

УДК 338
ББК 65.2/4

*Волинский Илья Александрович, аспирант кафедры менеджмента,
Астраханский государственный университет,
г. Астрахань*

e-mail: ilya.volynskiy@mail.ru

*Карлина Елена Прокофьевна, д-р экон. наук, профессор,
Астраханский государственный технический университет,
г. Астрахань*

e-mail: e_karlina@list.ru

ИДЕНТИФИКАЦИЯ РИСКОВ СОЗДАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОРТОВОЙ ОСОБОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЗОНЫ

Аннотация: Создание портовой особой экономической зоны представляет собой масштабный инвестиционный проект, направленный, в первую очередь, на развитие транспортно-логистической инфраструктуры, обеспечивающей субъектам конкурентные преимущества при перевозке грузов и пассажиров морским транспортом. Систематизация рисков реализации данного проекта в Астраханской области позволила идентифицировать наиболее значимые риски и предложить мероприятия по их минимизации.

Ключевые слова: портовая особая экономическая зона, логистическая инфраструктура, Астраханская область, риск, последствия рисков, минимизация рисков.

*Volynskiy Ilya Alexandrovich, post-graduate student
of the Department of management; Astrakhan state University
e-mail: ilya.volynskiy@mail.ru*

*Karlina Elena Prokofievna, Doctor of Economics, Professor; Head of the Department
of Productive Management
Astrakhan State Technical University
e-mail: e_karlina@list.ru*

IDENTIFICATION OF THE RISKS OF CREATING THE LOGISTICS INFRASTRUCTURE OF THE PORT SPECIAL ECONOMIC ZONE

Abstract: The creation of a port special economic zone is a large-scale investment project aimed primarily at the development of transport and logistics infrastructure that provides subjects with competitive advantages in the transportation of goods and passengers by sea. Systematization of the risks of implementing this project in the Astrakhan region allowed us to identify the most significant risks and suggest measures to minimize them.

Keywords: port special economic zone, logistics infrastructure, Astrakhan region, risk, consequences of risks, risk minimization

Астраханская область входит в состав Южного федерального округа и является приграничным регионом: по суше территория граничит с Республикой Казахстан, по морю – с Азербайджанской Республикой, Исламской Республикой Иран, Республикой Казахстан и Туркменистаном. Среди субъектов Российской Федерации приграничными для региона являются Волгоградская область и Республика Калмыкия.

Астраханская область, как приграничный и прикаспийский регион активно развивает международное и межрегиональное сотрудничество. Внешнеторговый оборот по итогам 2018 г. вырос на 185,3% до 1,6 млрд. долларов, на 60% увеличился экспорт продукции из Астраханской области в Иран (крупнейший торговый партнёр региона). Кроме этого, область осуществляет торговое сотрудничество с Марокко, Тунисом, Туркменистаном, Азербайджаном, Китаем, на территории региона открыты совместные промышленные предприятия с участием японского, греческого, итальянского капиталов. В 2018 году география внешней торговли региона расширилась до 72 стран.

Одним из главных конкурентных преимуществ Астраханской области является ее расположение на пересечении международного транспортного коридора «Север-Юг» и северной части Великого Шелкового пути. Однако до сих пор оно не может быть реализовано из-за слабой динамики развития данного коридора.

Межправительственное Соглашение о создании международного транспортного коридора «Север-Юг» (далее – МТК «Север-Юг») было подписано Россией, Ираном и Индией на Второй международной евроазиатской конференции по транспорту в Санкт-Петербурге в 2000 г., ратифицировано государствами-участниками в 2002 г. Позднее к проекту присоединились Азербайджан, Армения, Белоруссия, Казахстан, Таджикистан, Оман, Сирия, Украина, Турция, Киргизия, Болгария [1, 2].

В настоящее время Казахстан, Азербайджан и Туркмения совершенствуют логистическую инфраструктуру и транспортные маршруты с Востока на Запад, интегрируясь в международные контейнерные перевозки. Указанные государства имеют в своем распоряжении современные контейнерные терминалы с режимами особой экономической зоны. У России на Каспии такая логистическая инфраструктура отсутствует.

В этой связи создание портовой особой экономической зоны (ПОЭЗ) в прикаспийском регионе является необходимым условием развития российского участка МТК «Север-Юг». Учитывая особенности месторасположения российских портов на Каспии (Астрахань, Оля, Махачкала), создание портовой особой экономической зоны целесообразно осуществить на территории, прилегающей к морскому порту Оля [3].

Целью проекта создания портовой особой экономической зоны на территории Астраханской области является формирование современного, отвечающего высоким международным требованиям, портово-промышленного района, который будет сочетать терминальные мощности по перевалке массовых экспортных грузов.

