

## ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ КАБОТАЖА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ: ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ И ПЕРСПЕКТИВЫ

**Борисова Анна Денисовна<sup>1</sup>**

<sup>1</sup> Морской государственный университет им. адм. Г.И. Невельского, г. Владивосток (студент)  
e-mail: borisova398@gmail.com

**Аннотация:** *Вопросы развития морского транспорта на Дальнем Востоке становятся все более актуальными по причине проводимой политики «поворот России на Восток». В результате увеличивается нагрузка на транспорт, и возникают проблемы с доставкой каботажных грузов в Дальневосточном бассейне. На уровне Правительства РФ принято решение о создании современной системы доставки грузов в каботажном направлении, которая будет учитывать интересы населения, частных и государственных компаний. В этой связи изучена система каботажных перевозок в советский период. Рассмотрены основные методы формирования перевозок грузов морским транспортом. Определены основные способы их решения. Выявлены основные проблемы, оказывающие влияние на развитие перевозки грузов морским транспортом.*

**Ключевые слова:** *морской транспорт, каботаж, организация северного завоза, отдаленные и труднодоступные территории, Дальневосточный бассейн.*

## FEATURES OF THE DEVELOPMENT OF THE FAR EASTERN CABOTAGE: DURING HISTORICAL EXPERIENCE AND PROSPECTS

**Borisova Anna<sup>1</sup>**

<sup>1</sup> Marine State University named after Adm. G.I. Nevelsky, Vladivostok, Russia, (student)

**Abstract:** *The issues of the development of maritime transport in the Far East are becoming more and more urgent due to the ongoing policy of "turning Russia to the East". As a result, the load on transport increases, and problems rise with the delivery of coastal cargo in the Far Eastern Basin. At the level of the Government of the Russian Federation, it was decided to create a modern cargo delivery system in the coastal direction, which will take into account the interests of the population, private and public companies. In this regard, the system of coastal transportation in the Soviet period has been studied. The main methods of formation of cargo transportation by sea are considered. The main ways of their solution are defined. The main problems affecting the development of cargo transportation by sea are identified.*

**Keywords:** *sea transport, cabotage, organization of northern delivery, remote and hard-to-reach territories, Far Eastern basin.*

## Введение

В настоящее время мировая морская транспортная система находится в состоянии перераспределения основных торговых потоков. Это вызвано влиянием мирового кризиса, политическими войнами, климатическими изменениями, а также действием пандемии Covid-19. Большинство стран, находясь в состоянии транспортного коллапса, рассматривает политику активного развития альтернативных транспортных маршрутов, в том числе в обход Суэцкому каналу [1, 2].

В свою очередь в России, на фоне мировых тенденций, наблюдается изменение транспортных маршрутов, которые были вызваны санкционным давлением [3]. В этой связи транспортная нагрузка приходится на Восточный полигон, а морской транспорт из-за растущего грузопотока испытывает огромный дефицит мощностей, особенно в период навигации, когда, помимо растущего объема перевозки внешнеторговых грузов, необходимо также доставлять каботажные грузы. В 2022 году из-за транспортных заторов в регионе создается сложная ситуация по перевозке грузов в каботажном направлении, что приводит к удорожанию товаров в северных и отдаленных территориях. Отсутствие слаженной системы доставки каботажа приводит к тому, что население стремится переехать жить в более благоприятные и комфортные регионы страны [4].

Подобная ситуация в Дальневосточном регионе периодически возникает в отдельные годы, но на протяжении последних двадцати лет вопрос никак не решается. Так, например, в 2012 году в Хабаровском крае из-за скопления больших партий вагонов со смерзшимся углем на подъезде к порту Ванино нарушились регулярные отправки каботажных грузов, что вызвало неконтролируемый рост цен на товары для жителей северных территорий региона [5]. В 2010 году срыв поставок грузов в рамках северного завоза в крае повлек за собой дополнительные расходы на их транспортировку. Цена доставки одной тонны груза составила 27,5 тыс. руб. против планируемых 11 тыс. руб. за тонну.

