

УДК 332.1, 339.5
DOI: 10.26140/anie-2019-0803-0043**ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ
СИСТЕМЫ ПРИМОРСКОГО КРАЯ**

© 2019

Мартышенко Наталья Степановна, кандидат экономических наук,
доцент кафедры «Международного маркетинга и торговли»**Изаровский Евгений Сергеевич**, бакалавр*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
(690014, Россия, Владивосток, улица Гоголя, 41, e-mail: natalya.martyshenko@vvsu.ru)*

Аннотация. В условиях глобализации и интеграции национальных экономик в мировое экономическое пространство создание транспортно-логистических систем позволяет повысить конкурентоспособность как региона, так и страны в целом. В настоящее время существует несоответствие состояния транспортной инфраструктуры и потребностей, возлагаемых на регион в новых социально-экономических условиях. В работе дана краткая характеристика транспортной инфраструктуры Приморского края. Были проанализированы основные виды транспорта, представленные в Приморском крае: железнодорожный, автомобильный, морской и воздушный. Немаловажную роль в развитии транспортной сети Приморского края играют и международные транспортные коридоры, которые образованы за счет эффективного взаимодействия всех видов транспорта. Рассмотрены перспективные направления сотрудничества между Россией и странами Азиатско-Тихоокеанского региона в транспортной сфере. В статье рассматривается возможность улучшения инвестиционного климата Приморского края, как центра развития всего Дальневосточного федерального округа, с помощью развития инфраструктуры, а также возможность интеграции транспортной сети Приморского края в транспортную систему Азии. Дается характеристика значимых инвестиционных проектов, направленных на развитие транспортной инфраструктуры Приморского края.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, перевозки грузов, пассажиропоток, пропускная способность транспортной сети, Приморский край, экономическое развитие региона, стратегии развития региона, инвестиционный климат, инвестиционные проекты, транспортные коридоры

**PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS
SYSTEM OF THE PRIMORSKY KRAI**

© 2019

Martyshenko Natalya Stepanovna, candidate of economic sciences,
professor of «International Marketing and Trade»**Izarovsky Evgeny Sergeevich**, Bachelor*Vladivostok State University of Economics and Service**(690014, Russia, Vladivostok, Gogol Street, 41, e-mail: natalya.martyshenko@vvsu.ru)*

Abstract. In the context of globalization and the integration of national economies in the global economic space, the creation of transport and logistics systems can improve the competitiveness of both the region and the country as a whole. At present, there is a discrepancy between the state of the transport infrastructure and the needs placed on the region in the new socio-economic conditions. The paper gives a brief description of the transport infrastructure of the Primorsky Krai. The main types of transport presented in Primorsky Krai were analyzed: rail, road, sea and air. An important role in the development of the transport network of the Primorsky Krai is played by international transport corridors, which are formed through the effective interaction of all types of transport. Considered promising areas of cooperation between Russia and the countries of the Asia-Pacific region in the transport sector. The article considers the possibility of improving the investment climate of the Primorsky Krai, as a center for the development of the entire Far Eastern Federal District, with the help of infrastructure development, as well as the possibility of integrating the transport network of the Primorsky Krai into the transport system of Asia. The characteristic of significant investment projects aimed at the development of the transport infrastructure of the Primorsky Krai is given.

Keywords: transport infrastructure, transportation of goods, passenger traffic, transport network capacity, Primorsky Krai, economic development of the region, regional development strategies, investment climate, investment projects, transport corridors

Постановка проблемы в общем виде и ее связь с важными научными и практическими задачами. Приморский край занимает в транспортной системе РФ выгодное географическое положение, является регионом, через который проходят транзитные торговые пути между Европой и Восточной Азией, между Северо-Восточной Азией и Северной Америкой. Здесь сходятся все транспортные развязки, связывающие морские порты, проходят сухопутные пограничные переходы Россия-Китай.

Транспортный комплекс Приморского края является системообразующей отраслью, его доля в валовой добавленной стоимости региона составляет более 24%. Работу отрасли обеспечивают свыше 8,7 тысяч транспортных предприятий, на которых задействовано более 66,3 тысяч человек, что составляет 6,7% от численности всех работающих в регионе.

В настоящее время транспортная инфраструктура Приморского края не отвечает той роли, которая отводится краю в новых экономических условиях. Государство не обладает необходимыми ресурсами для того, чтобы поднять инфраструктуру на новый качественный уровень. Поэтому правительством страны предпринимаются меры для того, чтобы привлечь част-

ный капитал как внутри страны, так и сопредельных государств. Проекты по развитию инфраструктуры обсуждаются на всех крупных международных форумах, проходящих в стране. Крупнейшей площадкой обсуждения инвестиционных проектов Приморского края стал ежегодный Восточный экономический форум.

