

УДК 658.7

Принзюк И.В.

Хабаровская государственная академия экономики и права

**ПРЕДПОСЫЛКИ И ПРОБЛЕМЫ СОЗДАНИЯ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ
МЕЖДУНАРОДНОГО ЦЕНТРА ПО ОКАЗАНИЮ УСЛУГ ОБРАБОТКИ
ВНУТРЕННИХ И ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОПОТОКОВ**

I. Prinzyuk

Khabarovsk State Academy of Economics and Law

**PREMISES AND PROBLEMS OF CREATING THE FAR
EAST INTERNATIONAL CENTER TO PROVIDE SERVICES
OF COORDINATING DOMESTIC AND TRANSIT FREIGHT FLOWS**

Аннотация. Дальний Восток является важнейшей стратегической частью РФ. Мировой опыт развитых стран свидетельствует – при грамотном использовании преимуществ местоположения региона можно добиться значительных успехов в экономике и уровне жизни граждан. Основным фактором успешности таких стран и регионов является координирующая роль государства, особые условия ведения бизнеса, наличие единого центра по координации и управлению внутренними и транзитными грузопотоками и т.д. Создание подобного международного центра по оказанию услуг обработки внутренних и транзитных грузопотоков на Дальнем Востоке может стать важнейшим фактором экономического развития региона.

Ключевые слова: Международный опыт, услуги, грузопотоки, Дальний Восток, транспортная инфраструктура, направления развития.

Abstract. The Far East is the strategic region of the Russian Federation. The experience of economically developed countries all over the world shows that by profiting from its favorable location a region can gain considerable advantages for its economy and residents. The success is launched in the coordinating role of the state, specific business conditions and availability of a centre which coordinates and manages domestic and transit freight flows, etc. Creating such a center in the Far East could become the major factor of the region's economic development.

Key words: international experience, services, freight flows, the Far East, transport infra-structure, the direction of development.

Международный опыт показывает – при грамотном использовании местоположения региона в мировой транспортной системе можно добиться ошеломляющих успехов в экономике и уровне жизни граждан. Управление услугами по транспортировке, обработке, складированию, таможенному оформлению, расконсолидации, финансовому сопровождению и другим операциям с транзитными грузопотоками приносит огромные поступления в экономику развитых стран. В мире существует множество таких примеров. Государства и регионы, такие, как Сингапур, Гонконг, Нидерланды и многие другие, активно проводят политику, позволяющей максимально использовать потенциал местоположения и получать дополнительную прибыль от проходящих через регион транзитных потоков. Каждая из этих территорий имеет свои особенности и свой исторический опыт создания транспортно-распределительных зон мирового значения.

Сингапур. Благодаря важному стратегическому положению на перекрестке морских путей между Европой, Азией и Австралией Сингапур превратился в один из ведущих пере-

валочных центров мира. Порт Сингапур – один из крупнейших мировых портов (второе место в мире по грузообороту). Он оборудован причалами для судов различного типа, обслуживает 250 линий и ежедневно принимает 150 судов. Сингапурский аэропорт – крупный узел международных авиалиний, оборудованный для круглосуточных полетов в любых погодных условиях. Это один из самых современных и комфортабельных аэропортов мира, а компания «Сингапур эрлайнз» пользуется доверием пассажиров всего мира. Ежегодно Сингапур принимает 6–8 млн. туристов. Сингапур не располагает естественными ресурсами, но за счет своего месторасположения, особого отношения в области создания инфраструктурных преимуществ, либерального налогового законодательства, четкой системы управления, этому небольшому островному государству удалось выйти на уровень экономики, условий жизни, опережающий многие развитые страны. Государство Сингапур ставило перед собой цель снизить уровень коррупции и преступности до нулевого [9, с. 587]. В стране применяется смертная казнь и очень суровые законы. Это позволило сделать Сингапур одним из самых безопасных и комфортных городов мира. Это, в свою очередь, привлекает глобальные транспортные и торговые корпорации размещать штаб-квартиры, и дополнительные инвестиции в страну. Страна приветствует каждого инвестора, и как результат, на сегодняшний день здесь открыты филиалы более 3 тысяч компаний, а ежегодный объем иностранных инвестиций составляет 10 млрд. долл., и это при огромном внутреннем инвестиционном потенциале. Сингапур является ведущим азиатским расчетно-финансовым центром, проводящим сделки на сырьевых и товарных рынках с годовым оборотом свыше 100 млрд. долл. Несмотря на мировую рецессию, Сингапур одним из первых сумел преодолеть ее последствия путем принятия ряда мер, в том числе по либерализации налогообложения, показав уже в середине 2009 г. стабильный рост. В 2010 г. Сингапур занял 5 место в ми-

ровом рейтинге. ВВП на душу населения составил 62000 долларов США [1, с. 72].

