

УДК 379.85

Е. В. Астахова¹

М. Д. Мартынюк²

Ю. Е. Ильиных²

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия

Коронакризисные изменения в сфере транспортно-логистической системы Приморья

Современные тренды развития экономики в период неожиданной всемирной критической ситуации, вызванной коронакризисом, и последующий экономический кризис указывают на то, что происходят ускоренная мировая деглобализация, всеобъемлющая трансформация мирового сообщества и экономической среды. Усложнение производственных и общественных структур и отношений внутри экономики страны, характерное для современного общества, выдвигает на первый план вопросы регионализации экономики, расширения развития транспортно-логистической системы, что, несомненно, подтверждает актуальность и значимость темы исследования и изучаемых вопросов. В статье рассматриваются транспортно-логистическая система Приморского края и ее роль в развитии внешней экономики региона. Цель исследования - анализ развития транспортно-логистической сферы Приморского края в современных условиях. Новизна исследования заключается в систематизации направлений адаптации транспортно-логистической системы Приморья к новым социально-экономическим последствиям. Объектом является транспортно-логистическая система, предметом - состояние и тенденции развития транспортного комплекса Приморского края. Автор рассматривает и систематизирует представления о тенденциях развития транспортно-логистической структуры региона. В статье охарактеризована специфика работы транспортно-логистической сферы в рамках функционирования Приморского края. Проанализирована уникальность приграничного экономико-географического положения Приморья, которая обусловлена его расположением на стыке крупнейших стран мира. В то же время в статье затронуты проблемы недостаточной развитости транспортно-логистического сектора Приморского края и его влияния на внешнеэкономическую деятельность региона. Рассмотрены некоторые направления возможной адаптации к новым социально-экономическим условиям. Помимо этого определяются перспективы раз-

¹ Астахова Екатерина Викторовна – канд. экон. наук, доцент кафедры экономики и управления; e-mail: Ekaterina.Astahova@vvsu.ru

² Мартынюк Марина Денисовна – бакалавр; e-mail: marina47martynyuk@gmail.com

² Ильиных Юлия Евгеньевна – бакалавр; e-mail: marina47martynyuk@gmail.com

вития данной отрасли на основе проведенного анализа финансово-экономической деятельности Транспортной группы FESCO.

Ключевые слова и словосочетания: транспорт, логистика, внешнеэкономическая деятельность, Приморский край, FESCO.

E.V. Astakhova

M.D. Martynyuk

J.E. Ilinykh

Vladivostok State University of Economics and Service

Vladivostok. Russia

Covid-crisis changes in the field of transport and logistics system of Primory

Current economic development trends during an unexpected global critical situation caused by a coronacrisis and entailed an economic crisis indicate that there is an accelerated global deglobalization, a comprehensive transformation of the world community and the economic environment. The increasing complexity of production and social structures and relations within the country's economy, characteristic of modern society, highlights the issue of regionalization of the economy, expanding the development of the transport and logistics system, which undoubtedly confirms the relevance and significance of the research topic and the issues under consideration. The article considers the transport and logistics system of the Primorsky territory and its role in the development of the foreign economy of the region. The purpose of the study is to analyze the development of the transport and logistics sector of the Primorsky territory in modern conditions. The novelty of the article is to systematize the directions of adaptation of the transport and logistics system of Primorye to new socio-economic consequences. The object is the transport and logistics system, the subject is the state and development trends of the Primorsky territory transport complex using the example of the FESCO Transport Group. The author considers and systematizes ideas about the development trends of the transport and logistics structure of the region. The article describes the specifics of the work of the transport and logistics sector in the framework of the functioning of the Primorsky territory. The uniqueness of the border economic and geographical position of Primorye, which is due to its location at the junction of the largest countries in the world, is analyzed, and at the same time, the article touches on the problems of the underdeveloped transport and logistics sector of the Primorsky Territory and its impact on the foreign economic activity of the region. Some directions of possible adaptation to new socio-economic conditions are considered. In addition, prospects for the development of this industry are determined on the basis of an analysis of the financial and economic activities of the FESCO Transport Group.

