

МИЗЕРНАЯ Е.С.

Студентка 5 курса бакалавриата по направлению

«Педагогическое образование» (География и биология)

Смоленский государственный университет

Научный руководитель – д.г.н., профессор Т.И. Потоцкая

ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ РОССИЙСКИХ МОРСКИХ ПОРТОВ ТИХОГО ОКЕАНА

Аннотация: на основе статистических баз данных Реестра морских портов Российской Федерации (Федеральное агентство морского и речного транспорта России) автором выявлены географические особенности функционирования портов Тихого океана. При этом учитывались перечень операторов морских терминалов, а также их услуг; основные технические характеристики морского порта, в том числе его возможности по перевалке грузов, обслуживанию судов и (или) обслуживанию пассажиров; период навигации. Автором проведена классификация портов исследуемого региона.

Ключевые слова: экономическая и социальная география, морской транспорт, Дальневосточный федеральный округ, Россия, Тихий океан

MIZERNAYA E.S.

Pedagogical Education Bachelor's 5st year student

Smolensk State University

Supervisor – Doctor of Geographical Sciences, Professor T.I. Pototskaya

GEOGRAPHICAL FEATURES OF THE FUNCTIONING OF THE RUSSIAN SEAPORTS OF THE PACIFIC OCEAN

Abstract: On the basis of statistical databases, contained in the Register of seaports of the Russian Federation (Federal Agency for Maritime and River Transport of Russia), the author identified the geographical features of the functioning of the Pacific Ocean ports. At the same time, such indicators were taken into account: the list of operators of sea terminals, as well as services, the provision of which is carried out by operators of sea terminals; the main technical characteristics of the seaport, including its capabilities for transshipment of goods, servicing ships and (or) servicing passengers; navigation period. The author has created a classification of the ports of the region.

Key words: economic and social geography, sea transport, Far Eastern Federal District, Russia, Pacific Ocean

Учитывая уникальное географическое положение России (в контексте исследуемой темы – это выход к 13 морям, относящимся к бассейнам трёх

океанов, и морям бессточных областей – Каспийского моря) и значительную протяженность государственной границы России (из которой около 2/3 составляет морская граница), становится очевидным стремление России к активному формированию морского транспорта и его использованию, как для развития внутренних территорий, так и для укрепления позиций страны в мировом сообществе через внешнеэкономическую деятельность.

Однако моря значительно отличаются друг от друга по физико-географическим особенностям (глубина, замерзаемость и др.) и экономико-географическим особенностям (уровень развития прибрежных территорий и связанный с ним уровень развития транспортной инфраструктуры; близость к основным природно-ресурсным базам, центрам обрабатывающей промышленности, основным внешнеэкономическим партнёрам и др.). Это определяет разный характер использования морских акваторий для целей создания морского транспорта.

Так, в силу приоритетности для России внешнеторговой деятельности со странами ЕС, российские порты Атлантического океана (через которые она, собственно, и осуществляется) выделяются и большей пропускной способностью, и большей диверсификацией деятельности. Смещение центра мирового хозяйства в Тихоокеанский регион, с одной стороны, и осложнение отношений со странами ЕС, с другой стороны, подталкивают Россию к более интенсивному взаимодействию со странами Азии. Это обстоятельство повышает значимость Тихого океана и российского портового хозяйства на его побережье, что делает актуальным исследование данной проблематики.

Этой проблеме посвящено большое количество научных исследований. В данной работе использовались идеи, высказанные в работах: А.Б. Бардаля [1], Л.Н. Буяновой, О.А. Казьминой [2], Ю.В. Ведерникова, Д.Ю. Ведерникова [3], А.А. Давыденко [4], С.Д. Жусупова [5], В.А. Куликовой, С.В. Проценко [6], В.А. Персианова, П.В. Метёлкина [7], А.С. Сергеева [8] и др.

В соответствии с федеральным законом «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» морские порты подлежат государственной регистрации в Реестре морских портов Российской Федерации. Ведение Реестра осуществляется Федеральным агентством морского и речного транспорта [9]. В реестр морских портов России включены 67 портов. Каждый порт характеризуется по таким показателями, как наименование морского порта; местонахождение морского порта; перечень операторов морских терминалов, а также услуг, оказание которых осуществляется операторами морских терминалов; основные технические характеристики морского порта, в том числе его возможности по перевалке грузов, обслуживанию судов и (или) обслуживанию пассажиров; период навигации; наименование и адрес администрации морских портов;

основание и дата исключения морского порта из Реестра морских портов Российской Федерации и др.

