

ПОРТОВАЯ ИНФРАСТРУКТУРА РЕГИОНА В УСЛОВИЯХ СВОБОДНОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОКА

Корнейко О.В., Султанова А.П.

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Владивосток, e-mail: abiturient@vvsu.ru

Свободный порт Владивосток, находясь в центре основных транспортных путей на Востоке России, создается, в первую очередь, с целью предоставления логистических услуг и формирования новых маршрутов. Создание новой экономической среды в условиях Свободного порта Владивостока позволит повысить уровень инвестиций в портовую инфраструктуру региона. Значительный эффект от этих инвестиций следует ожидать при условии соответствующих инвестициях в логистическую инфраструктуру региона. Наибольшую угрозу инвестициям имеет низкая инвестиционная привлекательность Приморского края.

Ключевые слова: свободный порт Владивостока, логистика, инвестиции, исследование, оценка

PORT INFRASTRUCTURE IN THE REGION IN TERMS OF THE FREE PORT OF VLADIVOSTOK

Kornejko O.V., Sultanova A.P.

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

Free port of Vladivostok, being in the center of the main transport routes in eastern Russia, is created in the first place, with the aim of providing logistics services and development of new routes. Creating a new economic environment in the context of the Free Port of Vladivostok will increase the level of investment in port infrastructure in the region. A significant effect of these investments should be expected, provided the relevant investments in logistics infrastructure of the region. The greatest threat to the investment is low investment attractiveness of the Primorsky Territory.

Keywords: free port of Vladivostok, logistic, investments, research, evaluation

Анализ исследований и публикации

Геостратегическое положение г. Владивостока, наиболее благоприятные для бассейна климатические условия, наличие незамерзающих и выходящих на Транссибирскую магистраль морских портов, наличие квалифицированных трудовых ресурсов делают возможным занять городу Владивостоку лидирующее место на международном рынке транспортных услуг. Однако, отсутствие необходимых инфраструктурных условий не дают возможность портам Приморья функционировать на уровне крупнейших зарубежных портов [1].

Как показывает зарубежный опыт, одним из инструментов динамичного развития региональной экономики может выступить особая экономическая зона (ОЭЗ), позволяющая раскрыть потенциал того или иного региона. В зонах портового типа цели развития прежде всего ориентированы на развитие и расширение портовой инфраструктуры. Это способствует значительному росту контейнерного трафика и более тесной интеграции с глобальными рынками.

Несмотря на отрицательный опыт функционирования портовых зон в Ульяновской области, в Хабаровском крае и Мурманской области, есть основания полагать, что выгодное географическое положение региона

будет способствовать эффективности режима Свободного порта. Новая экономическая среда Владивостока повысит инвестиционную активность в портовом хозяйстве региона, значительно увеличит объемы грузовых перевозок. Портовые сооружения Приморского края скорее всего отреагируют на хорошо обоснованные ожидания дополнительного роста трафика дополнительными инвестициями в свою инфраструктуру.

Вопросами изучения проблем развития логистики в условиях Свободного порта Владивостока (СПВ) занимался широкий круг ученых, среди которых можно назвать следующих: О.Ю. Ворожбит, О.В. Корнейко, Б.А. Аникин, А.И. Семенов, В.И. Сергеев, И.Н. Карп, В. Яковлев.

Изложение основного материала

Согласно Корнейко О.В. и Ворожбит О.Ю. состояние логистики региона в первую очередь должно обеспечивать потребности рыбохозяйственной деятельности, которая выполняет функцию системообразующего элемента для экономики края. Авторы подчеркивают, что за годы рыночных преобразований в ней произошли существенные изменения:

– изменение структуры и объемов добычи и потребления рыбопродукции привело

к необходимости рыбным портам привлекать другие грузы;

- появились новые технологии перевалки рыбы;

- расширилось использование автотранспорта;

- произошла частичная контейнеризация рыбных грузов;

- появились новые участники логистической цепи (стивидоры), которые не используют большие холодильники и не несут соответствующих затрат;

- выросло количество портовых терминалов в Приморье, способных перегружать рыбопродукцию, с трёх до десятка [1, 2, 3].

На территории Приморского края работают 11 портов и два порта-пункта. Кроме этого, транспортный комплекс Приморья имеет четыре морских транспортных узла: Владивостокский, Восточно-Находкинский, Хасанский (Южный), Северный. Различные грузы и пассажиры перевозятся между отдельными портами и пунктами Приморского края, в другие порты России, прежде всего на тихоокеанский мост: АТР – страны Западной Европы.

