

УДК 332.1

Кузнецова Е.А.

Транспортно-логистический кластер Приморского края: текущее состояние и перспективы развития

**Transport and logistics cluster of Primorsky Territory:
current status and development prospects**

В условиях глобализации и высокой динамики социально-политических процессов социально-экономическое развитие Дальнего Востока является стратегическим вопросом. И огромная роль в реализации возможностей обширного региона принадлежит транспортному обеспечению. Всё более актуальными становятся вопросы развития транспортной инфраструктуры Дальнего Востока, проблемы развития рынка логистических услуг, обеспечение взаимосвязанности логистических цепочек, в том числе и повышение прозрачности государственного регулирования в сфере логистических услуг.

Ключевые слова: *Приморский край, транспортная система, транспортное обеспечение, логистический сервис*



In the conditions of globalization and high dynamics of socio-political processes socio-economic development of the Far East is a strategic issue. And a huge role in realization of possibilities of extensive region belongs to the Transportation Division. Becoming increasingly relevant questions of transport infrastructure development of the Far East, the problems of the market development of logistics services, ensuring the coherence of logistics chains, including increasing the transparency of government regulation in the field of logistics services.

Key words: *Primorski Territory, a transport system, a transportation division, a logistics services*

Российский Дальний Восток является территорией, обладающей значительным потенциалом освоения и вовлечения в сферу геополитических интересов сопредельных государств. Происходит постепенное смещение финансовых и инвестиционных потоков в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), в которых в ближайшее время будет производиться не менее половины мирового валового внутреннего продукта.

В условиях глобализации и высокой динамики социально-политических процессов социально-экономическое развитие Дальнего

Востока является стратегическим вопросом. И огромная роль в реализации возможностей обширного региона принадлежит транспортному обеспечению. Всё более актуальными становятся вопросы развития транспортной инфраструктуры Дальнего Востока, проблемы развития рынка логистических услуг, обеспечение взаимосвязанности логистических цепочек, и в том числе повышение прозрачности государственного регулирования в сфере логистических услуг.

Развитие транспортной системы становится в настоящее время необходимым условием реализации инновационной модели экономического роста не только Приморского края, но и Российской Федерации, и улучшения качества жизни населения [1, с. 7].

В АТР происходят беспрецедентные по масштабам интеграционные процессы, сопровождающиеся формированием и укреплением разнообразных объединений и организаций, включающих большое количество субъектов внешнеэкономической деятельности и международного сотрудничества. В ряде ведущих государств данного региона активизируются процессы модернизации, целенаправленно осваиваются новейшие транспортно-логистические технологии [2, с. 1].

Транспортный комплекс южного Приморья может стать эффективным партнёром транспортных систем Японии, Южной Кореи, Китая, Монголии и иных стран. Это приведёт к повышению конкурентоспособности всего региона. Важными условиями для этого являются продуманное позиционирование транспортной системы на рынке, эффективное целеполагание в освоении 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. Созрела необходимость в формировании целостной транспортно-логистической системы, которая включала бы в себя порты, железную дорогу, судоходные компании и склады, позволила бы обеспечить качественный сервис, соответствующий мировым стандартам, на всех стадиях транспортировки груза. Единая система транспортировки и логистик грузов увеличит не только пропускную способность ключевых транспортных узлов Приморья, но и повысит степень привлекательности транспортного комплекса Приморья для грузоотправителей стран Северо-Восточной Азии [3, с. 54].

Основная цель развития транспортно-логистического кластера Приморского края – интеграция в транспортно-логистическую систему Азиатско-Тихоокеанского региона и приведение транспортно-логистической системы Приморского края в соответствие со стандартами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Для достижения поставленной цели, необходимо обеспечить реализацию задач транспортно-логистического комплекса Приморского края. (см. рис. 1.)

Для реализации указанных задач развитие транспортного комплекса Приморского края должно осуществляться по следующим направлениям. (см. рис. 2.)

Остановимся на каждом из направлений развития транспортно-логистического комплекса Приморского края подробнее.