Анализ последних исследований и публикаций, в которых рассматривались аспекты этой проблемы и на которых обосновывается автор; выделение неразрешенных ранее частей общей проблемы. Проблема развития транспортной-логистических систем обсуждается во многих научных публикациях. Мировые тенденции их развития рассматриваются в работах [1-4]. Особенности формирования транспортно-логистической системы России рассматриваются в работах [5-10]. Основные принципы формирования транспортно-логистической системы региона обсуждаются в работах [11-14]. Публикации [15, 16] посвящены рассмотрению факторов, влияющих на развитие транспортно-логистического комплекса региона. В работах [17-19] рассматриваются особенности формирования транспортно-логистической системы в Приморском крае. Развитие транспортной инфраструктуры существенно влияет на возможности

Приморского края по привлечению дополнительного потока туристов. Влияние транспортной инфраструктуры на развитие туризма раскрывается в работах [20–22].

Большинство проектов по развитию транспортной инфраструктуры имеют длительную историю. Однако, со временем они претерпевают трансформации применительно к современным условиям. В настоящей работе рассматриваются проекты развития транспортной инфраструктуры Приморского края, которые либо находятся в стадии реализации, либо на этапе проектирования. Тем не менее все крупные проекты открыты для инвесторов. Поэтому эти проекты не теряют своей актуальности.

Формирование целей статьи (постановка задания).

Целью настоящего исследования является оценка перспектив развития транспортно-логистической инфраструктуры как определяющего элемента оживления экономики Приморского края. Основными задачами исследования в рамках поставленной цели являются следующие:

- оценка возможностей и проблем действующей инфраструктуры Приморского края;
- анализ перспективных проектов развития транспортной инфраструктуры Приморского края;
- формирование механизмов повышения инвестиционной привлекательности Приморского края.

Изложение основного материала исследования с полным обоснованием полученных научных результатов.

Для того, чтобы оценить перспективы развития транспортно-логистической системы Приморского края необходимо дать краткую характеристику сложившегося состояния в сфере транспорта.

График изменения объемов перевозки грузов по видам транспорта в период с 2013 по 2017 год в тыс. тонн представлен на рисунке 1. Хотя перевозки грузов железнодорожным и автотранспортом в последние годы показывают положительную динамику, но по объемам (тыс. тонн) не достигли еще уровня 2013 года. Железнодорожные перевозки в 2017 году составили 90,4% к уровню 2013 года, автомобильные всего 61,5% (рис. 1). Однако грузооборот (млн тонно-километров) по автомобильному транспорту в 2017 году превысил грузооборот в 2013 году на 9%. Морские же перевозки с 2013 года показывают отрицательную динамику и в 2017 году перевозки морским транспортом в тыс. тонн составили всего 54,8% от 2013 года, а грузооборот в млн. тонно-километров 69,5%. Снижение перевозок морским транспортом связано с отсутствием собственного флота.

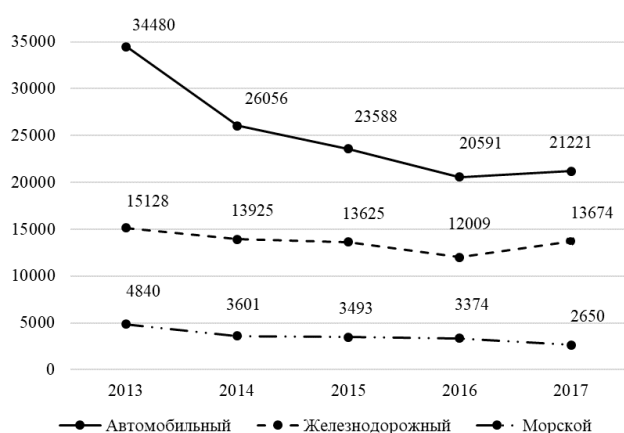


Рисунок 1 – Перевозки грузов по видам транспорта (тыс. тонн) в Приморском крае в 2013 – 2017 гг. [23]

Однако, грузооборот портов Приморского края в последние годы показывает значительные темпы роста. Например, Владивостокский морской торговый порт за 2018 год нарастил грузооборот на 39% – до 10,4 мил-

лиона тонн, а морской порт в бухте Троицы – за год увеличил обработку грузов на 76% по сравнению с 2017 годом. Положительная динамика и других портов Приморского края. Увеличение грузооборота обеспечивается в основном за счет транзитных грузов. В 2018 г. все порты Приморья переработали около 120 миллионов тонн грузов [24].

