

**Мурадова Зарема Рамазановна**  
канд. экон. наук, ФГБОУ ВО «Дагестанский государственный технический университет», ГАОУ ВО «Дагестанский государственный университет

народного хозяйства», г. Махачкала, Российская Федерация

**ORCID:** 0000-0003-0481-4194

**e-mail:** zaremamuradova@mail.ru

**Абакарова Алина Башировна**

студент магистратуры, ФГБОУ ВО «Дагестанский государственный технический университет», г. Махачкала, Российская Федерация

**ORCID:** 0000-0003-3283-0773

**e-mail:** a\_abakarova@list.ru

## АНАЛИЗ ТЕНДЕНЦИЙ И ОСОБЕННОСТЕЙ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**Аннотация.** Проанализировано экономическое состояние и перспективы развития современных морских портов в контексте развития транспортной инфраструктуры Российской Федерации как ключевого фактора повышения экономической эффективности общественного производства. Представлен обзор системы морских портов Российской Федерации, включающей 67 портов в пяти морских бассейнах: Арктическом, Балтийском, Азово-Черноморском, Каспийском и Дальневосточном. Выделены основные этапы развития морских портов и отмечены характерные особенности каждого морского бассейна. Проведен анализ экономических показателей деятельности морских портов: грузооборота, объема перевалки сухогрузов и наливных судов в российских морских портах. Выявлены основные проблемы развития морских портов в России, рассмотрены цели государственного регулирования и система государственной поддержки. Определены направления повышения конкурентоспособности морских портов на мировом рынке.

**Ключевые слова:** транспорт, морской порт, морской бассейн, этапы развития морских портов, проблемы развития, грузооборот, государственное регулирование, особенности Каспийского бассейна, Российская Федерация

**Для цитирования:** Мурадова З.Р., Абакарова А.Б. Анализ тенденций и особенностей развития морских портов в Российской Федерации // Вестник университета. 2021. № 8. С. 74–80.

## ANALYSIS OF TRENDS AND FEATURES OF SEAPORTS' DEVELOPMENT IN THE RUSSIAN FEDERATION

**Abstract.** The article analyses the economic state and prospects for the development of modern seaports in the context of the development of the transport infrastructure of the Russian Federation as a key factor in increasing the economic efficiency of public production. A review of the seaports of the Russian Federation, which includes 67 ports in five marine pools is presented: the Arctic, the Baltic, the Azov-Black Sea, the Caspian and the Far East. The main stages of development of the seaports are highlighted and the characteristic features of each marine basin are noted. The analysis of the economic indicators of the activities of marine ports is carried out: cargo turnover, volume of cargo handling and bulk vessels in the seaports of the Russian Federation. The main problems of the development of seaports in Russia are revealed, the objectives of state regulation and the system of state support are considered. The directions of increasing the competitiveness of seaports in the world market are determined.

**Keywords:** transport, seaport, sea basin, seaports development stages, development problems, cargo turnover, government regulation, Caspian basin's features, Russian Federation

**For citation:** Muradova Z.R., Abakarova A.B. (2021) Analysis of trends and features of seaports' development in the Russian Federation. *Vestnik universiteta*, no. 8, pp. 74–80. DOI: 10.26425/1816-4277-2021-8-74-80

**Zarema R. Muradova**

Cand. Sci. (Econ.), State Dagestan Technical University, Dagestan State University of National Economy Makhachkala, Russia

**ORCID:** 0000-0003-0481-4194

**e-mail:** zaremamuradova@mail.ru

**Alina B. Abakarova**

Graduate student, State Dagestan Technical University, Makhachkala, Russia

**ORCID:** 0000-0003-3283-0773

**e-mail:** a\_abakarova@list.ru

## Введение

Развитие транспортной инфраструктуры – ключевой фактор повышения экономической эффективности общественного производства в России и во всем мире. Морской транспорт играет огромную роль в этой отрасли, а порты и их состояние являются определяющими элементами глобальной транспортной системы, которая служит для распределения топливно-сырьевых ресурсов, полуфабрикатов и готовой продукции.