1. Для развития портовой системы необходимо:

♦ формирование портово-производственной зоны и эшелонированного порта на базе п. Восточный-Находка, включающей строительство современного терминального комплекса, складских сооружений, строительство второго железнодорожного пути от станции Находка-Восточная до разъезда Хмыловский, а также строительство объездной дороги к Находке. Перспективными грузами для комплекса Восточный-Находка являются контейнерные грузы, уголь, продукция нефтехимического

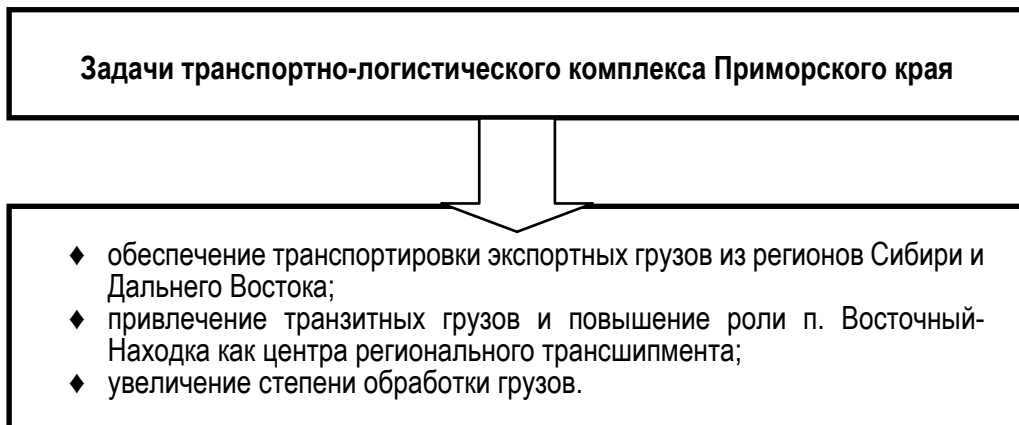


Рис. 1. Задачи транспортно-логистического комплекса Приморского края

комплекса, зерно, продукция лесопромышленного комплекса (преимущественно деревопереработки), продукция рыбопереработки;

- ◆ усиление специализации транспортных узлов;
- ◆ развитие производственных зон и синхронизация развития портовых комплексов и производственных зон (прежде всего со специализацией на нефтепереработке и газопереработке (включая нефтехимию и нефтегазохимию), деревопереработке, рыбопереработке и переработке морской продукции, производстве продукции судостроения и судоремонта, металлообработке). Специализация производственной зоны должна быть увязана со специализацией порта, рядом с которой она создаётся;
- ◆ усиление скоординированности действий отдельных субъектов по развитию транспортных узлов. Это может быть достигнуто за счёт создания координационных комиссий транспортных узлов, состоящих из участников перевозочного процесса, таких как представители отделений и станций железной дороги, стивидорных и судоходных компаний, автопредприятий, экспедиторов, портовых властей, логистического центра, контрольных органов и органов исполнительной власти.

2. Для увеличения масштаба субъектов транспортно-логистического кластера необходимо:

- ◆ стимулирование роста российских судоходных компаний (в том числе формирование национальной судоходной компании, общий дедевейт которой должен составлять не менее 4 млн. тонн), а также терминального бизнеса;
- ◆ поддержка транснационализации российских транспортно-логистических корпораций;
- ◆ стимулирование развития деятельности транспортно-логистических операторов мирового уровня на территории региона;
- ◆ усиление скоординированности развития транспортных узлов за счёт формирования ассоциативных органов управления на региональном уровне.

3. Для интеграции в макрорегиональную систему перевозок необходимо:

- ◆ развитие на базе существующего аэропорта – хаба;
- ◆ формирование порта-хаба на базе портового комплекса Восточный-Находка. В перспективе портовый комплекс Восточный-Находка может стать портом-хабом регионального значения (с ориентацией на грузы из

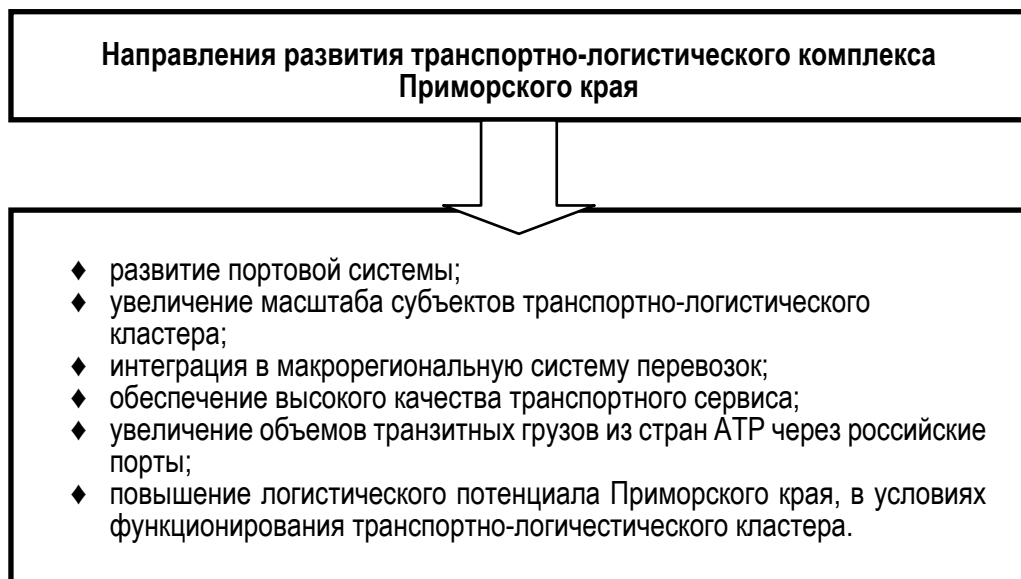


Рис. 2. Направления развития транспортно-логистического комплекса Приморского края