В 2021 году Министерство транспорта РФ предложило создать единого морского оператора для обеспечения доставки грузов для нужд населения, государства и бизнеса [6, 7]. Это позволит снизить непроизводительные простои морских судов и портов, а также возобновит регулярные поставки грузов, в том числе северный завоз. В свою очередь транспортная группа FESCO намерена расширить действующую систему каботажных контейнерных перевозок в регионе. Таким образом, на Дальнем Востоке будет создана новая система доставки каботажных грузов, которая будет учитывать потребности населения, национальных компаний, а также муниципальных территорий [8].

Для того чтобы создать современную систему доставки каботажных грузов на Дальнем Востоке, надлежит изучить прежний действующий опыт, это позволит избежать старых ошибок в новых условиях.

Многие аспекты, связанные с проблемами развития морского транспорта Дальневосточного региона, рассматривали отечественные ученые Бакланов П.Я., Мошков А.В., Романов М.Т. [9], Заостровских Е.А. [10], Зеленцов В.В. [11], Лаврентьев А.В. [12], Наумов Ю.А. [13], Новосельцев Е.М., Холоша М.В. [14], Огай С.А., Луговец А.А., Затепакин С.М., Рычкова В.Ф. [15], Савин Н.И. [16] и другие.

### **Методы исследования**

Методологической основой исследования стали анализ и сравнение, а также картографический метод исследования. Базой для исследования послужили статистические данные морского транспорта, а также государственные программы развития морского транспорта и нормативные правовые подзаконные акты.

### **Анализ ситуации**

Дальневосточный регион – это самый большой регион, как по сухопутной площади, так и по морской акватории (6,9 млн км кв. и 4859 км кв. соответственно). Наличие большой по протяженности морской береговой линии (17,7 тыс. км), а также труднодоступных и островных территорий, способствует тому, что каботажные перевозки играют исключительную роль, обеспечивая регулярные поставки социально значимых грузов в отдаленные и труднодоступные территории.

Прежде, чем продолжить исследование, важно пояснить два ключевых термина. Термин «каботаж» – это прибрежные перевозки или транспортировка груза по морю между портами в пределах одной страны [17]. Термин «северный завоз» – это комплекс организационных, транспортнологистических мероприятий и финансовых механизмов по регулярному, бесперебойному снабжению территорий, расположенных в границах муниципальных образований, относящихся к районам Крайнего Севера, и приравненным к ним местностям с ограниченными сроками завоза грузов [18].

В советский период особенность Дальневосточного бассейна заключалась в том, что 55% грузовых перевозок морским транспортом приходилось именно на каботаж [11]. Если сравнить долю каботажа у остальных морских бассейнов страны (Северо-Западный и Южный), то этот показатель был значительно меньше – 35% и 25% соответственно.

Из-за особых физико-географических условий Дальневосточный бассейн являлся наиболее сложным участком для мореплавания [19]. Кроме того, обеспечение каботажных перевозок имело сложную систему. Два грузоотправляемых региона (Приморский и Хабаровский края) поставляли грузы в шесть грузопотребляемых регионов (Охотск, Магадан, Сахалин, Камчатка, Чукотка). Таким образом, Дальневосточный бассейн являлся каботажноориентированным со сложными условиями мореплавания (рис. 1).

