

ИНТЕГРАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОСТРАНСТВ РОССИИ И АТР НА ПРИМЕРЕ ПРИМОРСКОГО КРАЯ

Лазарев В.А.^{1,3}, Кривелевич М.Е.^{2,3}

¹ ГОУ ВПО Морской государственный университет им. Г.И. Невельского, Владивосток, Россия (690059 Владивосток, ул. Верхне-Портовая, 50А), email: vlad.lazarev@list.ru

² ГОУ ВПО Дальневосточный федеральный университет, Владивосток, Россия (690950 Владивосток, ул. Суханова, 8), email: 733180@bk.ru

³ Институт экономических исследований ДВО РАН (680042 Хабаровск, Россия, ул. Тихоокеанская, 153)

Данная статья написана через год после саммита АТЭС 2012 года, проходившего на территории России в сентябре 2012 года. Одним из передовых направлений для включения России в общее экономическое пространство весьма перспективного и быстро развивающегося Азиатско-Тихоокеанского региона было названо создание надежных трансазиатских логистических цепей. В статье рассмотрены возможности и проблемы интеграции транспортной системы России и в целом макрорегиона Дальний Восток в Азиатско-Тихоокеанский регион для построения трансграничных цепей поставок. Приведен краткий анализ особенностей региональных экономик России и их отражение в региональные транспортные системы, включая влияние транспортной системы на связность экономического пространства России. Проанализировано текущее состояние и тренды транспортного рынка Приморского края, указаны основные проблемы регионального транспортного рынка и возможные пути их решения. Предложены перспективные направления сотрудничества между Россией и странами АТР в транспортной сфере.

Ключевые слова: АТЭС, АТР, транспортный рынок, Приморский край, Дальний Восток, экономическая связность, экономическое пространство.

INTEGRATION OF TRANSPORTATION SPATIOS OF RUSSIA AND ASIA PACIFIC BASING ON PRIMORSKY REGION

Lazarev V.A.^{1,3}, Krivelevich M.E.^{2,3}

¹ Maritime State University n.a. G.I.Nevelskoy, Vladivostok, Russia (690059 Vladivostok, Verkhne-Portovaya St. 50A), email: vlad.lazarev@list.ru

² Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia (690950 Vladivostok, Sukhanova St. 8), email: 733180@bk.ru

³ Economic Research Institute FEB RAS (680042 Khabarovsk, Russia, Tikhookeanskaya St., 153)

This article is prepared one year after the 2012 APEC Summit that was held in Russia in September of 2012. The development of the rigid Trans-Asian logistical routes was named as one of the advanced ways of Russia' embedding to the highly prospective and fast growing mutual economic spatio of Asian Pacific Region. The opportunities and challenges of the integration of Russian transportation system and particularly the transportation system of Far East Macroregion to the Asian Pacific Region for the building of transborder supply chains are considered. The short analysis of the distinctive features of the Russian regional economic spatios and their reflection to the regional transportation systems are presented including the influence of the transportation system on the coherence of the sole economic spatio of Russia. Analysis of current situation and trends in the transport market of Primorsky Region is given. General problems of the regional transport market are described with the suggested possible directions for their solution. Prospective ways of cooperation between Russia and Asian Pacific States in transportation area are proposed.

Keywords: APEC, Asia Pacific, transport market, Primorsky region, Far East, economic cohesion, economic spatio.

Саммит АТЭС 2012: дорожная карта интеграции

На саммите АТЭС, прошедшем в России в 2012 г., ключевыми направлениями, которые были вынесены на площадку делового обсуждения, стали следующие вопросы [13]:

- либерализация торговли и инвестиций как необходимое условие создания общерегиональной зоны свободной торговли;

- поиск новых механизмов региональной экономической интеграции, обеспечивающих включение периферийных территорий в систему международной торговли;
- принципы и условия повышения уровня продовольственной безопасности для всех членов АТЭС и подходы к формированию регионального рынка экологических продуктов;
- формирование надёжных транспортно-логистических цепочек;
- механизмы институционального обеспечения инновационного роста.

