Подводя итог, следует сказать, что инвестиционная деятельность неразрывно связана с риском. Именно поэтому так важно уметь сократить риски или предотвратить их.

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (ГК РФ) (30 ноября 1994 года N 51 -ФЗ) // СПС «Гарант».
2. Федеральный закон от 26 декабря 1995 г. № 208-ФЗ «Об акционерных обществах» (с изменениями и дополнениями) // СПС «Гарант».
3. Федеральный закон от 30 ноября 1995 г. № 190-ФЗ «О финансово-промышленных группах» // СПС «Гарант».
4. Альгин А.П. Грани экономического риска. М.: Знание, 2015. 344с.
5. Батракова Л.Г. Экономический анализ деятельности коммерческих банков. М.: Логос, 2014. – 344 с.
6. Власов А. Рискменеджмент: система управления потенциальными потерями // Бизнес. 2013. № 5. С.2532.
7. Ивлиев С.В. Системы управления рисками в решении стратегических и тактических задач банка / Банковские технологии, № 04, с. 34, М., 2016.
8. Киселева И.А., Симонович Н.Е. Оценка рисков с учетом влияния человеческого фактора / Экономический анализ: теория и практика. 2014. № 2 (353), сс. 2127
9. Киселева И.А. Модели банковских рисков. – Учебное пособие / М., МЭСИ, 2016. 155 с.
10. Киселева И.А. Методологические аспекты управления банковскими рисками / Финансовый менеджмент, 2015. № 1. С. 1326.
11. Киселева И.А. Моделирование оценки рисков в процессе принятия банковских решений / Аудит и финансовый анализ, № 1, 2016, с.118124.
12. Киселева И.А. Моделирование рискованных ситуаций. – Учебное пособие / Евразийский открытый институт, М., МЭСИ, 2015. 152 с.
13. Киселева И.А., Симонович Н.Е. Оптимальное распределение финансовых средств индивидуальным инвестором / Аудит и финансовый анализ. 2014. № 5. С. 195198.
14. Киселева И.А., Симонович Н.Е. Принятие решений в условиях риска: психологические аспекты / Финансовая аналитика: проблемы и решения. 2015. № 18. С. 2329.
15. Киселева И.А., Искаджян С.О. Особенности стратегии ценообразования в сфере коммерческих услуг / Финансовая аналитика: проблемы и решения. 2016. № 21. С. 26.
16. Киселева И.А., Трамова А.М. Моделирование инвестиционной привлекательности туристической отрасли региональной экономики (на примере КабардиноБалкарской Республики) / Аудит и финансовый анализ. 2015. № 5. С. 241246.
17. Константинов А. Портфельное инвестирование на российском рынке акций.//Финансист,2013, №8, с. 2831.
18. Третьякова, Е.П. Теория организации /Е.П. Третьякова -М.: КноРус, 2016 -224 с
19. Храброва И.А. Корпоративное управление: вопросы интеграции / И.А. Храброва. – М.: Наука и техника, 2016. – 198 с.
20. García-Salmones L. and J.Z. Yin. 2014. Developing Adaptability for New Competitive Advantage. Asian Journal of management and innovation, June-December: 61 – 73.

Подгорнов А.К., Балалаев А.С.

Организация грузовых и пассажирских перевозок в рамках создания транспортно – логистического кластера на острове «Большой Уссурийский»

*Дальневосточный государственный университет путей сообщения
(Россия, Хабаровск)*

doi: 10.18411/lj-31-08-2017-13

idsp: 000001:lj-31-08-2017-13

Аннотация

В статье рассматриваются возможности и проблемы развития грузовых и пассажирских перевозок на острове «Большой Уссурийский».

Ключевые слова: международный транспортный коридор, грузовые и пассажирские перевозки.

Остров Большой Уссурийский является уникальным для мировой практики приграничного сотрудничества объектом, так как является самостоятельным островом, имеющий всю необходимую инфраструктуру для развития.