© Мурадова З.Р., Абакарова А.Б., 2021.

Статья доступна по лицензии Creative Commons «Attribution» («Атрибуция») 4.0. всемирная (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

© Muradova Z.R., Abakarova A.B., 2021.

This is an open access article under the CC BY 4.0 license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).



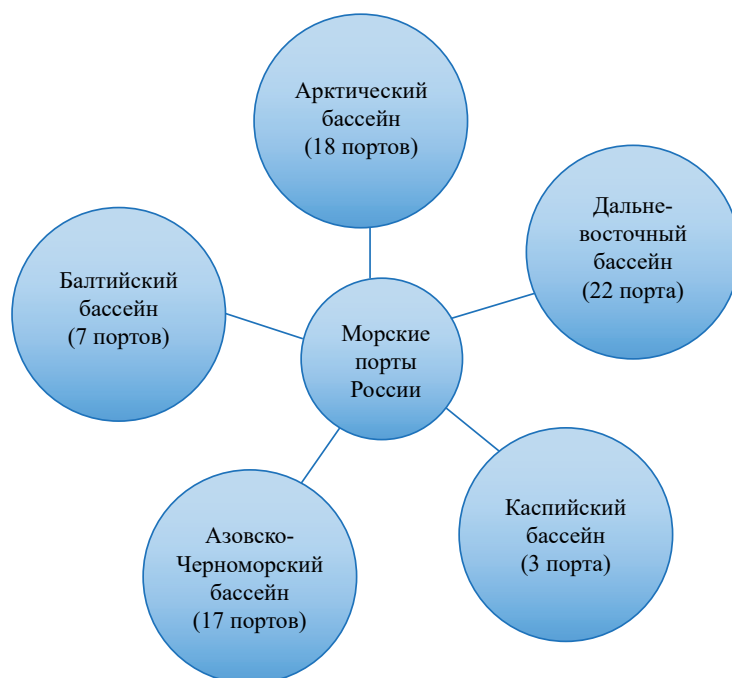
В настоящее время морской порт представляет собой сложную систему, в которой взаимосвязаны такие виды транспорта, как железнодорожный, речной, автомобильный, трубопроводный. Порты обеспечивают не только экономическую состоятельность страны, перевозку народнохозяйственных грузов, развитие транзитного потенциала, но также и обороноспособность государства. Учитывая важность морских портов как стратегически значимых объектов, необходимо постоянно адаптировать их экономическое развитие к изменению факторов внешней среды.

Подавляющая часть грузов мировой торговли перевозится морским транспортом, поэтому именно он может сыграть ключевую роль в выходе страны из кризиса, преодолении торговых ограничений, антироссийских санкций, нестабильной политической и экономической обстановки на мировом рынке.

Морские порты в Российской Федерации (далее – РФ) являются стратегически важными объектами для государства, их деятельность строится на основе сочетания свободы предпринимательской деятельности и государственного регулирования [3].

### Постановка проблемы

Береговая линия морского побережья России является самой протяженной в мире и включает 67 портов в пяти морских бассейнах, которые объединяют 12 морей трех океанов и внутренний Каспийский бассейн. Морские бассейны и порты РФ представлены на рисунке 1.



Источник: [2]

Рис.1. Морские порты Российской Федерации

Морские порты имеют большое значение в обеспечении обороноспособности и транспортной независимости страны, способствуют увеличению транзитного грузооборота.

Объем перевалки сухогрузов и наливных судов в морских портах РФ представлен в таблице 1.