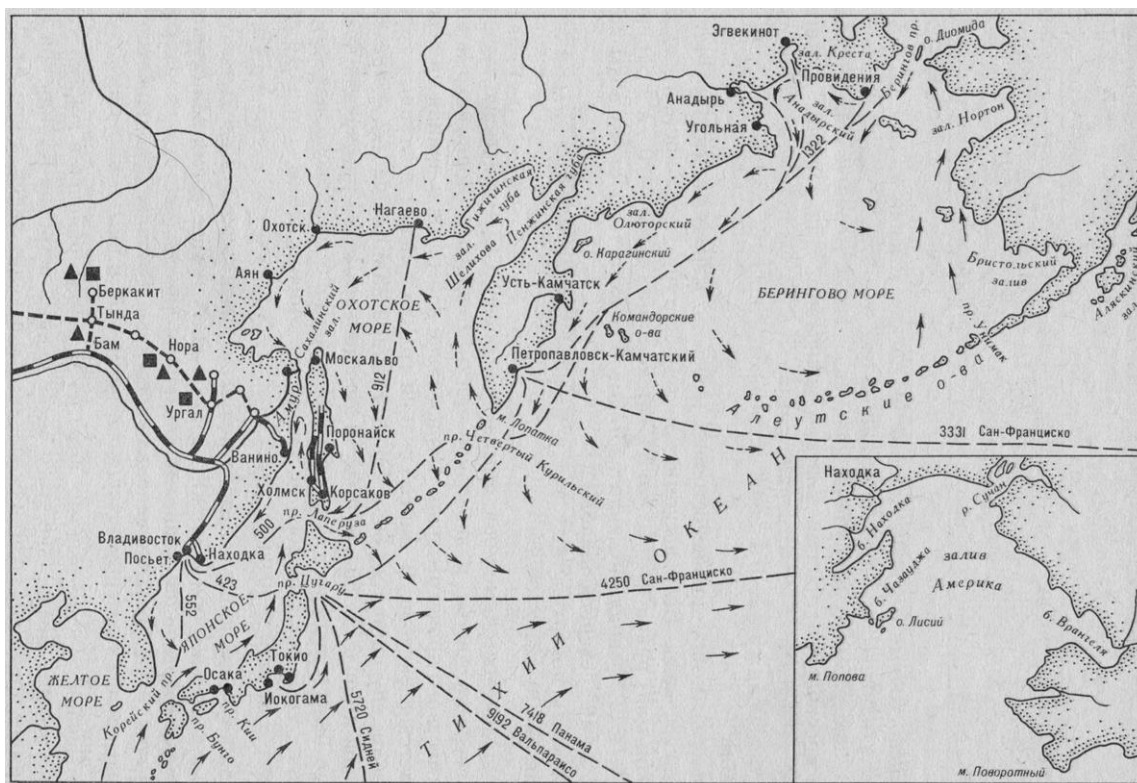


Рис. 1. Карта морских сообщений Дальнего Востока в советское время

Источник: [19]

Формирование и развитие каботажных перевозок было основано на системе транспортно-экономических балансов [20]. Это был основной метод, по которому определялось формирование и развитие морских перевозок. Данный подход позволял получать планы перевозок в виде матрицы грузопотоков между грузообразующими и грузопотребляемыми районами на плановый период. Таким образом, решались две основные задачи: 1) что перевозить и в каком объеме (млн тонн); 2) сколько потребуется задействовать для этого материальных и трудовых ресурсов (единиц транспортных средств, число трудовых ресурсов). Кроме того, одновременно учитывались такие стратегические задачи, как добыча природных ресурсов и транспортное освоение региона.

Перед тем, как составлять матрицы грузопотоков между грузообразующими и грузопотребляемыми районами, необходимо было составить террито-

риальные балансы производства и потребления продукции, то есть велся учет не только в региональном, но и отраслевом разрезе [21]. Заявки грузоотправителей по северному завозу подвергались экономическому анализу с целью обеспечения рациональных транспортных связей, правильного распределения грузопотоков между пароходствами, устранения нерациональных перевозок и удовлетворения плановой потребности при минимальных затратах [22]. В результате действующего подхода была создана система каботажных перевозок в Дальневосточном бассейне.

Для завоза грузов в северные территории была образована система доставки грузов, которая включала:

- Базовые порты (Владивосток, Ванино, Находка). Они осуществляли накопление и отгрузку основных массовых грузов для обеспечения северного завоза;
- Северные порты (Магадан, Тикси, Певек, Беринговский, Анадырь) выступали стратегическими в снабжении северных территорий.

За каждым базовым портом были закреплены свои порты, которые имели четкую специализацию по основным направлениям. Так, например, перевозки леса осуществлялись между основными лесными регионами (Хабаровский край, Магаданская область) и портами приема – Ванино и Владивосток. Перевозки нефти направлялись в северные районы (Чукотка, Магадан, Камчатка, север Хабаровского края). Перевозки рыбы и рыбной продукции имели свое направление: из районов рыбного промысла (Камчатка, Курилы и Охотск) в рыбные порты Находка и Владивосток [19]. Перевозка угольных грузов частично осуществлялась из о. Сахалин на Камчатку.

