

Транспортная инфраструктура Дальнего Востока: изменение условий для предприятий

А.Б. БАРДАЛЬ, кандидат экономических наук, Институт экономических исследований Дальневосточного отделения РАН, Хабаровск.
E-mail: Bardal@ecrin.ru

В статье рассматриваются изменения условий доступности транспорта Дальнего Востока для предприятий с точки зрения стимулов и антистимулов развития. Представлены характеристики транспортного комплекса как сферы материального производства: изменение параметров маршрутной сети, динамика объемов перевозок, затраты на создание инфраструктуры и организацию перевозок, интенсивность использования транспортных средств и т. д. Также рассмотрены важные с точки зрения предприятий-потребителей параметры: доступность транспортных сетей, затраты на транспортировку, качество предоставляемых услуг и т. д. При этом отмечается, что минимизация стоимости перевозки не является для потребителей наиболее важным требованием к транспортным услугам.

Ключевые слова: Дальний Восток России, транспортный комплекс региона, доступность транспортных услуг

Транспортный комплекс в экономике Дальнего Востока

Хотя в развитии всех регионов страны транспортная система играет существенную роль, для восточных районов России, с учетом специфики их экономико-географического положения и исторически сформировавшихся особенностей размещения очагов экономической активности, она более значима, чем для западных (табл. 1). На Дальнем Востоке России¹ транспорт не только обслуживает перемещение грузов и пассажиров в пределах региона, но и обеспечивает транспортную доступность западных и центральных районов России, а также взаимодействия с зарубежными странами, в первую очередь – Северо-Восточной Азии.

¹Здесь и далее в тексте Дальний Восток рассматривается в границах Дальневосточного федерального округа.

2*

Таблица 1. Транспорт в экономике РФ и Дальнего Востока России, % (2013 г.)

Показатель	Удельный вес в экономике	
	РФ	ДФО
Валовая добавленная стоимость	6,6	10,0*
Инвестиции в основной капитал	23,3	23,7
Численность занятых	8,0	10,3

* Данные за 2012 г.

Источник: рассчитано по данным Госкомстата РФ с использованием стат. сборников: Национальные счета России в 2006–2013 годах; Инвестиции в России, 2013; Регионы России. Основные характеристики субъектов Российской Федерации, 2014 г.; Россия в цифрах-2014; Регионы России. Социально-экономические показатели. 2014 г. URL: <http://www.gks.ru> (дата обращения: 12.02.2015).

Доля транспорта в ВРП субъектов, входящих в Дальневосточный федеральный округ, превышает средние российские показатели и составляет от 3,6 до 20%. К территориям с наиболее значительным вкладом транспорта в экономику относятся Амурская область, Приморский и Хабаровский края. В Амурской области значительная доля транспорта в ВРП объясняется не только ее транзитным положением по пути следования Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей, автомобильной трассы Москва – Хабаровск, но и преобладанием в структуре промышленности добычи угля, являющегося транспортноёмким грузом. Приморский и Хабаровский края традиционно характеризуются значительной ролью транспорта в экономике, выступая в качестве естественных крупных транспортных узлов Дальнего Востока, где происходит стыковка различных видов транспорта и обеспечиваются зарубежные перевозки грузов.

Под действием трансформации структуры экономики отдельных территорий доля транспорта со временем меняется. Так, в 2004 г. доля транспорта в ВРП Еврейской автономной области достигала 27%, однако развитие сельского хозяйства и строительства, добывающей промышленности привели к снижению этого показателя.

Отметим, что в предыдущие годы на Дальнем Востоке наблюдался существенно более высокий показатель доли инвестиций в основной капитал транспортной отрасли. В 2010 г., например, значительные вложения в строительство объектов транспортной инфраструктуры, приобретение транспортных средств и т. д. при подготовке к проведению саммита АТЭС в Приморском крае

привели к увеличению этого показателя до 43% общего объема инвестиций.

В настоящее время доминантное направление развития транспорта Дальнего Востока – это обеспечение доступа к месторождениям минерального сырья и его дальнейшая транспортировка на рынки стран Северо-Восточной Азии. Однако представляется более важным осуществление функции экономического каркаса территории, обеспечение ее экономической связанности, доступности для региональных производителей рынков центральных и западных районов России, а также зарубежных стран.

Тема данной статьи – изменения транспортного комплекса Дальнего Востока и их влияние (стимулирующее и ограничивающее) на условия функционирования хозяйствующих субъектов экономики (вопрос транспортных услуг для населения, безусловно, заслуживает отдельного изучения). При этом акцент будет сделан на автомобильном и железнодорожном видах транспорта, наиболее активно используемых для перевозок.

