УДК 339.9

ПРОБЛЕМА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ ПРИМОРСКОГО КРАЯ: ПРИМЕНЕНИЕ ОПЫТА РЕСПУБЛИКИ КОРЕЯ

Слесарева В.Ю.

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Владивосток, e-mail: valeriyasl@mail.ru

В данной статье рассматривается состояние транспортной системы Приморского края и ее развитие в течение времени. Более подробно рассматриваются планы правительства по развитию транспортной инфраструктуры, созданию систематических связей между всеми видами транспорта. Определяются основные проблемы, стоящие перед Приморским краем в развитии транспортной системы края. Анализируются способы решения проблем. Приводятся в пример такие мероприятия, как Саммит АТЭС 2012, Восточный экономический форум 2015, а также рассматриваются перспективы развития портовой инфраструктуры в рамках свободного порта Владивосток. Также в данной статье представлен анализ развития транспортной системы Республики Корея в течение времени. В результате выявлены причины невозможности для транспортной сети Приморского края стать на сегодняшний день эффективным партнёром транспортных систем и способы решения проблем, не дающих реализоваться потенциалу Приморского края.

Ключевые слова: транспортная система, транспортная инфраструктура, Приморский край, Владивосток, Саммит АТЭС, Восточный экономический форум, свободный порт Владивосток, Республика Корея, Северо-Восточная Азия

THE PROBLEM OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM DEVELOPMENT OF PRIMORSKI KRAI: AN APPLICATION THE REPUBLIC OF KOREA EXPERIENCE

Slesareva V.U.

Vladivostok State University of Economics and Service, Vladivostok, e-mail: valeriyasl@mail.ru

The article examines the state of the transport system in the Primorski Krai and transport system's development over time. The article describes the government's plans for the development of transport infrastructure and the creation of the links between different types of transport. It analyses the main problems of the transport development in Primorski Krai. It considers the problem solving technique. Furthermore, this article presents such examples as summit APEC – 2012, Eastern Economic Forum – 2015, as well as it describes development prospects of port infrastructure as part of Free Port of Vladivostok . As also this article represent the analyze of transport system's development in Republic of Korea over time. As a result, it is thought to be impossible for the transport net of Primorski Krai to become an actual partner of the transport systems today and solution of problems that don't allow Primorski Krai of unlocking its potential.

Keywords: transport system, transport infrastructure, Primorski Krai, Vladivostok, summit APEC, Eastern Economic Forum, Eastern Economic Forum, the Republic of Korea, northeast

Транспортная инфраструктура является «кровеносной системой» экономики любой страны. Наличие развитой инфраструктуры морских портов, аэропортов, железнодорожных путей сообщения, автомобильных дорог дает возможность налаживать отношения с соседними государствами, привлекать иностранные инвестиции, а также создает благоприятные условия для жителей.

В современном мире экономическая интервенция принимает глобальный характер. Налаживание выгодных внешнеэкономических торговых отношений во многом определяется степенью развитости транспортной инфраструктуры. При этом большое значение имеет не только существующая транспортная инфраструктура, но и перспективность дальнейшего ее развития. В этом отношении Приморский край обладает рядом преимуществ, имея выгодное географическое и геополитическое расположение. Однако имеются и проблемы, которые необходимо решать [9].

Цель данного исследования состоит в том, чтобы осуществить комплексный анализ транспортно-логистической системы Приморского края и определить способы разрешения проблем края на основе опыта Республики Кореи.

Соответственно поставлены следующие основные задачи: определить уровень развития транспортно-логистической системы Приморского края в настоящее время; выявить стратегические задачи, стоящие перед государством; проанализировать планы и проекты правительства по дальнейшему развитию транспортной инфраструктуры; проанализировать опыт развития транспортной система Республики Кореи.

Можно выделить следующие ключевые особенности транспортной системы края:

– низкая плотность наземных транспортных сетей;

– неравномерное распределение объектов транспортной инфраструктуры по территории края;

– преимущественное развитие наземной сети для обслуживания

– преобладание транзитных перевозок над внутри региональными;

– высочайшая конкуренция в международном сегменте;

– низкая емкость отдельных сегментов транспортного рынка и др.

