

УДК 338.47

ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА НА ЭКОНОМИКУ РЕГИОНА В АСПЕКТЕ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА ПРИМОРСКОГО КРАЯ

Ивельская Н.Г., Султанова Е.В., Швердяев А.К.

*ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»,
Владивосток, e-mail: sultanovaev@mail.ru*

Развитию транспортно-логистического комплекса Российской Федерации в системе государственного стратегического планирования отведена ключевая роль, как ведущей отрасли в экономике. Учитывая многокомпонентность данного комплекса по видам транспорта, более финансовоемким, в том числе и за счет инвестиционных проектов, следует рассматривать морской транспорт. Активное развитие портовой инфраструктуры позволяет увеличивать производственные мощности и пропускную способность морских портов России, в том числе создавая мощный синергетический эффект и для смежных направлений в данном комплексе. В целях функциональности морских портов необходимо максимальное расширение автомобильных и железнодорожных магистралей. В аспекте регионального развития данная отрасль в экономике Приморского края рассматривается как одна из основных. От результативности хозяйствующих субъектов, от их взаимодействия с государственными органами власти зависит как развитие региона, так и встраивание российской экономики в мировую экономическую систему в целом. На результативность в данной сфере существенное влияние оказывают такие факторы, как инвестиционный климат страны, регионов, меры государственной поддержки и государственных гарантий, в том числе и в аспекте программно-целевого бюджетирования, развивающиеся интеграционные процессы в Азиатско-Тихоокеанском регионе, а также сбалансированная система стратегического планирования, обеспечивающая пространственное развитие. В условиях стагнирующей экономики, последствий пандемийных режимов, в том числе связанных с ними ограничений, практически все отрасли российской экономики оказались нуждающимися в мерах дополнительной государственной поддержки. На примере отдельного хозяйствующего субъекта транспортной отрасли, учитывая все сложности ее функционирования в данной статье предпринята попытка дать оценку эффективности мер государственной поддержки данной отрасли в кризисной ситуации.

Ключевые слова: транспортно-логистический комплекс, стратегия, национальный проект, портовая инфраструктура, морской транспорт

THE INFLUENCE OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS COMPLEX ON THE ECONOMY OF THE REGION IN THE ASPECT OF THE DEVELOPMENT OF MARITIME TRANSPORT OF PRIMORSKY KRAI

Ivelskaya N.G., Sultanova E.V., Sheverdyayev A.K.

Vladivostok State University of Economics and Service, Vladivostok, e-mail: sultanovaev@mail.ru

The development of the transport and logistics complex of the Russian Federation in the system of state strategic planning has a key role as a leading industry in the economy. Taking into account the multicomponent nature of this complex by means of transport, more financially intensive, including through investment projects, sea transport should be considered. The active development of the port infrastructure makes it possible to increase the production capacity and throughput of Russian seaports, including creating a powerful synergetic effect and, for related areas in this complex. In order to ensure the functionality of seaports, it is necessary to maximize the expansion of highways and railways. In the aspect of regional development, this industry in the economy of Primorsky Krai is considered as one of the main ones. Both the development of the region and the integration of the Russian economy into the global economic system as a whole depend on the effectiveness of economic entities, on their interaction with state authorities. The effectiveness in this area is significantly influenced by such factors as the investment climate of the country, regions, measures of state support and state guarantees, including in the aspect of program-targeted budgeting, developing integration processes in the Asia-Pacific region, as well as a balanced strategic planning system that ensures spatial development. In the conditions of a stagnating economy, the consequences of pandemic regimes, including related restrictions, almost all sectors of the Russian economy turned out to need additional state support measures. Using the example of a separate economic entity of the transport industry, taking into account all the difficulties of its functioning, this article attempts to assess the effectiveness of state support measures for this industry in a crisis situation.

Keywords: transport and logistics complex, strategy, national project, port infrastructure, sea transport

Создание условий для экономической активности хозяйствующих субъектов транспортной сферы – одна из главных задач органов государственной власти всех уровней. Основными документами стратегического планирования разработан и реализуется комплекс мер государствен-

ной поддержки в рамках национальных проектов и государственных программ, а также в режиме тарифного регулирования. Анализ реализации Транспортной стратегии развития Российской Федерации на период до 2030 г. позволяет выявить ряд особенностей и проблем ее

реализации для всех отраслевых сегментов данной отрасли.

Министерство транспорта Российской Федерации, как основной оператор в данном направлении экономики, структурные подразделения Правительства Приморского края продолжают реализацию положений Указов Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 и от 21 июля 2020 г. № 474, Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г., государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», других государственных программ Российской Федерации, тем самым обеспечивая максимальную целостность функционирования в рамках отраслевого контура и смежных с ним отраслей.