Перевозка грузов на территории Дальнего Востока осуществляется всеми видами транспорта². Железнодорожный обслуживает перемещение массовых грузов на дальние и сверхдальние расстояния, морской – внешнеэкономические взаимодействия, а также не столь значительные по масштабам каботажные перевозки, в том числе «северный завоз». Автомобильный транспорт в условиях ограниченного развития дорожной сети выступает в роли «промежуточного звена» между другими видами транспорта, а также обслуживает перевозки внутрирегиональные и на короткие и средние расстояния (рис. 1).

Экономический кризис 2008 г. сказался на работе отдельных видов транспорта с различным временным лагом, продолжительностью падения и масштабам последствий. Если в целом для транспорта ДФО снижение объема перевозимых грузов наблюдалось с третьего квартала 2008 г., то для железнодорожного и морского спад начался только в четвертом квартале 2008 г. (с восстановлением докризисных объемов перевозки на железной дороге уже в 2010 г.). Объемы перевозок трубопроводным транспортом не снижались вовсе. В 2009 г. наиболее значительно

² В данной статье не будем подробно рассматривать развитие, особенности функционирования и экономические параметры трубопроводного транспорта.

сократились перевозки железнодорожным и воздушным транспортом (17%), в 2010 г. снизились на 23% перевозки внутренним водным транспортом.

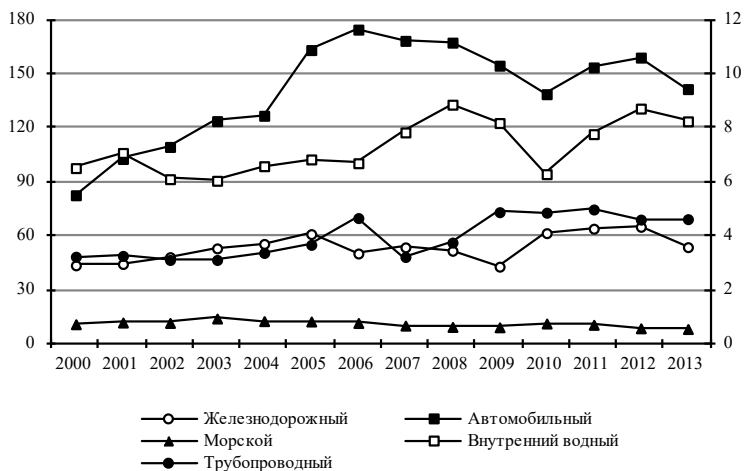


Рис. 1. Динамика грузовых перевозок транспортом ДФО в 2000–2013 гг., млн т

Примечание: внутренний водный и трубопроводный виды транспорта – правая шкала; железнодорожный, автомобильный и морской – левая; воздушный транспорт не представлен ввиду незначительных объемов грузовых перевозок.

Источник. Составлено по: Основные показатели социально-экономического положения регионов Дальневосточного федерального округа. Стат. бюллетень / Территориальный орган ФСГС по Хабаровскому краю – Хабаровск. 2001–2014 гг.

Особенности транспортного комплекса региона

Транспорт по своей сути сочетает элементы материального производства и услуги. В первом случае важными являются показатели изменения параметров маршрутной сети, затрат на создание инфраструктуры и организацию перевозок, интенсивность использования транспортных средств и т. д., которые влияют на пользователей транспортного комплекса, но в большей мере отражают интересы транспортных предприятий, связанные с максимизацией прибыли. Изучение же доступности транспортных сетей (физическая доступность и затраты на транспортировку), качества транспортных услуг и др., по сути, отражает интересы потребителей данных услуг.

В рамках данной статьи мы рассмотрим элементы двух подходов к транспорту – как отрасли материального производства и услуги.

Представим подробнее особенности транспортного комплекса Дальнего Востока, отражающиеся на уровне транспортного обслуживания хозяйствующих субъектов.

Низкая плотность наземных транспортных сетей на Дальнем Востоке: для железных дорог общего пользования она в 3,8 раза, а для автомобильных общего пользования – в 6,4 раза ниже, чем в среднем по стране, что вызвано значительной площадью региона, сложными природно-климатическими условиями, высокой стоимостью строительства и обслуживания объектов транспортной инфраструктуры. Корректность применения данного показателя для сравнения уровня развития наземной транспортной сети на Дальнем Востоке со среднероссийским вызывает вопросы вследствие крайне высокой степени локализации экономической деятельности в регионе.