Нидерланды. Нидерланды принимают участие в транспортной и логистической деятельности соответственно размерам страны, специализировались на международной торговле, транспорте и логистике на протяжении длительного времени. Расположение страны в центре Северной Европы определяло такую политику, а ее успехи определялись значительными «ноу-хау» голландцев: порт Роттердам является одним из самых крупных в мире; одна треть товаров, проходящих через этот порт, направляется в (или из) Германию. Автотранспортные компании считаются наиболее эффективными в мире и играют исключительно большую роль в европейской транспортной системе, повышая значение Нидерландов в международном обмене. Для того чтобы уменьшить дорожное движение и освободить территорию вокруг порта, создаются грузовые терминалы около границы с Германией. Терминалы связаны с портом автомобильными и железными дорогами, рекой, причем перевозки по железной дороге и реке были усовершенствованы с целью переключения перевозок с автомобильного транспорта. Еще одним новшеством, которое порт планирует внедрить, станет переход на 24 часовую режим работы. Сейчас в режиме нон-стоп трудятся в основном химический комплекс — в силу специфики. Однако маркетологи в Роттердаме надеются добиться того, чтобы круглосуточно работали все стивидоры, а также специалисты по логистике и другие службы. Только так можно добиться максимальной отдачи от ограниченного в пространстве ресурса. В заключение следует сказать, что в Нидерландах положение особое, потому что поток товаров через страну, в особенности между Германией и Роттердамом, является исключительно важным. Извлечение выгоды от этого потока происходит в двух формах: через «дистрибутивные парки» путем выдачи разрешений; через мультимодальные грузовые терминалы вдоль границы с Германией; это позволяет освободить участки в

порту и увеличивать мощность. Они имеют хорошее мультимодальное оборудование и большие площади (Венло: 35 га плюс 150 га для возможного расширения; Неймегенский комплекс: 160 га). По данным Всемирного банка, ВВП на душу населения Нидерландов в 2010 г. составил 40300 долл. США [7, с. 100].

Гонконг. По показателям душевого валового внутреннего продукта Гонконг является наиболее богатым городом в КНР. А по показателям покупательной способности даже обходит некоторые европейские страны. Порт Гонконга занимает третье место по торговому обороту в мире. Здесь 9 терминалов и 24 причала работают круглосуточно. Все они принадлежат пяти частным компаниям Гонконга. Четвертая часть населения Гонконга работает в порту. Прохождение транзитного груза облагается минимальными налогами и пошлинами, таможенные процедуры упрощены до минимума. Каждую неделю в порт Гонконга заходит до 400 судов со всего мира. Докеры разгружают судно не больше 14 часов. За одну минуту краны успевают сделать до 40 движений погрузки-разгрузки. Уникальность порта Гонконг в том, что на весь товар, кроме продуктов питания и одежды не требуется таможенная декларация. Порт Гонконга – сложная система. Он был основан в XIX в. Сейчас в год здесь разгружается до 21 млн контейнеров со 120 тыс грузовозов. Гонконг занимает пятое место по количеству зарегистрированных судов в мире. Судовладельцы Гонконга – одни из наиболее состоятельных людей: в их руках сосредоточено 8 процентов всех торговых услуг мира. Положительная динамика китайского порта во многом обязана существенному снижению ставок фрахта. Тем не менее Гонконг не может противостоять демпингу китайских портов, находящихся на материке. Но у Гонконга есть свои преимущества, которые кроются в культуре обслуживания судов, логистике и экспедиторских услугах, построенных по канонам Запада. Здесь не встретишь тех проблем и проволочек, которые присущи многим портам Китая, и это выгодно отличает Гонконг в глазах клиентов. Сейчас порт Гон-

конга на пути к преобразованиям. Есть проект по углублению дна порта для того, чтобы в порт могли заходить более крупные контейнеровозы. Также менеджмент порта рассматривает вопрос о том, чтобы построить еще один терминал [8, с. 390]. В 2010 г. ВВП на душу населения Гонконга составил 45000 долл. США [8, с. 391].