Преимуществами порта Владивосток перед остальными портами Дальнего Востока являются наличие закрытого рейда и глубоких бухт, пригодных для стоянки всех современных судов, в том числе с большой осадкой. Во Владивостоке расположены причалы морского торгового и рыбного портов, судоремонтного и механического заводов, других предприятий города. Глубины на подходах к внутреннему рейду позволяют движение судов с осадкой до 19 м. Стоянка судов при любой погоде безопасна.

Однако, конкурентоспособность Приморских портов остается довольно низкой. К сожалению, на сегодняшний день в регионе отсутствуют порты, способные

функционировать на уровне крупнейших зарубежных портов и достойный иметь статус восточных ворот страны. Грузооборот портов Владивостока составляет около 15 млн тонн, по сравнению с портами АТР: Шанхай и Сингапур – около 700 млн тонн, Пусан – 300 млн тонн, Гонконг – 270 млн тонн. Для того, чтобы выйти на показатели, которые демонстрируют соседние страны из АТР, России крайне важно начать создание аналогичных инфраструктурных условий, в которых мог бы быть повышен общий грузооборот и могли осуществляться сервисные операции для иностранных судов [1].

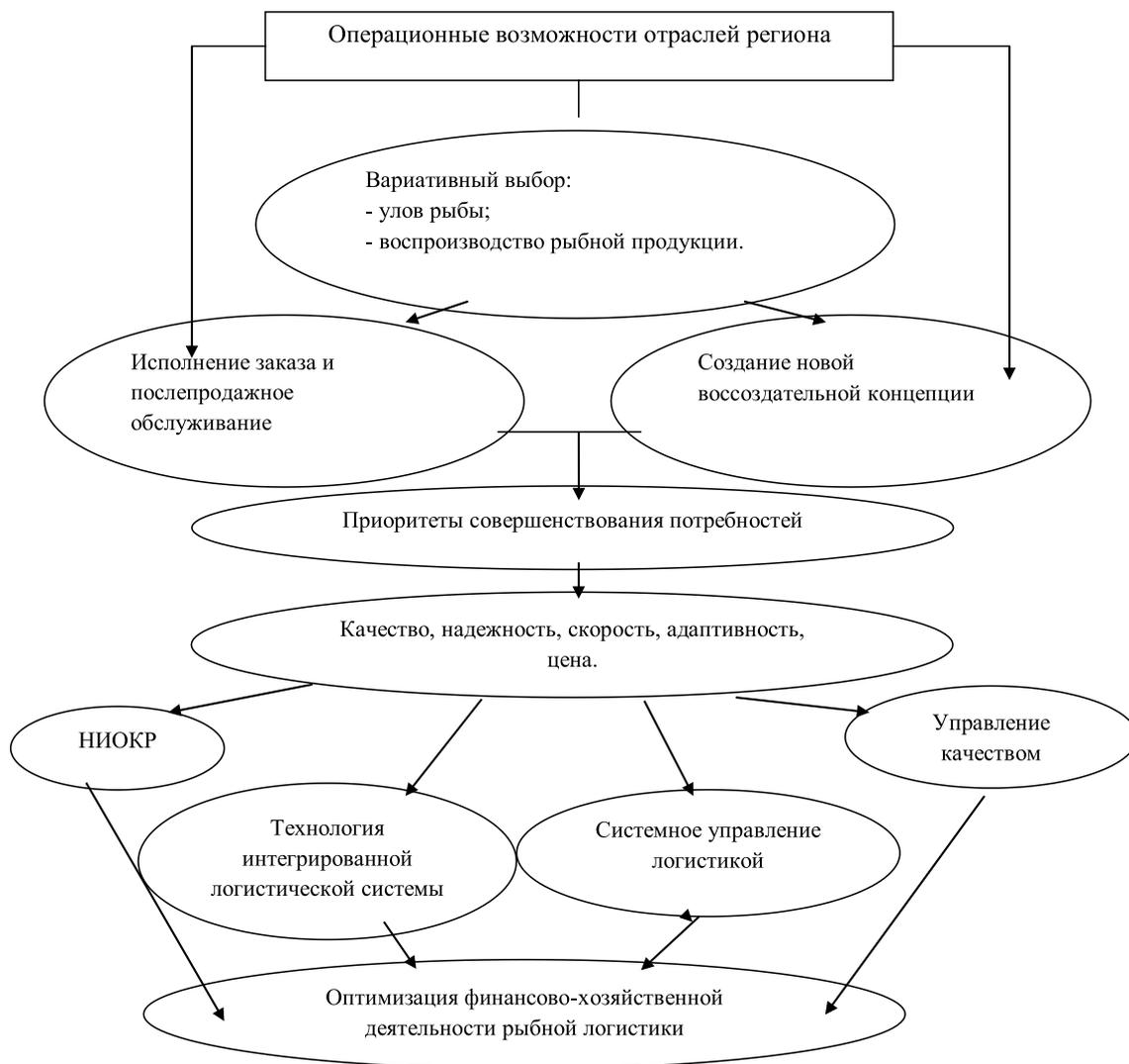
Для того, чтобы России справиться в жесткой конкурентной среде, необходимо кардинально укрупнять порты, прежде всего, порт Зарубино, без которого вся эффективность финансово-правовых манипуляций сводится к нулю.