Концентрация основных транспортных сетей и других объектов транспортной инфраструктуры в южных и центральных районах Дальнего Востока является следствием исторически сложившейся пространственной конфигурации хозяйственной деятельности. В южных и центральных районах расположены крупные экономические центры – города Хабаровск, Владивосток, Комсомольск-на-Амуре, Благовещенск, Находка, Уссурийск. На значительной по площади северной части Дальнего Востока жители региона и хозяйственная деятельность локализованы в немногочисленных населенных пунктах, сильно удаленных друг от друга и районных административных центров. В южной части региона расположены также наиболее важные морские порты и терминалы: Владивосток, Находка, Восточный, Ванино, Посъет, Зарубино, Козьмино.

Экспортная ориентация экономики России определяет *преимущественное развитие на Дальнем Востоке транспортных сетей транзитного назначения, а также сетей в направлении государственной границы*. При этом далеко не все населенные пункты региона имеют круглогодичную наземную транспортную связь. До сих пор нет железных дорог в Камчатском крае, Магаданской области и Чукотском автономном округе. На территории Республики Саха (Якутия) железная дорога доходит практи-

чески до Якутска, ее протяженность – немногим более 900 км. Перевозки в режиме временной эксплуатации осуществляются до станции Нижний Бестях.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования на территории ДФО на начало 2014 г. составляла 54302 км (3,8% общероссийского показателя), лишь 65,8% из них имеет твердое покрытие. На пяти автомобильных трассах федерального значения до настоящего времени проводятся масштабные работы по реконструкции и новому строительству.

В структуре перевозок всеми видами транспорта в округе преобладают грузы из других регионов страны в направлении пунктов пропуска на государственной границе (сухопутных либо морских). Внутрирегиональные перемещения грузов менее масштабны и носят сезонный характер, связанный с пиковыми перевозками в летне-осенний период на морском транспорте, когда осуществляется завоз грузов в районы Крайнего Севера (с ограниченным сроком навигации внутренним водным и морским транспортом). Перевозки по автомобильным дорогам северных территорий Дальнего Востока также в основном носят сезонный характер. В межсезонные периоды их эксплуатация крайне затруднительна.

Развитие транспортной системы Дальнего Востока России происходит в *окружении стран Азиатско-Тихоокеанского региона*, обладающих в основном развитыми транспортными комплексами высокого технико-технологического уровня (Южная Корея, Япония) либо стремительно развивающихся таковой (КНР). Это не только дает преимущества в реализации совместных транспортных проектов, но и определяет высочайший уровень конкуренции на международном транспортном рынке АТР. В связи с этим России крайне сложно определить и закрепить свою «нишу» на международном рынке транспортных услуг.

Незначительная емкость внутреннего транспортного рынка определяется невысоким платежеспособным спросом на услуги пассажирского транспорта со стороны немногочисленного местного населения. Региональные производители также не формируют значительных объемов грузовых перевозок. Это ослабляет стимулы для развития регионального транспортного рынка – создания новых транспортных компаний, совершенствования технологий перевозки, развития новых маршрутов и т. д.

Развитие транспортной инфраструктуры: масштабы, направления, специфика и ограничения

Реализацию ряда проектов на Дальнем Востоке России ограничивает транспортная недоступность или нехватка существующей мощности транспортных сетей для перевозки продукции и транспортировки материалов для строительства³. В связи с этим возникают проекты модернизации БАМа, развития припортовых железнодорожных станций, перевалочных мощностей морских портов и т. д.

В настоящее время государство делает акцент на развитие транспортного комплекса восточных районов страны и направляет ресурсы на снятие инфраструктурных ограничений, в том числе с использованием программно-целевого подхода, механизмов ГЧП. Действенным инструментом развития транспортной инфраструктуры Дальнего Востока являются федеральные целевые программы, координирующие реализацию значимых для региона проектов и предоставляющие ключевые инвестиции в ряд инфраструктурных объектов (табл. 2).

В рамках трех ФЦП за 2012–2013 гг. на финансирование объектов транспортной инфраструктуры Дальнего Востока было направлено более 119 млрд руб. Помимо государственных вложений строительство транспортных объектов финансируется за счет средств региональных бюджетов и отдельных компаний.

При этом в целом по ДФО эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования в период 2000–2012 гг. возросла незначительно – на 198 км, в том числе увеличилась протяженность железных дорог в Республике Саха (Якутия), Приморском крае, Еврейской АО, сократилась (за счет прекращения эксплуатации малодейственных участков) – в Хабаровском крае, Амурской и Сахалинской областях. За 2010–2013 гг. на Дальнем Востоке были введены в действие лишь 6,5 км новых железнодорожных линий и 13,8 км вторых путей (участки, построенные на территории Якутии, не учитываются, поскольку находятся в режиме временной эксплуатации).

