А. С. Копылов
A. S. Kopylov

Предпосылки реконструкции портовых городов Дальнего Востока *Prerequisites of reconstruction of port cities in the Far Eastern region*

Ключевые слова: портовые города, реконструкция, Дальневосточный регион, градостроительное планирование, градостроительный анализ

Keywords: Port cities, reconstruction, Far Eastern region, urban planning, urban planning analysis

Аннотация. Задачи реконструкции портов формируются, с одной стороны, комплексом экономических условий, связанных с увеличивающимся грузооборотом в этом направлении. С другой стороны, происходящие климатические изменения требуют проведения мероприятий для повышения надежности и безопасности всей транспортной инфраструктуры и портового хозяйства для обеспечения грузоперевозок. Увеличение пропускной способности портов Дальневосточного региона и создание современных специализированных терминалов окажет существенное содействие экономическому росту страны и повысит ее конкурентные преимущества на международной арене.

Abstract: The tasks of port reconstruction are formed, on the one hand, by a complex of economic conditions associated with increasing cargo turnover in this direction. On the other hand, the ongoing climate changes require measures to improve the reliability and safety of the entire transport infrastructure and port facilities to ensure cargo transportation. Increasing the capacity of the ports of the Far Eastern region and the creation of modern specialized terminals will significantly contribute to the economic growth of the whole country and increase competitive advantages in the international arena.

Порты являются важными узлами существующего мирового транспортного сектора, обеспечивающего жизнедеятельность мировой экономики и способствующего ее развитию и росту. Развитие портовой инфраструктуры и обустройство портовых городов региона будет содействовать его интеграции экономическую систему страны. Транспортная система России – и морская, и наземная, – хотя и показывает внушительные результаты роста и развития, предстала перед лицом серьезных вызовов для успешного решения комплекса социально-экономических задач развития.

Объем морских грузоперевозок в России и во всем мире увеличивается с каждым годом, ведь они являются самым дешевым видом перевозок с точки зрения расхода и инвестиций. Если сравнить с другими транспортными системами, то железнодорожные перевозки требуют вдвое больше энергозатрат, а автомобильные перевозки и вовсе в десять раз больше. За счет такого минимального потребления электроэнергии морской транспорт является более экологичным, нежели другие виды транспорта.

За прошедший 2022 год суммарный грузооборот морских портов России составил 841.5 млн тонн. Дальневосточный бассейн на 2023 год занимает третье место по количеству морских грузоперевозок в России (227,8 млн тонн в год), уступая лишь Азово-Черноморскому (263.6 млн тонн) и Балтийскому (245.5 млн тонн). Текущая тенденция роста грузооборота и увеличение спроса на морские грузоперевозки с каждым годом уменьшает отставание Дальневосточного бассейна по количеству грузооборота от лидирующих позиций, а также показывает всё более и более прогрессивный рост показателей и стабильности. Так, за последние 20 лет совокупный грузооборот портовых городов Дальнего Востока уже увеличился в 4,5 раза, а за период с 2016 по 2022 г. рост составил 60,5% от общего показателя.

Причиной такой положительной динамики показателей являются отличительные и уникальные особен-

ности Дальневосточного региона, которые выделяют его среди других территорий. Прежде всего, это географическое расположение региона, благодаря которому осуществляется выход к водам сразу двух океанов – Северного Ледовитого и Тихого. Также огромную роль играет протяженность береговой линии региона, которая составляет 17.7 тыс. километров (это 48% всей береговой линии страны). Также в водах Дальневосточного бассейна уже располагается 22 портовых города, что является наибольшим количеством портовых городов среди всех вод других бассейнов. А самой важной и главной особенностью является непосредственная близость расположения к крупнейшим портовым государствам Азиатско-Тихоокеанского региона: Китаю, Японии, Южной Корее, Сингапуру, Малайзии и других.

Хотя представленная динамика роста грузооборота региона и показывает внушительные результаты, текущий вектор направленности развития не позволит раскрыть весь потенциал и преимущества Дальневосточного бассейна. В данный момент большая часть крупнейших портовых городов дальневосточного региона занимается лишь перевалкой грузов (угля, кокса, наливных, сыпучих и лесных). Данный вектор сырьевой направленности не дает возможность полностью задействовать все возможности и отличительные особенности Дальневосточного бассейна. Соответственно, всё большее внимание ныне уделяется разработке государственных программ, которые позиционируют крупнейшие порты как транспортно-логистические и мультимодальные узлы крупнейшего транспортного коридора «Восток – Запад».

Рост показателей также тормозит недостаточно развитая транспортная инфраструктура региона: изношенность железных дорог и отсутствие их электрификации, малое количество аэропортов и их несовременность, слаборазвитые транспортные связующие центры между портовыми и материковыми городами. Также обилие неосвоенных труднодоступных островных терри-

торий, старые терминалы, оставшиеся со времен СССР и в нынешних реалиях не соответствующие требованиям современных транспортно-логистических систем, отсутствие инновационной инфраструктуры морских портов и их автоматизации – все эти трудности препятствуют раскрытию потенциала региона в полной мере.