Статистика перевозки пассажиров отдельными видами транспорта общего пользования представлена на рисунке 2. Как следует из рисунка, транспортная подвижность населения Приморского края снижалась уже почти 20 последних лет. Только в 2017 году был отмечен незначительный рост.

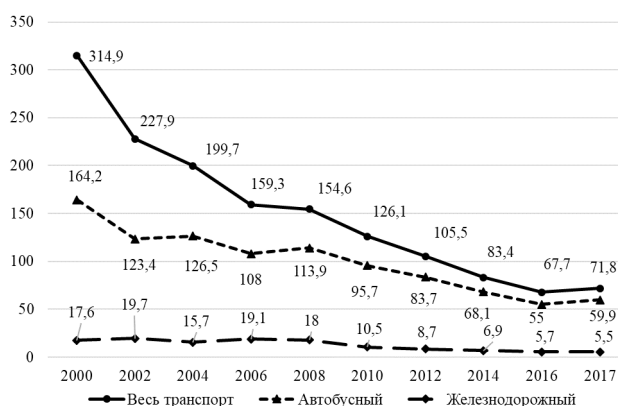


Рисунок 2 – Перевозки пассажиров отдельными видами транспорта общего пользования на территории Приморского края в 2018 г. (млн. человек)

Для Приморского края особое значение имеют перевозки пассажиров воздушным транспортом. Перевозки пассажиров воздушным транспортом демонстрируют положительную динамику с 2007 года (рис. 3).

По итогам производственной деятельности за 2018 год международный аэропорт Владивосток обслужил 2 млн 634 тыс. пассажиров, что на 21% выше показателя 2017 года. Наибольшие темпы роста продемонстрировали рейсы из Владивостока в Южно-Сахалинск, Москву и Новосибирск. Пассажиропоток на внутрироссийских воздушных линиях составил 1 млн 483 тыс. пассажиров (+6%) (рис. 3).

Продолжает реализовываться программа предоставления субсидированных билетов для определенных категорий граждан на полеты их с Дальнего Востока России в европейскую часть страны и обратно. Воспользоваться субсидируемыми перевозками в экономическом классе могут граждане Российской Федерации в возрасте до 23 лет и свыше 60 лет (для женщин — свыше 55 лет); инвалиды, а также люди, имеющие удостоверение многодетной семьи.

Международный пассажиропоток составил 1 млн 151 тыс. пассажиров (+47%). Основной рост пассажиропотока на международных направлениях обеспечили рейсы из Владивостока в Республику Корея – пассажиропоток на южнокорейских направлениях увеличился на 73% по сравнению с 2017 годом. На рейсах в Юго-Восточную Азию отмечен рост на 40%, на китайском и японском направлении – на 15%.

На сегодняшний день на территории края созданы условия для развития местных авиаперевозок. Внутрикравые пассажирские авиаперевозки субсидируются из средств краевого бюджета. В настоящее время передвигаться по воздуху можно по 13 маршрутам. За 12 месяцев 2018 года на местном авиационном сообщении перевезено более 40 тысяч пассажиров.

В 2018 году была завершена разработка новой стратегии развития Приморского края до 2030 года. В разработке программы принимали участие специалисты

НИУ «Высшая школа экономики». В программе отмечено, что первый высший приоритет экономического развития Приморского края состоит в развитии транспортной инфраструктуры и возможностей морских портов и приграничной инфраструктуры [25].

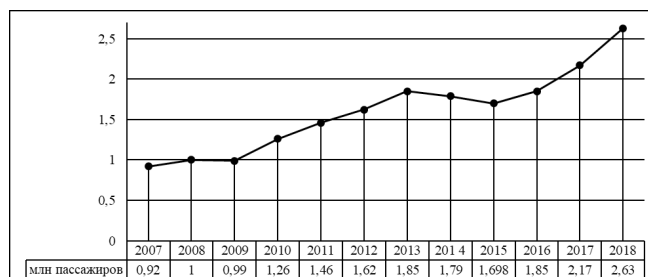


Рисунок 3 – Пассажирооборот международного аэропорта Владивосток

Выполнение программы предполагается произвести в три этапа. Основные задачи и результаты по этапам программы представлены на рисунке 4.

