

УДК 338.4 + 656.2

ТРАНСПОРТНАЯ СЕТЬ ПРИМОРСКОГО КРАЯ**Шингарева А.А.***Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Владивосток,
e-mail: annette938@gmail.com*

Приморский край уже показал свой потенциал на саммите АТЭС, заняв важное положение среди всех регионов Дальневосточного федерального округа. В статье рассматривается возможность улучшения инвестиционного климата Приморского края, как центра развития всего Дальневосточного федерального округа, с помощью развития инфраструктуры, а также возможность интеграции транспортной сети Приморского края в ее нынешнем состоянии в транспортную систему Азии. Для этого были проанализированы основные виды транспорта, представленные в Приморском крае: железнодорожный, автомобильный, морской и воздушный. Немаловажную роль в развитии транспортной сети Приморского края играют и международные транспортные коридоры, которые образованы за счет эффективного взаимодействия всех видов транспорта. Приморский край имеет все характеристики для того, чтобы стать равноправным партнером стран Азии. Однако для этого необходимо ускорить его развитие в соответствии с международными тенденциями и решить имеющиеся проблемы.

Ключевые слова: инвестиционный климат, инфраструктура, перевозки грузов, международные транспортные коридоры, иностранная рабочая сила

TRANSPORTATION SYSTEM OF PRIMORSKY KRAI**Shingareva A.A.***Vladivostok State University of Economic and Services, Vladivostok, e-mail: annette938@gmail.com*

Primorsky krai has already shown its potential at the APEC Summit, taking an important position among all units of Far Eastern Federal District. The article deals with the opportunity to attract investment by infrastructure improving in Primorsky krai, which is the development center of the whole Far Eastern Federal District, and the opportunity of current transportation system of Primorsky krai to join Asian transportation system. Therefore, we studied the main types of Primorsky krai transport: railway transport, automobile transport, marine transport and air transport. International transport corridors, which require an effective cooperation of all types of transports, play a significant role in the development of the transportation system of Primorsky krai. Primorsky krai has all characteristics to be an equal partner of Asian countries. However, it needs accelerated development in accordance with world tendencies and dealing with present problems.

Keywords: investment environment, infrastructure, freight traffic activity, international transport corridors, foreign labour

В течение длительного мы можем наблюдать такую тенденцию как смещение основных мировых инвестиционных и финансовых потоков в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Кроме того, в связи с последними событиями и ухудшением отношений России со странами Запада, Правительство обратило пристальное внимание на развитие Дальневосточного региона.

Акцент на усиленное развитие дальневосточного региона был сделан еще в период подготовки к Саммиту АТЭС 2012 года, однако, именно 2014 год можно назвать годом Дальнего Востока: появление дальневосточной политики как особого направления региональной (разработка особых инструментов региональной политики), обновление нормативно-правовой базы (Федеральная целевая программа «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года», ФЗ от 29.12.2014 № 473 «О территориях опережающего социально-экономического развития в РФ»), создание Министерства РФ по развитию Дальнего

Востока и Корпорации развития Дальнего Востока, которая управляет ТОСЭРами, создание особой экономической зоны промышленно-производственного типа во Владивостоке. Год 2015 ознаменовался принятием закон о присвоении статуса свободного порта Владивостоку, а также проведением крупного международного события «Восточного экономического форума».

Приморский край, в свою очередь, является одним из центров развития российского Дальнего Востока. Как отметил губернатор Приморского края В.В. Миклушевский: «Наш край – ворота России в экономику Азиатско-Тихоокеанского региона. Выход к морю, близость к международным торговым путям и лидерам экономики Азиатско-Тихоокеанского региона дает значительные преимущества» [10].

