

**Широкова Елена Александровна**

канд. экон. наук, директор

ФГБОУ ВО «Северо-Восточный

государственный университет»

г. Магадан, Магаданская область

DOI 10.21661/r-574879

## **РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ «МОРСКИХ ВОРОТ КОЛЫМЫ» В СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ РЕГИОНА**

*Аннотация: в статье дана оценка морских портов Дальневосточного бассейна и определено место морского порта г. Магадана в масштабах Дальнего Востока, охарактеризована роль и значение деятельности морского торгового порта для успешного социально-экономического развития Магаданской области. По данным отчетности организации, представленным на официальном сайте ПАО «Магаданский морской торговый порт», определены основные тенденции и проблемы его финансово-хозяйственной деятельности.*

**Ключевые слова:** социально-экономическое развитие региона, морской торговый порт, Дальний Восток, эффективность деятельности.

Порты Дальневосточного бассейна обеспечивают перевалку грузов, необходимых населению обширных территорий, в том числе и труднодоступных, российского Дальнего Востока, а также вывоз товаров из этого региона и поступающих из других регионов России на внутренний и внешний рынки.

Особенности в работе и развитии портов Тихоокеанского бассейна обусловлены их удаленностью от центральных областей России. В то же время эти порты находятся вблизи быстро развивающихся стран Азиатско-Тихоокеанского региона (Китая, Японии, Южной Кореи), с которыми Россия стремится укрепить внешнеторговые и другие связи. Порты Приморья являются конечными пунктами Международного транспортного коридора «Восток-Запад» [5, с. 17].

Структура грузооборота в портах региона обусловлена, в первую очередь, географической отдаленностью от основных промышленных и добывающих кластеров и неразвитостью транспортной инфраструктуры региона как таковой [1, с. 29].

Основной задачей координации и взаимодействия переработки грузов в морских портах является обеспечение непрерывности транспортно-распределительного процесса. Для ее решения необходима четкая организация работы морских портов, как стыковочных узлов в процессе многоэтапной доставки грузов. Морские порты должны интегрировать товароматериальные, информационные, сервисные и финансовые потоки, что неоспоримо оказывает воздействие на процесс развития не только экономики регионов, но и России в целом [2, с. 8].

Согласно Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года, а также в связи с решением Правительства России об ускоренном социально-экономическом развитии Сибири и Дальнего Востока, доля грузов, доставленных через морские порты Дальневосточного бассейна к 2030 г. должна составить от 23 до 24% от суммарного объема перевалки всех внутренних российских грузов [5, с. 38], увеличившись за период с 2011 г. более, чем на 4%.

В целом на Дальневосточном направлении к 2030 г. прогнозируется рост спроса на перевалку грузов до уровня 234,1 млн. тонн в базовом сценарии (292,4 млн. тонн – в экспертном) [5, с. 38].

Потенциально в 2030 г. грузовая база портов Дальневосточного бассейна будет обеспечена минерально-сырьевыми и лесными ресурсами Восточной Сибири и Дальнего Востока, а также функционированием транспортного коридора «Восток – Запад» (контейнеры). Однако существует вероятность ограничения дальнейшего развития мощностей портов Дальневосточного бассейна в связи с недостаточной пропускной способностью российской железной дороги.

Всего в Дальневосточном бассейне расположены двадцать два российских морских порта. Порты заняты, в основном, перевалкой внешнеторговых и каботажных грузов. Каботажные грузы составляют 12,1% в их грузообороте. Более 75% грузооборота приходится на крупнейшие порты региона, расположенные в

2 <https://interactive-plus.ru>

---

Хабаровском и Приморском краях – это Восточный, Находка, Владивосток, Ванино и Де-Кастри. Первые четыре порта входят в десятку самых крупных портов России и являются главными элементами железнодорожно-морских транспортных узлов [5, с. 16].

Все морские порты ДФО можно условно разделить на три группы. К первой относятся порты Восточный, Ванино, Владивосток, Находка и Посыт, связанные с транспортной системой страны железнодорожными подходами или трубопроводами. Пять этих портов переваливают более 70% грузов, проходящих через бассейн. Ко второй – порты, связанные трубопроводами с шельфовыми месторождениями Сахалина – Пригородное, Де-Кастри, и обслуживающие потребности одной компании. Их грузооборот составляет более 20% от грузооборота портов бассейна [5, с. 17].

