

РЕГИОНАЛЬНАЯ И ОТРАСЛЕВАЯ ЭКОНОМИКА

Региональная экономика

УДК 338.12

ЛАВРЕНКО ЕЛЕНА АЛЕКСАНДРОВНА

к.э.н., доцент Оренбургский государственный университет,
Россия, г. Оренбург,
E-mail: logistlavr@mail.ru

DOI:10.26726/1812-7096-2024-3-7-14

ФОРМИРОВАНИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ

Аннотация. Логистическая деятельность, осуществляемая в регионах, направлена на развитие конкуренции и трансформации. Региональная логистическая политика нацелена на устойчивое социально-экономическое развитие и экологическое благополучие территории. Основой логистической политики региона является логистический поток. Основные виды логистического потока в регионе можно разделить на: внутререгиональный, межрегиональный и транзитный. Цель исследования - рассмотреть формирование логистической деятельности в региональной политике Оренбургской области в условиях экономической трансформации. В логистической сфере грядут большие перемены. Это касается и цифровизации логистических процессов, использования искусственного интеллекта и машинного обучения, автоматизации и роботизации процессов, развития «зеленой» логистики, применения альтернативных источников энергии и гибридных технологий, развития мультимодальной логистики и логистических сетей, увеличения гибкости поставок до потребителя, разработки эффективных стратегий по обеспечению логистической кибер-безопасности, развития новых логистических маршрутов и мультимодальных перевозок. Все новшества логистики будут внедряться на территориях регионов. Поэтому ориентир нужно делать в региональной экономической политике на логистическую составляющую.

Ключевые слова: региональная экономическая политика, логистическая политика, логистический поток, трансформация экономики, регион.

LAVRENKO ELENA ALEKSANDROVNA

Ph.D. in Economics, Associate Professor Orenburg State University,
Russia, Orenburg,
E-mail: logistlavr@mail.ru

FORMATION OF REGIONAL ECONOMIC POLICY

Abstract. Logistics activities carried out in the regions are aimed at developing competition and transformation. Regional logistics policy is aimed at sustainable socio-economic development and environmental well-being of the territory. The basis of the region's logistics policy is the logistics flow. The main types of logistics flow in the region can be divided into: intraregional, interregional and transit. The purpose of the study is to consider the formation of logistics activities in the regional policy of the Orenburg region in the conditions of economic transformation. Big changes are coming in the logistics industry. This also applies to the digitalization of logistics processes, the use of artificial intelligence and machine learning, automation

and robotization of processes, the development of «green» logistics, the use of alternative energy sources and hybrid technologies, the development of multichannel logistics and logistics networks, increasing the flexibility of deliveries to consumers, the development of effective strategies for ensuring logistics cyber security, development of new logistics routes and multi-modal transportation. All logistics innovations will be implemented in the regions. Therefore, regional economic policy should focus on the logistics component.

Keywords: regional policy, logistics policy, logistics flow, economic transformation, region.

Введение. В условиях трансформации российской экономики, на сегодняшний день актуальными вопросами становятся эффективность развития субъектов РФ. Формирование эффективной экономической политики направлено на сбалансированность региональных социально-экономических комплексов. Органы государственной власти вмешиваются в развитие регионов с целью ликвидации диспропорций в социально-экономическом развитии. Ученые Ходов Л.Г., Ягудмова Д.М., Вахромов Е.Н. и другие рассматривают вопросы государственной поддержки и регулирования экономики. Такие исследователи – ученые как: В. З. Петросянц, Д.В. Петросянц, С.В. Дохолян, Л.Г. Шахтаманова, Н.В. Зубаревич, А.С. Воронова, В.М. Жигалова, В.Ю. Маслихина, Е.Г. Коваленко, А.Я. Троцкий, В.В. Коварда, О.В. Кузнецова, Т.Н. Савина изучают вопросы регионального развития экономики.

Одним из новых направлений экономической региональной политики может стать экспортная деятельность, связанная с мультимодальными перевозками и новыми логистическими маршрутами, ориентированными на евразийское пространство. Для субъектов РФ основной целью региональной политики является привлечение новых инвестиций и инвесторов на свою территорию. Развитие мультимодальной логистики и логистических связей в регионе продолжает поддерживаться органами региональной власти.