Анализ позиций, высказанных на саммите российской делегацией, позволяет сделать следующие выводы:

- на период до 2018–2020 гг. центральным направлением интеграционных усилий России будет пространство СНГ;
- дорожная карта интеграции России с ЕС демонстрирует свою низкую эффективность. Европейский рынок консолидируется, и Россия сталкивается с растущим экономическим сопротивлением;
- на пространстве АТР у России нет четкой стратегии, но есть понимание, что процессы экономической консолидации в этом регионе ускоряются. В этих условиях Россия может оказаться на периферии, в качестве поставщика сырья, зажато между двумя консолидированными рынками [3].

Регионализация экономического пространства России

Проблема низкой эффективности интеграционных моделей встраивания российского бизнеса в экономическое пространство АТР своими корнями уходит в политику размещения производственных факторов Советского Союза [1]. Максимальное использование эффекта масштаба, который выражается в опережающем уменьшении себестоимости единицы продукции или услуги при росте объема производства, привело к сверхспециализации территорий и, как следствие, к росту неравномерности распределения отраслевых производственных факторов по территории страны. Наибольшая концентрация производственных факторов была достигнута в центральных регионах СССР, в то время как значительное количество высококвалифицированной рабочей силы было выдвинуто в восточные регионы страны, к сырьевым базам промышленности. В настоящее время наблюдается явное разделение нынешней России на две территории линией к востоку от Уральских гор. Можно спорить о точном расположении этой линии, однако Дальневосточный федеральный регион имеет существенно иные пространственно-экономические параметры, чем Центральный, Южный или Уральский федеральные регионы России. Во взаимоотношениях Дальневосточного региона с Центральной Россией как двух макрорегионов наблюдаются два процесса:

- нарастающее различие пространственно-экономических характеристик макрорегионов;

- нарастающая промышленно-экономическая автаркия Востока России вследствие непрерывно ухудшающейся транспортной связности с Центральной Россией для промышленных грузов.

Первый процесс связан с опережающей деспециализацией и дифференциацией экономик Сибири и Дальнего Востока. Так, уже к 2007 году в части регионов Сибири и Дальнего Востока, в частности в Приморском крае, в Новосибирской области, сформировался тип экономики сервисного характера: доля сектора услуг составила более 60 % валового регионального продукта. При этом в Приморском крае доля транспорта в ВРП составила 17.2 %, доля торговли – 16.8 %. Экономика Восточной России в целом развивается по тому же пути, приобретая черты постиндустриальной экономики, что заметно отличает ее от общих тенденций развития индустриальной экономики Центральной России.

Второй процесс, нарастающая автаркия, тесно связан с особенностями взаимодействия транспортных систем и экономического пространства. В Центральной России сохраняются хорошо развитые сети железных и автомобильных дорог. Более того, железнодорожная сеть в Центральной России имеет многосвязную структуру, что позволяет, при правильно организованном управлении, организовать движение грузовых единиц между любыми двумя узлами с различной скоростью, включая сохранение возможности грузового сообщения между узлами транспортной сети в случае аварии в одной из ветвей.

Транспортная система в Восточном макрорегионе имеет существенные особенности. Железнодорожная сеть представлена единственной ветвью Транссибирской магистрали с несколькими ответвлениями. Физические параметры автомобильной транспортной системы не соответствуют современным требованиям к перемещению промышленных грузов. Инфраструктура ограничивает нагрузку на одну ось автотранспортного средства 8.5 тоннами, а на отдельных участках нагрузка может ограничиваться 5 тоннами. Поскольку при перевозке 20-футового полностью загруженного контейнера у трехосного грузового шасси возникает нагрузка на ось в 10 тонн, экономичная перевозка автотранспортом стандартной грузовой единицы становится невозможной.