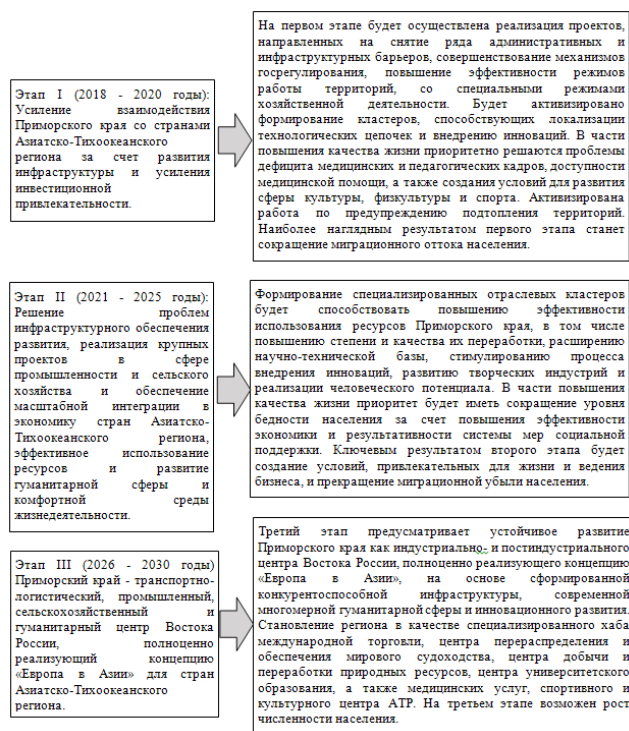


Рисунок 4 – Этапы реализации стратегии и их ожидаемые конечные результаты

Наибольший рост выработки продукции ожидается в транспортной сфере. На первом этапе (2018 – 2020 годы) ожидается произвести продукции в транспортной сфере на сумму 270 млрд руб., на втором этапе (2021 – 2025 годы) – на сумму 430 млрд руб. Общий объем инвестиций в транспортную сферу оценивается в 977 млрд руб.

Портовые мощности края модернизируются по программе Росморфлота. К 2024 г. их общая пропускная способность должна достичь 157,65 млн. тонн при базовом сценарии развития (рост на 34,65 млн. т) или 243,9 млн. тонн при оптимистическом сценарии (рост на 120,9 млн. т). Предлагаются такие меры, как развитие трансграничной, портовой инфраструктуры, повышение эффективности работы таможенных служб (1 этап), развитие логистических сервисов, специализированных услуг в припортовых зонах, развитии цифровой инфраструктуры и технологий в транспорте и логистике (2 этап). К концу 3 этапа в крае должен быть сформирован международный и межрегиональный транспортно-логистический

центр, внедрены цифровые решения, проведены строительство и реконструкция сети автомобильных и железных дорог в северной части края (включая автодорогу от Бикина до Сергеевки и ж/д ветку Новочугуевка – Ольга – Рудная Пристань) [26].

При реализации программы предполагается осуществление ряда крупных проектов по развитию транспортной инфраструктуры Приморского края. В сфере транспорта основными инвестиционными проектами являются:

- международные транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2»;
- большой порт Зарубино;
- строительство нового порта «Вера»;
- владивостокская кольцевая автодорога (ВКАД);
- автодорога г. Владивосток – г. Находка – порт Восточный;
- автодорога г. Уссурийск – пос. Пограничный – госграница;
- новый угольный терминал в Партизанском районе;
- угольный терминал в б. Суходол;
- перегрузочные комплексы в Славянке в б. Перевозной;
- перегрузочные комплексы в порту Восточном;
- нефтеперегрузочный комплекс в бухте Елизарова.

Рассмотрим некоторые из перечисленных проектов более подробно.

История развития международных транспортных коридоров в Приморском крае началась с региональной программы «по развитию района реки Туманная» или расширенной Туманганской Инициативы.

Международные транспортные коридоры (МТК) – это высокотехнологичная транспортная система. Она концентрируется на основных направлениях движения транспорта: автомобильного, морского, железнодорожного и авиа.

Транспортный и логистический потенциал российского Дальнего Востока во многом связан с международными транспортными коридорами «Приморье-1» и «Приморье-2», которые дают северо-восточным провинциям Китая, а также Монголии прямой выход к Японскому морю. Основа, на которой базируются перспективы международных транспортных коридоров, – это формула «4с»: скорость, стоимость, сервис и стабильность.

Оба приморских транспортных коридора ориентированы на Китай: МТК-1 свяжет Суйфэнхэ и порт Восточный, а МТК-2 проведет сообщение от Чанчуня до Зарубино в Приморье. Потенциал международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» более подробно рассматривается в работах [27, 28].

Ощутимый количественный рост транзитного грузооборота по обоим международным транспортным коридорам отмечается с 2017 года. Так, по МТК «Приморье-1» по железной дороге в 2017 г. было проведено 7240 контейнеров в 20-футовом эквиваленте (ДФЭ), по сравнению с 3247 ДФЭ в 2016 г. (+ 223%). Более того, существующий порт Зарубино, ОАО «Морской порт в бухте Троицы», перевалил порядка 650 транзитных ДФЭ, доставленных автотранспортом.