Низкая плотность наземных транспортных сетей на Дальнем Востоке: железных дорог общего пользования в 3.8 раза, а автомобильных дорог общего пользования – в 6.4 раза ниже, чем в среднем по стране. Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной системы страны. От уровня транспортно-эксплуатационного состояния и развития сети автомобильных дорог, обеспечивающих связь между регионами и населенными пунктами Российской Федерации и, в частности, Приморского края, а также с дорожной сетью сопредельных государств, во многом зависят решение задач достижения устойчивого экономического роста страны и интеграции транспортной системы России в международную транспортную систему [11].

Самая низкая густота транспортных сетей является следствием более сложных природно-климатических условий, более высокой стоимости их строительства и последующего обслуживания.

Низкая емкость транспортного рынка определяется с одной стороны невысоким платежеспособным спросом на услуги пассажирского транспорта со стороны немногочисленного местного населения. В части грузовых перевозок региональные производители не формируют значительных масштабов грузовой базы, а, следовательно, нет стимулов появления большого числа новых транспортных компаний, совершенствования технологий перевозки и развития транспортных сетей.

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 [1].

На сегодняшний день 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 странами, как Япония, Южная Ко-рея и Китай. Также попрежнему эти государства-соседи остаются основными торговыми партнерами Приморского края: Китай (51% внешнеторгового оборота), Южная Корея и Япония (по 17%) [2]. 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 подузел для собственных логистических сетей или же потребитель услуг логистического и делового центра.

Но, не смотря на перечисленные проблемы, с которыми сталкивается транспортно-логистическая система Приморского края, и, учитывая перспективность экономического и социального развития Приморья на международном уровне, был проведен Саммит АТЭС в крае в 2012 году. Он открыл новые возможности для интеграции Российской Федерации в Азиатско-Тихоокеанский регион, которые являются серьезным ресурсом подъема экономики Дальнего Востока и всей России. Этот фактор необходимо использовать и для развития дорожной отрасли Приморского края [12].

В рамках Саммита в Приморье предполагалось строительство следующих объектов:

1. Реконструкция аэропорта «Владивосток», которая включает в себя строительство нового аэровокзального комплекса, международного терминала и реконструкцию аэродромной инфраструктуры.

2. Реконструкция и строительство автодорог региона: строительство мостового перехода через бухту Золотой Рог на автомагистрали, связывающей федеральную автомобильную дорогу М-60 Хабаровск – Владивосток с островом Русский; строительство моста на остров Русский через пролив Босфор Восточный; строительство автомобильной дороги пос. Новый – полуостров Де-Фриз – Седанка – бухта Патрокл с низководной эстакадой; реконструкция автомобильной дороги аэропорт «Кневичи» – федеральная автомобильная дорога, связывающая Хабаровск и Владивосток; работы по развитию улично-дорожной сети о. Русский.

3. Строительство и реконструкция портовых терминалов, а именно: возведение грузового терминала для обеспечения объектов саммита АТЭС-2012 на мысе Поспелова; реконструкция причалов Владивостокского морского порта.

4. Возведение объектов так называемого конференц-центра, включающего стро-

ительство гостиниц на материковой части города и возведение Театра оперы и балета.

5. Реконструкция и развитие системы коммунальной инфраструктуры: водоснабжение города, очистные и канализационные сооружения, рекультивация полигона твердых бытовых отходов.

7. Строительство Дальневосточного федерального университета.

Возведение перечисленных объектов транспортной инфраструктуры, несомненно, окажет влияние на социальную и экономическую сферы жизни Приморья. При этом необходимо отметить, что эффект от самого процесса строительства и от объектов после их введения в эксплуатацию может быть как положительным, так и отрицательным.

К положительным экономическим эффектам можно отнести: создание новых рабочих мест; увеличение занятости населения; привлечение иностранных партнеров; толчок в развитии предпринимательства в регионе; возможное строительство платных скоростных автотрасс на возводимых мостах, что в свою очередь обеспечит пополнение казны региона и создание дополнительного фонда, необходимого для содержания объектов транспортной инфраструктуры; повышение международного интереса к Приморскому краю как к новому перспективному рынку сбыта [4].

