

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ
ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА

УДК 339.565:656.61:338.49:332.122

С.И. Сидоренко,

*канд. экон. наук, доцент кафедры логистики и коммерции
Хабаровского государственного университета экономики и права*

В.В. Филоненко,

*канд. экон. наук, начальник отдела внешнеэкономических связей
Министерства международного и межрегионального сотрудничества
Правительства Хабаровского края*

НАПРАВЛЕНИЯ ПЕРСПЕКТИВНОГО РАЗВИТИЯ
ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА И МОРЕХОЗЯЙСТВЕННОГО КОМПЛЕКСА
ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО РЕГИОНА

В статье рассматриваются вопросы развития логистического потенциала дальневосточных территорий, определяются перспективные направления интеграции в экономику стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Ключевые слова: дальневосточные территории, транзитный потенциал, морехозяйственный комплекс, грузовые потоки, прибрежно-морская зона, грузовые перевозки.

This article describes the development of logistic potential of the Far Eastern territories and defines the prospective ways of integration in the economies of Asia-Pacific Region.

Keywords: Far Eastern territories, transit potential, mariculture complex, freight traffic flows, coastal-marine area, freight traffic.

Экономическое и социальное развитие Дальневосточного региона во многом определяется уровнем деловой активности предпринимательского сектора, размером привлекаемых в экономику инвестиций, в том числе зарубежных, местом региона в системе международного разделения труда.

В условиях сложной внешнеэкономической обстановки, действия экономических санкций, необходимости импортозамещения и импортодополнения вполне оправданным представляется смещение акцента активности федерального центра в сторону Дальнего Востока. Это касается крупных целевых программ социального

и экономического развития территорий Дальнего Востока (например, проект «Дальневосточный гектар», участие в проекте КНР «Один пояс – один путь», строительство новых терминальных комплексов в морских портах и др.).

В силу этих обстоятельств, существенно возрастают роль и нагрузка на Дальневосточный регион в вопросах дальнейшего развития единого экономического пространства, максимального полного использования потенциала территорий.

С точки зрения стратегических задач ближайшего времени РФ рассматривает укрепление своих позиций в Азиатско-

Тихоокеанском регионе и активизацию отношений с расположенными в нём государствами.

При этом региональное сотрудничество оценивается как важнейший компонент внешней политики страны в целом.

В этой связи актуальным вопросом, требующим незамедлительного решения, становится проблема максимально полного и эффективного использования логистического потенциала региона, в том числе и транзитного потенциала.

Основу транзитных потоков по территории Российской Федерации составляет масса грузов, формируемых странами Юго-Восточной Азии и Европы. При этом объёмы взаимной торговли между ними экспертами оцениваются в размере 600 млрд дол. США в год, причём на долю российской транспортной системы приходится лишь 0,6 % при имеющихся потенциальных возможностях в пределах 10–15 % [6, с. 116]. По структуре рынок транспортно-логистических услуг складывается таким образом, что на долю грузовых перевозок приходится 88 %, экспедиционных услуг – 9 % складирования и дистрибуции – 2 % [3, с. 16].

Поэтому в последние годы отмечается возрастающий интерес крупного бизнеса и правительственных кругов к проблемам развития объектов логистической инфраструктуры, формирования международных евразийских транспортных коридоров, реформирования таможенных пунктов пропуска и т.п. В частности правительство Хабаровского края, оценивая перспективы интеграции в эти процессы, в качестве основных конкурентных достоинств территории выделяет следующие:

щие:

1. Выход через порты прибрежно-морской зоны Хабаровского края к портам Северо- и Юго-Восточной Азии. Наиболее перспективными представляются связи с портами Далянь, Даньдун, Инкоу (провинция Ляонин, КНР), Пусан, Масан, Ёсу, Сокчо (Республика Корея), Хокуто, Вакканай, Исикари, Томакомай, Хакодате, Ниигата, Акита, Тояма (Япония), Раджин, Чхонджин (КНДР).

2. Расширение рынков сбыта производимой на территории Хабаровского края продукции на страны Северо-Восточной Азии.

3. Загрузка железнодорожного моста «Нижнеленинское – Тунцзян» в направлении портов Хабаровского края. Железнодорожный мост предназначен для экспортных поставок железорудного концентрата со строящегося в Еврейской автономной области Кимкано-Сутарского горно-обогатительного комбината. На первом этапе реализации проекта пропускная способность мостового перехода составит 5,2 млн т в год, на втором – около 21 млн т грузов. При этом на сегодняшний день степень загрузки строящегося мостового перехода в направлении «Китай – Россия» не определена. Формирование международного транспортного коридора «Харбин – Тунцзян – Нижнеленинское – Биробиджан – Ванино» позволит переориентировать часть транзитных грузов с МТК «Приморье-1» в направлении портов Хабаровского края и обеспечить загрузку железнодорожного перехода «Нижнеленинское – Тунцзян».