Таблица 1

#### Объем перевалки сухогрузов и наливных судов в морских портах Российской Федерации

Наименование груза	Объем, млн тонн	Удельный вес, %
Сухогрузы, в том числе:	306,5	100
Уголь	129,1	42,1
Контейнерные грузы	39,7	12,9

Наименование груза	Объем, млн тонн	Удельный вес, %
Зерно	37	12,1
Черные металлы	23,1	7,5
Минеральные удобрения	14,3	4,7
Рефрижераторные грузы	2,5	0,8
Прочие грузы	60,8	19,8
Наливные, в том числе:	343	100
– сырая нефть	210,7	61,4
– нефтепродукты	116,8	34,1
– сжиженный газ	11,8	3,4
Прочее	3,7	1,1

Источник: [2]

Как следует из таблицы 1, в морских портах РФ объем перевалки сухогрузов составляет 306,5 млн тонн, наливных – 343 млн тонн. Наибольший удельный вес среди сухогрузов составляет уголь: 42,1%, а среди наливных – нефтепродукты (34,1 %).

Мощность морских портов России в Арктическом, Балтийском, Азово-Черноморском и Каспийском бассейнах составляет 1 003,6 млн тонн в год, при этом общий грузооборот морских портов РФ в 2019 г. составил 840,27 млн тонн, что на 2,9% выше, чем в 2018 г. Таким образом, коэффициент использования общей мощности морских портов составляет в 2019 г. 0,83.

Несмотря на то, что в настоящее время складываются благополучные условия развития в морских портах, на них продолжают оказывать влияние отрицательные факторы, которые имели место в российской экономике после распада СССР. Сегодня можно с уверенностью констатировать, что экономическая система не только выдержала, но даже увеличила объемы грузооборота морского транспорта.

Переход экономики РФ на рыночный тип хозяйствования, основанный на частной собственности, конкуренции и свободе предпринимательства, обусловил значительные изменения и в развитии морских портов. Этот процесс включает следующие этапы.

1. Первый этап (1991–2001 гг.) ставил задачи, связанные с кризисными явлениями, вызванными разделом морского транспорта и территориальных вод между государствами бывшего СССР. Многие развитые и оснащенные порты оказались за пределами территории РФ, а производственная мощность оставшихся на территории России портов не соответствовала по специализации тем грузам, которые необходимо было перевозить, причем объемы грузопотоков начали увеличиваться в связи с либерализацией внешнеторговой деятельности. Трансформация экономической системы в России отразилась на функционировании морских портов. Так как до начала рыночных преобразований все морские порты были государственными предприятиями, то они в основном выполняли распределительные функции, а также функции государственного контроля. После приватизации практически все морские порты стали акционерными обществами, причем один порт мог состоять из нескольких акционерных обществ [4].

2. Второй этап (2002–2010 гг.) предусматривал использование государственного планирования развития транспортной системы России, для чего была разработана программа «Модернизация транспортной системы России» и ее подпрограмма «Морской транспорт», в рамках реализации которых были учтены потребности российской экономики и внешней торговли в перевалке экспортно-импортных, транзитных и каботажных судов на высоком техническом, технологическом и организационном уровнях, в тесном взаимодействии со смежными транспортными хозяйствами. Реализация мероприятий федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России» позволила в 2002–2009 гг. ввести в эксплуатацию современные высокотехнологичные механизированные перегрузочные комплексы мощностью 317 млн тонн, в том числе по перегрузке углеводородов и сухих грузов.

3. Третий этап (2010 г. – по настоящее время) включает развитие морских портов в соответствии с подпрограммой «Морской транспорт». Сейчас происходит развитие портов в системе морских портовых сетей,

в том числе для обслуживания международных транспортных коридоров и усиления мощностей глубоководных портов, обеспечивается перевалка грузов в объеме порядка более 770–780 млн тонн в год. Наибольший удельный вес от общего грузооборота приходится на порты южных и северных морей – Азово-Черноморского и Балтийского бассейнов: 32% и 35% соответственно. Доля портов Дальневосточного бассейна составляет 23%, Арктического – 8% и Каспийского – 2% от общего объема перевалки грузов.

Необходимо отметить, что мировой финансовый кризис 2008 г. негативно повлиял на экономическое положение морских портов, для каждого из которых стало необходимым использование антикризисных мер для преодоления таких опасностей, как:

- недостаток ресурсов (времени, финансов, полномочий на местах) для противодействия кризису;
- сопутствующие риски на этапах выработки и применения антикризисных мер;
- специфичность конкретных портов, обусловленная отличиями обслуживаемой грузовой базы по номенклатуре, географии перевозок, следовательно, по роли порта в экономике страны и др. [6].