Цель исследования - рассмотреть формирование региональной экономической политики с акцентом на использование логистической деятельности в Оренбургской области в условиях трансформации экономики.

Объектом исследования являются органы публичной власти региона, участвующие в процессе формирования и реализации экономической политики региона с использованием логистической направленности.

Предметом исследования выступают организационно-экономические и управленческие отношения, формируемые в процессе создания и функционирования региональной экономической политики с учетом логистического направления.

Методы исследования, которые рассмотрены в статье: статистические, аналитические, метод сравнения.

Область применения результатов - обеспечение торговой, инвестиционной привлекательности региона посредством включения логистической составляющей в экономическую политику региона.

Научная новизна: предлагаемый механизм экономической политики региона с использованием логистической направленности.

Задачи исследования:- рассмотреть тенденции формирования логистических потоков в РФ и в Оренбуржье;

- выявить элементы логистической деятельности в региональной экономической политике.

Тенденции на логистическом рынке в РФ. В связи с импортозамещением с российского рынка ушли крупные контейнерные операторы и логистические компании. Этот фактор в свою очередь открыл возможности для молодых российских транспортных компаний, сделавших ставку на новые цепочки поставок продукции и региональные рынки. Российские перевозчики переориентировали товарные потоки на юго-восточное направление. Товарооборот РФ и Китая за первое полугодие 2023 года вырос на 40%. Наблюдается активная тенденция запросов от малого и среднего бизнеса по доставке товаров из Китая, как разовыми небольшими партиями, так и большими регулярными грузоперевозками. Компании активно ищут новых деловых партнеров – перевозчиков из стран Юго-Восточной Азии. В свою очередь, это позволит российским транспортным

компаниям увеличить объем операций, выходить на новые международные рынки, заняться организацией целого ряда дополнительных услуг, что благотворно скажется на рынке в целом.

В 2022 году Правительство РФ разрешило параллельный импорт некоторых категорий товаров. О строительстве новых складских комплексов в Казахстане и Узбекистане объявили крупнейшие российские маркетплейсы – Озон и Wildberries. Активно развивается складская инфраструктура и транспортные хабы и на юге России. Все это увеличит объем грузоперевозок по этим направлениям.

В РФ увеличились государственные расходы на закупку строительных материалов, промышленного оборудования и товаров. Поэтому поддержка на открытие новых складских помещений на территории регионов (хранение, разгрузка, транспортировка, упаковка, разукрупнение, перевалка товарных потоков), развитие и помощь транспортных компаний для региональных органов власти является первоочередным инвестиционным вопросом.

Региональные логистические перевозчики сталкиваются с рядом проблем: инфляция, рост цен на топливо и как следствие рост себестоимости перевозок, содержание транспортной, складской инфраструктуры, внедрение цифровых отечественных терминалов. Решение данных проблем требует государственного вмешательства [3].

С целью обеспечения региона продовольственной безопасностью и повышения качества жизни населения органам власти необходимо поддерживать предпринимателей малого, среднего и крупного бизнеса, занимающиеся перевозками [4]. Региональная поддержка крупного бизнеса может быть в организации и функционировании компаний на территориях особо-экономических зон (ОЭЗ). Меры государственной поддержки могут проявляться не только в снижении и отсрочке налогов, но и в снижении цен на топливо. Издержки транспортных компаний из-за роста стоимости топлива за последние 1,5 месяца выросли на 15-20%.

В связи с трансформацией российской экономики в логистической сфере также грядут большие перемены. Это касается и цифровизации логистических процессов, использования искусственного интеллекта и машинного обучения, автоматизации и роботизации процессов, развития «зеленой» логистики, применения альтернативных источников энергии и гибридных технологий, развития мультимодальной логистики и логистических сетей, увеличения гибкости поставок до потребителя, разработки эффективных стратегий по обеспечению логистической кибер-безопасности, развития новых логистических маршрутов и мультимодальных перевозок [5].

Экономическая региональная политика регулирует вопросы: капитальных вложений в развитие своих территорий, сбыта на рынке товаров и услуг, рынка рабочей силы, научно-исследовательской деятельности.

В региональной политике распределены все финансовые потоки региона в рамках экономической деятельности.

С целью привлечения инвестиций в регион рассмотрим внедрение логистической деятельности как отдельной составляющей региональной политики. Основные виды региональной экономической политики предоставлены рисунком 1.

