

МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ И МЕЖДУНАРОДНОЕ ИНВЕСТИЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ РЕГИОНОВ: КАМЧАТСКИЙ КРАЙ

Кравченко А.В.

ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса» (ВГУЭС), Россия, 690014, Владивосток, ул. Гоголя, 41, e-mail: gaoren76@mail.ru

Проведена оценка возможностей Камчатского края для максимизации интеграции его в международное экономическое пространство и укрепления межрегиональных связей. Рассмотрены возможные варианты сотрудничества с ближайшими регионами Российской Федерации и Странами Азиатско-тихоокеанского региона. Представлен пример по организации двухуровневого кластера с целью увеличения конкурентных преимуществ и максимизации возможностей выхода объединенных территорий на международный уровень и вовлечение в глобальное экономическое пространство. Предложен формат создания транспортно-логистической инфраструктуры, которая позволит укрепить связь между Камчатским краем и другими регионами Дальнего Востока Российской Федерации, что в свою очередь позволит увеличить межрегиональный товарооборот, количество туристских прибытий, создать современную межрегиональную транспортную сеть и привлечь иностранных и отечественных инвесторов для дальнейшего развития региона.

Ключевые слова: межрегиональное сотрудничество, инвестиции, интеграционные процессы, транспортная инфраструктура.

INTERREGIONAL AND INTERNATIONAL INVESTMENT DEVELOPMENT OF REGIONS: KAMCHATSKIY REGION

Kravchenko A.V.

Vladivostok State University of Economics and Service, Vladivostok, Russia (690014, Vladivostok, street Gogolya, 41), e-mail: gaoren76@mail.ru

Assessed opportunities Kamchatka region to maximize its integration into the international economic space and strengthening of interregional relations. Discussed possible ways of cooperation with the neighboring regions of the Russian Federation and Countries of the Asia-Pacific region. Presents an example for the organization of the two-level cluster to increase competitive advantages and maximize the capabilities of the output of the joint areas at the international level and involvement in the global economic space. Proposed format of transport and logistics infrastructure, which will strengthen the relationship between the Kamchatka region and other regions of the Far East of the Russian Federation, which in turn will increase inter-regional trade, the number of tourist arrivals, to create a modern inter-regional transportation network and to attract foreign and domestic investors for further development of the region.

Keywords: interregional cooperation, investment, integration processes, transport infrastructure.

На протяжении всей истории развития Советского Союза и России Дальневосточному региону уделялось особое внимание в силу его выгодного экономико-географического положения и возможности успешной реализации оборонной, сырьевой, транспортно-транзитной и других общегосударственных функций. При этом всегда к числу приоритетных относилась задача интенсивного освоения этой отдаленной, но поистине масштабной по запасам и уникальности природных ресурсов территории путем формирования здесь адекватного контингента населения, научно-технического и производственного потенциала [5].

Возможности стратегического развития Камчатского края обусловлены рядом разномасштабных социально-экономических процессов, в которые включена территория

полуострова. Без учета этих тенденций и их взаимовлияния невозможно выявить конкурентные преимущества региона и определить приоритеты стратегического развития.

Во-первых, Камчатка вовлечена в глобальный контекст и не может оставаться в стороне от ведущих тенденций мирового развития и особенно тех процессов, которые разворачиваются в АТР и в северной части Тихого океана.

Во-вторых, будучи частью территории России, Камчатский край включен в основные социально-экономические процессы, разворачивающиеся в Российской Федерации и, в частности, регионах Дальневосточного федерального округа.

В-третьих, Камчатка имеет ряд специфических особенностей и ресурсов, которые могут стать ресурсами развития региона. Конкурентные преимущества территории формулируются исходя из ведущих тенденций современного мира, которые активно влияют на социально-экономическую ситуацию в российских регионах [1].

К основным, текущим и долгосрочным тенденциям мирового развития можно отнести:

1. Глобальную конкуренцию между регионами (территориями), особенно приграничными или находящимися на стыке экономических макрорегионов и социокультурных систем (цивилизаций).

2. Растущую международную конкуренцию за основные виды ресурсов: энергоносители, транспортные инфраструктуры, человеческий капитал, продовольствие, питьевую воду, рекреацию (оздоровление и лечение) и туризм.

3. Кризисные явления в мировой экономике и рост экономической мощи стран АТР.

В контексте межрегионального сотрудничества Камчатский край вправе рассчитывать на развитие товарооборота в следующих направлениях:

- Приморский край – судоремонт, свежие овощи и продукты их переработки, бахчевые культуры, логистические услуги, образование, возможно, здравоохранение, в перспективе нефтепродукты.

- Хабаровский край – судостроение, судоремонт, продукция металлургии, нефтепродукты, продовольствие, транспортные услуги (морские порты, авиахаб), Транссибирская магистраль и БАМ.