Особенность северного завоза заключалась в строгом распределении партий грузов между морскими пароходствами: Дальневосточное, Приморское, Сахалинское и Камчатское. Дальневосточное пароходство поддерживало линии «Владивосток – Петропавловск-Камчатский», «Владивосток – Камчатка», «Владивосток – Анадырь», на который перевозилось свыше 1 млн тонн генеральных грузов. Камчатское морское пароходство ежегодно доставляло до 2 млн тонн различных грузов на Камчатку. В задачи Сахалинского морского пароходства входили перевозки грузов для развития экономики острова. Приморское морское пароходство обеспечивало северные территории нефтеналивными грузами.

Большинство предприятий, обеспечивавших перевозки по северному завозу, в силу объективной убыточности этих перевозок компенсировало частично свои расходы за счет государственных дотаций либо в прямой форме, либо путем получения определенных льгот и компенсаций [22].

В этот период активное развитие получили северные порты региона. Были построены порты Беринговский, Магадан, Провидения, Анадырь, Мыс Лазарева, Певек, Углегорск и Эгвекино. К основным функциям портов относились перевалка грузов, временное складирование и бункеровка. Морские порты, помимо обеспечения доставки грузов для местных жителей, обслуживали перевозку грузов по Северному морскому пути.

Ключевой проблемой каботажных перевозок была слабая инфраструктурная обеспеченность, что привело к появлению специализированных судов лихтеровозов, которые решали проблему выгрузки на необорудованный берег.

В результате с 1975 года каботажные перевозки в регионе выросли в 1,4 раза и в 1990 году составили 27,6 млн тонн (рис. 2). Таким образом, созданная система перевозки каботажных грузов в советский период способствовала освоению и развитию региона, в полной мере обеспечивала потребности населения, а также способствовала гармоничному развитию морского транспорта.

Для обеспечения потребности в каботажных перевозках в Дальневосточном бассейне работало 330 ед. торгового флота общим дедвейтом 27,6 млн тонн (табл. 1). В составе флота имелись различные типы судов, способные перевозить нефть, уголь, лес, контейнеры, минеральные материалы [11].

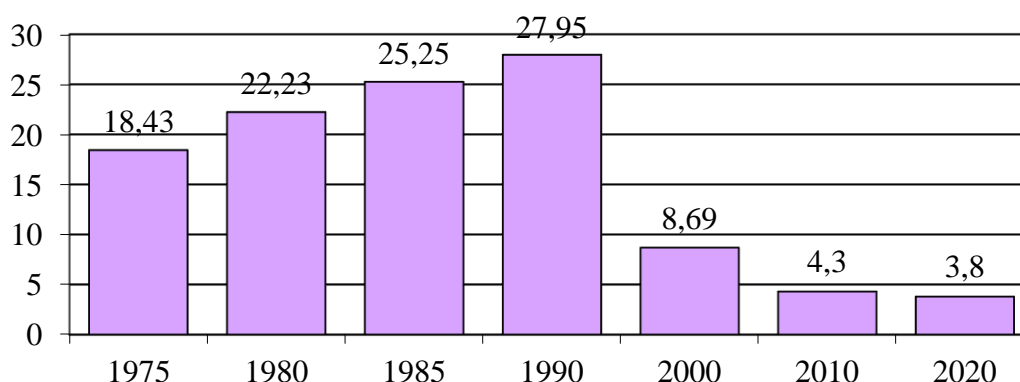


Рис. 2. Объем каботажных перевозок морских пароходств (млн тонн)

Источник: [11]

Таблица 1

Каботажные перевозки морских пароходств, млн тонн

Пароходство	1975	1980	1985	1990
Всего	19,2	21,9	25,0	27,6
Дальневосточное	6,3	5,2	6,3	7,0
Камчатское	2,5	2,9	3,2	3,5
Приморское	3,9	4,7	5,0	5,4
Сахалинское	6,5	9,1	10,5	11,7

Источник: [11]