Железнодорожная транспортная система также не функционирует в режиме, необходимом для устойчивого развития экономики Восточного макрорегиона. Среднестатистическая по выборке отправок скорость контейнерной грузовой единицы при движении в направлении восток-запад составляет 200–300 километров в сутки, что заметно меньше установленных нормативов [5]. При движении грузов в направлении запад-восток средняя скорость может падать до значений в 8 км/ч, что в два-три раза ниже нормативной скорости.

Особенности функционирования транспортной системы Восточного макрорегиона приводят к растяжению экономического пространства территории в сравнении с экономиче-

ским пространством Центральной России. Развитие процесса, в конечном счете, может привести к разрыву экономического пространства Восточного макрорегиона на регион Приморье – юг Хабаровского края – Амурская область, регион Якутия, регион Восток Сибири – Иркутская область, регион Сибирь с размыванием экономик, существующих на прочих территориях макрорегиона.

Транспортный рынок Приморского края

Приморский край является естественными воротами России в Азиатско-Тихоокеанский регион. Поскольку решение задачи формирования надежных транспортно-логистических цепочек между Россией и АТР опирается на транспортную систему Приморья, особую важность приобретает задача диагностирования текущего состояния и тенденций развития транспортного рынка Приморского края. Материалами для данного раздела послужили статистические справочники [6-8, 10-12].

Транспортный рынок занимает значительную долю в экономике Приморского края, однако демонстрирует серьезные системные проблемы. В сфере обращения транспортного рынка занято около 10 % трудоспособного населения края, стоимость основных фондов, обслуживающих операции на транспортном рынке, составляет до 50 % от всего объема основных фондов предприятий Приморского края. При этом за 2008–2011 годы транспортный рынок продемонстрировал четырехкратное падение финансового результата деятельности – от 45 % объема чистой прибыли, полученной во всех экономических субъектах Приморского края в 2008 году, до 13 % в 2011 году. Примечательно, что это сокращение чистого финансового результата деятельности происходит на фоне инвестиций в транспортный рынок в размере 55–65 % от общекраевых. В 2005–2007 годах объем инвестиций в основные фонды транспортных систем Приморья менялся в пределах от 4.9 миллиарда рублей в 2005 году до 8.9 миллиарда рублей в 2007 году, но в среднем составлял от 26 % до 28 % от общекраевого уровня. При этом финансовый результат рынка рос при одновременном падении индекса цен предложения транспортных услуг к 2007 году до 87 % от уровня 2005 года. Начиная с 2008 года нормализованный объем инвестиций вырос в среднем в полтора раза с пиком в 2009 году в размере 85 миллиардов рублей. Инвестиционный перегрев транспортного рынка привел к вполне ожидаемым результатам. В 2008 году рынок собрал итоги прошлых лет, и начиная с 2009 года финансовый результат стал резко снижаться, достигнув в 2011 году уровня в 13.4 % от общекраевого. Одновременно цена предложения на транспортном рынке выросла и превысила уровень 2005 года. В динамике наблюдается заметная положительная связь между инвестициями, сделанными в 2004–2008 годах, и финансовыми результатами транспортного рынка в 2005–2009 годах. В этот период уровень инвестиций составлял от 10 % до 30 % сто-

имости основных фондов, что примерно соответствует простому либо расширенному воспроизводству основных фондов.

После 2009 года, когда уровень инвестиций в отрасль превысил 65 % стоимости основных фондов, состояние транспортного рынка Приморского края значительно ухудшилось, что проявилось в резком снижении финансового результата деятельности. Если исходить из поведения транспортного рынка Приморского края, нормальный уровень инвестиций на данном устоявшемся рынке может составлять до 35 % от стоимости основных фондов. Превышение приводит к ухудшению финансового результата.