12 октября 2015 года Президентом РФ В.В. Путиным был открыт Свободный порт Владивосток, который предусматривает применение особого таможенного, налогового, инвестиционного и административного режимов регулирования. Преференции и льготы, предоставляемые режимом СПВ, привлекли Владивостокский морской рыбный порт к получению статуса резидента. Это первый зарегистрированный резидент зоны. По оценкам специалистов, экономии на платежах в бюджет в режиме СПВ (около 300 млн руб. за 10 лет) станут собственным источником финансового покрытия ряда инвестиционных проектов, в том числе по реконструкции Холодильника № 1.

Проведем SWOT-анализ экономики Приморья как площадки Свободного порта с целью определения основных преимуществ и оценки основных возможностей.

SWOT-анализ экономики Приморья как площадки Свободного порта

<p>Сильные стороны (S)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Выгодное географическое месторасположение; – Лояльность азиатских инвесторов; – Наличие минерально-сырьевых ресурсов и акваторий; – Заинтересованность государства в развитии Дальнего Востока. 	<p>Слабые стороны (W)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Дефицит квалифицированных кадров; – Неразвитая инфраструктура; – Отсутствие потребительского рынка; – Отсутствие высокотехнологичного производства; – Наличие административных барьеров.
<p>Возможности (O)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Значительный рост производства за счет снижения налогообложения; – Повышение предпринимательской активности; – Выход на новые международные рынки; – Внедрение инновационного производства в экономику страны; – Решение демографического кризиса в регионе. 	<p>Угрозы (T)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Низкая инвестиционная привлекательность региона; – Агрессивная стратегия развития со стороны иностранных конкурентов (Китай, Корея); – Изменчивая правовая политика государства; – Введение экономических санкций и эмбарго; – Отток населения.



Технологическая схема управления финансово-хозяйственной деятельностью логистики региона в условиях СПВ

Реализация данного проекта опирается на использование сильных сторон территории Приморья. Одной из весомых угроз является низкая инвестиционная привлекательность региона. Государственные инвестиции в реализацию масштабных проектов, сырьевая рента, конвертируемая в рост потребительского спроса, в течение последних шести лет формировавшие фундамент экономического благополучия Приморского края, больше не являются драйверами развития. Бюджетные инвестиции в основной капитал уже в 2013 году снизились до 28% [1]. После саммита АТЭС Владивосток остался с двумя гигантскими мостами, полностью изменившими облик города, и многими километрами реконструированных дорог. В 2012 году после

завершения всех строек объем инвестиций в основной капитал упал с 111 млрд до 61 млрд рублей.

В настоящее время актуальность темы инвестиционного климата в регионе повышается и выходит на более высокий и качественный уровень. Задачи повышения инвестиционной привлекательности решаются в крае в рамках принятия и реализации различных нормативно-правовых актов.

Инвестиции в портовую инфраструктуру будут эффективными в условиях логистической поддержки всего процесса товародвижения в регионе. Для этого, по мнению профессора Скиннера, компаниям, работающим в новом современном контексте напряженной глобальной конку-

ренции, необходимо не только наращивать количество новых технологий, но и реконструировать всю систему освоения новой продукции, таким образом, чтобы она отличалась и была более эффективной по сравнению с теми системами, которые используются любыми их конкурентами (рисунк) [6, с. 15].

Специфика логистики заключается в том, что она представляет собой сложную систему с различными экономическими связями. Межотраслевые связи логистики настолько тесно переплетены, что очень сложно оценить вклад той или иной отрасли, это касается транспортного обеспечения, средств размещения, тарного производства, судостроения, судоремонта и т.д.

Логистической системой в региональном хозяйстве могут быть предприятия и организации, их кооперация, территориально-производственные комплексы и другие вариации. Основными элементами логистической системы выступает: транспорт, как основа передвижения материальных потоков; складское хозяйство, которое обеспечивает хранение материалов; запасы, обеспечивающие производственную деятельность; информация, связывающая все элементы системы и обеспечивает неразрывность процесса снабжения, производства и сбыта продукции; кадры и другие функциональные области, обслуживающих производство в рыбном хозяйстве [4, 5, 6, 7].