С 12 октября 2015 г. вступил в силу закон № 212–ФЗ «О свободном порте Владивосток», главной целью реализации которого является ускорение социально-экономического развития города Владивостока, Приморского края и Дальневосточного региона в целом. Проект свободный порт Владивосток поспособствует развитию транспортной системы Приморского края, так как включает в себя комплексное развитие портовой инфраструктуры южного Приморья, повышение конкурентоспособности порта Владивосток до уровня других ведущих портов Азиатско-Тихоокеанского региона;

Географическое положение, техническая и экономическая инфраструктура современного порта Владивосток рассматривается как главный элемент осуществления Приморским краем международной транспортно-транзитной функции и используется как основа для включения России. Географически территория СПВ является центром международных транспортных коридоров «Приморье-1», «Приморье-2» и планируемого маршрута «Приморье-3», которые соединяют ключевые пункты южного Приморья и приграничный Китай, что дает очевидные стратегические преимущества для России. Транзитная обработка грузов из северо-восточного Китая в Россию и из России в северо-восточный Китай через порт Владивосток – это первый этап функционирования СПВ, результаты которого можно будет ощутить уже в краткосрочной перспективе в виде роста грузооборота и расширения деятельности российских транспортных компаний. В долгосрочном периоде это проявится в создании в Приморье интегрированной макрорегиональной системы мультимодальных перевозок, основанной на принципиально новом – мировом – уровне развития портового хозяйства, железнодорожной и автомобильной инфраструктуры [5].

В масштабную реконструкцию Находкинского морского рыбного порта предполагается вложить порядка 3,9 млрд. руб. Внедрение современных технологий приема, хранения и перевалки грузов даст возможность привлечь их новые виды – рыбу, рефрижераторные контейнеры, зерно. Тем самым стивидорная компания создаст условия для развития международных транспортных коридоров «Приморье-1», Транссиб, Северный морской путь и Новый Шелковый путь [3].

Развитие восточно-китайского направления транзита грузов через СПВ позволит активно развивать связи восточного Китая не только с Россией, но и с южным Китаем, и с другими азиатскими странами, прежде всего, с Японией, КНДР и Республикой Корея. Несмотря на наличие в Китае разветвленной сети железных и автомобильных дорог, китайские грузы можно удобно, дешево и быстро перевозить морским путем по Японскому и Восточно-Китайскому морю – из Владивостока в какой-либо из многочисленных китайских портов. Кроме того, развитие СПВ синхронизируется с развитием Северного морского пути и в будущем органично свяжет торговлю стран АТР и Европы. Все это существенно расширит логистические возможности южного Приморья, часть территории которого, напоминающая неровный треугольник, является на сегодняшний день одной из самых перспективных международных торговых зон в Северо-восточной Азии. В качестве результата функционирования свободного порта Владивосток на макроэкономическом уровне можно обозначить создание в Приморье на базе Владивостокского порта современного международного транспортно-логистического комплекса.

Как отметил президент Российской Федерации В.В. Путин на Восточном экономическом форуме во Владивостоке: «Ещё более широкий набор преференций получат резиденты свободного порта Владивосток. Уже в октябре вступает в силу

соответствующий закон, и его действие распространится на все ключевые порты юга Приморья – от порта Зарубино до Находки, а также на 15 муниципальных образований, где проживает почти 75 процентов населения Приморского края. Резидентам свободного порта будут предоставлены льготы по страховым взносам и налоговым платежам, а также режим свободной таможенной зоны. Рассчитываем, что эти меры позволят сформировать мощный транспортный, а в перспективе и индустриальный узел, ориентированный на потребности не только Дальнего Востока, но и всего АТР».

Бывший вице-губернатор Приморского края по вопросам проектного управления, информационной политики, международного сотрудничества и туризма С.В. Нехаев подчеркнул: «Географическое расположение края способствует его развитию как крупнейшего российского транспортно-логистического центра в АТР. Сегодня Приморье становится точкой сопряжения экономических моделей Азии и Европы. Мы интегрируемся в глобальные транспортные потоки “Экономического пояса Шелкового пути” и Евразийского экономического союза. Новые условия для вложения инвестиций, развития транспортно-логистический сферы, международной торговли и туризма создает сегодня свободный порт Владивосток и территории опережающего развития. Можно смело сказать, что сегодня открывается новая веха развития Приморского края и всего Дальнего Востока» [6].

В силу близкого территориального расположения Приморского края и Республики Кореи, мы можем прийти к выводу, что Южная Корея сталкивается с подобными трудностями в создании транспортной инфраструктуры, поэтому представляется логичным рассмотреть процесс развития транспортно-логистической системы данного государства.