4. Модернизация и развитие морского порта Аян, развитие северных при-

брежно-морских территорий Хабаровского края, что соотносится с проектом Стратегии социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) на период до 2030 г. с определением целевого видения до 2050 года.

5. Паромная переправа «Ванино – Холмск» является основным способом для доставки грузов с материка на остров Сахалин. Необходимость постоянного обеспечения бесперебойности её работы позволяет Хабаровскому краю не только использовать транзитный потенциал транспортной инфраструктуры, но и обеспечивать загрузку судостроительных предприятий.

Между тем следует признать, что существует ряд серьёзных угроз и реальных рисков, которые сдерживают активизацию интеграционных процессов и оказывают на неё негативное влияние:

– угрозы недоиспользования транзитных возможностей портов Дальнего Востока в рамках проектов КНР «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского шелкового пути XXI века», предполагающих формирование параллельных и взаимодополняющих выходов в Европу без участия России;

– 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 – Посъет / Зарубино – порты АТР). Расстояние по железной дороге из Харбина до Ванино ориентировочно составляет 1 637 км, расстояние по железной дороге от Харбина до Находки – 836 км;

– узкая ресурсная специализация перевалочных портовых мощностей побережья Татарского пролива Хабаровского края, грозящая сохранением статуса «сырьевой территории» Азиатско-Тихоокеанского региона;

– низкая пропускная способность БАМа для доставки транзитных грузов к портам Ванино и Советская Гавань;

– риски, связанные с тем, что, согласно Стратегии социально-экономического развития Камчатского края до 2030 г., порт Петропавловск-Камчатский становится опорным пунктом для Северного морского пути.

Экономическая политика Российской Федерации на Дальнем Востоке предполагает, что создание новых промышленных производств в рамках территорий с преференциальными режимами хозяйствования должно быть ориентировано на экспорт, прежде всего на экспорт в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Основными рынками сбыта производимой продукции должны стать страны Северо-Восточной Азии, а также отдельные страны Юго-Восточной Азии (например, Социалистическая Республика Вьетнам, Королевство Таиланд, Республика Индонезия и др.). Среди наиболее перспективных отраслевых рынков можно выделить рынок продукции оборонно-промышленного комплекса, энергетических ресурсов, угля, леса и продукции деревопереработки, рыбы и морепродуктов, информационных технологий.

В части полноценного участия территорий Дальневосточного федерального округа в системе межрегионального трансграничного сотрудничества стран

Азиатско-Тихоокеанского региона определяются следующие направления развития регионального морехозяйственного комплекса и транзитного потенциала:

1. Создание международного транспортного коридора «Харбин – Тунцзян – Нижнеленинское – Биробиджан – Ванино» для доставки транзитных грузов из северо-восточных провинций КНР в Европу и порты АТР на основе эффективной региональной интеграции российско-китайских транспортных систем.

Сегодня железнодорожная сеть Центрального и Западного Китая перегружена, испытывает трудности в доставке экспортных грузов в порты восточного побережья КНР для доставки их в Европу. При этом транспортная инфраструктура северо-восточных провинций КНР в направлении России вплоть до российских портов на Дальнем Востоке недогружена. Поэтому первоочередная задача интеграции российско-китайских транспортных систем заключается в переводе транзитных экспортных потоков для доставки китайских грузов с использованием транзитных мощностей Транссиба и БАМа к портам Хабаровского и Приморского краев для доставки их в Европу, ЮВА и восточные порты КНР. Резкое увеличение транзитных потоков способно оказать мощный мультипликативный эффект на уровень социально-экономического развития всех участников таких международных транспортных коридоров.

2. Участие портов прибрежно-морской зоны Хабаровского края в доставке транзитных грузов по Северному морскому пути в контексте реализации планов по созданию совместного россий-

ско-китайского паромства по освоению Северного морского пути для доставки коммерческих грузов.

В современной мировой экономике происходят процессы смещения её основной оси с Запада на Восток, где будет формироваться развитая приарктическая экономическая зона с участием России, КНР и стран ЮВА.

Природно-климатические условия большинства портов побережья Татарского пролива обусловили, что зимняя навигация в них может осуществляться с помощью ледоколов сопровождения. В целях обеспечения круглогодичного сообщения Европы со странами Северо-Восточной Азии по Северному морскому пути прибрежно-морские территории Хабаровского края на основе имеющегося опыта могут принять участие в реализации проектов по развитию российского и китайского ледокольного и транспортного флотов, портов и систем обеспечения безопасности мореплавания, поскольку полноценная эксплуатация восточного отрезка Северного морского пути является стратегической задачей использования этого маршрута в качестве национальной транспортной коммуникации России. Стоит также отметить, что интерес китайских судоходных компаний к Северному морскому пути выше, чем интерес к Северо-Западному проходу, пролегающему в водах Канады и США, поскольку для Северо-Западного прохода характерна более тяжелая ледовая обстановка. Использование Северного морского пути позволяет сократить расстояние транспортировки на 25–55 % по сравнению с традиционными коридорами перевозок из

портов Восточного побережья КНР в Западную Европу, а также к портам Северного и Балтийского морей.