Приморский край старается укрепить свои позиции региона, ориентированного на опережающее развитие. Немаловажную роль для этого играет такой фактор как трансграничность территории, государственные программы по социально-эконо-

мическому развитию Приморского края, а также улучшение делового и инвестиционного климата. К примеру, Приморский край стал 48 в национальном рейтинге инвестиционной привлекательности, поднявшись в рейтинге до группы С по регуляторной среде (процедура регистрации сократилась по времени в 2 раза (с 22 до 11 дней), регистрация права собственности – с 67 до 10 дней) [11]. Данные действия развивают внешнюю среду предпринимательства на всех трех уровнях: макросреда, мезосреда и микросреда. К макросреде относятся факторы, которые не зависят от принимаемых на уровне предприятий решений, например, развитие международных отношений, налоговая и финансовая политика государства. Факторы мезосреды будут отличаться от макросреды тем, что уровень их воздействия снижается до региональных и отраслевых факторов, например, инвестиционная привлекательность отрасли в регионе [1]. Микросреда обуславливает конъюнктуру рынка посредством предложения, спроса, конкуренции и т.д. Все это помогает создать благоприятный инвестиционный климат Приморского края. Сейчас согласно «Каталогу проектов и предложений инвестиционного агентства Приморского края» более 150 инвестиционных проектов готовится к реализации [12].

Тем не менее задача сейчас состоит в том, чтобы Приморский край оправдал возложенные на него надежды и смог сформировать не просто хорошую и благоприятную инвестиционную атмосферу, а сделать ее высококонкурентной по мировым стандартам. Проведение саммита АТЭС уже показало один раз инвестиционные возможности края, предоставив возмож-

ность строительным компаниям Приморского края в 2011 году увеличить финансирование основного капитала на 1570% [14]. Одним из факторов повышенной инвестиционной привлекательности стало улучшение инфраструктуры в рамках подготовки к саммиту АТЭС.

Поэтому одним из первых направлений развития должна стать инфраструктура Приморья. Именно транспорт позволит региону развить не только межгосударственные отношения, но и улучшить состояние самого края и региона в целом. Ведь как известно инфраструктура – это «кровеносная система», которая обеспечивает основу для экономического роста: привлечение новых предприятий, расширение эксплуатации природных ресурсов, развитие обрабатывающей промышленности и т.д. Кроме того, транспортная сеть является мощным толчком в развитии социальной сферы: приток населения, что просто необходимо Приморскому краю, так как наблюдается «хроническая» убыль трудоспособного населения, создание рабочих мест и т.д.

Текущее состояние инфраструктуры Приморского края определенно не удовлетворяет этим нуждам, как для развития самого региона, так и для интеграции его в международную логистическую сеть.

Рис. 1 «Перевозки грузов в Приморском крае (млн. тонн)» показывает, что рост грузооборота Приморского края замедляется, что связано, с одной стороны, с мировым финансовым кризисом и сложившейся ситуацией между Западом и Россией, а, с другой стороны, с недостаточным взаимодействием всех видов транспорта друг с другом и нехваткой транспортных мощностей, ведь спрос на товары стран АТР не становится меньше.

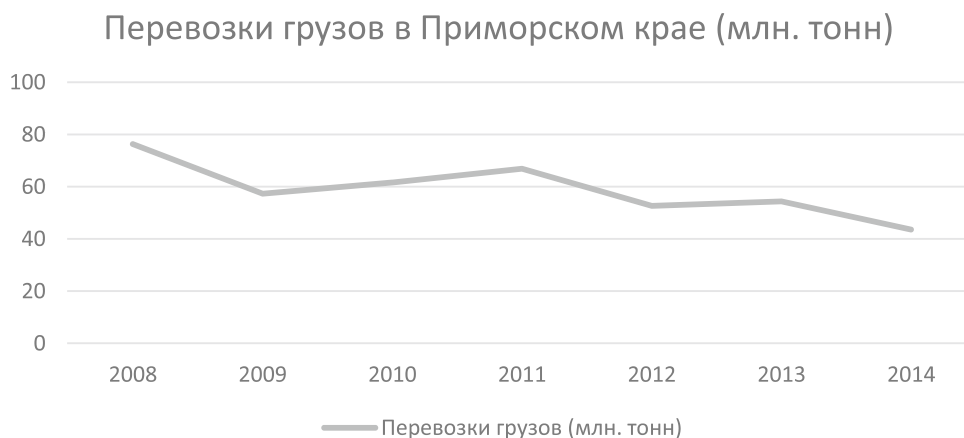


Рис. 1. [9]

Перевозки грузов по видам транспорта в
Приморском крае (млн. тонн)