Реализация проекта для России в Каспийском регионе позволит обеспечить решение следующих задач:

1) социально-экономическое развитие Каспийского региона и создание предпосылок для устойчивого развития экспортоориентированных и комплементарных видов бизнеса в Астраханской области, Северо-Кавказском и Южном федеральных округах, а также в регионах Российской Федерации, расположенных на международном транспортном коридоре «Север-Юг» (далее – МТК «Север-Юг»);

2) создание нового экспортного маршрута для российских грузоотправителей и включение каспийского логистического кластера в международную транспортную систему;

3) снижение транспортных и логистических издержек транскаспийских перевозок и обеспечение логистической инфраструктурной основы для развития внешнеэкономических связей с Ираном и Индией;

4) содействие в обеспечении обороноспособности и безопасности в Прикаспийском регионе.

Проект создания и развития ПОЭЗ относится к разряду крупных комплексных инвестиционных проектов развития логистической инфраструктуры Астраханской области.

К основным типам рисков реализации аналогичных проектов относят: политические, страновые, отраслевые, правовые, финансовые, инвестиционные, организационные, рыночные, технологические, экологические и социальные.

Политические риски – это риски, обусловленные неблагоприятными социально-политическими изменениями в стране или регионе, а также изменением приоритетных направлений развития экономики или финансовых возможностей региона, Российской Федерации. Успешность функционирования большинства ПОЭЗ неразрывно связана с эффективной инвестиционной, экономической политикой государства.

Страновой риск связан, в первую очередь, с ухудшением условий для осуществления инвестиций в Россию. Управляющая компания осуществляет свою деятельность на территории РФ, однако заинтересована в привлечении, в том числе, и иностранных инвестиций. Рискообразующим фактором, в наибольшей степени повлиявшем на текущее состояние национальной экономики, является введение и расширение санкционных мер со стороны США и Евросоюза в отношении России. Учитывая напряженное состояние геополитической обстановки, замедление темпов экономического роста, страновой риск оценивается как существенный. С другой стороны, Правительством РФ разрабатывается комплекс мероприятий по поддержке развития импортозамещающих производств на территории страны, в том числе по предоставлению субсидий, а также по стимулированию притока инвестиций.

Основные отраслевые риски связаны с усилением позиций прямых конкурентов – иных ОЭЗ и морских портов, и последующим оттоком части потенциальных для ПОЭЗ резидентов – высокотехнологичных компаний на территорию ОЭЗ и морских портов в другие регионы РФ.

Наиболее существенным организационным риском на первоначальном этапе развития ПОЭЗ является возможность нарушения приоритетов в процессе регистрации резидентов. Включение в состав резидентов любых компаний по принципу очередности подачи заявлений, в долгосрочной перспективе может привести к преобладанию предприятий, ориентированных на низкую добавленную стоимость с трудо- и ресурсоемким производством над компаниями с инновационными технологиями. Для минимизации риска необходимо создать в качестве одного из базовых критериев отбора условие размещения резидентов только из списка приоритетных отраслей и производственных процессов.

Основные финансовые риски проекта связаны с отсутствием, задержкой финансирования со стороны бюджетной системы РФ и/или его недостаточным объемом для строительства объектов инфраструктуры. Возможные негативные последствия заключаются в увеличении сроков ее формирования, и, таким образом, снижении привлекательности территории ПОЭЗ для потенциальных резидентов. Своевременное включение ключевых объектов инфраструктуры в федеральные и региональные целевые программы, формирование портфеля финансирования строительства с поиском альтернативных источников, таких как заемные средства кредитных организаций и прямые инвестиции частных инвесторов, позволит предотвратить нежелательное воздействие риска.

Социальные риски, заключающиеся в возможности возникновения социальных протестов при размещении на территории ПОЭЗ вредных производств, незначительны.

Правовые риски минимальны.

Инвестиционные риски, связанные с наличием инвестиционных вложений, предполагаемый уровень дохода по которым составляет более 10% в год, у управляющей компании отсутствуют, так как управляющая компания не осуществляет инвестиционные вложения.

Конкретизация возможных рисков при реализации проекта создания и развития ПОЭЗ в Астраханской области представлена в таблице 1.