³ Освоение месторождений Южной Якутии (Эльгинского, Гаринского, Олекминского и др.), строительство «ВНХ» и завода СПГ в Приморском крае [1].

Таблица 2. Государственные капитальные вложения в объекты транспортной инфраструктуры ДФО в рамках ФЦП в 2012–2013 гг., млн руб.

Объект вложений	2012	2013
<i>«Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)»</i>		
Железнодорожный транспорт:	2700,0	2885,0
Томмот – Нижний Бестях	2700,0	2885,0
Дорожное хозяйство:	16575,6	26711,0
«Амур» (Чита – Хабаровск)	800,0	1035,7
«Виллой» (М-53 – Якутск)	2932,4	2195,8
«Лена» (Невер – Якутск)	5062,4	9335,2
«Колыма» (Якутск – Магадан)	1921,1	2952,5
«Усури» (Хабаровск – Владивосток)	3005,8	10431,1
Мосты и путепроводы	2757,8	635,0
Обустройство автомобильных дорог (освещение, переходы, пункты взвешивания и т. д.)	96,1	125,7
Морской	235,1	731,0
Внутренний водный	335,2	0
Воздушный	1925,9	2561,5
<i>«Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2018 года»</i>		
Дорожное хозяйство	23888,1	23911,6
Морской	751,7	119,4
Воздушный	7693,4	4444,1
<i>«Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007–2015 годы»</i>		
Воздушный	2017	880
Дорожное хозяйство	658,2	589,5

Источник. Составлено по: Федеральные целевые программы России. URL: <http://fcp.economy.gov.ru/cgi-bin/cis/fcp.cgi/Fcp/Title/> (дата обращения: 02.03.2015).

При незначительном увеличении протяженности железных дорог отметим улучшение качественных характеристик сети. Ключевым для железных дорог Дальнего Востока стало завершение в 2002 г. электрификации Транссибирской магистрали, позволившее увеличить вес проводимых поездов до 6,3 тыс. т, а скорость – до 120 км в час. Также в последнее десятилетие проводились работы по совершенствованию отдельных элементов железнодорожной инфраструктуры региона. Назовем наиболее важные из них.

- Построены железнодорожные линии Нерюнгри – Томмот (Якутия, протяженность 400 км), Известковая – Чегдомын (Хабаровский край, 40 км); разъезд Хумма (Хабаров-

ский край); второй путь на участке Оунэ – Косграмбо; двупутная вставка на перегоне Пивань – Кумтэ.

- Построены железнодорожные туннели Тарманчуканский (Амурская область, 2030 м); новый Лагар-Аульский (Еврейская АО, 1278 м); Новый Кипарисовский (Приморский край, 952 м); новый Кузнецовский туннель (Хабаровский край, 3,8 км).

- Проведен капитальный ремонт железнодорожных туннелей старого Рачинского (Амурская область, 924 м), старого Кипарисовского (Приморский край, 946,5 м), Владивостокского (Приморский край, 1380 м), старого Лагар-Аульского туннеля (Еврейская АО, 1260 м).

- Модернизированы железнодорожные линии на участке Барановский – Хасан (граница с КНР) (Приморский край, 240 км); Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань (Хабаровский край).

- Проведены реконструкция локомотивного депо Хабаровск-2 (Хабаровский край); припортовых железнодорожных станций морских портов Владивосток, Находка, Восточный (Приморский край), станций на участке Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань (Хабаровский край); модернизация железнодорожных станций на пограничных пунктах пропуска (Приморский край) и т. д.

Помимо этого с 2003 г. по настоящее время реализуется проект перевода железнодорожной сети острова Сахалин на общероссийский стандарт ширины колеи с одновременной полной реконструкцией путевого хозяйства.

С учетом экспортной направленности грузовых потоков проводятся реконструкция и модернизация железнодорожных станций – пунктов пропуска через государственную границу. Модернизирована станция Гродеково, обслуживающая наиболее значимый для ДФО железнодорожный пограничный пункт пропуска Гродеково (РФ) – Суйфэньхэ (КНР). Объем перевозок в 2013 г. – 9,3 млн т (лесные грузы, каменный уголь, металлические руды). При этом у станции имеется резерв пропускной способности.