Концепция развития МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» предполагает три основных этапа работ. Именно поэтапное развитие позволит учитывать реальную обстановку и при необходимости реагировать, изменяя тот или иной процесс, внося необходимые коррективы. Первый этап своего развития транспортные коридоры Приморья уже прошли в 2016 – 2017 годы. На этом этапе прошла частичная реконструкция дороги Уссурийск – Пограничный – госграница. Также были сняты некоторые ограничения, действовавшие на ввоз грузов из Китая, и оставили только самые необходимые. То есть упростили процедуру перехода границы. Второй этап стартовал в 2018 году и завершится в 2019-м. Он включает в себя эксплуатацию и развитие транспорт-

ного коридора «Приморье-1» и строительство не только дорожных, но и инфраструктурных объектов транспортного коридора «Приморье-2». Третий этап наиболее длительный – он продлится 10 лет: с 2020 по 2030 год. Именно здесь планируется завершение строительства инфраструктуры и начало полной эксплуатации обоих коридоров.

С 2019 по 2022 год за счет средств федерального бюджета планируется провести реконструкцию железнодорожного грузопассажирского постоянного многостороннего пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации Пограничный (Приморский край). Реконструкция железнодорожного пункта пропуска Пограничный направлена на увеличение пропускной способности до 20 тыс. транспортных средств в сутки. Предусматривается, что затраты на содержание и эксплуатацию с 2019 по 2021 год составят по 3 – 3,2 млн руб., затем финансирование увеличится. В целом до 2024 года в соответствии с Государственной программой «Развитие внешнеэкономической деятельности» и федеральным проектом планируется выделить 36,7 млн руб.

Следующим крупным проектом является развитие «большого порта Зарубино». Порт Зарубино имеет очень выгодное географическое положение, очень удобную акваторию и хорошую производственную базу. Порт находится на юге Приморья в 210 км от порта Владивосток на стыке границ трех государств – России, Китая и Северной Кореи, в несколько десятках километров от автомобильного и железнодорожного пунктов пропуска на границе с КНР. Благоприятный климат позволяет осуществлять круглогодичную навигацию без ледокольного обеспечения. Морской порт принимает суда длиной до 172 метров и осадкой до 8 метров.

В настоящее время в порту Зарубино четыре причала. Проектная мощность порта позволяет переваливать 1,2 миллиона тонн, но фактически переваливается около 250 тысяч тонн. Инвесторы планируют построить рядом зерновой терминал с отдельными железнодорожными путями. Кроме зернового планируется строительство еще трех терминалов: контейнерного, зернового, генеральных и навалочных грузов, го-го грузов. Для этого потребуется также углубить дно у причалов до 15-20 метров. По оценкам экспертов, к 2030 году потенциальный объем грузовой базы на данном направлении составит 23 млн тонн зерновых и 15 млн тонн контейнерных грузов. Проект порта Зарубино включен в состав проекта Свободный порт Владивосток, что повышают перспективы порта на его интенсивное развитие уже в качестве «Большого порта Зарубино».

Относительно новым проектом является строительство в Приморском крае порта «Вера». Соглашение о партнерстве строительства угольного порта «Вера» в Приморском крае было подписано в декабре 2013 года. Соглашение подписали российские компании «Ростех», ФГУП «Росморпорт» и южнокорейская компания Kowero. Поставки угля предполагается осуществлять за счет освоения Огоджинского угольного месторождения в Амурской области. В июне 2014 года ООО «Ростех - Глобальные ресурсы» (дочерняя компания «Ростеха») подписала с китайской государственной корпорацией «Шэньхуа» (Shenhua) документ о совместном освоении Огоджинского угольного месторождения с примерным объемом инвестиций \$5 млрд.

Угольный морской терминал «Порт «Вера» располагается на территории рядом с городом Большой Камень. Акватория терминала расположена в районе мыса Открытого и бухты Беззащитной. Естественные глубины в районе строительства достигают 25 метров. На первом этапе грузооборот нового порта составит 450 тысяч тонн угля в год, на втором – 2 млн тонн в год, а в перспективе увеличится до 20 млн тонн. Инвестором проекта выступает ООО «Порт «Вера», зарегистрированное в городе Фокино. Для приема судов уже по-

строен причал длиной 246 метров, связанный с берегом конвейерной линией. «Ростех – Глобальные ресурсы» оценивает стоимость терминала, включая все работы, связанные со строительством причалов и припортовых железнодорожных путей, в \$1 млрд, из них примерно половина средств требуется для строительства автомобильных и железных дорог.