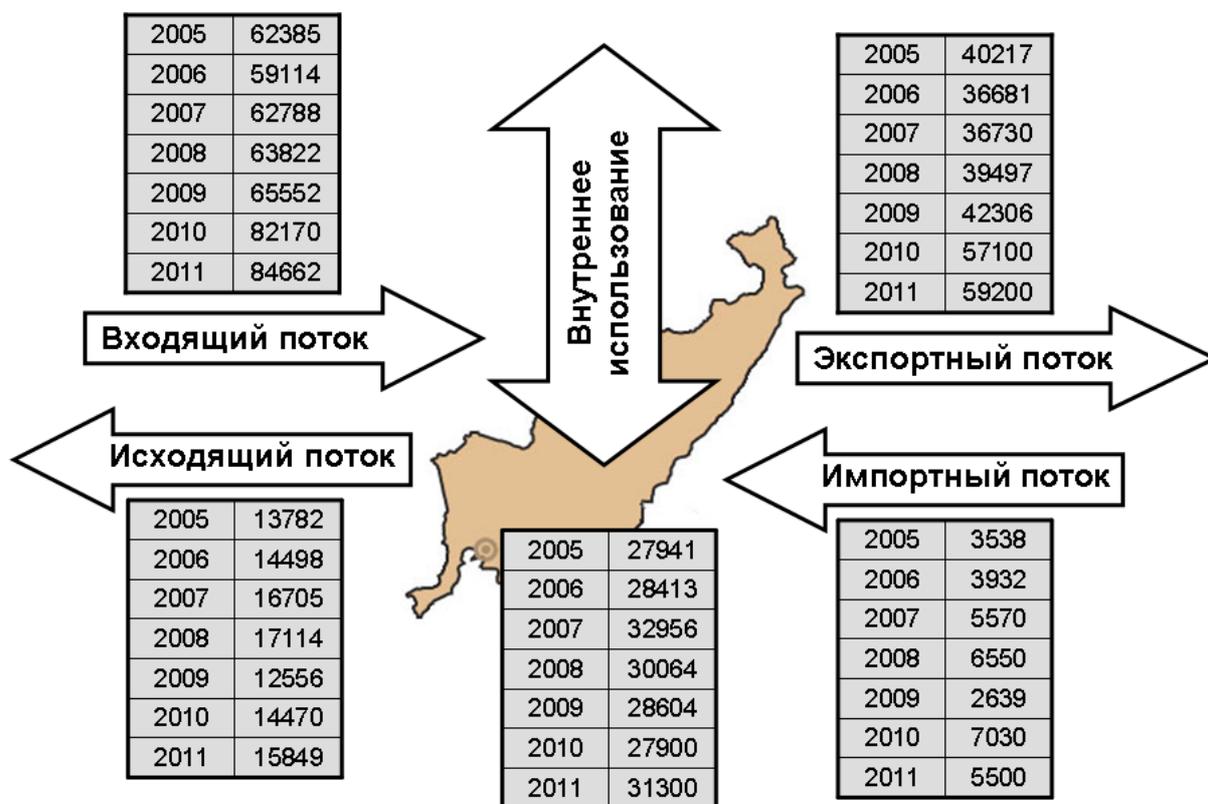
Существующее в настоящее время разделение транспортного рынка Приморья между морским и авиационным транспортом находится в рамках общемировых тенденций. Однако грузоперевозки железнодорожным и автомобильным транспортом имеют особенности.

Большая доля железнодорожного транспорта в грузообороте обусловлена большими расстояниями перевозки, характерными для Дальнего Востока. Но анализ средней дистанции перевозки проявляет скрытую проблему транспортного рынка. В соответствии с общемировыми тенденциями средняя дистанция перевозки железнодорожным транспортом лежит в пределах 1000–1500 километров и практически не меняется. Для перевозок грузов автомобильным транспортом в странах с развитой экономикой характерна средняя дистанция в диапазоне 80–150 километров, в Китае – от 70 километров с быстрым ростом. При этом в течение последних десяти лет наблюдается общемировая тенденция растущей средней дистанции автоперевозок. Средняя дистанция железнодорожной перевозки грузов, прибывающих и отправляющихся из Приморского края, находилась в 2004–2011 годы в диапазоне от 2386 до 3531 километров, для автоперевозок – порядка 30 километров без заметного изменения.

