского края составит 55%, а прирост численности занятых в Хабаровском крае – 17,8 тыс. чел. При этом структура грузов порта Ванино – Советская Гавань соответствует структуре 2005 г.: сырье – 36%, из них уголь составит лишь 4%. Однако *вариант IIв* не может быть реализован, поскольку потребуются ликвидировать действующий угольный терминал.

Поэтому наиболее приемлемым является *вариант IIб*. Его реализация предполагает, что объем угольных грузов сохранится на уровне 2013 г., а строительство новых угольных терминалов в порту Ванино – Советская Гавань не будет осуществляться.

При этом для всех приведенных вариантов общим следствием является то, что не существует гарантий распространения экономических выгод, получаемых в перспективе от развития самих портов, на прилегающую территорию, а тем более на весь Хабаровский край. Это следует из многочисленных исследований (см. Notteboom, Rodrigue, 2007; Giuliano, Brien, 2009; The Competitiveness, 2010), в которых делается вывод о том, что «зачастую экономические выгоды от развития порта распространяются на другие регионы, тогда как отрицательные воздействия локализуются в самом портовом регионе». В случае портов Ванино – Советская Гавань также не гарантируется развитие как припортовой территории, так и портового региона, причиной чего является специализация портов и в настоящее время, и в будущем на переработке грузов Восточной Сибири.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

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

Необходимо учитывать наличие ряда объективных ограничений: во-первых, порт Ванино – Советская Гавань не принадлежит к категории важных в геополитическом масштабе грузовых центров, а является средним по масштабам территориально-производственным комплексом Хабаровского края; во-вторых, заявленные сырьевые проекты ставят под сомнение переход на качественно новый этап развития порта Ванино – Советская Гавань; в-третьих, порт Ванино – Советская Гавань не находится на пути основных морских транспортных магистралей, следовательно, придется исключить возможность перевалки транзитных контейнеров, что могло бы стать одним из важных условий развития порта.

В силу узкой специализации порта Ванино – Советская Гавань переработка грузов с увеличением доли добавленной стоимости не предполагается на самой территории. Порт Ванино – Советская Гавань в том состоянии, в котором он находится, может оказывать влияние на экономику Хабаровского края лишь через увеличение объемных показателей своей работы, отражающихся в том числе в доходах порта, бюджета региона и населения. Но для того чтобы быть полюсом роста в традиционном понимании, нужно, чтобы увеличение масштабов экономической деятельности в самом портовом регионе приводило бы к локализации роста генерируемого спроса. Еще одним направлением формирования локального полюса роста может стать размещение в припортовой территории промышленных предприятий, логистических центров и развитых информационных технологий, что позволит предлагать услуги с высокой добавленной стоимостью. Но локальные усилия по созданию специальных режимов и/или стимулированию развития инфраструктуры и модернизации производственной базы портов без макроэкономических подвижек в форме структурной модернизации экономики Хабаровского края и диверсификации маршрутов экспортного транзита угольных грузов Восточной Сибири для этого недостаточны.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Аблязов В.К. Прогнозирование грузооборота порта в условиях риска и неопределенности. LAMBER Academic Publishing, 2013. 184 с.
- Александрова Т.Е. Зоны тяготения морских бассейнов России // Транспортное дело России. 2010. № 6 (79). С. 98–101.
- Вудберн А. Связи между морскими портами и внутренними регионами. Европейская Экономическая комиссия ООН. 2010 // www.unecsc.org:8080/fileadmin/DAM/trams/doc/.../ECE-TRANS-210r.pdf (дата обращения: сентябрь 2017).
- Горелик Н.А. Прогнозирование перспективных грузопотоков на морском транспорте // Проблемы прогнозирования и оптимизации работы транспорта. М.: Наука, 1982. С. 63–78.
- Заостровских Е.А. Ванино – Советско-Гаванский транспортно-промышленный узел: потенциал формирования полюса роста // Власть и управление на Востоке России. 2017. № 1. С. 35–43.
- Заостровских Е.А. Транспортно-экономические связи морских портов Хабаровского края: оценка структурных сдвигов // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. 2014. № 1–2. С. 36–41.
- Зеленов Н.Н., Федоренко А.И. Совершенствование методов экономического анализа показателей эффективности портовой деятельности // Морские порты. 2010. № 7. С. 28–35.
- Кузнецов А.Л., Галин А.В. Генезис моделей развития портов в современной транспортной науке // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. 2015. № 2. С. 142–143. DOI: 10.21821/2309-5180-2015-7-2-141-153.
- Лернер В.К. Прогнозирование грузовой базы морского транспорта. Методические принципы анализа // Морские порты России. 2011. № 9. С. 62–66.
- Bird J. Seaports and Seaport Terminals. London: Hutchinson University Library, 1971. 240 p.
- Ducruet C., Notteboom T., De Langen P. Revisiting Inter-Port Relationships under New Economic Geography Research Framework // Ports in Proximity: Competition and Coordination among Adjacent Seaports / Edited by T. Notteboom. London: Ashgate Publishing, 2009. Pp. 11–28.
- Giuliano G., Brien T. Responding to Increasing Port-Related Freight Volumes: Lessons from Los Angeles // Long Beach and other us Ports and Hinterlands. Indentation Transport Forum. Port Competition and Hinterland Connections. Round Table 143. 2009. Pp. 77–109.
- Notteboom T. Strategic Challenges to Container Ports in a Changing Market Environment // Devolution, Port Governance and Port Performance / Edited by M. Brooks, K. Cullinane. Oxford: JAI Press, 2007. Pp. 29–52.
- Notteboom T., Rodrigue J.-P. Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development // Maritime Policy and Management. 2005. Vol. 32. No. 3. Pp. 297–313. DOI: 10.1080/03088830500139885.
- Notteboom T., Rodrigue J.-P., Re-assessing Port-Hinterland Relationships in the Context of Global Commodity Chains // Ports, Cities and Global Supply Chains / Edited by J. Wang, D. Olivier, T. Notteboom, B. Slack. London: Ashgate Publishing, 2007. Pp. 51–68.
- Olivier D., Slack B. Rethinking the Port // Environment and Planning. 2005. Vol. 38. Issue 8. Pp. 1409–1427.
- Perroux F. Economic Space Theory and Application // The Quarterly Journal of Economics. 1950. Vol. 64. Issue 1. Pp. 89–104. DOI: 10.2307/1881960.
- Robinson R. Ports as Elements in Value-Driven Chain Systems: The New Paradigm // Maritime Policy and Management. 2002. Vol. 29. Issue 3. Pp. 241–255. DOI: 10.1080/03088830210132623.