Еще один современный морской угольный терминал закрытого типа мощностью в 20 млн тонн в год планируется построить в бухте Суходол Шкотовского района. Реализовать проект планируется в три этапа до 2022 года, инвестируя в общей сложности в проект 35,5 млрд рублей. Выход объекта на полную мощность позволит создать не менее 800 новых рабочих мест.

Следующий проект «Владивостокская кольцевая автодорога» (ВКАД) получил поддержку президента России В.В. Путина. В настоящее время проект находится на стадии проектирования (рис. 5).

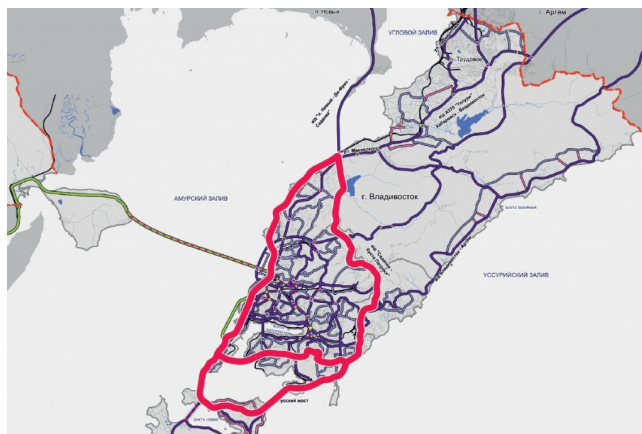


Рис. 10. Проектные предложения по трассировке ВКАД.

Рисунок 5 – Проектные предложения по трассировке ВКАД

По данным мэрии Владивостока, на данный момент уже определен маршрут прохождения трассы, технические параметры сооружений, которые должны быть построены в ходе реализации проекта – количество мостов, развязок, подпорных стен, а также земельные участки, которые попадают в зону строительства. Общая протяженность ВКАД составит 22,6 км с объемом транспортного потока от 70 до 85 тыс. автомобилей в сутки при скорости 80 км/час.

ВКАД планируется построить вдоль Амурского залива. Новая дорога должна разгрузить основные магистрали Владивостока, а также избавить центр города от большегрузов. Строительство разделено на пять этапов, работы на которых можно производить параллельно или последовательно. Первый этап предполагает строительство мостов с полуострова Шкота на о. Елены и дальше на о. Русский. ВКАД позволит Владивостокскому морскому порту вывозить свои грузы через остров Русский. Цель проекта в том, чтобы закольцевать дороги в городе так, чтобы напряженность у железнодорожного вокзала спала. Далее можно провести параллельные пути в направлении Набережной и района Первой речки.

В капитальном варианте, представленном институтом «Гипростроймост» из Санкт-Петербурга по заказу администрации Владивостока, проект строительства дороги вдоль Амурского залива предусматривает строительство магистрали-дублера длиной в 20,1 километров от мыса Токаревского через мыс Кунгасный до начала улицы Русской в район ул. Маковского. Она была спроектирована по параметрам магистральной улицы общегородского значения непрерывного движения. То есть, четыре полосы движения – по две в каждую сторону с шириной проезжей части 2х7,5 м, с расчетной скоростью движения – 80 км/час.

Проект Владивостокской кольцевой автомобильной дороги будет финансировать из краевого и федерального бюджета по принципу софинансирования. О масштабе этого строительства можно судить по тому, что проект дороги предусматривает устройство 10 мостов и путепроводов и 7 развязок в разных уровнях.

Реализация проекта принципиально изменит всю транспортную логистику г. Владивостока. Для жителей г. Владивостока проект ВКАД не менее важен, чем Крымский мост для жителей Крыма.

Реализация крупных проектов по развитию транспортной инфраструктуры Приморского края невозможна без привлечения новых инвесторов. Благоприятная инвестиционная среда в Приморском крае находится на стадии формирования [29]. Проведенная работа по улучшению инвестиционного климата уже начинает приносить свои плоды. Приморский край улучшил позиции в Национальном рейтинге состояния инвестиционного климата в субъектах Российской Федерации, поднявшись с 76-го места в 2017 году на 55-е в 2018-м. Край вошел в число регионов-лидеров по динамике улучшения инвестиционного климата. Положительную роль сыграли принятые ранее федеральные законы «О свободном порте Владивосток» и «О территориях опережающего развития (ТОР)». Совсем недавно президентом России В. Путиным был подписан пакет законов о создании специального административного района на острове Русский (САР). САР – это российский аналог зарубежных офшоров, которые позволяют предпринимателям регистрировать компании в регионах с минимальной налоговой нагрузкой и комфортным правовым режимом. Создание САРов – одна из мер поддержки попавших под санкции российских компаний. Стать резидентами офшоров могут только зарегистрированные за рубежом компании. Они должны инвестировать в России минимум 50 млн руб. в течение шести месяцев после регистрации.