Причина низкой средней дистанции автомобильных грузоперевозок заключается в том, что железнодорожный транспорт, который должен использоваться исключительно для перевозок генеральных дальнемагистральных грузов, отбирает у автомобильного транспорта заметную часть перевозок мелких грузов на малые и средние расстояния. Провал автомобильного предложения на транспортном рынке поддерживается тем фактом, что на Востоке России, как и в целом по России, практически не развита современная автодорожная сеть и не существует целевой программы развития автомобильного сегмента транспортного рынка. В скором времени этот системный просчет приведет к чрезмерному перегрузу железнодорожной сети средне- и ближнемагистральными мелкими грузовыми партиями с одновременным снижением эффективной скорости доставки до неприемлемых значений.

На рисунке приведена импортно-экспортная цепь поставок транспортного рынка Приморского края. Статистические данные по импортному и экспортному грузопотокам че-

рез порты Приморского края собирались до 2009 года, поэтому для оценки импортного и экспортного грузопотоков в 2010 и 2011 годах использован экспертный метод.



Примечание: в левом столбце таблиц год, в правом – объем перевозок в тыс. тонн

Рисунок. Импортно-экспортная цепь поставок транспортного рынка Приморского края

Импортно-экспортная цепь поставок показывает, что значительная часть перевозимых через Приморский край по Транссибирской железной дороге грузов, в среднем 38 % общего объема грузов, приходится непосредственно на обеспечение экономической деятельности региона, в том числе в среднем 4.5 миллиона тонн каботажных перевозок для обеспечения нужд прибрежных территорий Дальневосточного региона. После 2010 года эта доля упала до 30 % общего объема. Остальная часть перевозимого объема грузов по Транссибирской магистрали обеспечивает внешнеэкономическую деятельность российских компаний, включая товарный транзит. Объем груза, ввозимого в Приморский край железнодорожным транспортом, в четыре – пять раз превышает объем вывозимого груза. Это означает серьезный дисбаланс нагрузки железной дороги в восточном и западном направлении. В результате этого дисбаланса скорость перевозки в разных направлениях серьезно различается. В западном направлении средняя скорость движения груза может составлять до 20–30 км/ч, что соответ-

ствуется установленным нормативам, но в восточном направлении эффективная скорость перевозки может падать до 8 км/ч.

Импортные грузы составляют около 20 % нагрузки железной дороги, экспортные – около 30 % с ростом их доли в отдельные годы до 65 %. С учетом теоретической пропускной способности Транссибирской магистрали до 150 миллионов тонн груза в каждом направлении, в настоящее время потенциал магистрали использован примерно на 60 %, остальная часть пропускной способности не используется. Это означает, в частности, что инвестиции в инфраструктуру Транссибирской магистрали инвариантны к ситуации на транспортном рынке Приморского края.

Выводы

Что же может предложить Россия своим партнерам по АТЭС для решения задачи формирования надежных транспортно-логистических цепочек, кроме реализуемой в настоящее время концепции транснационального ресурсного транзита [4]?

Наземные транспортные системы, которыми владеет Россия к востоку от Уральских гор, не представляют значительного интереса для экономик Азии. Железнодорожная сеть не может обеспечить преимущества скорости. Если срок доставки грузовой единицы из КНР в Германию морским путем через Суэцкий канал не превышает 35 суток, то гарантированная доставка через Транссибирскую магистраль на пять суток быстрее, но при этом вдвое дороже. С попытками привлечь внимание грузовладельцев к перевозке грузов через Сибирь связаны такие предложения, как строительство третьей обгонной ветви вдоль всей Транссибирской магистрали, что могло бы гарантировать срок доставки в 10 суток. Формируемый такими проектами денежный поток столь велик и плохо предсказуем, что задача может быть решена исключительно в форме государственно-частного партнерства. России придется построить обгонную ветку на бюджетные средства и передать ее в управление частному капиталу на условиях аренды. Возникает вопрос, какому российскому частному капиталу можно доверить управление инфраструктурным проектом таких размеров, если ОАО РЖД регулярно показывает сомнительную эффективность управления переданными ему фондами.