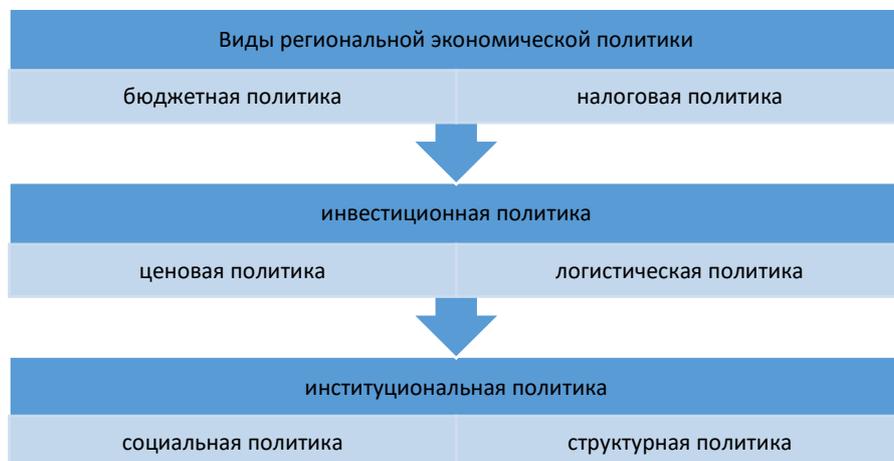


Рис. 1. Виды региональной экономической политики

С целью трансформации экономических процессов и всех видов деятельности можно отдельно выделить направление региональной экономической политики, такое как логистическое.

Элементы логистической деятельности в региональной экономической политике представлены рисунком 2.

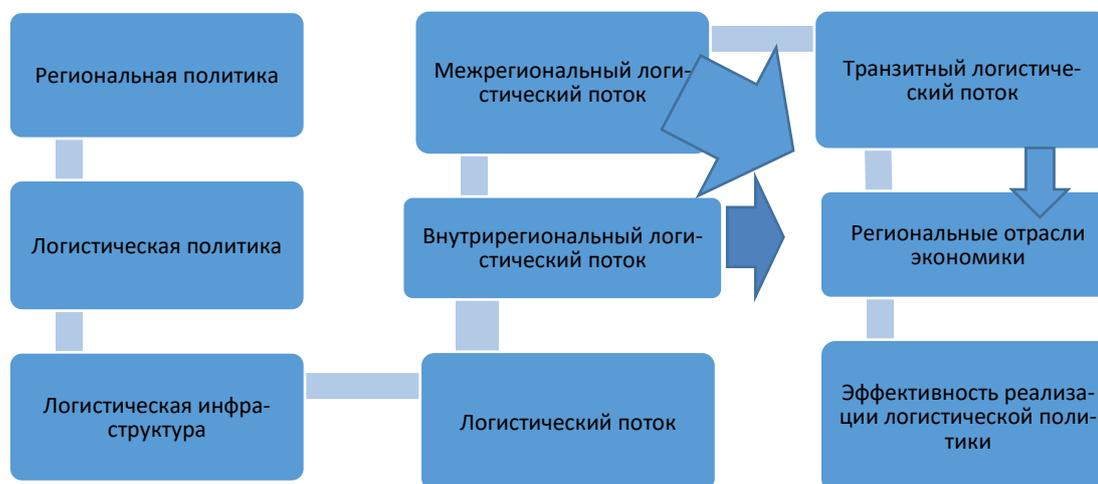


Рис. 2. Элементы логистической деятельности в региональной экономической политике

Логистическая политика в регионе представляет собой многоуровневую экономическую систему управления внутрирегиональными, межрегиональными и транзитными потоками в экономическом пространстве, нацеленная на устойчивое социально-экономическое развитие и экологическое благополучие территории.

Логистическая инфраструктура включает в себя комплекс взаимосвязанных элементов, обеспечивающих функционирование системы закупок, поставок, хранения и доставки продукции до потребителя. Она включает в себя различные компоненты, такие как: складская, транспортная, информационная и техническая инфраструктура. Основными принципами логистической инфраструктуры являются: интеграция и координация, гибкость и масштабируемость, эффективность и оптимизация, устойчивость и экологическая ответственность.