В начале, хотелось бы сделать небольшой экскурс в историю, и рассказать о том, что представляла собой Корея в начале 60-х гг. XX в. и как развивалась инфраструктура страны в связи с переориентацией корейской экономики на экспорт. В 1963 г. показатель ВВП страны на душу населения составлял 87 долларов США. Природных ресурсов на территории южной части Корейского полуострова, в отличие от России, практически не было. Корейская экономика в начале 60-х гг. пребывала в крайне удручающем состоянии. Поэтому Ю. Корее пришлось принять экспортно-ориентированную модель дальнейшего развития, которая заключалось в покупке на внешнем рынке сырья, переработке его в готовую продукцию и вывозе её в третьи страны. Такая направленность экономики требовала создания соответствующей транспортно-логистической инфраструктуры и её развития. Корее ничего не оставалось, как развивать свои автомобильные и железные дороги, морские и воздушные порты. 99,7% всех товаров, производимых в Республике Корея (РК), вывозится через морские порты. Через них в страну поступает и сырьё. Все основные экспортные и импортные потоки проходят через порт Пусан. Соответственно главная автомобильная дорога страны соединяет Сеул и Пусан. Кроме того, эти два города связывает железная дорога. В 70-е гг. вопрос о необходимости строительства скоростной автострады между Сеулом и Пусаном вызывал острые дискуссии. Тем не менее, президент РК Пак Чжонхи принял решение о начале строительства этой дороги, на которое были выделены значительные средства. Общество ощутило эффект от строительства трассы только через 30 – 40 лет.

Общая протяжённость дорог в РК составляет порядка 104 тыс. км. Несмотря на то, что центральное правительство и местные власти постоянно ведут строительство новых дорог, тем не менее, количество автомобилей, которые ездят по этим дорогам, растёт быстрее [8]. Это говорит о том, что, несмотря на большие вложения, строительство автодорог отстаёт от развития парка автотранспорта.

Если говорить о скоростных дорогах, то в настоящее время в Корее существует 32 таких дороги и их общая протяжённость составляет 3860 км. Также в стране есть дороги государственного значения, их насчитывается 51, а их протяжённость составляет 13 812 км.

Недавно была принята долгосрочная программа, предусматривающая, помимо строительства и содержания дорог, меры по повышению эффективности их использования. Она рассчитана на 2011 – 2020 гг. До 2020 г. РК должна будет дополнительно построить на своей территории более 6 тыс. км дорожной сети.

Для реализации этой программы предполагается применение различных форм част-но-государственного партнёрства. Если бы у правительства было достаточно средств для самостоятельного осуществления данной программы, это, конечно, облегчило бы её выполнение. Однако ресурсы государственного бюджета обычно не позволяют вести столь масштабное дорожное строительство, поэтому государство привлекает частные инвестиции. Ввиду подобной практики в Корее существует достаточно много дорог, построенных на средства частных инвесторов [10].

Государство продолжает развивать сеульский метрополитен, для того чтобы снизить нагрузку на общественный транспорт и городскую среду в целом. Младший брат железных дорог – метрополитен – в Южной Корее опутал своей сетью шесть городов, а именно Сеул, Пусан, Инчхон, Тэгу, Тэджон и Кванджу. Самым первым метро опробовал Сеул в середине 1970-х годов. Сегодня линии метрополитена удачно интегрированы со столь популярными железными дорогами, позволяя пассажирам быстро и удобно перемещаться и совершать пересадки в нужных для них направлениях.

Крупнейшие города страны соединяет линия скоростной железной дороги, которую называют Корейским экспрессом (КТХ). Эта дорога позволяет переезжать из одного конца страны в другой за 1,5 часа. Кроме того, РК планирует увеличить протяжённость скоростных железных дорог в стране с нынешних 368 км. До 2362 км в 2020 г.

Рынок авиаперевозок в РК достаточно динамично развивается. По итогам 2010 г. РК находится на 6-м месте в мире по объёму авиаперевозок. В Корее действуют 286 авиамаршрутов в 46 стран мира. Внутри Кореи и за рубеж осуществляется 2550 полётов в неделю.

Самым известным корейским аэропортом является международный аэропорт Инчхон. Генеральный план развития этого аэропорта был принят в 1992 г. Инчхонский аэропорт был построен на острове, соединённом с материком мостом. Открытие этого объекта состоялось в 2001 г., его строительство заняло 100 месяцев. Последние шесть лет этот аэропорт остаётся лучшим в мире по рейтингу «Ридерс Дайджест», основанному на оценках самих пассажиров. Он является вторым в мире по количеству перевозимых коммерческих грузов, и занимает восьмое место по пассажиропотоку [7].