портов западного побережья Японии направлением на Северную Америку, в более отдалённой перспективе – северо-корейские грузы);

- ◆ обеспечение транзита грузов из северо-восточного Китая через порты Приморского края, в том числе за счёт развития а) автодорожной сети, б) пограничных переходов [3, с. 49-52].

4. Грузопотоки на рынке контейнерных перевозок – не в пользу российского транзита. Активная политика крупных компаний – перевозчиков контейнеров – привела к перераспределению транзитного грузопотока Европа – Азия на зарубежные порты в обход Транссибирской магистрали. Причинами низкого объёма транзитных контейнерных перевозок при высоком транзитном потенциале и уникальных возможностях магистрали являются:

- ◆ неспособность железнодорожных перевозок конкурировать по себестоимости с морскими;
- ◆ задержки груза по маршруту при передаче груза внутри мультимодальной цепочки;
- ◆ непрозрачность конечной стоимости доставки груза для клиента;
- ◆ отсутствие инструмента, обеспечивающего оптимальное взаимодействие грузовладельцев, железных дорог, смежных видов транспорта, экспедиторов и других участников в цепи доставки грузов.

Один из основных путей обеспечения высокого качества транспортного сервиса на регулярной основе – тесное взаимодействие участников мультимодальной цепочки (железнодорожников и портовиков) в целях создания эффективных технологий международных перевозок, применение которых позволит предоставлять владельцам грузов транспортный сервис на уровне мировых стандартов.

5. Для решения стратегической задачи увеличения объёмов транзитных грузов из стран АТР через российские порты необходимо:

- ◆ инвестирование в развитие портовой и железнодорожной инфраструктуры;
- ◆ сокращение эксплуатационных расходов на перевозке грузов за

счёт оптимизации графика движения, распределения грузопотоков, совершенствования транспортной логистики;

◆ формирование сквозной тарифной ставки.

6. Повышение логистического потенциала Приморского края, в условиях функционирования транспортно-логистического кластера возможно при оптимизации имеющихся ресурсов и рациональном их использовании (портовая, железнодорожная и т.д.) всеми экономическими субъектами транспортной цепочки.

Проблемы транспортной отрасли не новы и в основном известны. Их решение требует практических действий.

Существует два возможных пути развития событий: либо скромно встраиваться в новую глобальную экономику, претендуя лишь на некоторый доход, либо превращать транспорт в инновационную магистраль Приморского края и России.

Задача состоит не только в том, чтобы воспроизвести и реализовать амбициозные инвестиционные проекты, но и в пересмотре имеющихся взглядов на существующее положение дел в транспортной отрасли, в повышении эффективности взаимодействия всех участников мультимодальных цепочек, а также внедрении новых технологий, что само по себе станет фактором приоритетного вложения денег различными финансовыми группами именно в транспортную сферу.



Литература

1. Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы). (в ред. Постановления Правительства РФ от 20 мая 2008 года № 377, вступает в силу с 1 января 2010 года). Электронный ресурс. URL: http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=9806 [Дата обращения: 26.02.2011].

2. Выступление министра транспорта Российской Федерации Левитина И.Е. на Четвёртом Тихоокеанском экономическом конгрессе, «Развитие сотрудничества в сфере транспорта в Азиатско-тихоокеанском регионе». [Электронный ресурс]. URL: <http://www.pacific-congress.ru/archive/2010/ru/total-materials/> [Дата обращения: 26.02.2011].

3. Итоговые материалы Четвёртого Тихоокеанского экономического конгресса, дискуссионная сессия «Дальний Восток – транзитный узел в Азиатско-тихоокеанском регионе». Электронный ресурс. URL: <http://www.pacific-congress.ru/archive/2010/ru/total-materials> [Дата обращения: 26.02.2011].

4. Закон Приморского края от 20 октября 2008 года № 324-КЗ «О стратегии социально-экономического развития Приморского края до 2025 года». Электронный ресурс. URL: <http://www.zspk.gov.ru/laws/2008/10.html> [Дата обращения: 26.02.2011].