

Петрунина Жанна Валерьяновна

доктор исторических наук,
профессор кафедры истории и архивоведения
Комсомольского-на-Амуре государственного
технического университета

**МОДЕРНИЗАЦИЯ
ВАНИНО-СОВЕТСКО-ГАВАНСКОГО
ТРАНСПОРТНО-ПРОМЫШЛЕННОГО
УЗЛА КАК НЕОБХОДИМОЕ
УСЛОВИЕ ДЛЯ РАЗВИТИЯ
ТОСЭР ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА
РОССИИ**

Аннотация:

В статье рассмотрены тенденции развития Ванино-Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла в условиях создания ТОСЭР на Дальнем Востоке России. В процессе изучения отмеченных вопросов выявлены экономические преимущества эксплуатации Ванино-Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла для активизации внутрироссийского и международного взаимодействия. Определено, что решение задач, поставленных перед ТОСЭР, возможно при динамичном развитии транспорта на Дальнем Востоке.

Ключевые слова:

территории опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР), Ванино-Советско-Гаванский транспортно-промышленный узел, региональная политика, транспорт, Дальний Восток России.

Petrunina Zhanna Valeryanovna

D.Phil. in History, Professor,
History and Archival Science Department,
Komsomolsk-on-Amur
State Technical University

**MODERNIZATION OF VANINO
AND SOVETSKAYA GAVAN TRANSPORT-
INDUSTRIAL HUB AS A NECESSARY
CONDITION FOR DEVELOPMENT OF
THE TERRITORY OF ADVANCED
SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT
IN THE RUSSIAN FAR EAST**

Summary:

The article deals with the development trends of Vanino and Sovetskaya Gavan (Soviet Harbour) transport-industrial hub in the context of the territory of advanced socio-economic development (TASED) formation in the Russian Far East. In the process of study, the author has found economic advantages of exploitation of the Vanino and Sovetskaya Gavan industrial hub to strengthen domestic and international cooperation. It is mentioned that the mission set for a TASED is possible to accomplish with the dynamic development of transportation in the Far East.

Keywords:

territory of advanced socio-economic development (TASED), Vanino and Sovetskaya Gavan transport-industrial hub, regional policy, transport, Russian Far East.

В настоящее время одним из значимых направлений экономической политики российского правительства является развитие Дальнего Востока страны. Пристальное внимание властей к этому региону определяется несколькими причинами. Во-первых, наше государство в динамично развивающемся Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР) представляют главным образом российские дальневосточные территории, являющиеся плацдармом для экспорта российской продукции на рынки АТР; во-вторых, сами дальневосточные территории России, испытывая экономические и социальные проблемы, нуждаются в дополнительном импульсе развития.

Важным шагом к активизации общественно-политической жизни на Дальнем Востоке России стало принятие в декабре 2014 г. Федерального закона № 473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации». В соответствии с Федеральными законами № 380-ФЗ, № 519-ФЗ и № 473-ФЗ при реализации предпринимательской деятельности на дальневосточных ТОСЭР будут действовать исключительные налоговые льготы, заключающиеся в установлении льготных ставок по налогу на прибыль, на имущество, по земельному налогу и арендной плате, на приоритетное подключение к объектам местной инфраструктуры и дерегулировании в части государственного и муниципального контроля [1]. Создание ТОСЭР в субъектах Дальневосточного федерального округа предполагается с учетом социально-экономической специфики территорий региона. Развитие ТОСЭР должно стать действенным инструментом для сохранения в регионе местного населения и улучшения качества его жизни, для увеличения притока иностранных инвестиций в экономику Дальнего Востока России и обеспечения конкурентоспособности региона с соседними государствами АТР.

