

- промышленный процесс заготовки и обработки кормов связан со значительной изменчивостью влияющих факторов, для минимизации рисков необходимо внедрять на предприятия систему контроля качества кормов, а также соблюдение всех международных стандартов и технологического процесса производства продукции.

Список литературы:

1. Альпейсов Ш.А. Основные направления развития птицеводства Казахстана // Известия НАН РК. Серия аграрных наук. – 2011. – № 2. – С. 26.
2. <http://sharua.kz/ru/pages/show/386>.
3. www.kaf.kz/products_company/urozhay_2012/pticefabriki_issled.pdf.
4. http://kazakhzerno.kz/index.php?option=com_content&task=view&id=83239&Itemid=
5. <http://www.kursiv.kz/freshkursiv/details/kompanii1/Pticy-bolshoj-vody/>.

ИССЛЕДОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА МОРСКИХ ПОРТОВ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ

© Белозерцева Н.П.* , Бобровник К.А.♦

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса,
г. Владивосток

В статье проведено исследование логистического потенциала морских портов Дальнего Востока России, перечислены основные проекты создания логистической инфраструктуры, способствующие комплексному развитию портовых территорий.

Ключевые слова: морские порты, логистические терминалы, транзитные перевозки, интеграция в международную транспортную систему.

В современных условиях, когда происходит переориентация экономики на азиатские рынки, особое внимание уделяется разработке нового варианта системы управления развитием Дальнего Востока и Байкальского региона. По мнению экспертов, экономический сценарий для макрорегиона должен опираться на территории опережающего развития, экспортно-ориентированные производства и эффективную транспортно-логистическую инфраструктуру, встроенную в систему международных перевозок.

* Доцент кафедры Международного маркетинга и торговли, кандидат экономических наук.

♦ Студент.

Развитие портов рассматривается как важная составляющая развития всей экономики страны, а также как индикатор, характеризующий это развитие. Статистика говорит, что за последние 5 лет рост грузооборота портов в среднем по России устойчиво составлял около 5 %, а портов Дальнего Востока около 7 %.

Таким образом, порты Дальнего Востока с 2006 года демонстрируют уверенный рост, как в абсолютных, так и в относительных показателях. Прирост грузооборота портов Сахалина (в 2,3 раза) достигнут за счёт отгрузки нефти и газа из п. Пригородное; прирост грузооборота портов Хабаровского края (в 2 раза) достигнут за счёт отгрузки нефти из п. Де-Кастри и угля через новый терминал компании СУЭК в Ванино, прирост грузооборота портов Приморского края за последние 2 года достигнут в основном за счёт отгрузки нефти через терминал в Козьмино и угля в Посъете. Остальные порты или грузовые терминалы сохранили объёмы перевалки грузов или снизили их. Можно привести ещё одно наблюдение. Весь прирост объёмов перевалки грузов на Дальнем Востоке получен за счёт строительства новых перегрузочных мощностей иностранными или отечественными частными компаниями.

В 2013 году грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна увеличился на 7,8 %, до 144,8 млн. т, из них сухогрузов – 83,4 млн. т (+6,1 %), наливных грузов – 61,4 млн. т (+10,1 %). Грузооборот порта Владивосток вырос на 10 %, до 14,6 млн. т, порта Находка – на 8,1 %, до 18,4 млн. т, порта Восточный – на 13,5 %, до 48,3 млн. т, Ванино – на 16,8 %, до 23,8 млн. т, Сократился грузооборот портов Посъет – на 3 %, до 5,6 млн. т, Де-Кастри – на 4,9 %, до 7 млн. т, Пригородное – на 0,8 %, до 16,3 млн. т. Региональным лидером по темпам роста 2013 г. стал порт Магадана (+12,5 процента). Рост грузооборота зафиксирован по всем номенклатурным позициям за исключением лесных и прочих грузов. Это происходит на фоне снижения показателей портов Черноморского и Каспийского бассейнов.

За последние 4 года на порты Дальнего Востока и Восточной Арктики было потрачено 3,7 % всех выделенных бюджетных средств. При этом, внебюджетные средства, вложенные Инвесторами в развитие портов Дальнего Востока составили 26,5 % от всех внебюджетных средств по России. То есть на каждый рубль бюджетных средств на Дальнем Востоке привлечено 27,8 рубля внебюджетных инвестиций, а в западных регионах страны только 3,0 рубля.