- Suykens F., Van de Voorde E.* A Quarter of a Century of Port Management in Europe: Objectives and Tools // *Maritime Policy and Management*. 1998. Vol. 25. Issue 3. Pp. 251–261. DOI: 10.1080/03088839800000037.
- The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report / OECD; Edited by O. Merk. 2010. 183 p. URL: <http://www.oecd.org/cfe/regional-policy/Competitiveness-of-Global-Port-Cities-Synthesis-Report.pdf> (дата обращения: сентябрь 2017).
- Haезendonck E.* Essays on Strategy Analysis for Seaports. Leuven/Apeldoorn: Garant Publishers, 2001. 228 p.

SEAPORTS OF Khabarovsk Krai AS THE POLES OF ECONOMIC GROWTH

E.A. Zaostrovskikh

Elena Anatolyevna Zaostrovskikh – Junior Research Fellow. Economic Research Institute FEB RAS, 153 Tikhookeanskaya Street, Khabarovsk, Russia, 680042. E-mail: zaost@ecrin.ru.
ORCID: 0000-0002-7447-0406

Abstract. The article studies the formation of growth pole based in Vanino – Sovetskaya Gavan. It demonstrates the theoretical-methodological platform used during the analysis of conditions of forming the seaport as a pole of economic growth in a region. The conditions in which the task can be accomplished are the following: decreasing the share of expenses on transshipment and increasing the distance of transportation as the port develops technologically; increasing the volumes of transshipments with large added value; the prevalence of transport and logistical services' share over transshipment services' share in the overall income received by the port. The author determines the volume and structure of current and prospective cargo base in Vanino – Sovetskaya Gavan port, emphasizing the cargo generated in Khabarovsk Krai economy. Based on the scenario approach the study predicts economic effects localized on three levels (the territory near the port, the port region itself and other regions). The conclusion is that with conditions and limitations taken into account Vanino – Sovetskaya Gavan port cannot be seen as a growth pole of Khabarovsk Krai economy. A large part of economic effect 'settles' in regions outside Khabarovsk Krai. Vanino-Sovetskaya Gavan seaport can only be viewed as a growth pole in case of strengthening the connection with the port region through placement of industrial enterprises, logistical centers and developed information technologies near port, which would allow for supply of services with large added value.

Keywords: growth pole, seaport, transshipment, economic effect, Vanino, Sovetskaya Gavan, Khabarovsk Krai

REFERENCES

- Abylyazov V.K. *Forecasting the Turnover of the Port in Conditions of Risk and Uncertainty. Forecasting Technique*. LAMBER Academic Publishing, 2013, 185 p. (In Russian).
- Aleksandrova T.E. Areas of Gravitation Marine Basins Russia. *Transportnoe Delo Rossii = Transport Business of Russia*, 2010, no. 6 (79), pp. 98–101. (In Russian).
- Woodburn A. *Hinterland Connections to Seaports*. United Nations Economic Commission for Europe, 2010. Available at: www.unece.org:8080/fileadmin/DAM/trams/doc/.../ECE-TRANS-210r.pdf (accessed September). (In Russian).