Важным вопросом при решении перспективных задач, связанных с социально-экономическим развитием Дальнего Востока страны, является вопрос о модернизации транспортной инфраструктуры и использовании преимуществ транзитного потенциала его территорий. Следует отметить, что российское руководство уделяет этой проблеме большое внимание. В настоящее

время реализуются проекты, направленные на наращивание пропускной способности железнодорожных магистралей (в первую очередь Транссиба и БАМа) и включение их в международную транспортную систему; на увеличение портовых мощностей, обеспечивающих прохождение основных грузопотоков стран АТР в Россию и государства Европы, и «северного завоза»; на модернизацию существующей и формирование новой дорожной сети, содействующей улучшению социально-экономической обстановки на Дальнем Востоке России; на расширение речного судоходства, задействованного как в доставке грузов в отдаленные территории, так и в развитии приграничной торговли; на развитие воздушного транспорта, который в условиях слаборазвитой сети железнодорожных и автомобильных дорог в регионе является в ряде случаев безальтернативным. Правительством РФ приняты базовые документы («Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2020 г.», «Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 г.», «Транспортная стратегия до 2030 г.», «Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 г.»), утвержден паспорт инвестиционного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей». Выполнение положений этих документов должно привести к модернизации транспортных коммуникаций в регионе. Однако транспортная сеть Дальнего Востока продолжает оставаться слаборазвитой, что затрудняет реализацию планов по развитию ТОСЭР. Кроме того, преимущественно эксплуатируется транспортная сеть южных территорий Дальнего Востока, в то время как потенциал северных районов региона остается практически не востребованным. Такое состояние российской транспортной системы вызывает опасения и в связи с реализацией Китаем стратегии «Экономический пояс Шелкового пути» и проекта «Морской шелковый путь XXI в.», направленных на развитие интеграции КНР со странами Центральной, Южной и Юго-Восточной Азии, Россией и Европой.

Одно из ведущих мест в наращивании транзитного потенциала Дальнего Востока России отведено формирующемуся Ванино-Советско-Гаванскому транспортно-промышленному узлу, который является одним из центров развития не только Хабаровского края, но и северных территорий Дальнего Востока и Забайкалья.

В числе экономических преимуществ Ванино-Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла следует отметить:

- во-первых, наличие выхода к международным морским путям, что обеспечивает доступ российского Дальнего Востока к основным экспортным рынкам минерального сырья, лесной и рыбной продукции Северо-Восточной и Юго-Восточной Азии;

- во-вторых, выход к железнодорожным магистралям Транссиб и БАМ позволяет сократить сроки доставки грузов с рынков Азии в Европу до 6 суток. В свою очередь, востребованность железнодорожной инфраструктуры будет способствовать увеличению пропускной способности БАМа на участке Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань до 32,6 млн т к 2020 г.;

- в-третьих, порты Ванино и Советская Гавань расположены в естественных бухтах с круглогодичной навигацией, что позволит снизить инвестиционные вложения в портовое развитие, удешевить строительство современных терминалов для перевалки экспортных грузов. В создании подобных терминалов заинтересованы отечественные и зарубежные компании, ведущие разработку крупных месторождений в Сибири, Забайкалье, Якутии, Еврейской автономной области и Амурской области;

- в-четвертых, на территории портов уже существует развитая инфраструктура, которую можно использовать для развития различных видов производства. Так, на земельных участках ООО «Причал» Ванинского района планируется строительство портового комплекса по перегрузке импортного глинозема, мощность которого составит 3 млн т груза. На земельных участках ООО «СП «Аркаим»» в рабочем поселке Октябрьский запланировано строительство причальной стенки по обработке собственного флота для экспортных поставок продукции деревообрабатывающего комплекса. Компания намерена расширить действующее производство по выпуску продукции глубокой переработки древесины. Инвесторами ООО «Премиум Инжиниринг», ООО «АкваТрейд ДВ» и ООО «Дальневосточная стивидорная компания» на территории рабочего поселка Заветы Ильича запланировано строительство специализированных портовых терминалов [2]. Развитие инфраструктуры и удовлетворение потребностей потребителей в энергоресурсах будут обеспечены и строящейся ТЭЦ, мощность которой составит 120 МВт, и высоковольтной линией Комсомольск – Селихино – Ванино мощностью 220 кВт. Реализация этих проектов осуществляется ОАО «Рус-Гидро» и ПАО ФСК ЕЭС («Федеральная сетевая компания Единой энергетической системы»).