Проведя краткий обзор регионов-лидеров по эффекту транзитной переработки грузов, можно выделить несколько общих для них пунктов конкурентных преимуществ:

- выгодное расположение на пересечении мировых транспортных потоков;
- большие инфраструктурные комплексы;
- либеральное налоговое законодательство;
- простейшие таможенные процедуры;
- эффективная система управления;
- современная и эффективная банковская структура;
- отсутствие административных барьеров;
- единый центр по координации и управлению внутренними и транзитными грузопотоками.

Основным фактором успешности таких стран и регионов является координирующая роль государства, особые условия ведения бизнеса, наличие единого центра по координации и управлению внутренними и транзитными грузопотоками. Создание подобного международного центра по оказанию услуг обработки внутренних и транзитных грузопотоков на Дальнем Востоке может стать важнейшим фактором экономического развития региона. Какие же предпосылки имеются на Дальнем Востоке, и что необходимо предпринять для решения данной задачи.

Дальний Восток находится на пересечении глобальных торговых путей между Западом и Востоком. Недр региона содержат огромные природные ресурсы. По запасам минерального сырья Дальний Восток занимает ведущее место в стране. В последние несколько лет на территории Дальнего Востока построен газопровод Сахалин–Хабаровск-

Владивосток, достраивается нефтепровод ВСТО, принято решение о строительстве газопровода и нефтепровода из Якутии. Разрабатывается проект реконструкции Байкало-Амурской магистрали. Грузопоток в сторону Ванинского и Совгаванского портов уже сегодня растет огромными темпами, северный широтный ход не справляется с этой нагрузкой. В связи с проведением саммита АТЭС-2012 в Приморский край и город Владивосток привлечены большие финансовые вливания для строительства инфраструктурных объектов саммита. В Амурской области начато строительство космодрома Восточный. Активно обсуждается строительство моста, соединяющего остров Сахалин с материковой частью страны [4, с. 11]. Если раньше месторождения ископаемых Дальнего Востока осваивались слабо, то сегодня интерес к их промышленной разработке значительно возрос. Очевидно, что Дальний Восток находится в очень выгодном географическом положении. Потенциал использования преимуществ от расположения огромен. И как в части экспортных потоков природных ресурсов, так и в направлении импортных и транзитных потоков.

Современная Россия имеет огромную территорию – 17 млн.км², но при этом население России составляет только 142 млн. чел. Плотность населения в России крайне низкая — только 8,3 чел./км², а Сибирь и Дальний восток России всё еще являются малоосвоенными территориями (см. табл. 1). Для сравнения, ближайший сосед Дальнего востока России — Япония имеет маленькую территорию в 377 тыс.км², и при этом население Японии составляет 127,5 млн.чел. Плотность населения Японии составляет 337,4 чел./км² [4, с. 17]. В связи с этим некоторые антиросийски настроенные аналитики уже высказали мнение, что Россия в среднесрочной перспективе может не удержать за собой территории Дальнего Востока. Кроме того, высказывается мнение, что, хотя с юридической точки зрения Дальний Восток — российские владения, но якобы с точки зрения неких «интересов всего человечества» он должен рассматриваться как «планетарные ресурсные кладовые» по типу Антарктиды. Бытует мнение, что Дальний Восток России манит к себе не только США, но и перенаселенный Китай.