По оценке Института полярных исследований КНР, объём внешнеторгового оборота КНР к 2020 г. может достигнуть 7,6 трлн дол. США, при этом 90 % внешней торговли страны обеспечивается морскими перевозками. Планируется, что около 10 % внешнеторговых грузов КНР будет перевозиться по Северному морскому пути, что составит около 683 млрд дол. США. Таким образом, участие портов прибрежно-морских территорий Хабаровского края в реализации этого проекта будет иметь значимый мультипликативный эффект на уровень социально-экономического развития приморских муниципальных районов края.

3. Развитие экономически эффективного сотрудничества в сфере привлечения иностранных инвестиций, трансфера технологий, организации совместных портовых и производственных мощностей в прибрежно-морских муниципальных районах Хабаровского края.

При этом следует иметь в виду, что в современных условиях неизбежно, что на территории Дальнего Востока России в первую очередь будет развиваться промышленность, основанная на переработке добываемых природных ресурсов. Таким образом, специализация производств в прибрежно-морских муниципальных районах Хабаровского края будет ориентирована на переработку сырья, добываемого в этих районах с целью дальнейшего экспорта конечной продукции в зарубежные страны.

Наиболее перспективными проектами в этой сфере представляются:

- совместные проекты по добыче и переработке водных биоресурсов в ТОСЭР «Николаевск»;

- создание в порту Де-Кастри завода по производству сжиженного природного газа мощностью 5 млн т СПГ в год консорциумом иностранных инвесторов в рамках проекта «Сахалин-1». По результатам проведённых в 2015–2016 гг. изысканий, компания «Эксон Нефтегаз Лимитед» считает Де-Кастри наиболее экономически эффективной и технически подготовленной площадкой для размещения производства сжиженного природного газа.

4. Дальнейшее обеспечение бесперебойной работы железнодорожной паромной переправы «Ванино – Холмск».

Железнодорожная переправа «Ванино – Холмск» обеспечивает около 75 % общего объёма завоза грузов на остров Сахалин. В рамках реализации Стратегии социально-экономического развития Сахалинской области на период до 2025 г. для развития транспортной инфраструктуры острова Сахалин в целях обеспечения бесперебойности функционирования паромной переправы «Ванино – Холмск» правительство Сахалинской области разместило на ПАО «Амурский судостроительный завод» заказ на строительство двух автомобильно-железнодорожных паромов. В настоящее время ведётся разработка конструкторской документации.

5. Реализация проекта строительства автомобильной дороги «Якутск – Амга – Усть-Мая – Эльдикан – Югоренок – Нелькан – Аян» с последующим приданием статуса федеральной трассы и развитием портового хозяйства в с. Аян, как

опорной инфраструктуры для развития приграничных территорий Хабаровского края и Республики Саха (Якутия) и комплексного развития севера Хабаровского края и юго-востока Якутии. В соответствии с проектом Стратегии социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) на период до 2030 г. с определением целевого видения до 2050 г. порт Аян предполагается использовать для организации экспортных поставок продукции лесопромышленного комплекса с территории Усть-Майского района Республики Саха (Якутия) в страны Северо-Восточной Азии.

Список использованных источников

1 Лещёв С. Особенности развития транспортно-логистической инфраструктуры в регионах Российской Федерации / С. Лещёв // РИСК : Ресурсы. Информация. Снабжение. Конкуренция. 2016. № 3. С. 11–13.

2 Лукин М. А. Перспективы реализации транспортно-транзитного потенциала территории России / М. А. Лукин // Логистика и торговая политика : сб. науч. трудов / под ред. В. В. Щербакова, Е. А. Смирновой. СПб. : СПбГЭУ, 2014. Вып. 1 (12). 159 с.

3 Плоткин Б. К. Основы глобальной логистики и управления цепями поставок в современной экономике / Б. К. Плоткин, О. М. Дюкова. С. 90–93.

4 Попова Ю. В. Динамика и тенденции

развития рынка транспортно-логистических услуг в РФ / Ю. В. Попова // Вопросы новой экономики. 2016. № 4 (40). С. 77–82.

5 Прокофьева Т. Развитие логистической инфраструктуры Мурманского транспортного узла и организация взаимодействия ОАО «РЖД» с морскими портами с использованием программных логистических технологий / Т. Прокофьева, В. Клименко // РИСК : Ресурсы. Информация. Снабжение. Конкуренция. № 1. С. 14–20.

6 Раровский П. Е. Пути повышения эффективности экспорта транспортных услуг на Транссибирском контейнерном маршруте / П. Е. Раровский // Российский внешнеэкономический вестник. 2017. № 1. С. 115–134.