К третьей группе относятся остальные 15 портов, которые расположены в местностях, где отсутствуют сухопутные коммуникации, и которые в настоящее время обеспечивают перевалку грузов для обеспечения жизнедеятельности населенных пунктов, в которых они расположены, с ближайшими окрестностями. В их числе и морской торговый порт г. Магадана. Пропускная способность этой группы портов используется на 10–50%, и предпосылок для увеличения грузовой базы и роста грузооборота нет.

Особняком стоит порт Зарубино, который имеет железнодорожные и автомобильные подходы, удачное расположение, возможности для развития и практически полностью не загруженные мощности [5, с. 17].

В г. Магадане расположен крупнейший на Северо-Востоке страны морской порт в бухте Нагаево, состоящий из шести причалов и трех пирсов. Круглогодичная навигация осуществляется при помощи ледоколов. В порту перерабатываются грузы различной номенклатуры (металлопродукция, древесина, навалочные грузы, включая уголь и рудный концентрат, нефтеналивные грузы и контейнеры). Порт называют «морскими воротами Колымы», поскольку его стратегическая задача – это доставка твердого и жидкого топлива для всех

энергоснабжающих компаний региона. Это единственная возможность обеспечить население и предприятия Магаданской области необходимым запасом угля и нефтепродуктов на весь год. Своевременный завоз угля позволяет энергетикам бесперебойно обеспечивать Магадан и Магаданскую область теплом и электроэнергией [4]. Других транспортных артерий, позволяющих сделать это, на Колыме нет. Поэтому публичное акционерное общество «Магаданский морской торговый порт» (далее – ПАО «ММТП») на территории Магаданской области является монополистом в сфере грузоперевозок морским транспортом.

Универсальность оборудования дает возможность ПАО «ММТП» обрабатывать все основные виды грузов, перевозимых морским транспортом (навалочные, генеральные и контейнерные). В морском порту осуществляется оказание услуг по обслуживанию судов, осуществлению операций с грузами, в том числе по перевалке грузов, обслуживанию пассажиров, обеспечению безопасности мореплавания в морском порту и на подходах к нему, обеспечению готовности к проведению аварийно-спасательных работ, обеспечению транспортной безопасности акватории морского порта и иных услуг [3]. ПАО «ММТП» также оказывает услуги по буксировке и швартовке судов в акватории морского порта «Магадан».

Основными потребителями услуг ПАО «ММТП» являются компании, агенты компаний, осуществляющих перевозку грузов в Магаданскую область и из Магаданской области.

Целью ПАО «ММТП», как и любой другой коммерческой организации, является извлечение прибыли из своих видов деятельности.

Одно из перспективных научных направлений совершенствования процессов управления морскими портами – это компонентный анализ процессов обработки грузов на морском и наземном транспорте, хранения их в портах. Он позволяет руководству портами оперативно принимать научно обоснованные решения, улучшает координацию работы различных видов транспорта и интеграцию их в единую организационную систему, функционирующую на основе формирования сквозных логистических транспортно-технологических систем [2, с. 3].

4 <https://interactive-plus.ru>

Традиционно исходными показателями для оценки эффективности управлений воздействий в морском порту считается группа из таких показателей, как объем грузооборота, объем груза на транспортных судах, количество обработанных судов, доходы и расходы, балансовая прибыль [2, с. 12]. Для общей характеристики эффективности деятельности ПАО «ММТП» сведем вышеперечисленные показатели в таблицу 1.

Таблица 1  
Динамика результатов по основной деятельности ПАО «ММТП»  
за 2021–2023 гг.

Показатель	Годы			Изменение за период 2023–2021 гг.
	2021	2022	2023	
Объем грузооборота, тыс. т-км в том числе: – генеральный груз; – контейнеры; – уголь	1 254,0 69,8 900,8 283,4	1 409,6 110,3 964,8 334,4	1 226,6 104,2 243,7 878,7	- 27,4 34,4 - 657,1 595,3
Объем груза на транспортных судах, тыс. т	1 253,977	1 243,1	1 036,8	- 217,177
Количество обработанных судов, ед.	251	266	232	- 19
Выручка от погрузочно-разгрузочных работ и услуг, тыс. руб.	557 539	640 895	604 784	47 245
Себестоимость погрузочно-разгрузочных работ, тыс. руб.	383 886	452 880	479 879	95 993
Расходы по хранению грузов, тыс. руб.	34 131	33 846	35 984	1 853
Услуги буксиров при швартовых операциях, тыс. руб.	120 021	120 760	125 611	5 590
Прочие расходы, в том числе управленические, тыс. руб.	187 306	177 795	184 562	- 2 744
Прибыль (убыток) отчетного периода от погрузочно-разгрузочных работ, тыс. руб.	321 959	254 201	153 391	- 168 568