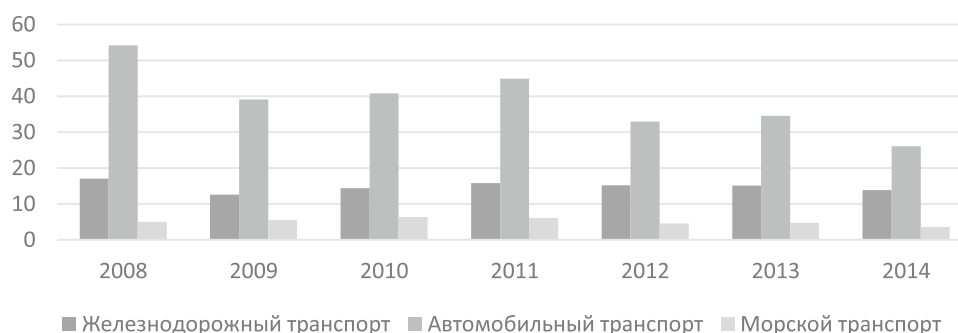


Рис. 2. [9]

Как видно из рис. 2 «Перевозки грузов по видам транспорта в Приморском крае (млн. тонн)» грузооборот всех видов транспорта снижается. Такое снижение в использовании железнодорожного транспорта связано в первую очередь со слабо развитой сетью железнодорожных дорог. Так, в отличие от Центральной России, где железнодорожная сеть представлена многоответвленной и достаточно развитой сетью, на которой возможно сохранение грузового сообщения даже при аварии на одной из ветви, на Дальнем Востоке и в Приморском крае в частности железная дорога одна (Трансиб) с несколькими ответвлениями. Основными проблемами можно считать: технический износ оборудования, потеря пропускной способности (образование «узких мест»), двойные стандарты железной дороги, плохая организация сотрудничества в рамках международных транспортных коридоров, несоответствие развития железнодорожного сообщения существующим потребностям, нехватка инвестирования [2]. Также имеется ряд других структурных и управленческих проблем, которые мешают использованию всего потенциала железнодорожных перевозок, в том числе высокие тарифы на перевозки.

Второй по значимости проблемой железнодорожного транспорта (как и всей транспортной сети) после высоких тарифов принято считать износ основных фондов. Одним из решений данной проблемы может стать применение ускоренного метода начисления амортизации: норма годовых амортизационных отчислений увеличивается не более чем в 2 раза. Таким образом, механизм ускоренной амортизации позволяет реально накапливать в амортизационном

фонде денежные средства, которые могут быть направлены на развитие производственных мощностей предприятий на новой технической основе, так как в современной машиностроительной промышленности каждые 3–5 лет происходит обновление выпускаемой продукции, а в случае появления на рынке более совершенных технических средств ускоренная амортизация становится реальным источником инновационного развития предприятий [7].

На автомобильный транспорт приходится меньше всего грузооборота. Это связано с несоответствием автомобильных дорог современным требованиям. Нагрузка на одну ось автотранспортного средства не может превышать 8,5 тонн, а перевозка 20-футового контейнера требует нагрузки в 10 тонн. Данный факт делает невозможным дешевую перевозку стандартного груза.

Несмотря на явное конкурентное преимущество морских портов Приморского края (их географическое положение), они на сегодняшний день остаются одними из самых неразвитых, с одним из наименьшим показателем грузооборота: низкий уровень диверсификации грузовой базы (морские перевозки зависят от конъюнктуры мировых рынков), нехватка современных перегрузочных терминалов, низкий уровень развития портовых комплексов, высокие затраты на переработку грузов в портах, недобросовестная конкуренция со стороны предприятий, осуществляющих морские перевозки.

Показателем недостаточного развития портов может служить участвовавшие случаи «заторов» на подъездных путях к портам Приморья. Так, в 2014 году рыболовные компании после введения санкций обратили внимание на внутренний рынок,

однако некоторые из них просто не смогли найти место для хранения своей продукции в портах Приморского края, а другие платят втридорога за хранение, также велики и железнодорожные тарифы [13]. Из-за таких «коллапсов» страдает потребитель и производитель, так как все отражается в цене. Страдает и край в целом, так как становится менее конкурентоспособным, по сравнению с другими транспортными сетями.