Keywords: transport, logistics, foreign economic activity, Primorsky region, FESCO.

Актуальность исследовательской работы обусловлена появлением новых условий, вызванных коронакризисом и влияющих на внешнеэкономическое взаимодействие региона в области транспорта, в частности, транзитных перевозок.

Коронакризис как финансово-экономический кризис возник в результате распространения пандемии, вызванной вирусным заболеванием нового типа COVID-19. Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР)

предупредила, что для восстановления мировой экономики потребуются годы [1]. Становится очевидным, что мировая экономика сильно пострадает от последствий пандемии COVID-19 в этом году. В отличие от ситуации во время финансового кризиса рост мирового ВВП будет не только стагнировать, но и упадет более чем на 2%, после того как всего несколько месяцев назад прогнозировался рост (более трех процентов 3%). Экономический спад затронет все регионы и страны.

Цель исследовательской работы – определить влияние коронакризиса на развитие транспортно-логистической сферы Приморского края и проанализировать динамику ее развития на фоне развития ВЭД региона. Соответственно, были поставлены следующие основные задачи исследования: систематизировать теоретические представления о транспортно-логистической сфере и ее роли во внешней экономике; проанализировать состояние и тенденции развития транспортного комплекса Приморского края в новых условиях распространения коронавируса.

Методология. Теоретико-методической основой исследования стало использование общих методов научно-теоретического анализа для углубления исследуемых явлений и концепций. В статье использованы методы: логический метод, на основании которого были установлены причинно-следственные связи влияния коронакризиса на транспортно-логистическую систему; метод научной абстракции, позволяющий выявить сущность, признаки и особенности развития нового кризиса; методы анализа и синтеза для рассмотрения и выявления факторов, а также статистические методы.

Обзор литературы. Исследование транспортно-логистической системы актуально уже на протяжении длительного времени. До настоящего времени не сложилось единой точки зрения в этой сфере, результаты оценок различных авторов иногда противоречивы. К одной из наиболее популярных научных публикаций о транспортной сети Приморского края можно отнести работы М.В. Холоша, кандидата технических наук, директора Департамента пространственной логистики в МГУ им. Г.И. Невельского. В статье на тему «Развитие транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке России и новые идеи и проекты для Приморья» проанализированы статистические данные о развитии транспортной системы Дальнего Востока.

В рамках анализа влияния коронакризиса на мировую экономику, в том числе на транспортно-логистическую систему, исследователями из Сколково был проведен обзор влияния коронакризиса на систему топливно-энергетического комплекса. Вопросы анализа мировых изменений в результате коронакризиса носят эмпирический характер [2].

Постановка проблемы. В результате COVID-19 контейнерные торговые объемы и объемы грузов контейнерных портов сократились в течение первых месяцев 2020 г. Контейнерные фрахтовые ставки остаются достаточно стабильными, поскольку носители имеют простаивающие мощности, однако высокий уровень задолженности контейнеровозов создает риски платёжеспособности. Любые действия по спасению для данного сектора экономики должны быть направлены на устранение рисков для субъектов хозяйствования.

По оценкам Еврокомиссии, реальный рост в ЕС в 2020 г. будет на 2,5% ниже, чем в ситуации, если бы пандемии не было, что означает, что ожидаемый реальный спад ВВП составит - 1% в год; впрочем, некоторые исследователи прогнозируют падение в 2,5%. Goldman Sachs понизил прогноз роста реального ВВП США на 2020 г. с 1,2 до 0,4% [3].

Глобальный объем контейнерных перевозок в феврале 2020 г. снизился на 8,6% по сравнению с тем же месяцем в 2019 г. Спад контейнерной торговли особенно заметен на Дальнем Востоке. В Европе, Северной Америке и Океании также наблюдается значительное снижение контейнерных перевозок, в то же время эти процессы еще не так сильно заметны в странах с развивающейся экономикой (Латинская Америка, страны Африки к югу от Сахары и Индийский субконтинент, Ближний Восток). В таблице 1 перечислены изменения в январе и феврале 2020 года для разных регионов мира.