- Gorelik N.A. Forecasting Future Demand for Maritime Transport. *Problems of Forecasting and Optimization of Transport*. Moscow, 1982, pp. 63–78. (In Russian).
- Zaostrovskikh E.A. Vanino – Sovetskaya Gavan Transport and Industrial Hub: The Development Potential of Growth Pole. *Vlast i Upravlenie na Vostoke Rossii* [Power and Government in Eastern Russia], 2017, no. 1, pp. 35–43. (In Russian).
- Zaostrovskikh E.A. Transport and Economic Links of Seaports of the Khabarovsk Territory: Assessment of Structural Changes. *Nauchnye Problemy Transporta Sibiri i Dalnego Vostoka* [Scientific Problems of Transport of Siberia and the Far East], 2014, no. 1–2, pp. 36–41. (In Russian).
- Zelenov N.N., Fedorenko A.I. Improvement of Methods of Economic Analysis of Efficiency Indicators of Port Operations. *Morskie Porty* [Seaports], 2010, no. 7, pp. 28–35. (In Russian).
- Kuznetsov A.L., Galin A.V. The Genesis of Port Development Models in Modern Transportation Science. *Vestnik Gosudarstvennogo Universiteta Morskogo i Rechnogo Flota Imeni Admirala S.O. Makarova* [Bulletin of the State University of Sea and River Fleet Named after Admiral S.O. Makarov], 2015, no. 2, pp. 141–153. (In Russian). DOI: 10.21821/2309-5180-2015-7-2-141-153.
- Lerner V.K. Forecasting the Cargo Base of Maritime Transport. Methodological Principles of Analysis. *Morskie Porty Rossii* [Seaports of Russia], 2011, no. 9, pp. 62–66. (In Russian).
- Bird J. *Seaports and Seaport Terminals*. London: Hutchinson University Library, 1971, 240 p.
- Ducruet C., Notteboom T., De Langen P. Revisiting Inter-Port Relationships under New Economic Geography Research Framework. *Ports in Proximity: Competition and Coordination among Adjacent Seaports*. Edited by T. Notteboom. London: Ashgate Publishing, 2009, pp. 11–28.
- Giuliano G., Brien T. Responding to Increasing Port-Related Freight Volumes: Lessons from Los Angeles. *Long Beach and Other us Ports and Hinterlands. Indentation Transport Forum. Port Competition and Hinterland Connections. Round Table 143*, 2009, pp. 77–109.
- Notteboom T. Strategic Challenges to Container Ports in a Changing Market Environment. *Devolution, Port Governance and Port Performance*. Edited by M. Brooks, K. Cullinane. Oxford: JAI Press, 2007, pp. 29–52.
- Notteboom T., Rodrigue J.-P. Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development. *Maritime Policy and Management*, 2005, vol. 32, no. 3, pp. 297–313. DOI: 10.1080/03088830500139885.
- Notteboom T., Rodrigue J.-P., Re-assessing Port-Hinterland Relationships in the Context of Global Commodity Chains. *Ports, Cities and Global Supply Chains*. Edited by J. Wang, D. Olivier, T. Notteboom, B. Slack. London: Ashgate Publishing, 2007, pp. 51–68.
- Olivier D., Slack B. Rethinking the Port. *Environment and Planning*, 2005, 38 (8), pp. 1409–1427.
- Perroux F. Economic Space Theory and Application. *The Quarterly Journal of Economics*, 1950, vol. 64, no 1, pp. 89–104. DOI: 10.2307/1881960.
- Robinson R. Ports as Elements in Value-Driven Chain Systems: The New Paradigm. *Maritime Policy and Management*, 2002, 29(3), pp. 241–255. DOI: 10.1080/03088830210132623.
- Suykens F., Van de Voorde E. A Quarter of a Century of Port Management in Europe: Objectives and Tools. *Maritime Policy and Management*, 1998, no. 25 (3), pp. 251–261. DOI: 10.1080/03088839800000037.
- The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report*. Edited by Olaf Merk. OECD. 2010, pp. 183. Available at: <http://www.oecd.org/cfe/regional-policy/Competitiveness-of-Global-Port-Cities-Synthesis-Report.pdf> (accessed September 2017).
- Haezendonck E. *Essays on Strategy Analysis for Seaports*. Leuven/Apeldoorn: Garant Publishers, 2001, 228 p.