Объектом исследования логистической политики региона будет являться логистический поток. Основные виды логистического потока в регионе можно разделить на: внутрирегиональный, межрегиональный и транзитный.

Внутрирегиональный логистический поток представляет собой движение материальных ресурсов, продукции, услуг между предприятиями одной региональной зоны.

Межрегиональный логистический поток формируется между предприятиями разных регионов. Транзитный логистический поток рассматривает движение материальных ресурсов, продукции, услуг между предприятиями, траектория которых дважды пересекает границы региона.

Единое экономическое пространство» региона составляют хозяйствующие субъекты и потребители, располагающиеся на одной территории. Основными элементами региональной экономической политики в разрезе логистики будут являться: локалитет, транспортный и промышленный узел, кластер, территориально-производственный комплекс, агломерация, логистический центр. Напомним, что основными целями региональной экономической политики являются: продовольственная и экономическая безопасность региона. Повышение уровня и качества жизни населения, привлечение инвестиций на свою территорию, развитие социально-экономической инфраструктуры, создание единого экономического пространства. Методы региональной политики основаны на экономических, политических и институциональных подходах. Региональная экономическая политика формируется на основе государственных, национальных целей и стратегии развития. Рассматривая Оренбургскую область и ее региональную экономическую политику в сфере логистики, можно сказать, что есть виды деятельности, которые развивают логистические

процессы ежегодно.

Заметим, что основными отраслями экономики области являются топливно-энергетический, металлургический, машиностроительный, горнодобывающий и агропромышленный комплексы.

На территории региона добывается 4% нефти и 2% газа от общероссийского объема. Оренбургский газоперерабатывающий и гелиевый заводы – крупнейшие в Европе газохимические комплексы.

Восток Оренбургской области – центр металлургической и горной промышленности. В общей сложности в области действуют свыше 4 тысяч промышленных предприятий.

Регион обладает богатой сырьевой базой – насчитывается более 2 500 месторождений и 75 видов полезных ископаемых.

Оренбургская область – это один из крупнейших сельскохозяйственных регионов, где насчитывается более 6 миллионов гектаров пашни. Это второе зерновое поле России, позволяющее сельхозтоваропроизводителям области ежегодно выращивать более 3 миллионов тонн зерновых культур. При этом по питательным и хлебопекарным качествам оренбургская твердая пшеница превосходит любых конкурентов не только в России, но и за рубежом. Её особое преимущество заключается в том, что зерно содержит 20–24% белка, в то время как содержание белка в большинстве известных в России сортов не превышает 16–17%.

По отношению к зарубежным сортам оренбургское зерно идет с еще большим отрывом: английская пшеница содержит только 11,5% белка, португальская – 11,8%, аргентинская – 12%, датская – 12,8%, испанская – 13%, французская – 13,5%, шведская – 14,5%, выращенная в США – 17%.

Кроме этого в регионе выращиваются такие культуры, как ячмень – в среднем за год 400 тыс тонн, овес – 65 тыс тонн, кукуруза – 73 тыс. тонн, подсолнечник – 1,2 млн тонн, гречиха – 25 тыс. тонн, просо – 40 тыс. тонн, лен – 12 тыс. тонн и другие.

Сильная ресурсная база, наличие производственных и перерабатывающих мощностей, высокий кадровый потенциал и логистические возможности региона позволяют предприятиям успешно заявлять о себе на международных рынках.

Согласно данным Министерства промышленности и энергетики Оренбургской области, общий экспорт, осуществляемый через территорию региона, на конец 2022 года составил более 3,2 млрд долларов США, что на 9,7% больше, чем в 2021 году. Близость с Китаем и Казахстаном делает субъект стратегически важным для экономической устойчивости России и способствует наращиванию потенциала в отношении объема грузоперевозок.

Внешнеторговый оборот Оренбургской области за 2022 год составил 3,2 млрд долларов США, показав рост к уровню прошлого года на 9,7%.

Объем регионального экспорта за 2022 год увеличился к уровню 2021 года на 7,5%. Объем импорта увеличился на 30,1%.

Основными сельскохозяйственными экспортными товарами области являются: подсолнечное масло, подсолнечный шрот, лузга, лецитин, пшеница, ячмень, рожь, мясо (в том числе птицы) и молоко, яйцо, рыба, колбасы.