Таблица 1

Изменения объемов контейнерных перевозок в мире

Показатели	Отклонение январь 2019 года к январю 2020 года	Отклонение февраля 2019 года к февралю 2020 года (%)
Дальний Восток	0,0	- 17,5
Европа	0,7	- 4,0
Северная Америка	- 0,3	- 7,0
Австралия и Океания	- 6,5	- 2,8
Южная и Центральная Америка	2,4	2,8

Коронакризис наносит тройной удар: 1) непосредственное воздействие коронавируса на работников предприятий ТЭК и устойчивость работы предприятий; 2) последствия от разного рода ограничительных мер по борьбе с коронавирусом, ведущие, с одной стороны, к сбоям в цепочках поставок, а с другой - к резкому спаду экономической активности и сокращению спроса на энергоресурсы; 3) спровоцированная падением спроса жесткая ценовая конкуренция и, как следствие, резкое падение цен. Остановка экономики в первую очередь стремительно разъедает капитал предприятий и банков [4].

Основная часть. Пандемия коронавируса и снижение цен на нефть приведут в 2020 году к падению российского ВВП на 4,5%, считают экономисты ЕБРР. По мнению банка, в 2021 году экономика России сократится на 4% [5]. В настоящее время внешнеэкономический комплекс не только является важнейшим сектором национальной экономики, но и может стать особым фактором экономического роста для многих регионов.

Уникальность приграничного экономико-географического положения Приморья обусловлена его расположением на стыке крупнейших стран мира, включая США и Канаду, что в современных политических условиях позволяет

утверждать о возможности развития устойчивых внешнеэкономических связей с соседними странами. Что касается транспортно-логистической системы региона, сегодня транспортная инфраструктура Приморского края не отвечает той роли, которая отводится краю в современных условиях. Правительство не имеет специальных ресурсов, для того чтобы усовершенствовать данную отрасль и вывести ее на более высокий уровень [9].

Исходя из этого, можно выделить проблему недостаточной развитости транспортно-логистического сектора Приморского края и его влияния на внешнеэкономическую деятельность региона. Высокая неравномерность пространственного распределения транспортной сети является препятствием для экономического роста, а также негативным фактором в обеспечении внешнеэкономической деятельности региона [6].

Транспортно-логистическая система является совокупностью транспортной и логистической инфраструктуры, которая включает объекты и субъекты, их материальные, финансовые и информационные активы. Транспортно-логистическая система выполняет функции транспортировки, хранения, распределения товаров, а также информационного и правового сопровождения товарных потоков [7]. В современной действительности происходит трансформация транспортных предприятий из узкоспециализированных субъектов в логистические транспортные структуры, ведущие деятельность на макроуровне [2].

На рисунке 1 представлена значимость транспорта для экономики Дальнего Востока России. Можно утверждать, что роль транспорта в экономике ДФО значительнее, чем в экономике всей страны.