Большая часть морских перевозок на Дальнем Востоке приходится на порты юга Приморья, т.е. оправдываются прогнозы экспертов о тяготении к ним международного транзита из Китая, Японии, Монголии, Австралии, стран Северной Америки и многих других, ведь через территорию края проходят два международных транспортных коридора – МТК «Приморье-1» и

«Приморье-2». В их развитии очень заинтересованы северо-восточные китайские провинции Хэйлунцзян, Цзилинь и Ляонин, так как это дает им возможность короткого плеча для транспортировки грузов в южные провинции КНР и взаимодействия с другими странами.

В рамках реализации Транспортной стратегии РФ планируется значительное внимание уделить развитию транспортной структуры Дальнего Востока России. Это обеспечит увеличение к 2020 году грузовой базы на Дальнем Востоке до 200 миллионов тонн.

Среди основных транспортных узлов, имеющих особые перспективы развития – порты Восточно-Находкинского транспортного узла – Восточный, с подключением портов Находки и нового Спецморнефтепорта «Козьмино». Порт Восточный наиболее приспособлен для реализации проекта создания портовой особой экономической зоны (ПОЭЗ), поскольку у порта есть возможность развития складской и торговой инфраструктуры. Эта идея ориентирована на освоение транзита, обслуживание оптовой торговли и развитие товародвижения. В планах администрации Приморского края сделать из порта крупный национальный ХАБ международного уровня.

Возможности терминала Владивостокского транспортного узла связаны с преодолением проблем расположения порта в городской черте. Поэтому здесь развитие предполагает техническую модернизацию, разгрузку городской транспортной системы, развитие логистических и дистрибуционных терминалов за пределами городских земель.

Большие надежды возлагаются на развитие Хасанского транспортного узла. Вызывает интерес у всех транспортных специалистов в мире порт Троицы. Расположенный в нескольких десятках километров от границы с Китаем и КНДР, он идеален для международного пилотного проекта инновационного развития. Здесь возможны: отработка самых современных транспортных технологий, активное развитие международного сотрудничества, обучение и повышение квалификации транспортных специалистов. Развитие этого порта позволяет наиболее быстро вывести Приморье на международный транспортно-логистический рынок.

Развиваются логистические проекты и в других регионах Дальнего Востока. Например, сахалинские нефтегазовые проекты подразумевают развитие портовых мощностей на о. Сахалин и в Де Кастри (Хабаровский край), на увеличение грузопотока рассчитан проект Ванино-Совгаванской портовой зоны, планы развития транспортной отрасли есть в Амурской области и Республике Саха (Якутия).

По задумке властей все эти проекты уже в ближайшем будущем могут вывести транспортно-логистический комплекс Дальнего Востока на новый уровень развития и сделать его ключевой точкой в АТР.

В ближайшие годы на Дальнем Востоке построят еще несколько портов. Уже начались проектные работы по угольному терминалу в бухте Мучке (порт Ванино). Он будет запущен в эксплуатацию в 2016 году. К 2018-му объемы перевалки сыпучих и навалочных грузов здесь планируют на уровне 15 миллионов тонн, к 2030 году – 30 миллионов.

В декабре 2013 года в рамках «Транспортной недели – 2013» в Москве подписано соглашение о строительстве морского угольного перегрузочного комплекса в районе бухты Суходол Приморского края. Его мощность составит 20 миллионов тонн в год.

Началась подготовка концепции формирования в Приморье рыбного кластера, в рамках которого запланировано и создание современного рыбного порта.

К сожалению, в развитии логистической отрасли Дальнего Востока существуют серьезные проблемы. Возможности портовых мощностей очень сильно ограничены пропускной способностью железнодорожных станций. Нет в достаточном количестве современных многофункциональных складов, специальных зон для таможенного оформления товаров, упаковки, маркировки товаров, консолидации и т.д.