Таблица 1

**Численность населения Дальнего Востока [3, с. 175].
(оценка на конец года; тысяч человек)**

	2005	2006	2007	2008	2009
ДВ федеральный округ	6 546,9	6 508,9	6 486,4	6 460,1	6 440,4
Республика Саха (Якутия)	949,9	950,0	951,4	949,8	949,3
Камчатский край	349,2	347,1	345,7	343,5	342,2
Приморский край	2 019,5	2 005,9	1 995,8	1 988,0	1 982,0
Хабаровский край	1 412,2	1 405,5	1 403,7	1 401,9	1 400,4
Амурская область	881,1	874,6	869,6	864,5	860,7
Магаданская область	171,6	168,5	165,8	163,0	161,2
Сахалинская область	526,2	521,2	518,5	514,5	510,8
Еврейская АО	186,5	185,6	185,6	185,4	185,0
Чукотский АО	50,5	50,5	50,3	49,5	48,6

Данные табл. 1 свидетельствуют о существенном уменьшении численности населения Дальнего Востока – более чем на сто тысяч человек за четыре года, с 2005 по 2009 гг. Сложные климатические условия, дороговизна жизни, отдаленность от центра страны, слабая инфраструктурная обеспеченность, отсутствие должной поддержки государства – все это способствует оттоку населения с территории Дальнего Востока. Занимая 40% территории России, регион имеет слабое развитие транспортной сети. Это является одной из главных причин, сдерживающих развитие экономики региона. В то же время транспортно-географическое положение Дальнего Востока благоприятствует развитию международных торговых связей. Большинство территорий Дальнего Востока имеет прямой выход к морю, что обеспечивает им удобные связи со странами Азиатско-Тихоокеанского региона [7, с. 51]. В настоящее время уникальное положение юга Дальнего Востока, граничащего с бурно развивающимися странами, находящегося на пересечении торгового пути Восток – Запад практически не используется, тогда как в соседнем Китае еще в начале 90-х гг. в непосредственной близости от границы стали создаваться СЭЗ и строиться города. На северо-востоке Китая в последние годы сформировался и продолжает активно развиваться мощный комплекс деревообрабатывающих и нефтехимических предприятий, рассчитывающих на экспорт российского сырья.

Существует три основных вида товарных потоков: входящие, исходящие и транзитные. Экономика региона Дальний Восток должна максимально использовать потенциал этих трех грузовых направлений. Создание на основе государственно-частного партнерства элементов конкурентной транспортно-логистической инфраструктуры даст дополнительные возможности получения доходов от прохождения через территорию региона основных видов грузопотоков. Дальний Восток исторически являлся отдаленным от крупных хозяйственных центров страны и зависящим от транспортной доступности с

ними. По этим причинам и в связи с большими экономическими дорогами для транспортировки расстояниями он объективно больше, чем остальные районы России, ориентирован на внешнюю экономику прилегающих к нему стран [5, с. 32]. Проведем краткий анализ основных элементов транспортно-логистической и сопутствующей инфраструктуры Дальнего Востока, включающей морские, речные, авиационные и сухопутные порты; автомобильные дороги, железнодорожные пути; транспортно-распределительные комплексы; трубопроводы; системы международных транспортных коридоров.

На протяжении 5,6 тысяч миль побережья Дальнего Востока расположены 22 морских торговых и 10 рыбных портов. Самые крупные из них, имеющие потенциальный оборот не менее 1 млн. т: – Восточный, Находка, Владивосток, Посыет, Пластун – в Приморском крае; Ванино, Де-Кастри – в Хабаровском крае; Холмск, Корсаков, Углегорск – на Сахалине; Магадан – на севере и Петропавловск-Камчатский – на Камчатке. Через эти порты проходит более 95% всех грузопотоков Дальнего Востока. По этой причине порты занимают одно из ключевых мест в экономике региона и страны в целом. Технические возможности российского флота позволяют осуществлять проводку транспортных судов по Северному морскому пути. В связи с активным уменьшением ледового покрова Северного Ледовитого океана Северный морской путь обещает стать глобальной альтернативой южному, что позволит сократить время движения в пути между Азией и Северной Европой на 30 % [5, с. 35].

Обеспеченность Дальнего Востока судоходными речными путями в три раза выше среднероссийского уровня. На каждые 10 тыс. кв. км территории здесь приходится 31 км речных путей. Судоходными являются реки Амур, Усури, Амгунь, Мая, Тунгуска (в Хабаровском крае), Зея, Селемджа, Бурей (Амурская область), Лена, Вилюй, Киренга, Витим, Олекма, Алдан, Индигирка (Республика Саха), Колыма (Магаданская область, Республика Саха), Анадырь (Магаданская область).