Деятельность предприятий подкрепляется существующим транспортным сообщением, которое наряду с железнодорожным включает авиационное (между городами Советская Гавань и Хабаровском), автомобильное (дорога Ванино – Лидога – Хабаровск с выходом к федеральным

трассам «Амур» (Чита – Хабаровск), «Восток» (Хабаровск – Находка), «Усури» (Хабаровск – Владивосток) и морское.

В настоящее время территории портов Ванино и Советская Гавань активно осваиваются частными инвесторами, среди которых дочерние компании ОАО СУЭК, «Volga Group», ООО «Тувинская энергетическая промышленная корпорация», ОАО «Мечел», ОК РУСАЛ, ГК «Трансбункер», «RFP Group», ОАО «НК Альянс», ведущие реконструкцию и строительство новых портовых мощностей для перевалки экспортно-импортных грузов. В качестве потенциальных инвесторов рассматриваются и холдинги ООО «Петропавловск – Черная металлургия» и ОАО «Росагро-снаб». При этом сформировалась четкая специализация портов: порт Ванино – это специализированные терминалы, а порт Советская Гавань – универсальный порт с производственными и рыбообрабатывающими мощностями.

Развитие Ванино-Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла позволит перейти и к решению качественно новых задач. Специалисты отмечают возможности создания крупнейшего портово-логистического кластера, обеспечивающего приток иностранных инвестиций, взаимодействие между территориями Сибири, Дальнего Востока, странами Азии и Европы в вопросах перевозки транзитных грузов и перевалки экспортных навалочных грузов, рыбопереработки и судоремонтных работ.

Важным фактором представляется и возможность обеспечения рабочими местами специалистов-дальневосточников, что позволит не только использовать их научный и производственный потенциал, но и создаст условия для сокращения оттока населения из региона. По мнению первого заместителя председателя правительства Хабаровского края по вопросам инвестиционной, территориальной и промышленной политики Н. Брусникина, в период с 2015 по 2025 гг. общая стоимость комплексного проекта по развитию Ванино-Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла составит более 100 млрд руб., и в этот же период будет создано около 4 тыс. рабочих мест [3].

Таким образом, тенденции развития АТР свидетельствуют о необходимости активизировать социально-экономическое развитие Дальнего Востока России. Реализация этих задач основана на применении механизмов особых режимов экономической деятельности – федеральной портовой особой экономической зоны (ПОЭЗ) и территории опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР). Принимаемые к реализации проекты выглядят как существенный задел для решения существующих на Дальнем Востоке проблем и минимизации их в будущем, для развития дальневосточных территорий страны и их активной интеграции в АТР.

Ссылки:

1. Территории опережающего социально-экономического развития [Электронный ресурс] // Инвестиционный портал Хабаровского края. URL: http://invest.khv.gov.ru/ru/investor-info/invest_sites/TOSER/ (дата обращения: 19.11.2015).
2. Перспективные ТОСЭР [Электронный ресурс] // Правительство Хабаровского края. URL: <https://www.khabkrai.ru/TOSER/O-TOSER/Perspektivnye-TOSER/> (дата обращения: 19.11.2015).
3. Порядок бьет класс, это про нас [Электронный ресурс] // Восток России : информационно-аналитическое агентство. URL: http://www.eastrussia.ru/material/poryadok_bet_klass_eto_pro_nas/ (дата обращения: 02.12.2015).

References:

1. 'Areas of advancing social and economic development' 2015, *Investment portal of the Khabarovsk Territory*, retrieved 19 November 2015, <http://invest.khv.gov.ru/ru/investor-info/invest_sites/TOSER/>.
2. 'Prospective TOSER' 2015, *The government of the Khabarovsk Territory*, retrieved 19 November 2015, <<https://www.khabkrai.ru/TOSER/O-TOSER/Perspektivnye-TOSER/>>.
3. 'The procedure has class, it's about us' 2015, *East of Russia: information-analytical agency*, retrieved 02 December 2015, <http://www.eastrussia.ru/material/poryadok_bet_klass_eto_pro_nas/>.