Таблица 1 – Идентификация рисков создания логистической инфраструктуры ПОЭЗ

№	Описание риска	Экспертная оценка степени влияния, баллы (0-30 баллов)	Возможные последствия	Предложения по минимизации рисков
1.	Риски, связанные с неправильным выбором площадки	0	Незапланированное увеличение расходов на создание инфраструктуры, репутационные потери, увеличение сроков возведения инфраструктуры	Проведение независимой экспертизы проектных работ по всем направлениям обеспечения ПОЭЗ инфраструктурой. Подготовка альтернативных вариантов развития ПОЭЗ в случае резкого увеличения затрат на освоение территории. Создание второй очереди ПОЭЗ на территории других муниципальных образований.
2.	Недофинансирование или несвоевременное финансирование создания объектов инфраструктуры	25	Существенное снижение экономического эффекта от реализации проекта создания и развития ПОЭЗ (рост издержек резидентов, увеличение сроков создания объектов инфраструктуры, невыполнение условий запуска производственных мощностей резидентов, снижение привлекательности ПОЭЗ для резидентов)	Поиск альтернативных источников финансирования за счет привлечения кредитных ресурсов и частных инвесторов. Поиск временных решений обеспечения необходимыми ресурсами (электричество, газ, вода) резидентов. Стимулирование энерго- и ресурсосберегающих технологий. Проработка альтернативных механизмов энергосбережения
3.	Наличие и активное развитие аналогичных по профилю особых экономических зон и морских портов в других регионах и странах	15	Конкуренция со стороны аналогичных ПОЭЗ и морских портов, ослабление важнейшего конкурентного преимущества ПОЭЗ, сокращение доли наиболее высокотехнологичных производств	Опережающее возведение объектов инфраструктуры.
4.	Несоблюдение отраслевых приоритетов в части размещения резидентов	15	Нехватка площадей для размещения приоритетных производств, снижение общего экономического эффекта от задержек на вводе наиболее производительных, высокотехнологичных производств	Принятие в качестве одного из базовых условий развития зоны размещения резидентов только из числа приоритетных отраслей
5.	Негативное отношение к созданию ПОЭЗ среди населения	10	Социальный протест, непредвиденные расходы на ликвидацию причин возникновения социального протеста, репутационный ущерб	Целенаправленная информационная политика в отношении всех заинтересованных в развитии ПОЭЗ сторон, включая население близлежащих территорий

№	Описание риска	Экспертная оценка степени влияния, баллы (0-30 баллов)	Возможные последствия	Предложения по минимизации рисков
6.	Неисполнение резидентами своих обязательств по соглашению об осуществлении деятельности на территории ПОЭЗ в части переноса сроков строительства	20	Перенос сроков строительства при одобрении корректировок Экспертным советом	Позапное осуществление инвестиций. Увязка мер финансовой поддержки с достижением целевых показателей. Привлечение независимых внешних аудиторов. Внесение корректировок резидентами в действующий бизнес-план и его вынесение на одобрение Экспертным советом
7.	Неисполнение резидентами своих обязательств по соглашению об осуществлении деятельности на территории ПОЭЗ в части вложения инвестиций	25	Необходимость расторжения соглашения об осуществлении деятельности на территории ПОЭЗ в качестве резидента	Проведение рабочих встреч с резидентами по выявлению причин неисполнения обязательств в части вложения инвестиций. Рассмотрение предложений по возможному внесению корректировок в бизнес-план. Привлечение независимых внешних аудиторов.
8.	Риски физического ущерба, включая техногенные аварии, террористические угрозы, природные факторы, ошибки при проектировании и строительстве, действия третьих лиц	15	Физический ущерб, нанесенный объектам инфраструктуры, повреждение оборудования, снижение объемов выпуска продукции, загрязнение окружающей среды	Разработка политики страхования текущих рисков резидентов ПОЭЗ и важнейших объектов инфраструктуры
9.	Дефицит высококвалифицированных трудовых ресурсов	20	Рост стоимости трудовых ресурсов, в связи с ростом потребностей в трудовых ресурсах – рост издержек на привлечение кадров	Разработка на региональном уровне мер по обеспечению комплектования штата резидентов на момент запуска резидентов

Таким образом, в качестве наиболее значительных рисков при создании логистической инфраструктуры ПОЭЗ можно выделить: недофинансирование или несвоевременное финансирование создания объектов инфраструктуры; неисполнение резидентами своих обязательств по соглашению об осуществлении деятельности на территории ПОЭЗ в части вложения инвестиций и возможные переносы сроков строительства; дефицит высококвалифицированных трудовых ресурсов.

Литература

1. Холопов К., Соколова О. Современное состояние и перспективы развития международного транспортного коридора «Север-Юг» // Логистика. – 2019. – № 1(146). – С. 26-31.
2. Бережнов Г.В. Макроэкономические предпосылки развития транспортного коридора «Север – Юг» // Каспийский регион: политика, экономика, культура. – 2019. – № 3(60). – С. 197-201.
3. Вольнский И.А., Карлина Е.П. Морская транспортно-логистическая инфраструктура: проблемы и перспективы развития // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. – 2019. – № 3. – С. 64-70.