### **Анализ развития портов Российской Федерации**

Географическое положение портов каждого бассейна обуславливает особенности их деятельности. Например, в Арктическом бассейне имеется 19 российских морских портов, основное направление деятельности которых – перевалка каботажных и внешнеторговых грузов, транспортировка нефтепродуктов, угля, сжиженного газа. Еще одной важной особенностью портов данного бассейна является работа в условиях пониженной температуры (за исключением Мурманска), что представляет дополнительное препятствие и обязательно учитывается при разработке антикризисных и финансовых стратегий. Основные крупнейшие порты: Мурманск, Архангельск, Витино и Кандалакша.

Порты Балтийского бассейна не столь многочисленны, как порты Арктического бассейна. Всего в нем насчитывается семь портов. Загруженность портов Балтийского бассейна во многом обусловлена политическими факторами, поэтому в перспективе может быть как значительное увеличение их грузооборота, так как они замыкают международные транспортные коридоры, так и снижение грузопотока в случае неблагоприятной конъюнктуры рынка или политической обстановки. Калининградская область, являясь анклавом, также относится к Балтийскому бассейну, для связи используется морская железнодорожная переправа.

В Азово-Черноморском бассейне расположено всего 14 портов, а их суммарный грузооборот уступает лишь только грузообороту портов Балтийского бассейна. Главной особенностью портов данного бассейна, учитываемой в обязательном порядке при разработке стратегий, является то, что движение российских судов по проливам Босфор и Дарданеллы осложняется вмешательством Турции. Зачастую суда продолжительное время задерживаются на границах территориальных вод, что ведет к довольно крупным финансовым потерям, а также это дополнительно отражается на качестве и скорости работы российских портов.

Тихоокеанский бассейн включает 22 морских порта, основное назначение которых заключается в обеспечении населения обширной территории Дальнего Востока продовольствием и другими необходимыми товарами. Кроме того, они осуществляют вывоз экспортных товаров на внешние рынки. Близость к странам Азиатско-Тихоокеанского региона позволяет морским портам Тихоокеанского бассейна устанавливать долгосрочные внешнеторговые связи с этими странами и увеличивать грузопоток. В период с 2012 г. по 2030 г. грузовая база портов Тихоокеанского бассейна России будет обеспечена в основном минерально-сырьевыми и лесными ресурсами Восточной Сибири и Дальнего Востока, а также будет функционировать транспортный коридор «Восток-Запад» (прежде всего, контейнеры) [2].

Кроме того, развитию Тихоокеанского бассейна будут способствовать решения Правительства России об ускоренном социально-экономическом развитии Сибири и Дальнего Востока, что приведет к смещению грузопотоков в восточном направлении [7].

Особенностью портов Каспийского бассейна (Астрахань, Оля, Махачкала) является то, что они специализируются на транзитных и торговых грузах.

Большое влияние на развитие портов Каспийского бассейна оказывает изменение статуса Каспийского моря. До распада СССР оно принадлежало только двум странам – Советскому Союзу и Ирану, сейчас – пяти странам: России, Азербайджану, Казахстану, Туркменистану и Ирану. Каждая страна имеет свои интересы на Каспии, которые не всегда совпадают, требуются многосторонние согласования и длительный

переговорный процесс. Сложная политическая обстановка на Кавказе тормозит развитие транспортного коридора «Север-Юг», в том числе и морских портов. Объем потенциального транзитного грузопотока в этом регионе, как считают специалисты, может составить 35–40 млн тонн в год, в том числе 50 % – это грузы в контейнерах.

На сегодня воды Каспия являются важным геополитическим узлом, в котором сосредоточены вооруженные силы Каспийской флотилии. В 2018 г. флотилия была переведена из Астрахани в Махачкалу, что также сказалось на развитии Махачкалинского международного торгового морского порта.