Автомобильная транспортная система к востоку от Урала также не способна предоставить особых возможностей иностранным грузовладельцам, поскольку физические параметры дорог и состояние дорожной сети не позволяют перевозить промышленные грузы на регулярной основе. Кроме того, на транспортном рынке Приморского края в настоящее время наблюдается инвестиционный перегрев, который делает бессмысленным вхождение крупных инвесторов.

Практически единственную возможность для интеграции России в транспортную систему АТР предоставляют пространственные транспортные системы. В области авиационной

транспортной системы Россия может предлагать услуги по воздушной перевозке срочных и дорогостоящих грузов, либо, как минимум, свое воздушное пространство и сопровождение для авиатранспорта азиатских стран-партнеров. В области водной транспортной системы Россия владеет потенциально гигантским, но пока неиспользуемым ресурсом – Северным морским путем. Использование Северного морского пути имеет множество положительных и отрицательных аспектов – политических, институциональных, экологических, социальных, организационных [2, 9]. Однако стратегически продуманное включение потенциала Северного морского пути в мировые транспортно-логистические маршруты может принести России искомую уже десятилетия возможность выгодной интеграции национальной экономики в Азию одновременно с увеличением связности собственного экономического пространства.

Список литературы

1. Белов А.В. К вопросу о пространственном размещении факторов производства в современной России // Пространственная экономика. – 2012. – № 2. – С. 9-28.
2. Лазарев В.А. Экономическая эффективность товарного транзита по Северному морскому пути // О проблемах освоения Арктики в XXI веке. Материалы экспертного круглого стола 4 мая 2012 г. – Владивосток: Изд-во Морского гос. ун-та им. Г.И. Невельского, 2012. – С. 73-75.
3. Минакир П.А. Интеграционные проблемы России в АТР // Пространственная экономика. – 2012. – № 2. – С. 131-133.
4. Минакир П.А. О концепции долгосрочного развития экономики макрорегиона Дальний Восток // Пространственная экономика. – 2012. – № 1. – С. 7-28.
5. Правила исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом (утв. приказом МПС РФ от 18 июня 2003 г. № 27).
6. Приморский край. Социально-экономические показатели. Статистический сборник / Федеральная служба государственной статистики. Территориальный орган федеральной службы государственной статистики по Приморскому краю, 2010.
7. Приморский край. Социально-экономические показатели. Статистический сборник / Федеральная служба государственной статистики. Территориальный орган федеральной службы государственной статистики по Приморскому краю, 2011.
8. Приморский край. Социально-экономические показатели. Статистический сборник / Федеральная служба государственной статистики. Территориальный орган федеральной службы государственной статистики по Приморскому краю, 2012.

9. Смирнов С.М. О некоторых проблемах освоения Арктики в XXI веке // О проблемах освоения Арктики в XXI веке. Материалы экспертного круглого стола 4 мая 2012 г. – Владивосток: Изд-во Морского гос. ун-та им. Г.И. Невельского, 2012. – С. 5-12.
10. Транспорт в Приморском крае. Статистический сборник / Федеральная служба государственной статистики. Территориальный орган федеральной службы государственной статистики по Приморскому краю, 2010.
11. Транспорт в Приморском крае. Статистический сборник / Федеральная служба государственной статистики. Территориальный орган федеральной службы государственной статистики по Приморскому краю, 2011.
12. Транспорт в Приморском крае. Статистический сборник / Федеральная служба государственной статистики. Территориальный орган федеральной службы государственной статистики по Приморскому краю, 2012.
13. 2012 APEC Ministerial Meeting. Joint Statement. Annex B – Towards Reliable Supply Chains. – Vladivostok, Russia, 5–6 Sep. 2012.

Рецензенты:

Останин В.А., д.э.н., профессор, кафедра финансы и кредит Школы экономики и менеджмента Дальневосточного федерального университета, г. Владивосток.

Фисенко А.И., д.э.н., профессор, директор Института экономики и управления на транспорте Морского государственного университета им. Г.И. Невельского, г. Владивосток.