Оренбургские предприятия экспортируют свою продукцию в Азербайджан, Анголу, Армению, Афганистан, Беларусь, Казахстан, Киргизию, Китай, Корею, Монголию, ОАЭ, Таджикистан, Туркменистан, Турцию, Узбекистан.

Доля экспорта продукции АПК в региональном экспорте в минувшем году показала рост на 6,3% по сравнению с 2021 годом, а за 5 месяцев 2023 года экспорт продукции АПК Оренбургской области увеличился на 35,5% по сравнению с аналогичным периодом 2022 года.

Китайская Народная Республика является стратегическим партнером Оренбуржья и традиционно занимает большую долю в товарообороте региона (в 2022 году – 9%).

На Оренбуржье приходится самый протяженный участок российско-казахстанской границы (1876 км), через который ежегодно проходит более 600 тыс. грузовых автомобилей.

Область является центром дистрибуции товаров в Приволжском федеральном округе. При этом в радиусе 1000 км находятся 9 городов-миллионников и 4 ключевых города северо-запада Казахстана.

С целью ускоренного развития региона в 2021 году создана особая экономическая зона «Орен-

буржье». ОЭЗ расположена на двух площадках: в региональном центре, г. Оренбурге, и во втором по численности городе области – Орске.

Вести бизнес в ОЭЗ «Оренбуржье» в среднем на 30% выгоднее, чем вне ОЭЗ. Ключевыми составляющими данной выгоды являются льготы по налогам на имущество, землю, транспорт, режим свободной таможенной зоны, пониженные ставки по налогу на прибыль.

Кроме этого, учитывая экономический потенциал Оренбуржья, Правительством Российской Федерации по инициативе региона принято решение о реконструкции уже в текущем году железнодорожного пункта пропуска Илецк-1, что позволит увеличить его пропускную способность в 1,5 раза с 8 пар поездов до 12 пар поездов в сутки, объема перевозимых грузов с 16 до 24 млн тонн.

Компания «Шелковый Путь Логистика» получила статус резидента особой экономической зоны в конце 2022 года. Проектируется первая очередь строительства транспортно-логистического терминала: около 7 км железнодорожных путей, контейнерная площадка, оптово-распределительный центр и склад временного хранения.

Транспортно-логистический терминал будет ориентирован на продукцию сельского хозяйства, стройматериалы и потребительские товары. Основную массу грузооборота на экспорт будут составлять товары оренбургского производства и других регионов, а также импортируемая в Оренбуржье продукция.

Сотрудничество между КНР и Россией успешно развивается. Но китайских партнеров ограничивает отсутствие хорошо налаженной логистической структуры. И в этом смысле Оренбург с новым транспортно-логистическим терминалом мог бы иметь огромные перспективы, а китайская сторона готова участвовать в строительстве такого транспортного хаба.

В Оренбургской области подписаны соглашения о намерениях по совместной реализации проекта транспортно-логистического терминала в особой экономической зоне «Оренбуржье» между ООО «Шелковый Путь Логистика», одним из лидеров рынка контейнерных грузоперевозок из Китая и стран Азии «СВИФТ РУС», компаниями «Европак» и «Агрологистика Уфа» (входит в ГК «ТАВРОС») [6].

Новые маршруты Оренбуржья. Одним из ключевых направлений развития региона является интеграция Оренбургской области в международные логистические цепи. Так, согласно данным «РЖД Логистики», рост объемов экспорта из Оренбургской области в страны Азии и Ближнего Востока в 2023 году составляет порядка 20%, что говорит о востребованности этого направления для местных грузовладельцев.

Оренбургская область исторически находится на сплетении транзитных путей между Европейской частью России и направлений «Центр-Средняя Азия» и «Запад-Восток». Поэтому многие отечественные компании выбирают именно этот путь для осуществления перевозок во многие страны ближнего зарубежья, среди которых больше всего выделяется Китай. Потребность в современной инфраструктуре для транспортных потоков на этом направлении растёт. Для «Шелкового пути» Оренбуржье представляет особую важность ввиду значительных экспортных возможностей аграрного комплекса региона. За прошлый год объем экспорта продукции регионального АПК составил 182 млн долларов США, за шесть месяцев этого года – уже 100 млн долларов.