Из-за того, что страна расположена на полуострове и имеет множество островов и архипелагов, в Южной Корее популярен паромный транспорт. Конечно, при данном географическом положении это удобно и весьма оправданно. Самым крупным портом РК является Пусан. Если рассмотреть перевалку контейнеров в порту Пусан, то в 2010 г. было перевезено 14 млн. 190 тыс. контейнеров. Порт Пусан занимает пятое место в мире, после Шанхая, Сингапура, Гонконга и Шеньженя. Особенностью этого порта является исключительно выгодное географическое положение.

Интересным и требующим дальнейшего развития направлением является налаживание отношений между Пусаном и дальневосточными портами, в частности портами Южного Приморья.

Таким образом, транспортная инфраструктура является одним инструментов улучшения экономического состояния региона, дает возможность регулировать отдельные проблемы социальной сферы (увеличение занятости населения, улучшение качества жизни и т.п.). Строительство объектов транспортной инфраструктуры в рамках проводимого Саммита является толчком для развития внешнеэкономических торгово-рыночных отношений России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Создаются все условия для процветания социально-экономической жизни Приморского края.

Транспортная сеть Приморья может стать эффективным партнёром транспортных систем Японии, Южной Кореи, Китая и иных стран, если только учтет 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.

Дальний Восток России достаточно недавно встал на путь интеграции с соседями по Азиатско-Тихоокеанскому региону, но с каждым годом его влияние среди стран АТР усиливается. Поэтому необходимо расширять и развивать уже существующие торговые отношения, а также налаживать новые связи. Россия открыта для разнопланового и взаимовыгодного сотрудничества в АТР. 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 высоко качественный 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.

Список литературы

1. Бардаль А.Б. Текущее положение транспорта российского Дальнего Востока и перспективы российско-корейского сотрудничества // Journal of Siberian and Far Eastern Studies. – 2014. – Vol. 10. – Pp. 90–129.

2. Голышева Т.Г., Гриванов Р.И. Перспективы развития торгово-экономического сотрудничества России и Японии на примере рыбной отрасли // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2015. – № 3 (30) – С. 29–33.

3. Гриванов Р.И., Гу Фанцзе. К вопросу о роли высокотехнологичного производства в обеспечении ускоренного развития региона: судостроение на дальнем востоке России и реализация закона о свободном порте Владивосток // Фундаментальные исследования. – 2016. – № 11 (1) – С. 166–170.

4. Коптяева К.Б., Король А.Н. Перспективы развития транспортной инфраструктуры приморского края // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2011. – № 2 (11). – С. 34–37.

5. Красова Е.В., Ма Инсинь. Свободный порт Владивосток: условия развития, перспективы, риски // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. – 2015. – № 6. – С. 108–122.

6. Официальный сайт Администрации Приморского края. Департамент транспорта и дорожного хозяйства Приморского края [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://primorsky.ru/authorities/executive-agencies/departments/roads/ (дата обращения 15.02.2017)

7. Попова А.В., Гриванов Р.И. Транснациональные корпорации как субъект международных экономических отношений // Международный студенческий научный вестник. – 2015. – № 4 (3) – С. 431–433.

8. Родников А.Н. Логистика. Терминологический словарь. М.: ИНФРА-М, 2004 С. 120.

9. Служу Отечеству. Информационное аналитическое издание [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.sluzhuotechestvu.info/index.php/gazeta-sluzhuotechestvu/arkhiv-2013/oktyabr-2013/item/1055–html (дата обращения 15.02.2017)

10. Со Чон Хо. Транспортная инфраструктура Республики Корея как основа международного сотрудничества // Ойкумена. Регионоведческие исследования. – 2012. – №1. – С. 44–47.

11. Старков С.В., Гриванова О.В. Ключевые проблемы автомобильного транспорта в Приморском крае// Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2016. – № 4 (35) – С. 220–225.

12. Удовенко К.И., Гриванов Р.И. Роль предприятий малого и среднего бизнеса во внешнеторговом обороте Приморского края // Публикация в сборнике материалов конференций, форумов, симпозиумов, семинаров. – 2016. – С. 41–44.