В переходный период (1990-1999 гг.) из-за распада СССР и рухнувшей единой системы грузопотоков страны практические подходы транспортного освоения оказались менее востребованы, а система транспортно-экономических балансов потеряла свою актуальность. К началу 1992 года в составе России осталось 10 из 17 морских пароходств, 35 из 70 морских портов. Разработанная в те годы Федеральная целевая программа «Возрождение торгового флота России (1993-2001 гг.) [23]» преимущественно была направлена на восстановление недостающих мощностей именно в Северо-Западном и Южном бассейнах. Заданный курс впоследствии надолго определил развитие морского транспорта Дальневосточного бассейна. Кроме того, долгое время морской транспорт Дальневосточного региона находился в глубоком системном кризисе из-за оттока населения из северных территорий, замораживания убыточных предприятий и изменения традиционных транспортных связей. В период с 1992 по 2000 гг. мощности портов едва были загружены на 50%, а в отношении морских судов, по причине их старения и перехода под иностранные флаги, наблюдался дефицит. Падение объемов грузовых перевозок сопровождалось значительным перераспределением объемов грузопотоков в сторону сокращения каботажных и одновременным ростом экспортных и импортных грузов.

### **Результаты и обсуждение**

В современный период (2000-2022 гг.) каботажные перевозки не потеряли свою значимость. Более того, с 2013 года их роль существенно возросла ввиду активного освоения Арктической зоны РФ [24]. Вместе с тем, в условиях новой восточной политики, при которой Дальневосточный регион получил большие государственные инвестиции, направленные на экспортную инфраструктуру [25], доля каботажных перевозок постепенно снижалась (1990 г. – 50%; 2022 г. – 3%). Как следствие, Дальневосточный бассейн был переориентирован с каботажного на экспортное направление.

Изменение структуры грузооборота в сторону увеличения экспорта выявило ряд недостатков для каботажных грузов. К их числу следует отнести: дефицит портовых мощностей для перевалки строительной техники машин и оборудования, а также бункеровки; недостаточное развитие железнодорожных и автомобильных подходов к портам; износ перегрузочной техники; проблемы навигационного обслуживания [9, 13]. Представляется, что обозначенные инфраструктурные проблемы будут решены в рамках новых программ [6, 18].

Вместе с тем, к проблемам инфраструктурного характера добавились новые вопросы, которые требуют дополнительного изучения.

Во-первых, из списка регионов, входящих в состав отдаленных и труднодоступных территорий Дальневосточного региона, было 18 населенных

пунктов (рис. 3), что связано с развитием транспортной инфраструктуры в этих районах. С точки зрения транспортной обеспеченности инфраструктура региона является спорным вопросом.

Во-вторых, в предложенном Проекте Федерального закона «О северном завозе» [18] очередность отправки грузов будет определять новообразованный единый морской оператор. Если брать во внимание тот факт, что в регионе существует определенный дефицит инфраструктуры морского транспорта (портов и судов), то в ближайшие сроки предстоит определить очередность строительства и развития необходимой инфраструктуры, учитывая интересы трех сторон: населения, бизнеса и государства. В противном случае может повториться ситуация 2012 и 2021 гг., когда интересы одних грузоотправителей будут выполняться в ущерб другим.

Выше обозначенные вопросы являются спорными и требуют дальнейшего уточнения и изучения.



Рис. 3. Выбывшие территории из перечня отдаленных и труднодоступных территорий

Источник: карта составлена автором на основе данных [26]