Экспортная ориентация предприятий-смежников ориентирована в основном на поставки сырьевых ресурсов, таких как углеводороды, твердое топливо, древесина. Импорт ввозимых товаров имеет свои особенности транспортировки. В основном это обеспечивается за счет контейнерных перевозок как морским, так и железнодорожным транспортом. Однако надо отметить и максимально возросшую нагрузку на автомобильный транспорт (особенно в допандемийный период) из Китайской Народной Республики, в рамках функционирования транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2». Все это обуславливает создание условий для слаженного взаимодействия между всеми элементами транспортной системы региона. Или, проще говоря, создания замкнутых контуров перемещения грузов с одного вида транспорта на другой. Для предприятий транспортно-логистического комплекса Приморского края очень важен комплексный подход во взаимодействии, прежде всего инфраструктур как морского и железнодорожного транспорта. Также для региона существенной задачей является формирование автомобильного каркаса, максимально сокращающего время нахождения грузов в пути по вышеназванным транспортным коридорам. Все вышеназванные предпосылки нашли отражение в ряде отраслевых нормативных и правовых актов.

В 2019–2021 гг. важнейшим внешним фактором, определившим работу транспортного комплекса Российской Федерации, стала пандемия COVID-19 [1].

В результате такие последствия, как закрытие границ и введенные внутренние ограничения на перемещения граждан, волатильность на мировых сырьевых рынках, сокращение деловой активности, сжатие спроса на товары и услуги, вклю-

чая транспортные, оказали значительное влияние на транспортный комплекс. Что, в свою очередь, стало серьезным экзаменом для многих предприятий этой отрасли.

Пространственная организация Приморского края формировалась в связи с особенностями географического положения, под воздействием транспортного и природного каркаса, с учетом приграничного и приморского положения [1].

Цель данного исследования направлена на определение результативности применяемых инструментов территориального развития в условиях предоставления отдельных налоговых и таможенных преференций, а также мер поддержки по инфраструктурному преобразованию отдельных объектов дорожной и инженерной сети, социальной инфраструктуры. Что, в свою очередь, позволит определить эффективность реализуемых мер в аспекте их социальной, бюджетной и экономической отдачи на примере транспортно-логистического комплекса Приморского края.

Материалы и методы исследования

Для достижения результатов, поставленных в данном исследовании, были использованы количественные методы статистического и сравнительного анализа. Основу составили документы стратегического планирования Российской Федерации и Правительства Приморского края, а также данные, представленные на сайте отраслевых подразделений морского транспорта. В процессе исследования был использован также аналитический метод обработки статистической документации, представленной на сайтах информационно-аналитического агентства SeaNews, Восточного экономического форума, Министерства транспорта Российской Федерации. Методология исследования предполагает использование информационного подхода, что, в свою очередь, требует использования таких методов исследования, как вертикальный, горизонтальный и сравнительный анализ.

Результаты исследования и их обсуждение

Транспортный комплекс Приморского края является системообразующей отраслью, его доля в валовой добавленной стоимости региона составляет более 24%. Работы отрасли обеспечивают свыше 8,7 тыс. транспортных предприятий, на которых задействовано более 66,3 тыс. чел., что составляет 6,7% от численности всех работающих в регионе [2].

Среди ключевых направлений экономики региона на ее долю приходится чуть

менее 40% объемов выработки продукции. На рис. 1 представлены стратегические ориентиры по выработке продукции до 2025 г. по ключевым отраслям, закрепленным в Стратегии (за исключением добычи и переработки морепродуктов – данный показатель представлен до 2030 г.).

Развитие транспортно-логистического сектора Приморского края обеспечивается такими видами транспорта, как автомобильный, железнодорожный, авиационный и морской, особенно в части их инфраструктурных преобразований, имеющих основной целью увеличение пропускных и производственных экспортных грузов, грузов из АТР и внутрикитайских грузов [1].

Как было отмечено выше, транспортная инфраструктура имеет ряд существенных проблем, нуждающихся в максимально быстрых периодах их устранения. К ним относятся следующие узкие места, представленные на рис. 2.

Для увеличения объемов транзитного грузопотока через регион рекомендуется

развивать логистическую инфраструктуру; повышать эффективность таможенного контроля; разработать и внедрить меры по снижению стоимости транспортировки, хранения и перевалки грузов. Ожидается, что к завершению реализации Стратегии транспортно-логистический сектор Приморского края полностью реализует транзитный потенциал территории, будет сформирован конкурентоспособный центр логистических и внешнеторговых услуг с высокой долей участия местного бизнеса.

Перспективы развития сектора напрямую связаны с возможностью региона привлечь и переработать дополнительные объемы экспортных грузов, грузов из АТР и внутрикитайские грузы. На данный момент в регионе реализуется большое количество инвестиционных проектов, основными из которых являются проекты в рамках МТК «Приморье-1» и «Приморье-2», строительство и развитие железнодорожной сети, морской портовой инфраструктуры.