Все порты в данном реестре распределены по следующим регионам: порты Западной Арктики, порты Балтийского моря, порты Азовского моря, порты Черного моря, порты Каспийского моря, порты Приморского края и Восточной Арктики, порты Охотского моря и Татарского пролива, порты Сахалина, Курил и Камчатки. Очевидно, что для изучения заявленной темы имеет смысл объединить последние три категории портов в одну группу – порты Тихого океана.

Тихий океан – самый крупный по площади и глубине океан на Земле. Площадь с морями составляет 178,684 млн км². Длина береговой линии России – 17 740 километрам. Здесь располагается 25 портов России (рис.1). Отметим самые крупные из них.

Лидером среди российских *универсальных портов* Тихого океана является морской порт Владивосток. Это универсальный порт, который имеет все виды терминалов: наливные, сухие, контейнерные. Производственные мощности данного порта позволяют переваливать все виды генеральных, навалочных и контейнерных грузов, а также нефтепродукты, автомобили, тяжелую технику, негабаритные и крупнотоннажные грузы. В связи с этим, по общей пропускной способности грузовых и пассажирских терминалов Владивосток занимает лидирующие позиции – 18% от общей пропускной способности грузовых терминалов региона и 32% от общей пропускной способности пассажирских терминалов региона. Он также является одним из крупных портов по площади территории и акватории – 17% от общей площади территорий морских портов региона и 5% от общей площади акваторий морских портов региона. На Владивосток приходится 12% морских причалов от общего количества причалов региона. Этот порт является одним из основных транспортных узлов Дальнего Востока РФ, играет важную роль в международных перевозках в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР) и является ключевым звеном во внутрироссийских каботажных перевозках, т.е. с ним взаимодействует самое большое количество операторов морских терминалов – 19% от общего количества операторов терминалов региона.

Один из самых крупных на российском Дальнем Востоке – порт Находка. Он входит в состав главного портово-транспортного узла России на Тихом океане «Восточный - Находка». По площади территории и акватории он занимает 4 и 3 место, соответственно – 16% от общей площади территории морских портов региона и 5% от общей площади акватории морских портов региона. Данный порт является лидером по числу причалов – 26% от общего количества причалов региона. Порт занимается не только грузовыми перевозками (наливные, сухие, контейнерные грузы), но и пассажирскими перевозками – 20% от общей пропускной способности грузовых терминалов региона и 28% от общей пропускной способности

пассажирских терминалов региона. Перевозка грузов и пассажиров осуществляется круглогодично. С ним работают 19% операторов морских терминалов региона.



Рис. 1. Крупнейшие российские порты Тихого океана, 2018 г.

Составлено автором по [9]

Самый крупный по площади – порт Ванино. Это транспортный узел, связывающий железнодорожный, морской и автомобильный пути сообщения. Через Ванино поставляются грузы в северо-восточные регионы России, Японию, Южную Корею, Китай, Австралию, США и другие страны АТР. Выгодное географическое расположение порта открывает ближайший выход к морю грузам, идущим с запада по Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожным магистралям. Данный порт является самым крупным по площади территории – 19% от общей площади территории морских портов региона. Порт является универсальным,

занимается как грузовыми (наливные, сухие, контейнерные грузы), так и пассажирскими перевозками – 22% от общей пропускной способности грузовых терминалов океана (1 место) и 12% от общей пропускной способности пассажирских терминалов региона. Но с данным портом работают всего 2% операторов морских терминалов региона.

На четвертом месте находится порт Петраповловск-Камчатский. Данный порт имеет самую большую площадь акватории – 65% от общей площади акватории морских портов региона. Он имеет 11% причалов от общего количества морских причалов региона. Является универсальным, занимается как грузовыми – сухие, контейнерные грузы (1% от общей пропускной способности грузовых терминалов океана), так и пассажирскими перевозками (3% от общей пропускной способности пассажирских терминалов океана). С ним взаимодействуют 3% операторов морских терминалов региона.

К *специализированным портам* Тихого океана можно отнести: Мыс Лазарева (сухие грузы), Ольга (сухие грузы), Александровск-Сахалинский (сухие грузы), Шахтерск (сухие грузы), Пригородное (наливные грузы). Эти порты в основном имеют небольшую пропускную способность.