Остров находится в западной части ближайшего пригорода г. Хабаровска и является одним из самых крупных в этом районе.

Общая площадь территории острова Большой Уссурийский – 344 кв. километра, площадь российской части острова составляет 170 кв. км. Территория острова имеет вытянутую форму с запада на восток протяженностью 38 километров и максимальной шириной 10 километров.

Берега Большого Уссурийского острова омываются рекой Амуром, которая разделяется островом на два больших рукава: северный и южный. Северный рукав является главной частью р. Амура, по нему вдоль острова проходит граница с Еврейской автономной областью.

Южный рукав получил название Амурской протоки. Остров на востоке отделяется им от Хабаровска со средней шириной в этом месте - 1 км. Западную часть Амурской протоки до устья р. Уссури, которая сейчас полностью находится на территории Китая, принято называть протокой Казакевича.

В июле 2008 г. было подписано дополнительное соглашение о границе, предусматривающее передачу Китаю острова Тарабаров, а также деление Большого Уссурийского острова на российскую и китайскую части.

На российской части острова Большой Уссурийский располагаются земли городского округа г. Хабаровск, четырех сельских поселений Хабаровского муниципального района (Корсаковское, Осинореченское, с. Бычиха, с. Казакевичево) и межселенные территории Хабаровского муниципального района.

Правительством Хабаровского края от 22 августа 2010 г. N 234-пр разработан проект «Комплексное развитие острова Большой Уссурийский (2010-2016 годы)».

Согласно проекту, комплекс предлагается разделить на три зоны: природно-рекреационную, культурно-образовательную и зону международного сотрудничества.

В настоящее время на территории российской части острова Большой Уссурийский располагаются:

1) Бывший укрепрайон (площадь - 61 га). На его территории располагаются 4 многоквартирных жилых дома.

2) Сельскохозяйственные предприятия ОАО «Заря» и ОАО «Троицкое». Первое является действующим предприятием и арендует земельный участок общей площадью 5900 га. Второе имеет в собственности земельный участок площадью 1816 га и не осуществляет хозяйственной деятельности.

3) Поселок Уссурийский, численность которого до крупномасштабного наводнения 2013 года составляла около 400 человек. После наводнения на острове проживает более 30 человек.

4) Земельные участки, принадлежащие гражданам на праве собственности.

5) Дамба обвалования с насосными станциями и придамбовыми каналами протяженностью 38 км. Находится в федеральной собственности.

6) Православная церковь - часовня Виктора Мученика.

Дорожно - транспортная инфраструктура российской части острова Большой Уссурийский включает в себя:

- автодорожный двухполосный мост через Амурскую протоку, введенный в эксплуатацию в 2013 году и обеспечивающий транспортное сообщение между городом Хабаровском и российской частью острова Большой Уссурийский (длина мостового перехода - 957 метров, ширина - 15 метров);
- автомобильную дорогу для подъезда к мосту через Амурскую протоку;
- автомобильную дорогу по периметру существующей дамбы;

- автомобильную дорогу для подъезда к поселку Уссурийский;
- автомобильную дорогу вдоль Государственной границы;
- автомобильную дорогу для подъезда к православной часовне.

Целесообразность открытия пассажирского и грузового пункта пропуска обуславливается многими факторами.

По действующему соглашению перевозка грузов между Россией и Китаем вблизи Хабаровска возможна через реку Амур речным транспортом, на период ледостава заменяемым автомобильным.

Так работают пункты пропуска в Пашково, Амурзете, Нижнеленинском (Еврейская автономная область), из самого Хабаровска в Фуюань возможно попасть только летом. Автомобильное грузовое сообщение в регионе идет только через переход Покровка—Жаохэ.

Проект освоения Большого Уссурийского для развития края — это «приоритет».

Необходимым является открытие не только пассажирского пункта пропуска, но и грузового, поскольку, только пассажиропоток не позволит полностью содействовать развитию торгово - экономических отношений между регионами.