Эффективность инвестиций в портовую инфраструктуру в условиях СПВ, как и в большинство инфраструктурных проектов, могут быть оценены только после реализации. Однако, обычная практика показывает, что соблюдение всех принципов повышает вероятность того, что проект будет соответствовать ожиданиям заинтересованных сторон.

Некоторые рекомендации по использованию в оценках являются:

1) требования к цепи поставок. Каким образом проект вписывается в цепи поставок, что надеется привлекать, развивать? Эта оценка требует обзор грузовых потоков, таких как происхождение, направления, посреднические места, технологии обработки товаров и их доставки;

2) доступность. Каковы подключения к местным, региональным, национальным и глобальным транспортным сетям (инфраструктура и услуги)? Во всем мире, связанные цепочки поставок, очевидно, требуют эффективных портов, но большинство цепочек поставок также зависит от региональной доступности. Внутренняя логисти-

ка страны требуют транспортного коридора и внутренних терминалов, сооружений;

3) конкуренция и взаимодополняемость. Каким образом инвестиционный проект в портовую логистику региона будет конкурировать с существующими цепями поставок, транспортных услуг и других объектов? Потенциал комплементарности также следует рассматривать, например, между терминалами порта или внутренними портами края;

4) экстерналии. Каковы потенциальные последствия (например, эффекты) проекта по экономическому развитию труда, а также по потреблению энергии? Какие негативные внешние факторы будут иметь инвестиции? Например, перегрузки и воздействия на окружающую среду (шум и выбросы);

5) землепользование. Каковы требования землепользования для удовлетворения ожидаемого спроса, а также возможность подключения к транспортной инфраструктуре? Структура землепользования должна свести к минимуму воздействие негативных внешних факторов;

6) партнерские отношения и поддержка. Существуют ли партнерские отношения с соответствующими правительственными учреждениями в целях обеспечения согласованных норм, помогут ли эти отношения обеспечить надежное финансирование и построить общественную поддержку для проекта?

Существует достаточно доказательств того, что крупные инфраструктурные проекты, как правило, имеют уклон в сторону недооценки их стоимости и переоценки их преимуществ. Разрыв между ожиданиями и результатами может привести к переоценке государственной политики и инвестиционных стратегий.

Выводы

Формирование новой экономической среды в условиях Свободного порта Владивостока позволит повысить уровень инвестиций в портовую инфраструктуру региона. Значительный эффект от этих инвестиций следует ожидать при условии соответствующих инвестициях в логистическую инфраструктуру региона. Наибольшую угрозу инвестициям имеет низкая инвестиционная привлекательность Приморского края. Следует отметить, что региональные власти предпринимают все необходимые меры для изменения данной ситуации. Прежде всего, они выражаются в создании качественной нормативной базы, в установлении системы инвестиционных приоритетов, в применении ме-

ханизмов государственной поддержки инвестиционной деятельности. Нельзя не отметить повышение зрелости рыночных отношений, а также наличие высококвалифицированных кадров.

Список литературы

1. Корнейко О.В., Ворожбит О.Ю. Перспективы развития рыбохозяйственной деятельности Приморья в условиях Свободного порта Владивостока: монография. – Москва, 2015.
2. Корнейко О.В. Интеграция рыбохозяйственных предпринимательских структур в экономику региона в экономику региона: теоретические и практические аспекты. // Вестник Пермского университета. Серия: Экономика. – 2015. – № 1 (24). – С. 46–54.
3. Карасева О.В. Проблемы переориентации приморской рыбопродукции на внутренний рынок РФ/О.В. Карасева // Российское предпринимательство. – 2010. – № 2. – С. 129–134.
4. Торадо М.П. Экономическое развитие: учебник / Пер. с англ. под ред. С.М. Яковлева, Л.С. Зевина. – М.: Эконом. фак-т МГУ, ЮНИТИ, 2013. – 671 с.
5. Гаджинский А.М. Логистика: Учебник для высших и средних специальных учебных заведений / А.М. Гаджинский. – М.: ИВЦ «Маркетинг», 2013. – 228 с.
6. Стеченко Д.М. Размещение производительных сил и регионалистика / Д.М. Стеченко: [учеб. пособие]. – М.: Викар, 2012. – 262 с.
7. Крикавский Е.В., Чухрай Н.И., Чернопыська Н.В. Логистика: компендиум и практикум: Учебное пособие. – М.: Кондор, 2013. – 340 с.