Так, порт Ольга входит в первую десятку по многим характеристикам. Площадь территории и акватории составляет 2% от общей площади территории и акватории морских портов региона. В порту принимаются лесные и генеральные грузы (1% от общей пропускной способности грузовых терминалов региона). С портом Ольга взаимодействуют 3% операторов морских терминалов.

Порт Шахтерск обслуживает перевозку угля, генеральных грузов, лесных грузов (1% от общей пропускной способности грузовых терминалов региона).

Порт Мыс Лазарева и порт Александр-Сахалинский – небольшие порты Тихого океана, которые не занимают лидирующих позиций по исследуемым показателям. Одним из основных грузов порта Мыса Лазарева является древесина. Для порта Александр-Сахалинский большую роль играли перевозки угля, металлолома.

Уникальным портом является Пригородное. Это первый в России морской порт, построенный специально для обслуживания судов, перевозящих сжиженный природный газ (СПГ), и нефтеналивных танкеров. Данный порт полностью ориентирован на обслуживание внешнеэкономических операций с Японией. Его пропускная способность составляет 11% от общей пропускной способности российских грузовых терминалов региона. С ним взаимодействуют 1% операторов морских терминалов.

К портам, занимающимся перевозкой не только грузов, но и пассажиров относят (кроме вышеуказанных): Холмск (15% от общей

пропускной способности пассажирских терминалов региона), Корсаков (4%), Анадырь (3%), Невельск (2%), Москальково (1%).

Таким образом, проведенное исследование позволяет сделать следующие выводы. Во-первых, все порты рассматриваемого региона в зависимости от сложности природно-климатических условий можно разделить на две категории: порты с сезонным характером работы (их всего 13) и порты с круглогодичным характером работы (12). При этом для большинства портов круглогодичный характер работы возможен не столько за счет незамерзаемости акватории, сколько за счет использования ледокольного флота. Во-вторых, большая часть портов региона относится к категории универсальных (20 из 25). Специализированные порты обслуживают преимущественно сухие и наливные грузы. В-третьих, порты Тихого океана, в силу сложной транспортной доступности региона в целом, играют значительную роль не только в обслуживании грузопотока, но и в обслуживании пассажиропотока. В-четвертых, деятельность портов Дальнего Востока имеет как внутригосударственное значение, обеспечивая торговлю между разными субъектами РФ и перевозку пассажиров, так и международное значение, обеспечивая внешнюю торговлю России со странами АТР. Более того, доля грузов второй категории постоянно растет.

Список использованной литературы

1. Бардаль, А.Б. Транспортный комплекс региона в условиях вступления России в ВТО: Дальний Восток / А.Б. Бардаль // *Пространственная экономика*. – 2014. – № 1. – С. 153-175.
2. Буянова, Л.Н. Оценка влияния вступления России во всемирную торговую организацию на развитие морского транспорта / Л.Н. Буянова, О.А. Казьмина // *Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова*. – 2014. – № 1 (23). – С. 151-157.
3. Ведерников, Ю.В. Современный государственный и корпоративный взгляды на развитие морского транспорта России / Ю.В. Ведерников, Д.Ю. Ведерников // *Вестник Волжской государственной академии водного транспорта*. – 2017. – № 53. – С. 157-165.
4. Давыденко, А.А. Региональное развитие морских торговых портов России / А.А. Давыденко. Санкт-Петербург: изд-во ГМА им. адм. С. О. Макарова. – 2007. – 163 с.
5. Жусупов, С.Д. Состояние и перспективы развития морских портов России / С.Д. Жусупов // *Транспорт Российской Федерации*. – 2011. – № 6 (37). – С. 36-39.
6. Куликова, В.А. Принципы создания мультимодальных логистических транспортных центров на Дальнем Востоке / В.А. Куликова, С.В. Проценко // *Транспортное право и безопасность*. – 2017. – № 9 (21). – С. 29-35.
7. Персианов, В.А. Морские порты России: состояние, проблемы, перспективы / В.А. Персианов, П.В. Метёлкин // *Вестник транспорта*. – 2008. – № 1. – С. 5-13.
8. Сергеев, А.С. Проблемы развития морских портов ДВФО в новом статусе «Свободного порта Владивосток» / А.С. Сергеев // *Азиатско-тихоокеанский регион: экономика, политика, право*. – 2017. – Т. 19. – № 1. – С. 72-8.
9. Федеральное агентство морского и речного транспорта России. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.morflot.ru/deyatelnost/napravleniya/devatelnosti/portvi_rf/reestr_mp/portvi_sahalina_kuril_i_kamchatki/f2290.html