

Ранжирование видов морской деятельности с точки зрения  
актуальности для социально-экономического развития края

1. Морской транспорт, включая морское судоходство и портовое хозяйство.
2. Рыбное хозяйство, включая промышленное рыболовство, искусственное воспроизводство и переработку морских гидробионтов, а также вспомогательные и обслуживающие производства.
3. Добыча минеральных ресурсов и разведка недр морского дна.
4. Судостроительная промышленность, судоремонт.
5. Морская инженерия (гидротехническое строительство, прокладывание трубопроводов, кабелей, берегозащитные мероприятия).
6. Морская научно-исследовательская деятельность.
7. Морская туристско-рекреационная сфера, включающая морской туризм, оздоровительную и лечебную деятельность на морских побережьях.
8. Обеспечение безопасности морской деятельности.
9. Обеспечение безопасности населения прибрежных районов и смягчение последствий от морских стихийных бедствий.
10. Сохранение морских природных систем и рациональное использование их ресурсов, защита морской среды от загрязнения.
11. Подготовка кадров для сферы морской деятельности.

SWOT-анализ морской деятельности края

Сильные стороны:

- выгодное географическое положение и близость стран АТР – основных рынков сбыта экспортной продукции края;
- протяженная береговая линия (общая протяженность береговой линии края – около 2 500 км, вместе с островами – 3 390 км), открывающая большие возможности для развития внешней торговли, морского рыболовства, переработки гидробионтов и перевалки экспортно-импортных грузов;
- наличие развитой транспортно-логистической и портовой инфраструктуры (порты Ванино, Советская Гавань, Николаевск-на-Амуре, Охотск, Де-Кастри);
- значительный и стабильно растущий за счет экспорта объем грузооборота морских портов края;

- значительная доля морского транспорта в перевозке основных экспортно-импортных грузов края, включая рыбу и морепродукты, каменный уголь, нефтепродукты, черные металлы, лесоматериалы и др.;

- развитая рыбодобывающая отрасль с экспортным потенциалом, обусловленным наличием больших запасов гидробионтов и стабильно высоким спросом на рыбопродукцию на внешних рынках, устойчивый удельный вес рыбы и морепродуктов в общем объеме экспорта края (в 2016 году – 15 %);

- судостроительный комплекс с экспортным потенциалом и практическим опытом реализации экспортных заказов в области строительства морских судов различных классов, буровых платформ и других изделий для осуществления морской деятельности.

#### Слабые стороны:

- недостаточная пропускная способность железнодорожных магистралей (однопутных участков Транссиба, БАМа, особенно на участке Комсомольск-на-Амуре – Ванино – Советская Гавань), что ведет к снижению грузопотока и сдерживает рост объемов экспорта через морские порты края;

- слабая степень товарной и географической диверсификации экспорта рыбы и морепродуктов (свыше 66 % экспорта приходится на мороженую рыбу, из которой более 80 % составляет один промысловый вид – минтай; почти весь экспорт рыбы и морепродуктов края приходится на 3 страны – КНР, Республику Корея и Японию), в экспорте рыбы и морепродуктов практически отсутствует продукция переработки с высокой добавленной стоимостью (например, филе и фарш);

- высокая степень износа рыбопромыслового флота (в состав добывающего флота рыбопромышленного комплекса края входят 65 единиц различных типов промысловых судов, свыше 80 % которых имеют предельный и сверхнормативный срок эксплуатации (более 25 лет));

- невысокая конкурентоспособность судостроительных заводов по сравнению с другими российскими предприятиями судостроительной отрасли и иностранными конкурентами (Республика Корея, КНР и другие) и, как следствие, низкая загрузка предприятий заказами, в том числе экспортными;

- низкий уровень концентрации трудовых и производственных ресурсов, слабо развитая инфраструктура в ряде прибрежных муниципальных районов края препятствуют формированию эффективных морехозяйственных кластеров.

Возможности:

- значительный экспортный потенциал роста за счет обработки транзитных грузов, добычи и переработки водных биологических ресурсов, переработки минеральных и лесных ресурсов, организации судоремонта;
- создание особых территорий с преференциальными режимами осуществления инвестиционной и финансово-хозяйственной деятельности. Уже создана ТОСЭР "Николаевск", режим Свободного порта Владивосток действует на территории Ванинского муниципального района края.

Угрозы и риски:

- достижение "потолка" объемов при отгрузке экспортно-импортных грузов из морских портов края в связи с ограниченной пропускной способностью железнодорожных магистралей (Транссиба и БАМа), отсутствие возможности дальнейшего увеличения объемов экспорта;
- закрепление за рыбной отраслью края роли поставщика сырья для рабоперерабатывающей промышленности зарубежных стран (КНР, Республики Корея, Япония и др.);
- риски, связанные с успешной реализацией в КНР проектов по формированию "Экономического пояса Шелкового пути" и "Морского Шелкового пути XXI века", которые планируют создание параллельных и взаимодополняющих выходов в Европу не только через Россию, но и через Центральную Азию, страны Юго-Восточной Азии и Ближний Восток. Эти проекты повышают риски недоиспользования транзитного потенциала портов Дальнего Востока России для доставки грузов из Северо-Восточных провинций КНР в страны Европы;
- риски, связанные с переориентацией транзитных грузопотоков в направлении международных транспортных коридоров "Приморье-1" (Харбин – Гродеково – Владивосток/Находка/Восточный – порты АТР) и "Приморье-2" (Хуньчунь – Краскино – Посьет/Зарубино – порты АТР). Расстояние по железной дороге из Харбина до Ванино ориентировочно составляет 1 637 км, расстояние по железной дороге от Харбина до Находки ориентировочно составляет 836 км.

---

Заместитель Председателя  
Правительства края – министр  
экономического развития края

В.Д. Калашников