Рис. 1. Объемы выработки продукции по отраслям до 2025 г., в млрд руб.



Рис. 2. Основные проблемы функционирования транспортно-логистической инфраструктуры Приморского края

В рамках реализации проектов развития международных транспортных коридоров ведется модернизация приграничной инфраструктуры, включая строительство и расширение портов, пунктов пропуска, автомобильной и железнодорожной инфраструктуры. Предусмотрено значительное упрощение приграничных процедур для транзитных грузов с российской и китайской стороны.

При этом следует отметить сохраняющиеся негативные тенденции в модернизации приграничной инфраструктуры. По мнению вице-премьера, уполномоченного в ДФО, заметных улучшений в строительстве пограничных пунктов пропуска на Дальнем Востоке нет [3]. Это при том, что для решения данной стратегической задачи было создано целое ведомство в структуре Росграницы – ФГУП «Роспогранстрой». Это можно отнести к существенным недоработкам в системе государственного управления данным направлением в экономике целого региона.

При множестве существующих проблем, в том числе пандемийного характера, следует отметить положительную динамику развития такого вида транспорта, как морской. Развитие данного сектора в транспортном комплексе региона обеспечивается не только за счет реализации успешных инвестиционных проектов, но и за счет тесного взаимодействия с государственными институтами управления. Характерным примером тому могут служить преференциальные режимы, применяемые на территории Дальневосточного федерального округа, меры государственной поддержки ключевым отраслям экономики.

За счет совместных усилий самой отрасли и органов государственной власти Приморского края к 2024 г. мощности морских портов планируется увеличить до 237 млн т (прирост мощности должен составить 111,5 млн т). Это связано с прогнозируемым смещением грузопотоков в восточном

направлении и дальнейшим формированием транспортного коридора для транзитных грузов, идущих из Китая, Монголии в страны АТР и в обратном направлении, что потребует введения новых мощностей для перевалки грузов в портах края.

Расширение производственной базы и увеличение их мощностей за последние три года имеют следующую динамику. На рис. 3 представлены данные по индексу физического объема инвестиций в машины и оборудование, осуществляемые при реконструкции и модернизации в разрезе ОКВЭВ в процентах к прошлому году в данном секторе экономики Приморского края.

Как видно из рис. 3, 2019 г. был прорывным в увеличении производственных портовых мощностей. А в 2020 г. мощности портовой инфраструктуры приросли складским хозяйством и возможностями ведения иной вспомогательной транспортной деятельности. Рассмотрим данные показатели на конкретных примерах.

Меры ограничительного характера, связанные с пандемией, относительно рыбной продукции, перегружаемой в момент вылова в открытом море, вынудили китайский рынок отказаться от ранее выстроенных схем логистического взаимодействия. Это стало серьезным испытанием для рыболовной отрасли. Существующие в этот период мощности Владивостокского торгового порта не обеспечивали запросы рыбаков. В порту работает холодильный комплекс на 12,5 тыс. т, он задействован в перевалке рыбы как для внутреннего рынка, так и на экспорт. Эти мощности практически не удовлетворяли возникшие запросы рыбодобывающей отрасли. Акционеры ОАО «Владивостокский морской рыбный порт» (ВМРП) одобрили строительство нового холодильного комплекса стоимостью около 1,8 млрд руб. Новый объект на 32 тыс. т единовременного хранения предполагается построить за 20 месяцев.

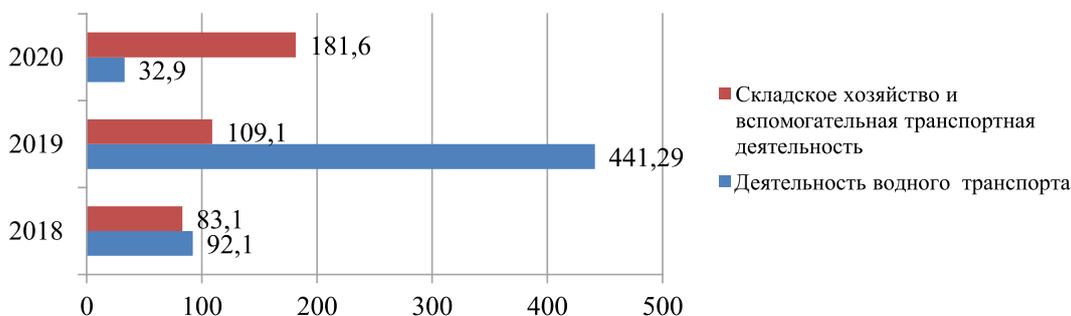


Рис. 3. Индекс физического объема инвестиций в машины и оборудование, осуществляемые при реконструкции и модернизации в разрезе ОКВЭВ, в процентах к прошлому году



Рис. 4. Доли бассейнов в 2021 г.