Целесообразность строительства такого рода объектов можно рассматривать не с точки зрения потребностей конкретного субъекта, а с точки зрения всего Дальнего Востока.

2 июня 2017 года в рамках Петербургского международного экономического форума обсуждались вопросы развития транспортной и таможенной инфраструктуры на Дальнем Востоке.

Было отмечено, что Дальний Восток представляет особый интерес для компаний, планирующих развивать экспорт в страны АТР.

Одним из основных вопросов стала возможность запуска пассажирского-грузового перехода на острове Большой Уссурийский.

Хабаровский край может стать крупным экспортным центром. Но без эффективно действующей инфраструктуры, экспорт в страны АТР затруднен. Есть ряд вопросов, решение которых не требует финансовых затрат, и ситуацию можно изменить достаточно оперативно.

Запуск пассажирского-грузового перехода на острове Большой Уссурийский значительно сократит логистические и временные затраты российских экспортеров.

Проект развития международных транспортных коридоров в Приморском крае. Это очень яркий практический пример сопряжения Евразийского экономического союза и программы «Один пояс – один путь».

Это коридоры, которые соединяют Северо-Восток Китая с портами Приморского края и позволяют сократить плечо для китайских грузов с Северо-Востока на юг Китая или в другие страны на 200-400 км в зависимости от точки отправки. И, соответственно, экономия будет у китайских грузоотправителей до 1 млрд долларов в год. Порты Приморья, в свою очередь, получают грузовую базу почти в 45 млн тонн. Это колоссальный мультипликативный эффект для региона.

Среди других совместных проектов можно привести строительство железнодорожного моста Нижнеленинское – Тунцзян и автомобильного мостового перехода Благовещенск – Хэйхэ.

В прошлом году компания ТехноНИКОЛЬ запустила в Хабаровске завод по производству каменной ваты, проектная мощность которого составляет 750 000 кубических метров базальтовой теплоизоляции в год. До 20% продукции предприятия планируется экспортировать за рубеж. Но на данный момент российские экспортеры сталкиваются с нехваткой транспортной и таможенной инфраструктуры на Дальнем Востоке, что препятствует наращиванию экспорта.

Активное внимание со стороны Российской Федерации и КНР к освоению территории острова Большой Уссурийский в большей степени связано с необходимостью максимально использовать имеющиеся возможности для развития приграничного сотрудничества, обмена технологиями, а также развития социально-экономического потенциала региона.

Немаловажным является сотрудничество в сфере туризма, охраны окружающей среды, соблюдение экологического баланса при освоении территории острова, как на российской, так и китайской стороне.

Высокий уровень конкуренции со стороны приграничной территории соседнего государства требует наличия программы перспективного развития острова, координации усилий и концентрации ресурсов федеральных, региональных органов власти, участия российских и зарубежных инвесторов.

Комплексное развитие острова Большой Уссурийский через механизмы реализации, предусмотренные в государственной программе, поможет создать новый рынок труда, увеличить поступления в бюджеты, создать условия для активного отдыха жителей края и туристов.

Принимая во внимание приграничный характер территории, остров Большой Уссурийский может стать центром тесного международного взаимодействия с представителями разных стран.

Освоение территории острова обусловлено:

- необходимостью эффективного использования возможностей для развития интеграционных связей с КНР, представляемые форматом "один остров – две страны";
- дефицитом в непосредственной близости к городу Хабаровск туристско-рекреационных объектов для обеспечения потребностей жителей города и туристов в местах активного отдыха;
- хозяйственной деятельностью Российской Федерации и КНР в бассейне реки Амур.

Географическое и пограничное положение острова Большой Уссурийский открывает следующие возможности стратегического развития:

- создание социальных и коммерческих объектов рекреационной и развлекательной направленности, ориентированных на обслуживание населения города Хабаровск и Хабаровского района;
- обслуживание потока грузов через пункт пропуска;
- установление пассажирского пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации.