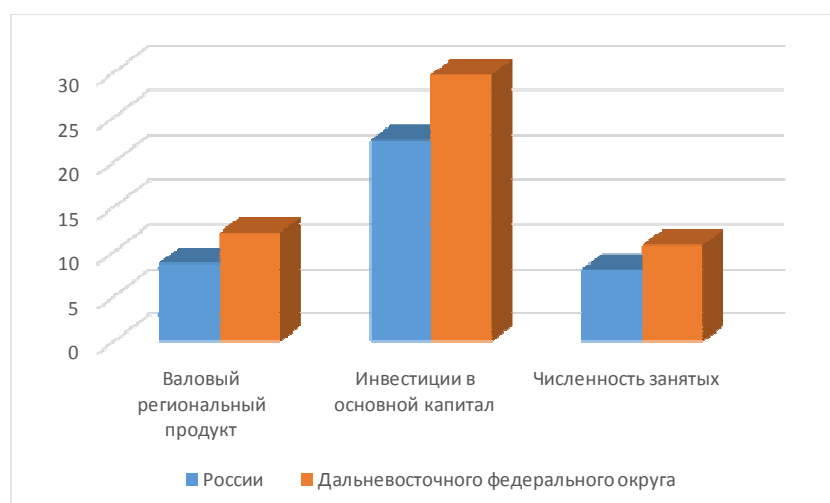


Рис. 1. Значение транспорта в экономике, %

По официальным данным, грузооборот транспорта Приморского края к марту 2019 года составил 475,5 млн т-км, а пассажирооборот – 911,6 млн пасс-км. Организаниями морского транспорта, без учета микропредприятий, в загранич-

ном плавании перевезено 1006,6 тыс. тонн грузов (на 27% больше прошлого года), в каботажном – 2686,7 тыс. тонн грузов [5].

Возрастает значение развития основных транспортных узлов Приморья, из которых в первую очередь выделяются Владивосток и Восточный (рис. 2) [12].

Среди крупных транспортно-логистических компаний Приморского края можно выделить ООО «ГЛК ВЛ Лоджистик», ООО «ВТ Форвардинг», ООО «ДальТЭК», ООО «Транспортная группа FESCO», ООО «Транзит», ООО «Дальневосточная торгово-экономическая компания», ООО «Вест Ол (West All)», ООО «Форвард Логистик», ООО «МСТ-Транс» и др. Грузопоток из стран Юго-Восточной Азии идет транзитом на Москву и оттуда распределяется на Сибирь и Дальний Восток. Сегодня многие компании поступают иначе: распределяют свой грузопоток с Приморского края на другие регионы России. Это сети «В-Лазер», «Kari», «Samsung», «Востокшинторг». [9–10]

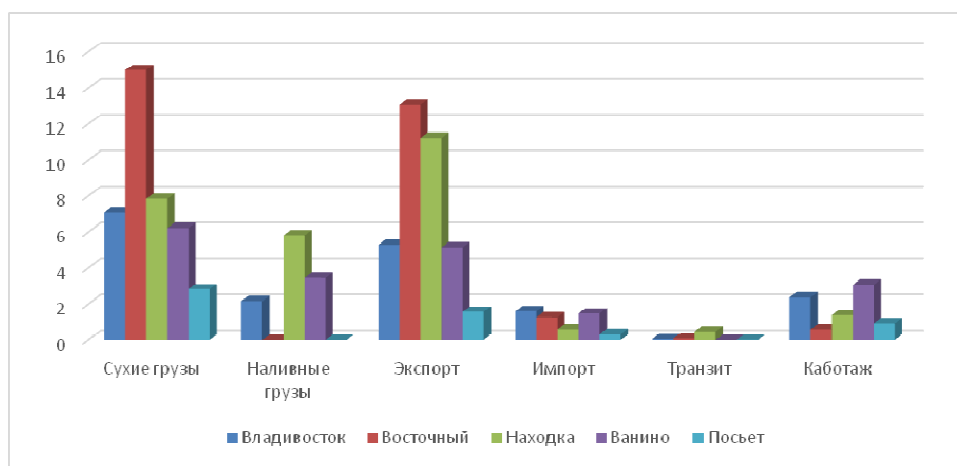


Рис. 2. Структура грузооборота базовых морских портов Дальнего Востока, включая нефтеналивные и грузы рыбных портов на 2016 г. млн тонн

Развитие транспортно-логистической системы – это интеграция российских предприятий в современную структуру мировой экономики, а также внедрение международных стандартов качества и стандартов обслуживания [8]. В случае с Приморским краем эта необходимость обостряется, т.к. приграничное расположение вынуждает ускорять процесс адаптации для эффективного функционирования логистики. Разумеется, такой процесс идет непрерывно, и многие другие компании активно стараются вести деятельность на международном рынке.