## Заключение

Подводя итог можно отметить, что действующий в советский период подход перевозки каботажных грузов был эффективен и в наше время главной задачей является создать такую систему, которая бы учитывала интересы населения, государства и бизнеса, поэтому надлежит решить, как будет встроена в транспортно-экономический баланс приоритетность завоза грузов. Это также потребует дальнейшего уточнения и изучения правовых вопросов.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Arctic Shipping – Commercial Opportunities and Challenges. CBS Maritime January. 2016. URL: [www.cbs.dk/maritime](http://www.cbs.dk/maritime) (дата обращения: март 2023).
2. Gelvig S. China – Kazakhstan Economic Cooperation and One Belt One Road Construction. Science Review. 2020. 3 (30). doi: 10.31435/rsglobal\_sr/31032020/6998
3. Рослякова Н.А., Дорофеева Л.В. Северный и южный транспортные коридоры: новые реалии и перспективы развития // Региональная экономика. Юг России. 2022. Т. 10. № 4. С. 29-43. DOI: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2022.4.3>.
4. Найден С. Н., Грицко М. А. Тенденции и проблемы социального развития в Дальневосточном федеральном округе: 2013-2020 гг. // Власть и управление на Востоке России. 2021. № 4. С. 53-64. <https://doi.org/10.22394/1818-4049-2021-97-4-53-64>.
5. Корец Е.А. Ванино-Советско-Гаванский узел и перевалка каботажных грузов в Хабаровском крае // Регионалистика. 2016. Т. 3. № 1. С. 22-34.
6. Распоряжение Правительства РФ № 3363-р от 27 ноября 2021 г. «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года».
7. В РФ могут создать специальную госкомпанию для перевозки социальных грузов. URL: <https://www.interfax.ru/russia/802258> (дата обращения: октябрь 2022).
8. Заостровских Е.А. Освоение северных территорий Дальнего Востока морским транспортом // Региональные проблемы. 2022. Т. 25. № 4. С. 41-45. DOI: 10.31433/2618-9593-2022-25-4-41-45.
9. Заостровских Е.А. Развитие морского транспорта России и Дальнего Востока в контексте мировых тенденций в 2020 г. // Регионалистика. 2021. Т. 8. № 6. С. 68-84. DOI 10.14530/reg.2021.6.68.
10. Бакланов П.Я., Мошков А.В., Романов М.Т. Базисные структурные звенья в долгосрочном развитии транспортных систем Дальневосточного регио-

- на России // Вестник Московского университета. Серия 5: География. 2018. № 4. С. 83-92.
11. Зеленцов В.В. Морской транспорт Дальнего Востока по второй половине XX века. – Владивосток: Дальнаука. 2003. – 329 с.
  12. Лаврентьев А.В. Транспортное обеспечение труднодоступных территорий российского Дальнего Востока (середина 1980-х гг. – начало XXI в.) // Гуманитарные науки в Сибири. 2015. Т. 22. № 4. С. 93-97. DOI: 10.15372/HSS20150417.
  13. Наумов Ю.А. Дальневосточные порты в системе Северного морского пути: история освоения, современное состояние и перспективы их развития // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2017. № 3. С. 133-144.
  14. Новосельцев Е.М., Холоша М.В. О перспективах коммерческого судостроения на Дальнем Востоке России // Судостроение. 2009. № 5. С. 44-47.
  15. Огай С.А., Луговец А. А, Затепакин С.М., Рычкова В.Ф. Состояние и перспективы развития портовой инфраструктуры Приморского края // Проблемы транспорта Дальнего Востока. Доклады научно-практической конференции. 2017. № 2. С. 504-511.
  16. Савин Н.И. Морской транспорт зоны БАМ: современное состояние, перспективы и проблемы развития. В сборнике: Экономический аспект транспортно освоения океана. Владивосток. 1980. С. 97-111.
  17. Что значит каботажные перевозки? Виды, преимущества, условия. URL: <https://dato-logistics.ru/cabotage> (дата обращения: март 2023).
  18. Проект Федерального закона «О северном завозе» № 301981-8 от 22.03.2023. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: март 2023).
  19. Надточный Г.Л. География морского судоходства: учебник для вузов морского транспорта, 3-е издание. М.: Транспорт, 1985. – 263 с.
  20. Громов Н.Н., Бурханов В.Ф., Чудновский А.Д. Транспортное обслуживание северных районов СССР. М.: Изд-во: Транспорт, 1982. – 104.
  21. Аксенов И.Я., Единая транспортная система. М.: Транспорт, 1980. – 213 с.
  22. Истомин А.В., Леус С.М. Северный морской путь: организационно-экономические основы возрождения в развитии // Север и рынок: формирование экономического порядка. Т. 2. № 23. 2009. С. 27-32.
  23. ФЦП «Возрождение торгового флота России (1993-2001 гг.)» от 3 декабря 1992 года № 1513.
  24. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года. № 645. 26.10.2020.

25. Минакир П.А., Прокапало О.М. Экономика Дальнего Востока России: состояние и перспективы // Регионалистика. 2017. Т. 4. № 3. С. 48-56.
26. Об утверждении Перечня отдаленных и труднодоступных территорий и сроков проведения в них Всероссийской переписи населения 2020 года. Приказ Минэкономразвития РФ от 31.08.2020. № 563.