- Амурская область – сельскохозяйственная продукция (соя, в первую очередь), в какой-то степени транспортные услуги и в перспективе передача электроэнергии.

- Сахалинская область – нефтепродукты и сжиженный природный газ (необходимы терминалы в Петропавловском торговом порту или в других центрах).

- Остальные, западные, субъекты Российской Федерации в силу географической отдаленности редко выходят на контакт с Камчатским краем.

По данным Минвостокразвития на Дальнем Востоке планируется создание территорий опережающего развития, три из них находятся на Камчатке. Однако не стоит возлагать надежды только на государственные программы развития и рассчитывать на федеральные дотации [2].

Главной задачей развития Дальнего Востока является интеграция всех регионов округа в единое экономическое пространство и вывод крупного, сформировавшегося региона на международную арену АТР как мощного экономического и политического игрока, представляющего интересы России.

В данной ситуации возможно создание двухуровневого кластера по региональному принципу. В свете того, что шельф Охотского моря признан территорией РФ – регионами первой дуги определить: Камчатский край, Сахалинскую область, Хабаровский край и Магаданскую область. Регионы второй дуги – Приморский край, Амурскую область, Республику Саха, Чукотский автономный округ, Еврейскую автономную область (рис.1).



Рис. 1. Пример создания ДВ кластера

Создание и координация деятельности такого масштабного проекта возможно только при активном участии всех вышеперечисленных регионов и поддержке федерального центра.

В свете вышесказанного, развитие Камчатского края, как и Дальнего Востока в целом, зависит от эффективно действующей транспортной системы. Это связано, прежде всего, с

огромной территорией, неравномерным хозяйственным освоением и системой расселения. Транспортные коммуникации объединяют Дальний Восток с другими районами страны, что является необходимым условием территориальной целостности и единства экономического пространства России. По этой территории проходят важнейшие евро-азиатские транспортные коридоры – Транссибирская магистраль, «Приморье-1», «Приморье-2», Северный морской путь, а также другие транспортные коммуникации, связывающие Россию со странами Азиатско-Тихоокеанского региона [1].

Однако внутреннее Дальневосточное транспортное сообщение оставляет желать лучшего. Тарифы на авиаперелеты между городами Дальнего Востока зачастую в несколько раз превышают стоимость перелета в центральную часть России. Полное отсутствие межрегионального паромного сообщения, обветшалость грузового и грузопассажирского морского транспорта, отсутствие железнодорожного транспорта и автомагистрального сообщения. Все это позволяет сказать о практической изоляции Камчатского края, а не о его вовлеченности в межрегиональный и международный экономический макрорегион.

Для улучшения нынешней ситуации и дальнейшего развития межрегионального и трансграничного сотрудничества Камчатского края первоначально необходимо решить транспортный вопрос. Учитывая морской характер региона и обширность прибрежных территорий, наиболее эффективным транспортным решением будет создание комплексного транспортного кластера на базе бассейна Охотского моря. В него войдут: сеть паромного сообщения, по примеру европейских компаний VikingLine и SiljaLine, осуществляющих свою деятельность в Балтийском море, сети малой и средней авиации, рассчитанной для межрегионального и внутреннего сообщения, а также внедрение судов на воздушной подушке и самолетов амфибий, используемых для сообщения в отсутствие аэродромов и условий для швартовки судов (рис.2).



Рис. 2. Схема маршрутов паромного сообщения Балтийского моря

Естественно, для осуществления всех вышеперечисленных мероприятий необходимо непосредственное участие государства и обширные частные инвестиции, жесткий контроль со стороны ФАС и государственные субсидии на тарифы внутреннего авиа и паромного сообщения.

Развитие транспорта, наряду с государственным субсидированием и сдерживанием роста тарифных ставок, само по себе увеличит долю межрегиональных туристских поездок, а также привлечет внимание иностранных туристов, что в свою очередь положительно скажется на развитии сопутствующей инфраструктуры, занятости населения, поступлениях в бюджеты разных уровней и улучшении имиджа всего Дальнего Востока и России в целом.

Создание подобного, громадного по своему размеру и экономическим возможностям кластера позволит не только улучшить ситуацию на внутреннем рынке Дальнего Востока и позволит более уверенно выходить на рынок АТР, используя конкурентные преимущества различных регионов в разных отраслях экономики.

Исходя из географической близости к Азиатско-Тихоокеанскому региону, Дальний Восток ориентирован на сотрудничество, прежде всего, со странами Северо-Восточной Азии. Следовательно, важным направлением развития Дальнего Востока является обеспечение достойного вхождения Российской Федерации в быстроразвивающиеся интеграционные процессы в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Наряду с этим, как сама практика реформирования экономики подтверждает, что без учета в этом процессе всей совокупности местных особенностей невозможно достичь желаемых результатов [4].