По региону проходит Транссибирская магистраль – величайшая и самая протяжённая железная дорога России. На территории Дальнего Востока построена Байкало-Амурская магистраль – железнодорожная магистраль Восточной Сибири. Заканчивается строительство новой Амуро-Якутской ж/д магистрали от Сковородино до Якутска. По маршруту Чита – Сковородино – Свободный – Биробиджан – Хабаровск проходит федеральная автомобильная дорога Амур. Которой столь много внимания уделяется в последнее время первыми лицами государства. По маршруту Якутск – Магадан проходит федеральная автомобильная дорога Колыма. По маршруту Хабаровск – Владивосток проходит федеральная автомобильная дорога Усури.

В связи со слабым развитием дорожной сети и значительной удаленностью региона от центральных районов страны авиационный транспорт имеет исключительное значение для социально-экономического развития Дальнего Востока. Ему принадлежит особая роль в обеспечении продовольствием отдаленных и слабоосвоенных районов. Часто он служит единственным средством сообщения. Удельный вес воздушного транспорта в объеме перевозок пассажиров в два раза выше, чем в среднем по стране. В последние годы возможность конкурентного обслуживания населения снижается из-за закрытия нерентабельных маршрутов и аэропортов, банкротства региональных авиакомпаний, уменьшения числа аэропортов, меняется регулярность рейсов. При этом на долю авиационного транспорта приходится основной объем перевозок пассажиров дальнего следования. Отчасти это связано с тем, что в условиях отдаленности от центральных районов России использование воздушного транспорта дает большой временной выигрыш. Всего в регионе около 400 аэропортов. Базовые аэропорты расположены в Хабаровске, Владивостоке, Благовещенске, Магадане, Южно-Сахалинске, Петропавловске-Камчатском, Якутске. Подавляющее большинство аэропортов местных воздушных линий

имеют грунтовые взлетно-посадочные полосы, из-за чего вынуждены прекращать работу в периоды межсезонья и распутицы, перерывы достигают иногда 4 месяцев. Остро стоит вопрос технического переоснащения воздушного транспорта, замены устаревшего парка машин. Более четверти самолетов находятся в эксплуатации 15–20 лет и более. Отмечаются серьезные сбои в работе малой авиации, связанные с недофинансированием. В условиях недостаточного развития наземной сети путей сообщения в зоне БАМа авиатранспорт играет важную роль в транспортном обслуживании проживающего здесь населения. В пределах всей зоны магистрали работает 20 аэропортов, из которых 18 – местные воздушные линии. Работа этих аэропортов осложняется их неудовлетворительным техническим состоянием.

Общий уровень развития транспортной сети в регионе крайне низок, де-факто только на юге региона в Приамурье, Приморье и на Сахалине имеется сеть железных и автомобильных дорог. Северные же районы практически не имеют инфраструктуры. Уровень инфраструктуры на Дальнем Востоке, является самым низким в России, что затрудняет снабжение, и очень сильно увеличивает транспортные расходы и стоимость продукции. Ключевыми проблемами развития транспорта в регионе являются:

- завершение формирования опорной магистральной железнодорожной сети, завершение строительства БАМ и АЯМ и соединительных линий, обеспечивающих надежность сети;

- создание совместно с другими видами транспорта эксплуатационно-технологических и экономических условий для привлечения на российские железные дороги международного транзитного потока (МТК «Транссиб», «Приморье -1», «Приморье -2»);

- развитие перегрузочных мощностей базовых материковых портов – Владивостока, Находки, Восточного, Ванино, Посыета, Зарубино;

- развитие международных пограничных переходов и терминального хозяйства, обеспечивающих ускорение технологической и

таможенной обработки, комфортных условий для пассажиров;

- недостаток воздушных транспортных коридоров для международных транзитных полетов;

- внедрение на мировые рынки отечественной тяжелой транспортной авиации;

- использование грузовой транспортной авиации на внутренних линиях для труднодоступных районов Севера.