Из таблицы «Перевозки грузов по видам транспорта в России» видно, что воздушные перевозки занимают минимальную часть перевозок России в целом, а, следовательно, и Приморского края. Также заметна тенденция к снижению. Это также говорит о низком уровне развития данного вида транспорта, о проблемах, которые имеют общероссийский характер, как и в случае с железнодорожным транспортом. Такими проблемами являются: старение основных фондов, высокая себестоимость перевозок, недостаточное финансирование со стороны государства и т.д.

Также развитие Приморского края как логистического центра не представляется возможным без международных транспортных коридоров, которые являются совокупностью транспортных коммуникаций, обеспечивающих перевозки грузов по направлениям их наибольшей концентрации.

На Восточном экономическом форуме министр по развитию Дальнего Востока А.С. Галушка оценил значимость проектов по формированию международных транспортных коридоров. Основными такими коридорами являются: Транссиб, Северный морской путь, Приморье-1, Приморье-2, Восток-Запад, Транскорейская магистраль Транссиб. В этих проектах заинтересованы заграничные соседи Приморского края. Недавно в рамках российской-китайской выставки ЭКСПО китайские инвесторы приняли предложение поучаствовать в модернизации транспортной структуры, а именно проектов Приморье-1 и Приморье-2.

Однако развитие таких крупномасштабных проектов безусловно требует, как развития отдельных видов транспорта, так и их совершенного взаимодействия друг с другом.

На сегодняшний день мы видим, что Приморский край можно назвать потенциальной точкой роста и интеграции транспортной системы страны в международную транспортную сеть. Однако, ее медленное развитие не соответствует темпам роста международного рынка транспортных услуг, что делает невозможным соперничество с такими страна-

ми, как Япония, Южная Корея и Китай. Эти страны на сегодняшний день являются логистическими центрами АТР: они предлагают наиболее выгодные маршруты и сопутствующие услуги, а также формируют тарифную политику. Тем не менее, Приморский край рассматривается этими странами не как конкурент, а как поддузел для собственных логистических сетей или же потребитель услуг логистического и делового центра [6].

В настоящее время развитие логистической системы становится обязательным условием реализации инновационной модели экономического роста не только Приморского края, но и Российской Федерации, что улучшит качество жизни населения, а также привлечет инвестиции для реализации более крупных и сложных проектов. Так как сейчас активно развивается именно азиатский рынок, то именно там происходят невообразимые интеграционные процессы во всех сферах, поэтому сейчас Приморскому краю необходимо занять свою нишу.

Реализовать крупные проекты в транспортной сфере затруднительно, так как в Приморском крае наблюдается недостаток рабочей силы, особенно в производственной сфере. На краевом рынке труда по сей день сохраняется дисбаланс спроса и предложения рабочей силы: потребность работодателей в работниках, заявленная в службу занятости, составила 57 935 человек, при этом в качестве безработных граждан, зарегистрированных в службе занятости, числилось 13 783 человека [4]. Самым дешевым и быстрым способом привлечения трудовых ресурсов является иностранная рабочая сила. Также, анализируя опыт зарубежных стран, можно сделать вывод о том, что миграционные процессы безусловно ускоряют социально-экономическое развитие, но при этом необходимо найти баланс между привлечением дешевой иностранной рабочей силы и сохранением рабочих мест за жителями Приморского края, то есть создать разумную миграционную политику. Сейчас несмотря на снижение выделяемых квот на привлечение к трудовой деятельности иностранных граждан, рынок труда в Приморском крае на данный момент не способен обойтись без привлечения иностранной рабочей силы, так как с одной стороны происходит убыль, в том числе трудоспособного населения, на территории Приморского края, а с другой стороны, потребность в количестве рабочих мест превышает количество состоящих на учете безработных граждан [3].

Перевозки грузов по видам транспорта в России (млн. тонн) [8]

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Железнодорожный	1304	1109	1312	1382	1421	1381	1375
Автомобильный	6893	5241	5236	5663	5842	5635	5417
Морской	35	37	37	34	18	17	16
Воздушный	1,0	0,9	1,1	1,2	1,2	1,2	1,3

Транспортная сеть Приморья может стать эффективным партнёром транспортных систем Японии, Южной Кореи, Китая и иных стран, если только учтёт свои недостатки и не станет простым придатком к транспортным системам более развитых стран. Для этого необходимо: четкое позиционирование транспортной системы на рынке, эффективное освоение транзита и использование международного опыта.