Согласно данным таблицы 1, можно сделать следующие выводы:

1) показатели физического объема грузооборота в рассматриваемом периоде преимущественно снижались. Отмечено снижение грузооборота за рассматриваемый период на 2,2%. Снижение произошло за счет контейнерных перевозок (падение по ним составило 73%), при этом по генеральным грузам и

углю, напротив, произошло увеличение (на 49,3 и 210,1% соответственно). Также произошло снижение тоннажа перевезенного груза судами, зашедшими в ПАО «ММТП», на 17,32%, также незначительно уменьшилось количество судов, зашедших в порт, на 7,57%;

2) при этом финансовые показатели показывают положительную динамику. Так, выручка порта выросла за рассматриваемый период на 47,3 млн. руб. или на 8,47%. Себестоимость погрузочно-разгрузочных работ также увеличилась на 96 млн. руб. или на 25%, что по темпу роста опережает рост выручки. Росли расходы по хранению грузов (на 1,9 млн. руб. или 5,43%); услуги буксиров при швартовых операциях подожали на 5,6 млн. руб. или на 4,66%. А вот прочие расходы, в том числе управленческие, показали противоположную динамику и в течение периода снижались – на 2,7 млн. руб. или на 1,47%;

3) характер изменения доходов и расходов определил динамику изменения итогового финансового результата – прибыль в целом за трехлетний период снизилась на 169 млн. руб. или на 52,36%.

Для оценки деловой активности предприятия проведем сопоставление темпов роста прибыли, выручки и активов и сведем полученные данные в таблицу 2.

Таблица 2  
Динамика показателей деловой активности ПАО «ММТП», %

Годы	Темпы роста				
	Чистой прибыли	Знак соотношения	Выручки	Знак соотношения	Активов
2021–2020	977,17	>	115,92	>	102,17
2022–2021	168,17	>	129,19	>	128,84
2023–2022	32,98	<	99,3	<	110,33

В 2021 и 2022 гг. «золотое правило экономики» выполняется. Темп роста имущественного потенциала предприятия больше 100%, но при этом темп роста выручки его опережает, что указывает на эффективное использование активов предприятия в рассматриваемом периоде.

Также в 2021 и 2022 гг. соблюдается нормативное соотношение и с темпом роста чистой прибыли. Она опережает темпы роста и выручки, и активов, что указывает на превалирование в финансовом результате доходов от обычных видов деятельности.

Но в 2023 г. не выполняется ни одно из нормативных неравенств. Это может означать нарушение финансовых потоков предприятия, наличие факторов риска, а также снижение общей эффективности финансово-хозяйственной деятельности ПАО «ММТП».

По результатам анализа показателей деятельности были выявлены проблемы, ухудшающие положение ПАО «ММТП», способные проявить свои негативные последствия в будущие периоды и сказаться на социально-экономическом развитии региона. Особо серьезными являются:

- снижение показателей грузооборота, тоннажа перевезенного груза судами, а также количества судов, зашедших в порт;
- убытки по прочим видам деятельности и финансовым операциям;
- недостаток собственных оборотных средств.

Такая ситуация может быть объяснена не полным использованием мощностей порта – в настоящее время не все причалы ПАО «ММТП» введены в эксплуатацию по причине задержки ремонтно-строительных работ подрядчиком.

Снижение показателей деловой активности морского порта способно оказать негативное воздействие на общий уровень снабжения региона необходимыми грузами и замедлить темпы его социально-экономического развития.

### ***Список литературы***

1. Артамонова М.Ю. Управление морским портом с использованием системы контроллинга: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / М.Ю. Артамонова. – Новороссийск: Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова, 2014. – 157 с. – EDN ZISHYO

2. Кондратюк И.А. Совершенствование управления организационно-экономическими процессами в морском порту (на примере Владивостокского морского торгового порта): автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / И.А. Кондратюк. – Владивосток: Тихоокеанский гос. экон. университет, 2007. – 26 с.

3. О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федер. закон от 08 нояб.2007 г. №261 – ФЗ (ред. от 04.08.2023 г.) // Российская газета. – 2007. – №254.

4. ПАО «Магаданский морской торговый порт» сайт / ПАО Магаданский морской торговый порт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://magadanport.ru/?ysclid=m1ip9q9kck524740547> (дата обращения: 05.04.2025).

5. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года: приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 30 июля 2010 года №167. – М., 2012. – 171 с.