Предполагается, что новые САР станут альтернативой зарубежным офшорам и позволят «патриотично» настроенным отечественным компаниям перевести свой бизнес обратно в Россию, продолжая пользоваться всеми преимуществами офшорного законодательства.

К числу последних решений краевой администрации, направленных на привлечение дополнительных инвесторов, относится формирование в Приморье принципиально новой системы выделения земли под строительство. Она будет понятна и прозрачна для застройщиков, которые смогут быстро получать готовые земельные участки для комплексного освоения территории.

Выводы исследования и перспективы дальнейших изысканий данного направления. Транспортная инфраструктура является важным фактором для экономического развития Дальнего Востока. Давно назрела необходимость построения транспортно-логистической системы Дальневосточного региона в контексте интеграции в глобальные транспортные сети стран АТР. Однако за последние годы ее развитию было уделено недостаточно внимания. По сравнению с другими территориями страны транспортная инфраструктура на Дальнем Востоке развита слабо и коренных изменений пока не наблюдается.

Несмотря на наличие спроса на транзит товаров со стороны отправителей товаров из стран АТР, условия предоставления транзита пока их не устраивают. Наземные транспортные системы России к востоку от Урала, не соответствуют запросам крупных перевозчиков из стран АТР. 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. Поэтому в Приморском крае сохраняется колоссальный дисбаланс между количеством грузов прибывающих и от-

правляемых железнодорожным транспортом..

Интеграция транспортной системы региона в международную транспортную систему будет напрямую зависеть от конкурентоспособности транзитных сервисов, предоставляемых в российских транспортных коридорах.

Среди проблем транспортной инфраструктуры Приморского края можно выделить следующие проблемы:

- недостаточный уровень развития автодорожной сети, особенно, в слабоосвоенных частях Приморского края, отсутствие обходных дорог в крупных населенных пунктах;
- наличие множественных ограничений на проезд грузового транспорта по тоннажу;
- недостаточные мощности международных автомобильных и железнодорожных пунктов пропуска.

Следует отметить, что транспортно-логистическая система Приморского края в большей мере образована небольшими операторами рынка. Приоритетную долю занимают компании узкого профиля, осуществляющие железнодорожные и автомобильные перевозки, а морскими и авиаперевозками занимаются крупные компании. Провайдеров 3PL-уровня имеется незначительное количество. Операторов 4PL-уровня в Приморском крае пока нет вообще.

Тем не менее, нельзя не отметить значимых положительных тенденций в развитии транспортно-логистической системы Приморского края. Во-первых, это высокие темпы улучшения инвестиционного климата, позволяющие привлечь инвесторов к развитию транспортной отрасли региона. Во-вторых, снижение нагрузки на экологию региона, особенно в разрезе перевалки угля.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Абсаямова С.Г. Россия на мировом рынке транспортных услуг: проблемы и перспективы участия // *Техника и технология транспорта: научный Интернет-журнал*. 2017. № 2 (3). С. 14.
2. Белова Е.А., Килькеева Ю.А., Треногина А.А. Тенденции развития мирового рынка транспортно-логистических услуг // *Ученые заметки ТОГУ*. 2014. Т. 5. № 4. С. 1164-1172.
3. Аристов В.М. Современные тенденции развития рынка транспортно-логистических услуг // *European Social Science Journal*. 2018. № 4. С. 134-141.
4. Анфалов А.А. Теория и проблемная практика управления развитием транспортно-логистических систем в условиях глобализации // *Логистические системы в глобальной экономике*. 2015. № 5. С. 93-97.
5. Безрукова Т. Л., Печерская О. А., Кунавых С. С. Проблемы развития транспортно-логистического комплекса субъектов РФ // *Альтернативные транспортные технологии*. 2018. Т. 5. № 1. С. 12-15.
6. Стафеева Н.П. Оценка современного состояния и перспективы развития транспортно-логистической системы Российской Федерации в контексте управления рисками // *Управленческое консультирование*. – 2018. – № 3 (111). – С. 157-165.
7. Нацмудинов Ф.Н., Бобоев М.Г., Бобиев Р.С. Роль транспортно-логистических центров в развитии экономики страны // *Политехнический вестник. Серия: Инженерные исследования*. 2017. Т. 1. № 3 (39). – С. 45-53.
8. Попова Ю. В. Динамика и тенденции развития рынка транспортно-логистических услуг в РФ // *Вопросы новой экономики*. 2016. № 4. С. 77-82.
9. Галкина Ю. В. Тенденции развития рынка транспортно-логистических услуг в России // *Логистические системы в глобальной экономике*. 2016. № 6. С. 427-430.
10. Клементьев С.А., Федин А.В., Зубарев В.С. основные факторы, оказывающие влияние на развитие единого пространства Российской Федерации // *Инноватика и экспертиза: научные труды*. 2015. № 1 (14). С. 252-259.
11. Гриценков А.И., Федотенков Д.Г., Лобановский А.М. Основные принципы формирования транспортно-логистической системы региона // *Вестник Брянского государственного университета*. 2015. № 2. С. 325-331.
12. Шелег Е.В. Обоснование эффективности создания объектов региональной транспортно-логистической системы // *Проблемы современной экономики*. 2014. № 3 (51). С. 380-382.
13. Демин В.А. Актуальные задачи развития транспортно-логистических систем // *Мир транспорта*. 2018. Т. 16. № 6. С. 14-19.
14. Буньковский Д.В. Перспективы развития логистической системы (на примере предприятий грузовых авиаперевозок) / Д.В. Буньковский // *Вестник НГИЭИ*. 2018. № 4 (83). С. 93-103.
15. Осинцев Н.А., Казармицкова Е.В. Факторы устойчивого развития транспортно-логистических систем // *Современные проблемы транспортного комплекса России*. – 2017. – Т. 7. – № 1.
16. Печерская О.А., Макарьева Е.А. Факторы, влияющие на раз-