Тем временем РЖД продолжает вкладывать инвестиции в расшивку узких мест на подходах к портам. В 2014 году на развитие Дальневосточной железной дороги выделяется 43,4 миллиарда рублей. Такое решение было принято в связи с увеличением грузопотока, идущего через порты на Тихоокеанском побережье. Эти средства пойдут на модернизацию БАМа и Транссиба, реконструкцию 553-километрового участка Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань, перевод Сахалинской железной дороги на российские стандарты.

На сегодня Приморье испытывает серьезный дефицит в контейнерных и железнодорожных терминалах, современных складских комплексах, крупных автомобильных комбинатах и прочих предприятиях транспортной и логистической инфраструктуры.

Эту проблему наряду с инициативами властей, решает и дальневосточный бизнес.

Компания «Эй Пи Трейд» ввела в строй крупнейший на Дальнем Востоке складской логистический комплекс, соответствующий мировым стандартам, – он начал работу в Артеме. Общая сумма инвестиций в логистический комплекс составила почти 1 млрд. рублей, а площадь превышает 22 тысячи кв. метров.

Активно реализуются сегодня в регионе и другие проекты. Так, компания «Акваресурсы» объявила об инвестициях в размере \$18 млн. в строительство транспортно-логистического центра («сухого порта») в пригороде Артема, в 40 км от порта и станции Владивосток и в 160 км – от портов Находка и Восточный. Он будет обеспечивать взаимодействие железнодорожного и морского транспорта, чтобы оптимизировать перемещение экспорт-

ных грузопотоков и способствовать загрузке Транссиба в обратном направлении, на запад. Реализация проекта уже началась, полное завершение и достижение плановых мощностей грузоперевозки планируется в 2016 году.

В Уссурийске уже начал работу склад ТК «Восток», а на станции Угловой под Владивостоком контейнерный терминал строит компания «ТИС-Лоджистик».

Есть и другие, уникальные предложения у логистических компаний региона. Группа компаний «Транзит-ДВ», например, предлагает создать в порту Славянка Хасанского района международный бункеровочный порт-хаб.

Развитие портов – это развитие региона. В текущих условиях для регионов Дальнего Востока характерна формула: чем больше регионального развития транспорта, тем больше возможностей инновационного развития экономики.

Развитие портов Дальнего Востока необходимо осуществлять комплексно для обеспечения потребностей собственной и внешнеторговой экономики, а также в рамках экспорта транспортных услуг. Высокий уровень интеграции позволит повысить конкурентоспособность российской логистики. Для этого должна развиваться сквозная логистика, начинающаяся от рынков приобретения товара, и заканчивающаяся рынками сбыта, а там, где получается, и сетями дистрибуции. Транзитные перевозки способны стать толчком и основой инновационного развития транспорта в Дальневосточном регионе.

Список литературы:

1. Белозерцева Н.П., Ярайкина М.С. Динамика основных показателей транспортной отрасли Дальнего Востока [Электронный ресурс] // Интернет-журнал «Науковедение». – М., 2013. – № 2 (15). – Режим доступа: <http://naukovedenie.ru/sbornik2/15.pdf>, свободный – Загл. с экрана.

2. Латкин А.П. Мнимые и реальные перспективы реализации долгосрочной программы развития российского Дальнего Востока // Журнал «Тихоокеанская Россия – проблемы и возможности модернизации». Сборник научных статей. – Изд. ВГУЭС, 2012. – С. 20-28.

3. Латкин А.П., Щур О.О. Роль особых экономических зон в процессе интеграции Дальнего Востока России в экономическое пространство Азиатско-Тихоокеанского региона // Сборник материалов 18-ой Международной научно-практической конференции «Трансокеанская сеть и промышленный кластер Дальнего Востока России и Юго-Восточной Азии-будущее региона», г. Петропавловск-Камчатский, 12 сентября 2011 г. – Петропавловск-Камчатский, 2011.

4. Воронцова С.Д. Развитие транспортного комплекса в условиях членства России в ВТО // Государство и транспорт. – 2012. – № 5. – С. 24-31.

5. Проблемы и перспективы рынка транспортных услуг в России после вступления в ВТО [Текст] / Е. Д. Авилова [и др.] // Молодой ученый. – 2013. – № 5. – С. 29-31.