Сегодня экономические инициативы дальневосточных регионов в рамках международной деятельности ориентируются на совместные проекты по таким направлениям, как формирование транспортных коридоров, международной энергетической инфраструктуры, экспорт природных ресурсов – нефть, газ, лес, рыба и т.д. и привлечение как российских, так и иностранных инвестиций в производственную сферу. Все это позволит увеличить экспортный потенциал Российской Федерации [1].

Одним из важных инструментов обеспечения социально-экономического подъема восточных регионов Российской Федерации является приграничное сотрудничество. В разрезе экономического взаимодействия со странами АТР Камчатский край в перспективе может рассчитывать на расширение традиционных направлений торговли:

- Китай – свежие овощи и фрукты, продукты их переработки, другая сельскохозяйственная продукция, товары легкой промышленности, в перспективе, возможно, машиностроительная продукция, включая изделия электроники.

- Южная Корея – оборудование для судостроительной и судоремонтной отрасли, сами суда, металл, продовольственная продукция.

- СР Вьетнам – продукция легкой промышленности, сельского хозяйства (не продовольствие).

В рамках «Стратегии развития Дальнего Востока» основными направлениями приграничного и трансграничного сотрудничества Камчатского края являются:

- сокращение экспорта российских природных ресурсов и увеличение доли экспорта на внешние рынки продукции с высокой степенью добавленной стоимости;

- повышение согласованности действий российских компаний с целью повышения эффективности на рынках сопредельных государств и в Азиатско-Тихоокеанском регионе в целом;

- диверсификация экономики приграничных регионов с целью обеспечения максимального участия России в интеграционных процессах в Азиатско-Тихоокеанском регионе;

- развитие и укрепление хозяйственных, культурных и гуманитарных связей между приграничными территориями России и сопредельных государств с расширением географии охвата на территорию стран Северо-Восточной Азии;

- совместное решение экономических, транспортных, энергетических, коммунальных, экологических, социально-демографических, гуманитарных и других проблем приграничных территорий;

- развитие малого и среднего бизнеса;

- создание условий, способствующих ускорению прохождения экспортных и импортных товаров через пограничную территорию России.

Во многом сказывающемся на развитии Камчатского края. Развитие внешней торговли, интеграция Камчатского края в макрорегион АТР, а также создание инновационных предприятий на территории региона позволит во многом улучшить инвестиционную активность региона и привлечь поток капитала из-за рубежа и других регионов.

На данный момент на территории Камчатского края реализуется и планируется реализовать порядка 41 инвестиционного проекта с участием собственного и привлекаемого капитала. Создано около 50 инвестиционных площадок, и более 55 бизнес идей общей инвестиционной емкостью более 97 миллиардов рублей ждут своего воплощения [3].

В рамках инвестиционной активности Камчатский край включен в программы развития Минвостокразвития, и уже в 2014 году планируются мероприятия по созданию территорий и акваторий опережающего развития в рамках стратегического развития Дальнего Востока и создания не сырьевых инновационных предприятий с высокой ликвидностью.

Как показывает мировой опыт, создание инфраструктуры способствует совокупному развитию территорий и улучшению инвестиционного климата. С развитием транспортного кластера и соответственно туристской отрасли высоко вероятно привлечение иностранного капитала во многие отрасли экономики Камчатского края, в связи с огромным не реализованным потенциалом.

Стоит отметить, что приведенная классификация способна разграничить факторы с точки зрения управления ими и при грамотном использовании может облегчить процесс принятия решения в области регулирования предпринимательской активности.

Список литературы

1. Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2009 N 2094-р об утверждении Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://bestpravo.ru/federalnoje/hj-dokumenty/z7p/page-9.htm> (дата обращения: 17.10.14).
2. Официальный сайт Министерства по развитию Дальнего Востока РФ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://minvostokrazvitia.ru/press-center/news_minvostok/?ELEMENT_ID=1820 (дата обращения: 14.09.14).

3. Инвестиционный портал Камчатского края. [Электронный ресурс]. – Режим доступа:http://invest.kamchatka.gov.ru/invest/razdel_2/info/#
4. Кравченко А.В., Кирьянов А.Ю. Проблемы развития туризма на муниципальном уровне: практический подход // Казанская наука. – 2012. – № 12. – С. 108-111.
5. Российский Дальний Восток: ретроспектива и перспектива социально-экономического развития. Латкин А.П. Территория новых возможностей // Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2012. – № 3. – С.120-128.

Рецензенты:

Ворожбит О.Ю., д.э.н., зав. кафедрой международного бизнеса и финансов Владивостокского государственного университета экономики и сервиса, г. Владивосток;
Латкин А.П., д.э.н., профессор кафедры международного маркетинга и торговли, директор института международного бизнеса и экономики Владивостокского государственного университета экономики и сервиса, г. Владивосток.