В августе 2013 г. возобновил работу железнодорожный пограничный пункт пропуска Махалино (РФ) – Хуньчунь (КНР)⁴ (с декабря 2013 г. – в полном режиме). По техническому оснащению этот грузопассажирский многосторонний железнодорожный пункт про-

⁴ Открыт (распоряжение Правительства РФ от 05.07.1994 г.) в связи с быстрым ростом грузопотока между РФ и КНР. Для организации перевозок по инициативе МПС было учреждено ОАО «Золотое звено». В собственность компании вошли участок дороги Махалино – Камышовая, пограничная станция Камышовая, а также несколько вагонов и тепловоз. Перевозки по линии Махалино – Хуньчунь начались в 2000 г., однако вскоре прекратились и возобновились лишь в конце 2003 г. из-за недостаточного грузопотока (выдвигаются различные причины, в том числе неурегулированность формирования железнодорожных тарифов). С 2005 г. пункт пропуска не функционирует. В 2010 г. ОАО «Золотое звено» признано банкротом. Летом 2011 г. в права владения инфраструктурой участка вступило ОАО «РЖД».

пуска является в настоящее время лучшим на восточном полигоне сети железных дорог. В 2014 г. через переход Махалино – Хуньчунь осуществлялись перевозки каменного угля, минеральной воды.

Последним по времени реализации и наиболее острым нерешенным вопросом для железнодорожной сети Дальнего Востока является ситуация с дорогой Улак – Эльга, построенной компанией «Мечел» (протяженность – 321 км, соединяет БАМ с Эльгинским угольным месторождением). Неопределенный статус дороги, которую компания «Мечел» пытается на различных условиях передать ОАО «РЖД», приводит к нецелесообразности обсуждения дальнейших вариантов развития транспортной инфраструктуры данного проекта⁵.

Несмотря на предпринимаемые меры по развитию железнодорожной сети, общая протяженность «узких мест» дороги в пределах ДФО, по оценкам, составляет до 3,5 тыс. км [2].

Более 70% государственных инвестиций ФЦП в 2012–2013 гг. было вложено в поддержание и развитие дорожного хозяйства Дальнего Востока. В целом за 2009–2013 гг. протяженность автомобильных дорог ДФО возросла на 35576 км (57%) (табл. 3).

Состояние автомобильных дорог существенно различается по субъектам РФ на территории ДФО. Наиболее значимый прирост автодорожной сети в последние годы наблюдался в Приморском крае и Республике Саха (Якутия). Развитие автодорог (а также других объектов транспорта – аэропорта, морского порта и т. д.) в Приморском крае было связано с подготовкой к проведению саммита АТЭС во Владивостоке в 2012 г.

Быстрыми темпами развивается сеть автомобильных дорог Якутии: их протяженность в 2009–2013 гг. увеличилась более чем на 14 тыс. км (на 70%) за счет дорог необщего пользования, длина которых за указанный период возросла в 12,5 раза. Например, дорога Витим – Талаканское месторождение (115 км) принадлежит ОАО «Сургутнефтегаз», технологическая вдольтрассовая дорога нефтепровода «ВСТО» от пересечения с дорогой ком-

⁵ К 2020 г. объем добычи угля на Эльгинском месторождении может составить до 18 млн т в год с дальнейшим увеличением до 30 млн т, и для его транспортировки провозной способности БАМа не хватит. Необходимо как минимум модернизировать железнодорожную станцию Улак, реконструировать участки Тында – Комсомольск-на-Амуре и Уссурийск – Хасан, а также построить второй главный путь на участке Комсомольск-на-Амуре – Ванино.

пании «Сургутнефтегаз» до г. Ленска (245 км) принадлежит ООО «Транснефть-Восток» и др. Режим проезда по данным дорогам зависит лишь от внутренних решений компаний. При этом возникают различные инциденты, связанные с недовольством условиями оплаты проезда при коммерческих перевозках грузов, проезда людей, не проживающих в близлежащих поселках, и т. д. [3]. Тариф, установленный, например, за проезд по дороге ОАО «Сургутнефтегаз», зависит от целей перевозки, класса проезжающей машины и других факторов. Средний тариф составляет 56 руб./км (минимальный – около 16 руб./км, максимальный – 137,91 руб./км) [4].

Таблица 3. Изменение параметров автомобильной сети РФ и ДФО в 2009–2013 гг.