Также новый терминал для охлажденной продукции начал работу в Сухом порту в Артемовском городском округе в сентябре 2021 г. [4].

Относительно производственных мощностей морских перегрузочных терминалов следует отметить их ежегодно возрастающие мощности. В 2019 г. на полную мощность вышел морской терминал «Порт Вера». Его пропускная способность составляет 20 млн т/год [5].

Потребности в грузоперевозках всеми видами транспорта ежегодно неукоснительно растут. Новым импульсом к развитию морской портовой инфраструктуры послужит реализация еще одного инвестиционного проекта «Морской порт Суходол». Проект предполагает создание высокотехнологического комплекса по приёмке, хранению и погрузке угля с железнодорожного транспорта на морские суда.

Одним из важных сегментов транспортной отрасли является контейнерный рынок. На сегодняшний день сложилась крайне неординарная ситуация на мировом контейнерном рынке, связанная с дефицитом морских контейнеров и региональным дисбалансом. Средние задержки контейнеровозов составляют почти 7 дней, фрахтовые ставки подскочили на 637%, цены на бывшие в употреблении контейнеры – на 94%, новые – на 105%, штрафы – на 104%. Кризис может продолжаться и в 2022 г. Под давлением находится вся цепь поставок.

Исходя из данных аналитического онлайн-сервиса SeaNews ПОРТСТАТ, в августе 2021 г. контейнерооборот портов Дальневосточного бассейна увеличился на 4,9% относительно показателя августа прошлого года [6] и составил 183,8 тыс. TEU [7].

Только в 2021 г. в доле бассейнов/портов/стивидоров Дальневосточный регион занял третье место из четырех бассейнов (рис. 4).

Сырьевая ориентация российской экономики предопределяет и особенности транспортно-логистической инфраструктуры. Вторым по объемам представлена перевалка каменного угля и кокса, на что, по сути, и ориентированы портовые мощности морских портов Приморского края.

Заключение

Проведенный краткий анализ функционирования отдельных хозяйствующих субъектов морского транспорта позволяет сделать выводы о стратегической приоритетности всего транспортно-логистического комплекса Приморского края в аспекте его мультипликативного эффекта в том числе. Применяемые государством меры поддержки приоритетных отраслей экономики имеют положительные тенденции к их развитию. Несмотря на существенные трансформации в транспортной сфере, в связи с ограничениями пандемийного характера, в отдельных сегментах данной отрасли были реализованы мероприятия, замещающие одну активность на другую. В частности, сокращение объемов перевозок позволило увеличить портовые мощности складскими площадями и холодильными комплексами. При этом была получена не только экономическая эффективность, но и существенный бюджетный и социальный эффекты – налоговые отчисления в местные бюджеты и рабочие места.

Относительно увеличения мощностей только морских портов Приморского края, следует отметить их важную роль в интеграционном процессе России в страны АТР, посредством формирования «восточного ядра» международного транзита всех видов грузов, всеми видами транспорта.

Список литературы

1. Доклад о реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. Отчетный пе-

риод: 2020 год [Электронный ресурс]. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents?type=11> (дата обращения: 01.11.2021).

2. Стратегия социально-экономического развития Приморского края до 2030 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.economy.gov.ru/material/file/d02f9629c0fecf90a6449ae4647e72c/strategprimorsk.pdf> (дата обращения: 01.11.2021).

3. Заметных улучшений в строительстве пограничных пунктов пропуска на Дальнем Востоке нет – Трутнев [Электронный ресурс]. URL: https://www.interfax-russia.ru/far-east/news/zametnyh-uluchsheniy-v-stroitelstve-pogranichnyh-punktov-propuska-na-dalнем-vostoke-net-trutnev?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop (дата обращения: 01.11.2021).

4. Современный холодильный терминал открыли в Приморье [Электронный ресурс]. URL: <https://www.primorsky.ru/news/242889/> (дата обращения: 01.11.2021).

5. Показатели динамики работы АО «Восточный Порт» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.vostport.ru/company/statistics/> (дата обращения: 01.11.2021).

6. Контейнерооборот портов Дальневосточного бассейна в августе 2021 года в деталях [Электронный ресурс]. URL: <https://seanews.ru/2021/10/01/ru-kontejnerooborot-portov-dalnevostochnogo-bassejna-v-avguste-2021-goda-v-detaljah/> (дата обращения: 01.11.2021).

7. ПОРТСТАТ ГРУЗЫ – статистика грузооборота портов РФ [Электронный ресурс]. URL: <https://seanews.ru/servis-statistika-gruzooborota-port/> (дата обращения: 01.11.2021).