Увеличение логистических мощностей. Тесные взаимосвязи с Китаем и Казахстаном в текущих экономических реалиях еще в большей степени актуализируют необходимость развития инфраструктуры.

Правительство Оренбургской области планирует до 2030 года создание Оренбургской агломерации транспортно-логистического терминала по переработке, складированию, таможенной очистке грузов и контейнеров с полным спектром транспортных и дополнительных услуг.

Проект строительства транспортно-логистического комплекса позволит региональным предприятиям наращивать поставки своей продукции и успешно конкурировать на мировом рынке. Транспортно-логистический терминал будет ориентирован на продукцию сельского хозяйства, стройматериалы и потребительские товары.

Однако достижение высоких показателей развития субъекта невозможно без налаживания логистических возможностей в каждом из городов Оренбургской области. Одним из таких важных пунктов является г. Бузулук. По словам пресс-службы ГК «Деловых Линий», грузооборот в этом городе в 2023 году увеличился на более чем на 30 % и продолжает расти.

Развивается и город Орск. На территории населенного пункта планируется развивать ОЭЗ «Оренбургжье», площадью 180 га. Общая сумма планируемых вложений с учетом еще одного участка ОЭЗ в Оренбурге составит 3,7 млрд руб. На территории особой экономической зоны Правительство планирует создать современную промышленную инфраструктуру и обеспечить доступ к коммунальным и энергосетям, подвести железнодорожные и автомобильные пути.

Рабочие места. Развитие логистической отрасли в Оренбургской области влечет за собой создание новых рабочих мест. Особенно это касается водителей, менеджеров по продажам и операторов информационной базы.

Кадровый голод в сфере логистики говорит в том числе об активном развитии сферы грузоперевозок в регионе. Темпы наращивания мощностей для совершенствования эффективности доставки грузов являются приоритетной целью на следующие годы.

Схематично логистические элементы в региональной политике Оренбургжья можно представить, согласно рисунка 3.

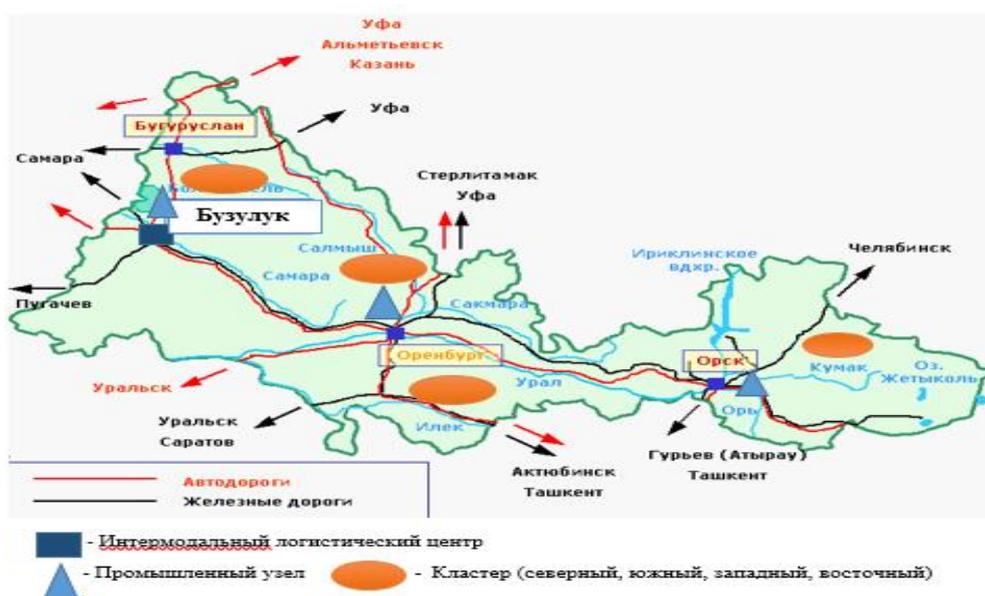


Рис. 3. Логистические элементы в региональной политике Оренбургжья

На рисунке представлены логистические элементы по территории Оренбургской области. Интегрированные логистические центры непосредственно находятся вблизи ж/д транспорта. Это основные точки локации: г. Бузулук, г. Оренбург, г. Орск. Промышленные узлы области также расположены в данных городах. Кластеры представлены в четырех зонах. Кластер северного направления находится на территории Октябрьского района, западного направления – Асекеевского района, южное направление – Соль-Илецкого городского округа, восточное направление – Адамовского района. Все административно-территориальные единицы региона, представленные муниципальными образованиями, образуют локалитет. Целью развития локалитета является повышение уровня и качества жизни населения, за счет сохранения продовольственной безопасности, решении вопросов местного значения, развития территории. Региональная логистическая политика поможет развитию малого и среднего бизнеса во всех сферах экономики, созданию новых рабочих мест.