Территория, субъект РФ	Протяженность, км			Доля дорог, %			
				с твердым покрытием		общего пользования	
	2009	2011	2013	2009	2013	2009	2013
РФ	982626,4	1093821	1557277,0	79,0	70,3	80,7	89,6
ДФО	62231,5	62419,5	97808,1	69,6	62,8	86,7	84,4
Респ. Саха (Якутия)	20246,6	20600,7	34587,3	42,0	34,2	97,2	79,2
Камчатский кр.	1948,2	1956,2	2233,5	89,2	87,3	90,8	92,5
Приморский кр.	11166,4	10460,3	18694,9	89,5	86,4	80,0	89,9
Хабаровский кр.	9120,1	9185,5	12900,8	85,9	87,1	63,9	72,6
Амурская обл.	10486	10500,3	17056,2	89,6	72,5	84,8	89,2
Магаданская обл.	2348,4	2425,7	2978,4	96,5	88,1	94,3	91,6
Сахалинская обл.	3282,7	3441,4	4590,4	41,4	46,4	92,2	93,2
Еврейская АО	1721	1861,4	2692,9	94,6	89,7	98,5	99,0
Чукотский АО	1912,1	1988,0	2073,7	29,8	34,5	99,6	98,8

Источник: составлено по данным Единой межведомственной информационно-статистической системы. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/databases/emiss/ (дата обращения: 24.03.2015) .

Дальний Восток – единственный федеральный округ, где активно строятся автомобильные дороги необщего пользования. За 2009–2013 гг. прирост протяженности дорог общего пользования на Дальнем Востоке составил 53%, тогда как необщего – 84%. Это свидетельствует не только о неудовлетворенности существующим уровнем развития сети автодорог, но и об отсутствии уверенности в разрешении данного вопроса государством и желании крупных компаний самостоятельно снять инфраструктурные ограничения,

невзирая на значительные затраты. В подобной логике, помимо Якутии, развивается строительство автомобильных дорог необходимого пользования в самых северных субъектах РФ на территории ДФО (хотя масштабы строительства несопоставимы с Якутией): Магаданской области (прирост их протяженности составил 86% за 2009–2013 гг.) и Чукотском автономном округе (рост в 3,5 раза).

За 2000–2013 гг. наиболее масштабное строительство автомобильных дорог на территории ДФО проводилось в Якутии. В результате протяженность автодорог с твердым покрытием в этой республике возросла на 5667 км. В сентябре 2007 г. автомобильная дорога «Виллой» (Мирный – Якутск) – главная транспортная артерия западных районов Якутии – была включена в перечень дорог федерального значения.

На территории ДФО были реализованы следующие основные проекты по развитию автодорожной сети: строительство трассы Чита – Хабаровск (2010 г.); сдана в эксплуатацию автомобильная дорога «Виллой» (Республика Саха, 1184 км). Продолжаются работы по реконструкции отдельных участков всех имеющихся на территории региона федеральных трасс: «Амур» (Чита – Хабаровск), «Усури» (Хабаровск – Владивосток), «Восток» (Хабаровск – Находка), «Лена» (Большой Невер – Якутск), «Колыма» (Якутск – Магадан) и т. д.

Доступность транспорта для предприятий

Удовлетворенность предприятий-потребителей уровнем предоставляемых транспортных услуг является одной из значимых характеристик работы транспортного комплекса региона, однако, поскольку данный показатель сложно оценить количественными методами, в рамках одной из комплексных работ ИЭИ ДВО РАН проведен выборочный опрос предприятий Хабаровского края, включавший, в том числе, и вопросы относительно оценки предприятиями качества транспортных услуг, их ассортимента и т. д.⁶ Были получены следующие результаты (табл. 4).

⁶ В работе принимали участие сотрудники ИЭИ ДВО РАН Е.Л. Ли, Е.О. Скрипник. В анкетировании участвовали 65 предприятий Хабаровского края, относящихся к промышленности, сельскому хозяйству, строительству и лесопромышленному комплексу. Опрос проводился в 2010 г., планируется его повтор с целью изучения динамики оценок.

Таблица 4. Оценка качества транспортных услуг предприятиями Хабаровского края

Вариант ответа	Распределение ответов, %
<i>Оценка степени удовлетворенности ассортиментом и качеством услуг:</i>	
Очень низкая	3
Низкая	2
Средняя	21
Выше среднего	71
Высокая	3
Очень высокая	0
<i>Оценка степени удовлетворенности ассортиментом услуг:</i>	
Очень низкая	2
Низкая	5
Средняя	62
Выше среднего	25
Высокая	7
Очень высокая	0
<i>Наиболее значимые требования, предъявляемые к перевозочному процессу:</i>	
Предоставление информационных услуг	17
Комплексность услуг (перевозки «от двери до двери»)	17
Наличие скидок	16
Доставка по согласованному графику	15
Сохранность груза	12
Скорость доставки	11
Стоимость перевозки	9
Другое	2

Источник: составлено по данным автора.