Самым затратным компонентом, объединяющим успех развитых стран как центров по оказанию услуг обработки транзитных потоков, является уровень обеспеченностью инфраструктурой. Одним из важнейших инфраструктурных условий являются региональные транспортно-распределительные центры (ТРЦ). Динамика транспортно-логистического сервиса показывает, что все большую роль в управлении доставкой грузов в цепях поставок играют транспортно-распределительные, транспортно-логистические центры [6, с. 450]. На Дальнем Востоке на сегодня строительство ТРЦ практически не ведется. Построено несколько складских комплексов под нужды в основном местных торговых компаний, также обсуждается строительство складов и модернизация припортовых зон. Часть проектов была приостановлена в результате кризиса 2008 г., и в связи с продолжающейся турбулентностью на мировых финансовых рынках они не обновлены.

В 2011 г. совокупный объем валового регионального продукта, произведенного в субъектах Дальнего Востока, увеличился по сравнению с 2010 годом на 5% и составил 2,3 трлн.руб. Лидером по объему ВРП Дальнего Востока в 2008 г. являлась Сахалинская область с населением 514,5 тыс. человек, что в несколько раз меньше Приморского края. Такой объем достигнут главным образом за счет добычи углеводородов Сахалинского шельфа [3, с. 175].

В условиях перехода России на инновационный путь развития управление услугами по обработке транспортных потоков становится важнейшим фактором социально-эконо-

мического роста, обеспечивающим единство социально-экономического пространства страны, межрегиональные и международные связи, повышение эффективности использования природных ресурсов, расширение предпринимательства и международного сотрудничества. Еще одним общим признаком успешности мировых лидеров по транзитной переработке грузов является либеральное налоговое и таможенное законодательство, отсутствие бюрократических проволочек, максимально лояльное отношение государственных органов к участникам транзитного рынка. Вступление России во Всемирную торговую организацию, а также ориентация таможенных органов на принцип «сервисной таможни» требуют инновационных подходов к управлению качеством таможенных услуг [2, с. 94]. В этом направлении предстоит провести огромную работу по приведению таможенных и налоговых процедур в соответствие западным стандартам.

Подведя итог можно сделать вывод – основными направлениями, позволяющими сделать Дальний Восток, одним из мировых центров по оказанию услуг обработки внутренних и транзитных грузопотоков, должны стать:

- масштабные государственные инвестиции в транспортно-логистическую инфраструктуру по типу приведенных выше зарубежных лидеров;

- создание условий для привлечения частных российских и зарубежных инвестиций;

- либерализация налогового и таможенного законодательства;

- максимальное упрощение таможенных и других бюрократических процедур и формальностей;

- отсутствие коррупции;

- благоприятные условия ведения делового климата. Безопасность и удобство размещения штаб-квартир и т. д.

Очевидно, что существует запрос не только на заимствование зарубежного опыта в логистике и государственном управлении, но и на принципиально другие подходы в менеджменте.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Вербер. Энциклопедия относительного и абсолютного знания, М., «Гелеос», «РИПОЛ классик», 2007 г. -288 с.
2. Гупанова Ю.Е. О сущности и содержании процесса управления качеством таможенных услуг.// Вестник МГОУ. Серия «Экономика». – 2012. - № 1. – М.: Изд-во МГОУ. – с. 94 - 98
3. Дальневосточный федеральный округ. 2009: Статистический сборник/ Хабаровскстат - г. Хабаровск, 2010. – 175 с.
4. Дальневосточный федеральный округ: Территория развития. - Хабаровск: Издательский Дом «Приамурские ведомости», 2010. – 176 с.
5. Долгосрочная стратегия развития российского Дальнего Востока: материалы научно-практической конференции (4 дек., 2007 г. ; г. Хабаровск) : сб. ст. - Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2008. - 614 с
6. Корпоративная логистика: 300 ответов на вопросы профессионалов. /Под общ. и научн. Ред. Проф. Сергеева В.И. М.- Инфра-М, 2008. — 976 с
7. Прокофьева Т.А., Лопаткин О.М., Логистика транспортно-распределительных систем: Региональный аспект .-М.: РКонсульт, 2003- 400с
8. Kui-Wai Li. The Hong Kong Economy: Recovery and Restructuring, McGraw-Hill Education (Asia) H.K. 2011, 512 p
9. Lee Kuan Yew. The Singapore Story: 1965 - 2000. From third world to first. HarperCollins Publishers, N.Y., USA, 2011, 700p