Региональная транспортная инфраструктура как элемент инфраструктуры рынка объединяет сферы производства, распределения, обращения и потребления в единую цепочку [13]. Поэтому налаживание внешнеэкономических связей и внешнеэкономическая активность компаний Приморского края напрямую связаны с развитием транспортно-логистической сети.

В нынешней ситуации важность постоянного диалога между всеми звеньями цепочки поставок повышается и имеет решающее значение. Если предпри-

ятия смогут определить, где будут болевые точки, поставщики смогут вовремя отреагировать. Компании должны знать, какая часть их цепочек поставок имеет самые слабые звенья. В связи с распространением нового вируса уже пострадали многие предприятия транспортно-логистической сферы, и этот процесс продолжится. Судя по открытым источникам информации их может оказаться в десятки раз больше [14].

Контейнеровозы являются основными клиентами контейнерных портов и терминалов. Отмены услуг вызовут каскадные обрушения транспортно-логистической системы. Замораживание экономической активности, вызванное пандемией коронавируса, неизбежно означает снижение спроса на товары, приводя к потере прибыли и капитала перевозчиков, которые будут продолжать искать способы снижения затрат. Предприятия ВЭД просят признать таможенных представителей, экспедиторов и других участников ВЭД организациями, оказывающими жизненно важные услуги, и предоставить им отсрочку в 6 месяцев от уплаты платежей, доначисленных в результате проверок таможенными органами после выпуска товаров. Кроме того, отрасль может поддержать перенос запуска мероприятий по маркировке обуви, одежды и шин под знаком «Честный знак», чтобы не замедлять импорт этих товаров.

В новых условиях с учетом финансово-экономических показателей деятельности организации необходимо сформировать направления адаптации. К ним может относиться:

1. Приоритет жизни и здоровья персонала и клиентов, что выражается в сознательном отказе от части транспортных перевозок.
2. Качественная работа по стратегическому планированию и прогнозированию возможных изменений на рынке с учетом эпидемиологической обстановки.
3. Переход на частичный аутсорсинг. Данная мера позволит сократить часть издержек при кризисных ситуациях.

В данном случае природа самого кризиса не так важна: это могут быть эпидемиологические катастрофы, политические конфликты, мировые экономические кризисы или экономические войны между странами или регионами. Главным показателем гибкости системы является тот факт, что вне зависимости от характера изменений есть инструменты, способные нивелировать, или, во всяком случае, сократить негативные факторы в работе предприятия [6].

4. Информационная поддержка в работе всего предприятия. Получение оперативной информации необходимо не только для топ-менеджеров, но и для руководителей среднего звена. Транспортно-логистическая система нуждается в своевременном информировании для принятия оперативных решений, сокращения издержек, тактических решений.

Вывод. Государства разрабатывают антикризисный план с помощью инструментов монетарной и фискальной политики, стараясь смягчить потери предприятий и поддерживая совокупный спрос потребителей, предоставляя широкий спектр субсидий, дотаций, налоговых льгот. Когда эти планы будут адаптированы к новым условиям, способность справляться с перебоями в цепочке поставок значительно улучшится. Поскольку спрос и предложение на рынке транспорта

сегодня значительно уменьшились, затраты будут расти. Сейчас своевременное реагирование производителей серьезно осложняется тем фактом, что азиатские фабрики работают только на 40-70% мощности, внутрироссийские предприятия многих отраслей практически остановлены, а порты закрыты. В связи с этим цены могут увеличиться на 15% и более.

В рамках рассматриваемой проблемы важно рассмотреть изменения по разным векторам развития. Анализируя тенденции развития транспортно-логистической сферы до начала 2020 года, можно увидеть, что основными направлениями были такие как: цифровизация, изменения в международной торговле, в процессах в связи с внедрением нового программного обеспечения, нового оборудования, в динамике внутренних рынков.