В настоящее время основной проблемой развития российской части острова Большой Уссурийский является ликвидация последствий крупномасштабного наводнения 2013 года, когда в связи с резким подъемом уровня реки Амур остров один из первых попал в зону подтопления и практически полностью ушел под воду.

Указом Президента Российской Федерации от 31 августа 2013 г. № 693 «О мерах по ликвидации последствий крупномасштабного наводнения на территориях Республики Саха (Якутия), Приморского и Хабаровского краев, Амурской и Магаданской областей, Еврейской автономной области» рекомендовано принять исчерпывающие меры, исключая строительство новых объектов производственного и социального назначения, транспортной и энергетической инфраструктуры в зонах, подверженных риску наводнения.

Для дальнейшего развития российской части острова необходимо строительство противопаводковых гидротехнических сооружений с двух сторон границы.

Второй по значимости проблемой реализации проекта развития российской части острова является отсутствие правовой базы, закрепляющей за проектом федеральный статус, что, в свою очередь, может привести к проблемам финансирования проекта, в том

числе за счет средств федерального бюджета, к временным затратам и административным барьерам при согласовании основных элементов его реализации.

В связи с выше обозначенными проблемами в настоящий момент реализация проекта возложена на Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока.

Министерством Российской Федерации по развитию Дальнего Востока разработана концепция развития российской части острова Большой Уссурийский и план мероприятий по ее реализации.

Для придания федерального статуса проекту требуется принятие проекта распоряжения Правительства Российской Федерации об утверждении концепции.

К другим проблемам, сопровождающим проект развития российской части острова Большой Уссурийский, можно отнести:

- отсутствие инвестиций в благоустройство острова, в создание мест отдыха и другой туристско-рекреационной инфраструктуры (перенос сроков установления пункта пропуска на острове);
- сложные природно-климатические условия, в том числе наличие интенсивного разрушения береговой полосы российской части острова (экологический статус территории требует дополнительных инвестиций, а также обеспечения реализации дополнительных мероприятий по его поддержанию);
- На российской части острова отсутствуют линии проводной связи, объекты информационно - коммуникационной инфраструктуры, а также базовые станции операторов сотовой связи, что препятствует строительству и подключения новых объектов.
- На федеральном уровне получены отрицательные заключения нескольких ведомств, в том числе отвечающих за безопасность, по строительству на острове пункта пропуска грузопассажирского типа.

Разрешить могут только пассажирский пункт, причем пешеходный - граница будет пересекаться группами, подвозимыми на автобусах с обеих сторон. Сейчас аналогичная схема действует почти по всей российско - китайской границе, но она не может обеспечить большие обороты.

- достаточно высокие коммерческие риски.
- высокие темпы развития китайской части острова и отставание в развитии российской части острова.

Подводя итог необходимо решить проблему, как можно быстрее, российской стороне - это найти «точки интереса» для крупных инвесторов.

Необходимо отметить, что развитие приграничного сотрудничества стало в КНР возможным после того, как правительство КНР развернуло выполнение государственной строительной программы и четко сформулировало тезис, что более 80 % всех затрат на создание комплексной инфраструктуры этих зон (коммуникации, дороги, мосты, тоннели, жилой комплекс, офисные центры, гостиницы, социальные объекты и т.д.) государство берет на себя, а иностранные инвесторы должны только реализовывать свою производственную программу.

Поэтому российская сторона должна отдавать себе отчет в том, что инвесторы не будут вкладывать свои средства в развитие острова, пока не будет создана комплексная производственно-социальная инфраструктура и сфер приграничного сотрудничества.

1. Об утверждении Концепции проекта «Комплексное развитие острова Большой Уссурийский (2010-2016 годы)»: Постановление Правительства Хабаровского края от 31 декабря 2010 года N 398-пр. Справочно-правовая система «Гарант».