За короткий срок был завершён первый этап строительства причалов и других сооружений обновляемого пункта базирования, а также капитальный ремонт общежитий, казарм и столовой для подразделений морской пехоты.

Продолжается работа по созданию комплексов сооружений для специальных подразделений флотилии, возводятся кварталы многоквартирных жилых домов, развивается береговая инфраструктура. В ближайшие годы здесь появится полноценная военно-морская база, отвечающая самым современным требованиям. Эти обстоятельства также будут способствовать развитию внешнеторговых и экономических связей между государствами. Махачкалинский международный морской торговый порт имеет перспективы, чтобы стать преуспевающим портом южных вод РФ.

## Основные результаты

Авторами были выявлены основные проблемы развития морских портов России. Развитие морских портов, разработка антикризисных стратегий и программ, безболезненное преодоление кризиса являются одними из важнейших задач не только самих организаций, но и государства, поскольку порт играет значимую роль в экономической системе страны.

Цели государственного регулирования деятельности морских портов, основанные на статье 8 федерального закона № 26-ФЗ от 8 ноября 2007 г. «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» отображены на рисунке 2 [1]. Из рисунка 2 следует, что регулирующее воздействие государства на развитие морских портов направлено, прежде всего, на обеспечение высокого уровня качества жизни и здоровья человека, обеспечение обороноспособности страны и конкурентоспособности морских портов.

Государство заинтересовано в повышении экономической эффективности деятельности морских портов, для чего разрабатываются программы, выделяются бюджетные ассигнования, привлекаются дополнительные средства. Помимо общегосударственного антикризисного регулирования, каждый отдельный морской порт должен разрабатывать свою собственную антикризисную стратегию с учетом географических, региональных, политических и экономических особенностей.

Основные проблемы развития морских портов в России:

- несогласованность сроков, объемов и направлений капитальных вложений по взаимосвязанным государственным программам;
- неразвитость транспортной инфраструктуры, автомобильных и железнодорожных подъездов к морским портам;
- отсутствие установленного порядка компенсации затрат частным инвесторам при реализации программ государственно-частного партнерства.

С целью эффективного использования бюджетных средств ведется постоянный контроль над расходами подведомственных морским портам учреждений. Ежемесячно информация по финансированию направляется в Министерство финансов России и Счетную палату РФ. Проводится ежеквартальный развернутый мониторинг по финансированию и качеству финансового менеджмента, результаты представляются в Министерство транспорта России и Министерство финансов России.

Одной из основных задач в развитии портового комплекса России является улучшение инвестиционной привлекательности портового бизнеса и создание комфортных условий для частного бизнеса в морских портах [8].

Необходимо осуществлять оперативное экономическое планирование на основе системы бюджетирования межрегиональных распределительных сетевых компаний, функционирующих по всем федеральным округам страны, с учетом регламента, разработанного операционной компанией.



Источник: [1]

Рис.2. Цели государственного регулирования деятельности морских портов

В качестве основных мероприятий, которые в целом позволят минимизировать издержки, морские порты РФ рассматривают мероприятия по энергосбережению и снижению затрат на покупную электроэнергию на производственные и хозяйственные нужды на 10%. Рассматривается необходимость сокращения расходов на переподготовку персонала до 30%, командировочных расходов, благотворительной помощи.

## Заключение

Для повышения экономической и социальной эффективности функционирования морских портов Российской Федерации необходимо ускоренное внедрение цифровых технологий во всех подсистемах: финансовой, кадровой, производственной, сбытовой, организационной и управленческой [5]. Это поможет стать конкурентоспособными на мировом рынке морских транспортных услуг. Кроме того, для развития морской транспортной инфраструктуры необходимо учитывать особенности каждого морского бассейна при разработке стратегических и текущих планов, их влияние на социально-экономическое развитие Российской Федерации.

### Библиографический список

1. Федеральный закон № 26-ФЗ от 8 ноября 2007 г. (ред. от 11.06.2021) «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_72390/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72390/) (дата обращения: 18.05.2021).

2. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года (одобрена Морской коллегией при Правительстве РФ 28.09.2012) // Росморпорт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://www.rosmorport.ru/media/File/seastrategy/strategy\\_150430.pdf](https://www.rosmorport.ru/media/File/seastrategy/strategy_150430.pdf) (дата обращения: 17.05.2021).
3. Кириченко, А. В., Изотов, О. А., Соляков, О. В. Морские порты России: современное состояние и перспективы развития. – М.: Моркнига, 2014. – 321 с.
4. Соляков, О. В., Изотов, О. А., Якунчиков, В. В. Особенности развития национальных морских портов // Мир транспорта. – 2017. – Т. 15, № 4. – С. 110–121.
5. Королева, Е. А., Черепанов, В. И., Филатова, Е. В. Цифровизация морских портов // Морские вести России. – 2020. – № 16 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.morvesti.ru/analitika/1688/85857> (дата обращения: 18.05.2021).
6. Панамарева, О. Н. Мировой финансово-экономический кризис и его влияние на работу морского транспорта России // Журнал Университета водных коммуникаций. – 2009. – Вып. 4. – С. 74а–86.
7. Фисенко, А. И., Кулешова, Е. А. Состояние и проблемы развития морских портов и формирования их грузовой базы в южной зоне Дальнего Востока России // Современные проблемы науки и образования. – 2013. – № 6 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.science-education.ru/ru/article/view?id=11010> (дата обращения: 18.05.2021).
8. Южилин, В. А. Состояние и перспективы развития морских портов в России // Наука и транспорт. – 2019. – № 6. – С. 8–10 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://rotransport.com/science\\_transport/pdf/32-33/8.pdf](http://rotransport.com/science_transport/pdf/32-33/8.pdf) (дата обращения: 17.05.2021).

#### References

1. Federal Law No. 261-FZ dated on November 8, 2007 (as amended, dated on June 11, 2021) “On Seaports in the Russian Federation and on Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation”, *Legal reference system “ConsultantPlus”*. Available at: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_72390/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72390/) (accessed 18.05.2021).
2. Strategy for the Development of the Sea Port Infrastructure of Russia until 2030 (approved by the Maritime Collegium under the Government of the Russian Federation on September 28, 2012), *Rosmorport*. Available at: [https://www.rosmorport.ru/media/File/seastrategy/strategy\\_150430.pdf](https://www.rosmorport.ru/media/File/seastrategy/strategy_150430.pdf) (accessed 17.05.2021).
3. *Sea ports of Russia: current state and development prospects*, Moscow, Morkniga, 2014, 321 p. (In Russian).
4. Solyakov O. V., Izotov O. A., Yakunchikov V. V. Features of the development of national seaports, *World of Transport and Transportation*, 2017, vol. 15, no. 4, pp. 110–121. (In Russian).
5. Koroleva E.A., Cherepanov V.I., Filatova E.V. Digitalization of seaports, *Maritime News of Russia*, 2020, no. 16. Available at: <http://www.morvesti.ru/analitika/1688/85857/> (accessed 18.05.2021). (In Russian).
6. Panamareva O. N. The world financial and economical crisis and it’s influence on functioning of Russian transport, *Zhurnal Universiteta vodnykh kommunikatsii*, 2009, issue 4, pp. 74a–86. (In Russian).
7. Fisenko A.I., Kuleshova E.A. Situation and problems of development of seaports and formation of cargo base in Southern area of Far East Russia, *Modern Problems of Science and Education*, 2013, no. 6. Available at: <https://www.science-education.ru/ru/article/view?id=11010> (accessed 18.05.2021). (In Russian).
8. Yuzhilin V.A. State and prospects for the development of seaports in Russia, *Nauka i transport*, 2019, no. 6, pp. 8–10. Available at: [http://rotransport.com/science\\_transport/pdf/32-33/8.pdf](http://rotransport.com/science_transport/pdf/32-33/8.pdf) (accessed 17.05.2021). (In Russian).