Интересны принципиальные изменения в этой отрасли после появления новой коронавирусной инфекции, изменения рынка, подходов к работе, учета рисков при построении новых маршрутов и многое другое. Как отмечалось в основной части работы, на сегодняшний день ограничение информационной поддержки не позволяет сделать конструктивные выводы по вынужденным изменениям в работе компаний исследуемого сектора экономики. С научной точки зрения, необходимо надеяться, что в перспективах развития транспортно-логистической отрасли будут учитываться следующие меры: повышение социальной ответственности предприятий транспортно-логистического сектора, приоритет безопасности не только товаров и услуг, но и персонала и клиентов, учет рисков для гибкости работы транспортно-логистических сетей.

1. Coronavirus: Worst economic crisis since 1930s depression, IMF says. – URL: <https://www.bbc.com/news/business-52236936> (дата обращения: 26.05.2020)
2. Коронакризис: влияние COVID-19 на ТЭК в мире и в России. – Текст: электронный // Сколково. Московская школа управления. – URL: https://energy.skolkovo.ru/downloads/documents/SEneC/Research/SKOLKOVO_EneC_COVID19_and_Energy_sector_RU.pdf (дата обращения: 26.05.2020).
3. Коронавирус наносит сильный удар по бизнесу. – Текст: электронный // Финам.ру: финансовый портал. – URL: <https://www.finam.ru/analysis/forecasts/koronavirus-nanosilnyiy-udar-po-biznesu-20200325-113229/> (дата обращения: 26.05.2020).
4. Коронакризис: новые решения. – Текст: электронный // Эконс: экономический разговор. – URL: <https://econs.online/articles/opinions/koronakrizis-novye-resheniya/> (дата обращения: 26.05.2020).
5. Global Container Shipping and the Coronavirus Crisis. – URL: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/global-container-shipping-covid-19.pdf> (дата обращения: 26.05.2020).
6. Загорский И. О., Володькин П. П., Рыжова А. С. Транспортная инфраструктура: учеб. пособие. – Хабаровск: Изд-во Тихоокеанск. гос. ун-та, 2015. – 227 с.
7. Галабурда В. Г., Соколов Ю. И., Королькова Н. В. Управление транспортной системой: учебник / под ред. В. Г. Галабурды. – Москва: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2016. – 343 с.
8. Горбачев П. Ф., Дмитриев И. А. Основы теории транспортных систем: учебное пособие. – Харьков: Изд-во ХНАДУ, 2012. – 202 с.
9. Николайчук В. Е. Транспортно-складская логистика: учеб. пособие. – 4-е изд. – Москва: Дашков и К°, 2012. – 452 с.

10. Доенин В. В. Основы абстрактной теории транспортных процессов и систем. – Москва: Спутник+, 2016. – 348 с.
11. Казначеев Д. А. Влияние транспортной инфраструктуры на развитие экономики региона. – Текст: электронный // КиберЛенинка: научная библиотека. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vliyanie-transportnoy-infrastruktury-na-razvitie-ekonomiki-regiona> (дата обращения: 01.04.2020).
12. Ковалев М. М., Королева А. А., Дутина А. А. Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы: монография. – Минск: Изд. центр БГУ, 2017. – 327 с.
13. Лавриков И. Н., Пеньшин Н. В. Транспортная логистика: учебное пособие. – Тамбов: Изд-во ФГБОУ ВО «ТГТУ», 2016. – 92 с.
14. Холоша М.В. Развитие транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке России и новые идеи и проекты для Приморья // Проектирование развития региональной сети железных дорог. – 2016. – №4. – С. 62–72.