При рассмотрении результатов нужно иметь в виду, что 63% анализируемых предприятий Хабаровского края пользуются при организации перевозок услугами сторонних организаций (транспортных компаний), а 37% имеют собственные транспортные подразделения. В соответствии с полученными результатами можно сделать вывод о достаточно высокой степени удовлетворенности опрошенных качеством транспортных услуг. При этом их ассортимент был оценен респондентами не столь оптимистично.

Интересным представляется тот факт, что стоимость перевозки была поставлена опрошенными далеко не на первое место

среди требований, предъявляемых предприятиями-потребителями к транспортному процессу. По мнению представителей предприятий, более важны возможность получения информационных услуг и скидок, организация комплексной перевозки, соблюдение графика, сохранность груза и др.

Тем не менее затраты предприятий на перевозки – одна из ключевых характеристик экономической доступности транспорта. На предприятиях ДФО доля транспорта в затратах на производство и реализацию продукции различна по видам деятельности и изменяется со временем. Так, за 2007–2013 гг. удельный вес расходов на транспорт в затратах по отдельным отраслям и видам экономической деятельности изменился следующим образом⁷ (%):

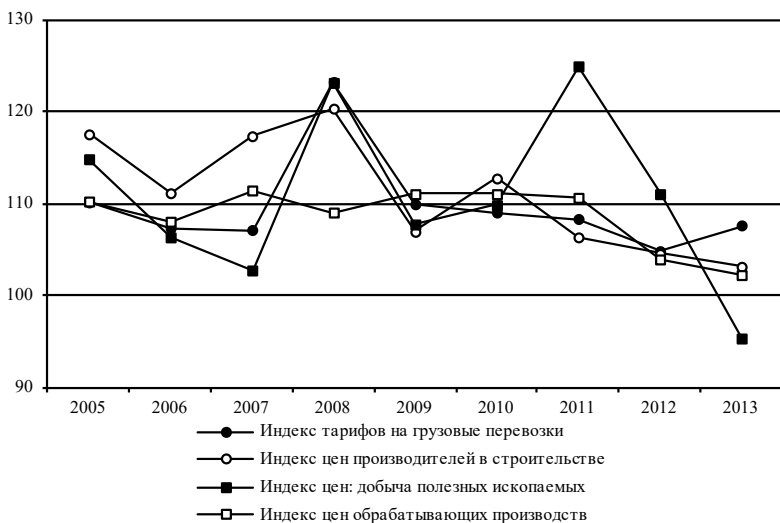
- производство каменного, бурого угля и торфа – с 6,3 до 5,1;
- добыча металлических руд – с 2,3 до 2,5;
- производство пищевых продуктов, включая напитки – с 1,7 до 3,9;
- переработка и консервирование рыбо- и морепродуктов – с 2,6 до 3,4;
- текстильное производство – с 1,3 до 1,0;
- металлургическое производство – с 4,6 до 4,8;
- обрабатывающие производства – с 1,7 до 2,4;
- строительство – с 1,8 до 2,7;
- оптовая и розничная торговля – с 19,1 до 16,4.

К сожалению, отсутствуют доступные сопоставимые статистические данные для анализа изменения доли транспортных затрат по всем видам деятельности предприятий Дальнего Востока. Однако из имеющихся можно сделать вывод, что для большинства видов деятельности доля транспортных затрат возрастает, при этом масштаб затрат на оплату транспортировки невелик. Исключениями являются специфические виды деятельности, например, торговля.

Происходит ли повышение доли транспортных затрат в связи с опережающим ростом транспортных тарифов по отношению к ценам производителей? Чтобы ответить на данный вопрос,

⁷ Рассчитано по данным Центральной базы статистических данных. URL: <http://cbsd.gks.ru/> (дата обращения: 08.04.2015).

рассмотрим сравнительное изменение цен в отраслях экономики и тарифов на грузовые перевозки в ДФО (рис. 2).



Источник: Составлено по: Регионы России. Социально-экономические показатели. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1138623506156 (дата обращения: 06.03.2015).

Рис. 2. Динамика индексов цен и тарифов в ДФО в 2005–2013 гг., % к предыдущему году

За 2004–2013 гг. изменения цен производителей и тарифов на грузовые перевозки на Дальнем Востоке составили: 2,28 раза – транспорт; 2,39 – производители промышленной продукции (в целом); 2,41 – добыча полезных ископаемых; 2,09 – обрабатывающие производства; 2,44 – производители сельскохозяйственной продукции; 2,54 – строительство. Соответственно, нельзя сделать вывод о наличии дополнительной нагрузки на производителей вследствие роста грузовых тарифов, не компенсируемого изменением цен производителей (за исключением обрабатывающих производств).