Выводы: В условиях импортозамещения бизнес-структуры и органы публичной власти осознали в полной мере значимость устойчивого развития логистических систем, особенно транспортных. Именно логистические системы являются гарантом бесперебойного и бесшовного обеспечения товарообменных процессов в регионе [5].

С целью развития эффективной региональной экономической политики необходимо ориентироваться на растущий спрос мультимодальных поставок продукции и привлечения инвестиций

на свою территорию. Долгосрочное сотрудничество с Китаем и странами Юго-Восточной Азии позволят увеличить товарооборот региона. Для этих целей региональные органы власти должны помочь решить проблемы логистических перевозчиков. Мерами поддержки могут стать и формирование ОЭЗ на территории региона, и снижение, и отсрочка налогов, а также снижение стоимости топлива для транспортных компаний.

В региональной экономической политике необходимо выделить логистическую составляющую. Формирование и развитие логистической инфраструктуры поможет быть наиболее конкурентоспособным регионом. Интеграция логистических потоков на территории региона и за его пределами позволит расширить торговые отношения с зарубежными партнерами, а также и российскими.

Литература:

1. Красников, А. С. Особенности государственного регулирования экономического развития регионов / А. С. Красников. – Текст : непосредственный // Молодой ученый. – 2022. – № 27 (422). – С. 124-125. – URL: <https://moluch.ru/archive/422/93918/> (дата обращения: 19.02.2024)
2. Хубаев Т.А., Бетанов В.Т., Ковалева М.А. Региональная политика: проблемы и концептуальные основы // Региональная экономика: теория и практика. – 2022. – Т. 20, № 3. – С. 406 – 423
4. Быкова О.Н., Пустохина И.В. Вызовы и перспективы развития рынка транспортно-логистических услуг // Экономика, предпринимательство и право. – 2020. – Том 10. – № 1. – С. 63-7
5. Вострикова Е.О., Мешкова А.П. Транспортно-логистическая инфраструктура как фактор устойчивого развития региона // Экономическая безопасность. – 2022. – Том 5. – № 3. – С. 1073–109
6. Покровская О. Д. Развитие логистической транспортной системы России в условиях санкций // Бюллетень результатов научных исследований. — 2023. — Вып. 3. — С. 58–72
7. Сайт Министерства сельского хозяйства, торговли, пищевой и перерабатывающей промышленности Оренбургской области URL: <https://mcx.orb.ru/presscenter/news/109213/?ysclid=lrdrvbrwfk708315453>

References:

1. Krasnikov, A. S. Features of state regulation of economic development of regions / A. S. Krasnikov. – Text : direct // Young scientist. – 2022. – № 27 (422). – Pp. 124-125. – URL: <https://moluch.ru/archive/422/93918/> (date of access: 02/19/2024)
2. Khubaev T.A., Betanov V.T., Kovaleva M.A. Regional policy: problems and conceptual foundations // Regional economics: theory and practice. – 2022. – Vol. 20, №. 3. – pp. 406-423
3. Bykova O.N., Pustokhina I.V. Challenges and prospects for the development of the market of transport and logistics services // Economics, entrepreneurship and law. - 2020. – Volume 10. – №. 1. – pp. 63-7
4. Vostrikova E.O., Meshkova A.P. Transport and logistics infrastructure as a factor of sustainable development of the region // Economic security. – 2022. – Volume 5. – №. 3. – pp. 1073-109
5. Pokrovskaya O. D. Development of the logistics transport system of Russia in the context of sanctions // Bulletin of the results of scientific research. – 2023. – Issue 3. - pp. 58-72
6. Website of the Ministry of Agriculture, Trade, Food and Processing Industry of the Orenburg region URL: <https://mcx.orb.ru/presscenter/news/109213/?ysclid=lrdrvbrwfk708315453>