Транслитерация

1. Coronavirus: Worst economic crisis since 1930s depression, IMF says. – URL: <https://www.bbc.com/news/business-52236936> (дата обращения: 26.05.2020).
2. Koronakrizis: vliyanie COVID-19 na TEK v mire i v Rossii. – Текст: электронный // Skolkovo. Moskovskaya shkola upravleniya. – URL: https://energy.skolkovo.ru/downloads/documents/SeneC/Research/SKOLKOVO_EneC_COVID19_and_Energy_sector_RU.pdf (дата обращения: 26.05.2020).
3. Koronavirus nanosit sil'nyj udar po biznesu. – Текст: электронный // Finam.ru: finansovyy portal. – URL: <https://www.finam.ru/analysis/forecasts/koronavirus-nanosit-silnyiy-udar-po-biznesu-20200325-113229/> (дата обращения: 26.05.2020).
4. Koronakrizis: novye resheniya. – Текст: электронный // Ekons: ekonomicheskij razgovor. – URL: <https://econs.online/articles/opinions/koronakrizis-novye-resheniya-/> (дата обращения: 26.05.2020).
5. Global Container Shipping and the Coronavirus Crisis. – URL: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/global-container-shipping-covid-19.pdf> (дата обращения: 26.05.2020).
6. Zagorskij I. O., Volod'kin P. P., Ryzhova A. S. Transportnaya infrastruktura: ucheb. posobie. – Habarovsk: Izd-vo Tihookeansk. gos. un-ta, 2015. – 227 s.
7. Galaburda V. G., Sokolov YU. I., Korol'kova N. V. Upravlenie transportnoj sistemoy: uchebnyk / pod red. V. G. Galaburdy. – Moskva: FGBOU «Uchebno-metodicheskij centr po obrazovaniyu na zheleznodorozhnom transporte», 2016. – 343 s.
8. Gorbachev P. F., Dmitriev I. A. Osnovy teorii transportnyh sistem: uchebnoe posobie. – Har'kov: Izd-vo HNADU, 2012. – 202 s.
9. Nikolajchuk V. E. Transportno-skladskaya logistika: ucheb. posobie. – 4-e izd. – Moskva: Dashkov i K°, 2012. – 452 s.
10. Doenin V. V. Osnovy abstraktnoj teorii transportnyh processov i sistem. – Moskva: Sputnik+, 2016. – 348 s.
11. Kaznacheev D. A. Vliyanie transportnoj infrastruktury na razvitie ekonomiki regiona. – Текст: электронный // KiberLeninka: nauchnaya biblioteka. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vliyanie-transportnoy-infrastruktury-na-razvitie-ekonomiki-regiona> (дата обращения: 01.04.2020).
12. Kovalev M. M., Koroleva A. A., Dutina A. A. Transportnaya logistika v Belarusi: sostoyanie, perspektivy: monografiya. – Minsk: Izd. centr BGU, 2017. – 327 s.
13. Lavrikov I. N., Pen'shin N. V. Transportnaya logistika: uchebnoe posobie. – Tambov: Izd-vo FGBOU VO «TGTU», 2016. – 92 s.

14. Holosha M.V. Razvitie transportnoj infrastruktury na Dal'nem Vostoke Rossii i novye idei i proekty dlya Primor'ya // *Proektirovanie razvitiya regional'noj seti zheleznyh dorog.* – 2016. – №4. – S. 62–72.

© Е.В. Астахова, 2020

© М.Д. Мартынюк, 2020

© Ю.Е. Ильиных, 2020

Для цитирования: Астахова Е.В., Мартынюк М.Д., Ильиных Ю.Е. Коронакризисные изменения в сфере транспортно-логистической системы Приморья // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2020. Т. 12, № 2. С. 39–48.

For citation: Astakhova E.V., Martynyuk M.D., Ilinykh J.E. Covid-crisis changes in the field of transport and logistics system of Primory, *The Territory of New Opportunities. The Herald of Vladivostok State University of Economics and Service*, 2020, Vol. 12, № 2, pp. 39–48.

DOI [dx.doi.org/10.24866/VVSU/2073-3984/2020-1/039-048](https://doi.org/10.24866/VVSU/2073-3984/2020-1/039-048)

Дата поступления: 15.05.2020.