Интеграция Приморского края в транспортную систему Азии, должна осуществляться во всех сферах транспорта и видах перевозок, связанных с международным товародвижением. Именно сейчас существуют все предпосылки для формирования целостной транспортно-логистической системы мультимодальных перевозок, которая бы позволила обеспечить высококачественный по мировым меркам сервис на всех стадиях транспортировки груза. Единая система транспортировки грузов увеличит не только пропускную способность ключевых транспортных узлов Приморья, но и повысит степень привлекательности транспортного комплекса Приморья для грузоотправителей стран Северо-Восточной Азии [5].

Список литературы

1. Ворожбит О.Ю., Титова Н.Ю. – Предпринимательская среда как фактор взаимодействия предпринимательских структур // Вестник Пермского университета. Серия: экономика. – 2014. – № 1. – С. 134–139.

2. Гриванов Р.И., Шингарева А.А. Некоторые проблемы конкурентоспособности ОАО «Российские железные дороги» в международной среде // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. – 2015. – №1 (73) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://uecs.ru/finansi-i-kredit/item/3310-1-g> (дата обращения 03.11.2015).

3. Жилина Л.Н., Балахатов Е.С. – Особенности миграции иностранной рабочей силы в Приморском крае // Экономика и Предпринимательство. – 2015. – № 4–2 (57–2). – С. 246–249.

4. Красова Е.В., Черепанова М.А. – Иностранная рабочая сила в Приморском крае: факторы привлечения на современном этапе // Фундаментальные исследования. – 2015. – № 7–4. – С. 833–837.

5. Кузнецова Е.А. Транспортно-логистический кластер Приморского края: Текущее состояние и перспективы развития // Ойкумена. Регионоведческие исследования [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://ojkum.ru/arc/2011_01/2011_01_03.html (дата обращения 05.11.2015).

6. Новосельцев Е.М. О перспективах развития транспортно-логистической системы в Приморском крае // Дальневосточный международный экономический форум [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://dvforum.ru/2006/doklads/dokl_T3_Novoselcev.aspx (дата обращения 02.11.2015).

7. Осипов В.А., Горобец Я.В. – Ускоренная амортизация как фактор инновационного развития предприятий // ЭКО. – 2014. – № 4(478). – С. 171–179.

8. Перевозки грузов по видам транспорта по Российской Федерации // Федеральная служба статистика [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/# (дата обращения 04.11.2015).

9. Перевезено грузов предприятиями всех видов деятельности // Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Приморскому краю [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://primstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/primstat/ru/statistics/enterprises/transport/ (дата обращения 04.11.2015).

10. Приморский край сквозь призму азиатско-тихоокеанского вектора политики России // Конкурент. ru [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://konkurent.ru/politika/785-primorskiy-kray-skvoz-prizmu-aziatsko-tihookoanskogo-vektora-politiki-rossii.html> (дата обращения 03.11.2015).

11. Приморье заняло 48 место в национальном рейтинге состояния инвестиционного климата // Primamedia.ru [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://primamedia.ru/news/economics/25.06.2015/445996/primore-zanyalo-48-mesto-v-natsionalnom-reytinge-sostoyaniya-investitsionnogoklima.html> (дата обращения 03.11.2015).

12. Проекты // Инвестиционный портал Приморского края [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://invest.primorsky.ru/index.php/ru/2013-08-14-02-59-27/investitsionnye-proekty> (дата обращения 02.11.2015).

13. Рыбакова Е. Рыбные пробки во Владивостоке // Информационно-аналитическое агентство «Восток России» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.eastrussia.ru/material/rybnye_probki_vo_vladivostoke/ (дата обращения 03.11.2015).

14. Смицких К.В., Терентьева Т.В. Тенденции и перспективы экономического развития строительной отрасли Дальневосточного федерального округа // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: экономика. – 2014. – № 1. – С. 89–98.