витие транспортно-логистического комплекса //Альтернативные транспортные технологии. 2018. Т. 5. №. 1. С. 34-37.

17. Лазарев В.А., Кривелевич М.Е. Интеграция транспортных пространств России и АТР на примере Приморского края // Современные проблемы науки и образования. 2013. № 6. С. 419.

18. Ткаченко Г.Г., Корниенко О.С. Динамика развития транспортной инфраструктуры Дальнего Востока и ее взаимосвязь с экономическим положением // Успехи современного естествознания. 2018. № 8. С. 185-190.

19. Шингарева А.А. Транспортная сеть Приморского края // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. 2015. № 12-5. С. 885-889.

20. Мартышенко Н.С., Локиа А.В. Тенденции развития автотуризма в России // Практический маркетинг. 2013. № 9 (199). С. 27-36.

21. Мартышенко Н.С. Анализ транспортной составляющей в процессе формирования туристского кластера // Вестник ИНЖЭКОНа. Серия: Экономика. 2009. № 5 (32). С. 107-117.

22. Martyshenko N.S., Loksha A.V. Caravanning as a promising tourist industry direction in the Primorsky kray (Primorsky region) of Russia // The Social Sciences (Pakistan). 2015. Т. 10. № 2. С. 131-137.

23. Баукова Н.Г., Карпова М.И., Киселева В.Ю., Кривобород Л.Н., Филонова Е.А., Храмова В.А. Транспорт в Приморском крае. Статистический сборник // Приморскстат, – 2018. – 37 с.

24. Дробышева И. К 2030 году дальневосточные порты должны удвоить грузооборот [Электронный ресурс] <https://rg.ru/2019/04/04/reg-dfo/k-2030-godu-gruzooborot-dalnevostochnyh-portov-dostignei-400-mln-tonn.html> (дата обращения: 08.06.2019)

25. Стратегия социально-экономического развития Приморского края до 2030 года [Электронный ресурс] <http://economy.gov.ru/wps/wcm/connect/cfcb975d-76df-41fb-b033-2188ec1dc9c0/primokrstr.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=cfcb975d-76df-41fb-b033-2188ec1dc9c0> (дата обращения: 08.06.2019).

26. Коломыц Л. Новая стратегия развития Приморского края: транзит, промплощадки и инновационный кластер [Электронный ресурс] <https://www.eastrussia.ru/material/primore-2030-kakim-ono-budet/> (дата обращения: 08.06.2019).

27. Петраков В.В., Лукин А.Л. Международные транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье 2»: текущее состояние и перспективы // Известия Восточного института. 2018. № 3 (39). С. 88-94. 38

28. Хмелевский В.В. Потенциал международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье 2» // Проблемы современной экономики. 2018. № 1 (65). С. 39-42. 39

29. Мартышенко Н.С. Маркетинг формирования инвестиционной среды Приморского края // Вестник НГИЭИ. 2016. № 7 (62). С. 73-88.

Статья поступила в редакцию 23.07.2019

Статья принята к публикации 27.08.2019