В качестве одного из примеров, иллюстрирующих влияние транспортной инфраструктуры на развитие производства на территории ДФО, рассмотрим проект создания Дальневосточного горно-металлургического кластера (группы взаимосвязанных

предприятий, включающих Олекминский, Гаринский, Кимкано-Сутарский ГОКи, металлургический комбинат в г. Свободный, гидрOMETаллургический комплекс в Магдагачинском районе). Для перевозок минеральных ресурсов Гаринского ГОКа требуется строительство железнодорожной ветки Шимановская – Февральск в Амурской области (Шимановская – Гарь на первом этапе). Железная дорога будет связующим звеном между предприятиями данного кластера и позволит перевозить продукцию Гаринского ГОКа для глубокого обогащения на Кимкано-Сутарский ГОК и далее на металлургический комбинат в г. Свободный. Помимо этого необходимо строительство следующих объектов транспортной инфраструктуры: автомобильной дороги Введенка – Февральск – Экимчан – Златоустовск (с мостовым переходом через реку Селемджа на 303-м км дороги), притрассовых автомобильных дорог в районе БАМа, а также реконструкция аэропортовых комплексов в г. Экимчане и поселке Февральск. В более длительной перспективе для создания экспортного канала в соседний Китай проектом предусматривается строительство однопутной железной дороги Известковая – Ленинск и мостового перехода через реку Амур.

В настоящее время Россия находится на 74-м месте в мире по качеству транспортной инфраструктуры, по качеству автомобильных дорог – на 124-м [5]. А ситуация с развитием транспортной сети в восточной части нашей страны значительно хуже средних по стране показателей.

Недостаточное развитие транспортных коммуникаций Дальнего Востока России усиливает дифференциацию экономического развития внутреннего экономического пространства России, снижает возможности взаимодействия региональных производителей с западными партнерами и рынками, а также их конкурентоспособность на международных рынках. Последнее усиливается нарастающим отставанием уровня технико-технологического развития транспортного комплекса Дальнего Востока по сравнению с развитыми (Республика Корея, Япония) и развивающимися чрезвычайно высокими темпами (КНР) транспортными системами соседних стран. У региональных производителей зачастую

отсутствуют альтернативы (в части выбора вида транспорта, конкретного маршрута перевозки с целью минимизации затрат) при организации перевозок промежуточной (от поставщиков) и готовой продукции на рынки.

Транспортная инфраструктура Дальнего Востока, в целом справляясь с перевозками грузов, имеет сезонные ограничения (например, ежегодные скопления железнодорожных составов в морских портах в последние месяцы года), а также ограничения на отдельных направлениях перевозок (протяженность «узких мест», т. е. участков, имеющих коэффициент заполнения пропускной способности выше допустимого уровня по устройствам электроснабжения, перегонам либо станциям, в железнодорожной сети увеличивается). Отсутствие или недостаточная мощность отдельных элементов транспортной инфраструктуры выступает ключевым лимитирующим (не единственным, но важным) параметром для целого ряда крупных проектов на территории Дальнего Востока.

Литература

1. Галкина М. Грань реальности. Инф.-аналит. агентство «Восток России» [Электронный ресурс] URL: <http://eastrussia.ru/region/1/4440/> (дата обращения: 20.04.2015).
2. Ротов Т. Узкие места железных дорог // Комсомольская правда. – 2015. – 28 янв. URL: <http://www.kp.ru/> (дата обращения: 25.04.2015).
3. ОАО «Сургутнефтегаз»: Дорога Витим – Талаканское месторождение – наша собственность. САХАмедиа. URL: http://ysia.ru/news/30137/oao_surgutneftegaz_doroga_vitim_talakanskoe_mestorozhdenie_nasha_sobstvennost_.html (дата обращения: 04.04.2015).
4. Могилевская Г. Нужно жить не по понятиям, а по законам. САХАмедиа. URL: http://ysia.ru/news/33462/aleksandr_ogli_nuzhno_zhit_ne_po_ponyatiyam_a_po_zakonom.html (дата обращения: 08.04.2015).
5. The Global Competitiveness Report 2014–2015. World Economic Forum/ [Электронный ресурс] URL: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2014-15.pdf (дата обращения: 27.05.2015).