Согласно стратегии развития морской портовой инфраструктуры, до 2030 года оказание всех портовых услуг должно выйти на совершенно новый уровень. Перед портами ставится глобальная задача: удовлетворение потребностей российской экономики, многократное увеличение грузопотоков, обеспечение жизнестойкости порта и безопасности мореплавания. Осуществление поставленных целей возможно только при комплексной реорганизации и реконструкции портовых городов, создания инновационной инфраструктуры порта и города. Нынешняя государственная политика России направлена на поддержание базовой существующей портовой инфраструктуры, безопасности и порядка, но при современных тенденциях роста морских грузоперевозок инфраструктура не в состоянии обеспечить многократно возросший грузооборот региона и его перспективы развития. На данный момент портовое оборудование уже практически исчерпало свой ресурс: из 6-7 тысяч портовых порталых кранов 90% требуется замена. Без внедрения инновационной и прогрессивной портовой инфраструктуры путем реконструкции существующей и создания совершенно новой добиться требуемых показателей грузооборота будет невозможно.

Реконструкция портовых городов Дальневосточного региона должна быть направлена на решение текущих проблем приморской территории. Также следует уделить особое внимание реконструкции и реорганизации транспортной системы и главных узловых точек связи системы «порт – материк», ведь, как показывает практика, подавляющее большинство портовых городов мира являются главными точками торгово-грузооборотных потоков страны, в которой они расположены. Именно портовые города способствуют содержанию и обслуживанию внутренних районов страны, а качество данного обслуживания напрямую зависит от удаленности портового центра от внутренних районов и от качества развития транспортных коридоров, соединяющих портовые и материковые города. Многие мировые мегаполисы не имеют портов, но их существование и экономическое благополучие напрямую зависят от инфраструктурного развития портовых связей.

Особое внимание в реконструкции портовых городов Дальнего Востока необходимо уделить и реорганизации самого процесса грузовых перегрузок и перевозок. Использование новых технологий в грузооборотной системе региона, внедрение логистических транспортно-технологических систем (ЛТТС) позволит снизить затраты на перевалку грузов, повысит численность занятых в регионе, уменьшит время грузоперевозок, повысит максимальную грузовую пропускную способность страны, повысит уровень защиты окружающей среды, а также поспособствует переходу экономики страны на инновационный путь развития.

Первостепенной же задачей реконструкции является обновление и реорганизация, создание частичной или практически полной автоматизации главных портовых производственных процессов. Лоцманская проводка, аварийный ремонт, услуги по якорной стоянке и швартовке к причалу, буксировка и помощь буксировщикам, контейнерная разгрузка судна, транспортировка, складирование, контейнерное обслуживание и таможенный контроль – каждое из этих мероприятий отличается четко выраженными особенностями и собственными технологиями, которые влияют на скорость доставки, разгрузки, транспортировки и сказываются на показателях грузооборота порта.

Реорганизация и реконструкция портовых городов Дальневосточного региона создадут огромный экономический и социальный эффект по развитию транспортной и портовой инфраструктуры России. Прежде всего, удовлетворят национальный спрос на торговлю и транспорт. За счет инвестиций и осуществления программ развития портовых городов одного только Дальневосточного бассейна, страна сможет добиться миллиардного рубежа по объему перевалки грузов в отечественных портах, а затем и достичь требуемого объема портовых мощностей, объемом не менее 1.4 млрд тонн в год. Также реконструкция позволит добиться эффективного развития портовой инфраструктуры, повышения ее жизнестойкости, безопасности мореплавания и обеспечения экологической стабильности в акваториях.

Именно акцент на развитие портовой инфраструктуры Дальневосточного бассейна позволит стране войти в число передовых стран по показателям грузооборота. В направлении стран Азиатско-Тихоокеанского региона увеличится число транзитных грузопотоков, что повысит весь транзитный потенциал России за счет более активного взаимодействия с самыми передовыми и развитыми странами в этой области. К тому же это позволит создать условия переориентации части грузооборота из портов сопредельных стран на российские грузопотоки.

Список литературы

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 № 1734-р. / Кодекс: электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/902132678>
2. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. Одобрена Морской коллегией при Правительстве РФ 28.09.2012. – Москва, 2013 // Росморпорт: официальный сайт. – URL: <https://www.rosmorport.ru/media/File/strategy.pdf>
3. Интегрированная транспортная система / М. Фадеев, М. Дмитриев, П. Степанов [и др.]; Центр экономики инфраструктуры (ЦЭИ); под науч. руководством П. Чистякова. – Москва, 2018.
4. Заостровских, Е. А. Морские порты Хабаровского края как полюса экономического роста / Е. А. Заостровских // Пространственная экономика. – 2017. – № 4. – С. 170-183. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/morskie-porty-habarovskogo-kraja-kak-polyusa-ekonomicheskogo-rosta>
5. Инфраструктура пространственного развития РФ: транспорт, энергетика, инновационная система, жизнеобеспечение / под ред. к.э.н. О.В. Тарасовой. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2020. – 456 с.