

УДК 332.146.2

## НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ И ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ КРЫМСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА НА ПРИНЦИПАХ ЛОГИСТИКИ

*Бададян Л. В., Халын В. Г.*

*Ростовский государственный экономический университет (РИНХ), Ростов-на-Дону, Российская Федерация*

*E-mail: lusine\_badadjan@rambler.ru*

В статье рассматриваются аспекты экономики Крымского федерального округа после его вхождения в состав Российской Федерации. Разрыв устоявшихся экономических связей внес значительные коррективы в развитие экономики региона. Анализ данных показал, что Крым и Россия в целом имеют некоторые диспропорции, устранение которых будет способствовать развитию экономики Крыма и повышению её конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности. Основными движущими факторами станут: развитие транспорта и логистики, а также специализация Крыма на предоставлении туристических услуг.

**Ключевые слова:** экономика Крыма, социально-экономическое развитие, конкурентоспособность, транспорт, логистика.

### ВВЕДЕНИЕ

Федеральным конституционным законом от 21 марта 2014 г. Республика Крым и г. Севастополь были приняты в состав Российской Федерации в качестве новых субъектов. Таким образом, объективно встал вопрос их интеграции в экономическое и правовое поле России, социально-экономическое развитие и повышение конкурентоспособности указанных регионов. Для решения указанных задач правительством Российской Федерации была утверждена федеральная целевая программа «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 г.» [1]. Основными заказчиками данной программы являются профильные Министерства и ведомства Российской Федерации. Можно выделить основные направления, которые легли в основу данной программы: транспорт и логистика, промышленное производство, энергетика, сельское хозяйство, строительство, розничная торговля и др. Особое место занимает развитие транспортной и туристической отраслей Республики Крым и г. Севастополя. Исследования происходящих процессов содержатся в различных источниках, в том числе и в научных работах таких авторов, как: А. И. Волошина и А. С. Кондратьева, А. С. Козина. Необходимо отметить, что данная проблематика также широко освещается в материалах профильных министерств и ведомств.

**Проблема** заключается в том, что динамично развивающиеся внешние (изменения в мировой экономике) и внутренние условия (переформатирование российской экономики) характеризуются возникновением новых факторов влияния, расстановкой новых приоритетов и задач. Таким образом, из-за многофакторности процессов социально-экономического развития и повышения

конкурентоспособности экономики Крымского федерального округа исследование приобретает особую актуальность.

*Целями* данной работы являются изучение аспектов развития экономики Крыма, анализ её текущего состояния, его сравнение с другими регионами, а также оценка конкурентоспособности Крыма, его инвестиционной привлекательности и на основе полученных результатов разработка мероприятий по повышению конкурентоспособности в сложившихся экономических условиях.

## **ОСНОВНОЙ МАТЕРИАЛ**

Экономический регион – открытая система, функционирующая на определенной территории, является самостоятельным субъектом, в котором следует выделить ряд главных элементов, а именно: спрос, цена, предложение, а также система отдельных взаимосвязанных региональных рынков, которые составляют рынок большего размера (рынок труда, рынок капитала, ресурсный рынок, энергетический рынок и др.). Социально-экономическое развитие региона является важнейшим фактором конкурентоспособности регионов России. Конкурентоспособность региона является его способностью вступать в конкурентную борьбу с другими регионами как внутри государства, так и с регионами других стран за ресурсы и экономические условия благодаря наличию конкурентных преимуществ [6].

Поскольку уровень конкурентоспособности регионов непосредственно влияет на конкурентоспособность государства и является её составной частью, проблематика региональной конкурентоспособности приобретает все большую актуальность. Факторами конкурентоспособности региональных рынков являются: институциональные (дифференциация конкурирующих продуктов, конкурентное давление на экономику), организационно-правовые (разделение субъектов по формам собственности, организации экономических отношений), пространственные (географические особенности, товарные потоки, межрегиональные связи) и управленческие (антимонопольное регулирование, кредитное и финансово-бюджетное регулирование).

Регион как хозяйственная система представляет собой часть территории страны с комплексом связей и зависимостей между предприятиями и организациями. Региональное хозяйство не имеет, как правило, гармоничной структуры и в большей степени зависит от природно-климатических условий. Таким образом, существует ярко выраженная зависимость уровня развития региона от природных факторов и состояния окружающей среды. В связи с этим многие регионы узко специализированы на определенных сферах деятельности. Не исключением является и Крымский федеральный округ, который не имеет сухопутных транспортных путей с другими регионами Российской Федерации.

Изменение правового статуса Крыма коренным образом отразилось на транспортной отрасли и логистике. Ранее основная масса товаров, реализуемых в Крыму, а также экспортируемых из него, проходила через территорию Украины. На данный момент поставок оттуда напрямую нет, все товары и сырьё завозятся на полуостров через Керченский пролив с материковой части России. Изменение

## НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ И ПОВЫШЕНИЯ...

логистических потоков оказало прямое влияние на экономику Крыма: были нарушены, а затем полностью разорваны устоявшиеся экономические связи, объективно встал вопрос материального обеспечения региона, повышения его конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности. Изменения коснулись не только логистики, но и экономики Крыма в целом. Представляется целесообразным сравнить некоторые аспекты экономики Крыма и России в целом.

Оценить текущее состояние экономического субъекта можно с позиций сравнения относительных показателей, которыми могут выступать имеющиеся статистические данные (промышленное производство, сельское хозяйство, строительство, розничная торговля, доля прибыльных организаций в регионе, а также аналогичные показатели в целом по федерации) [2]. Для целей исследования вышеупомянутые факторы представим в виде индексных значений роста по Крымскому федеральному округу и по России в целом (рис. 1).



Рис. 1. Показатели развития экономики Крыма и России в целом.  
Составлено автором на основе [2].

Из рис. 1 выявлено, что в развитии Крымского федерального округа и России в целом наблюдаются некоторые диспропорции, при этом разрывы в показателях имеют разную величину размаха (наибольшее значение по приросту введения в эксплуатацию жилых домов – в Крыму: он на 0,60 пунктов меньше, чем в целом по России; наименьшее значение разрыва по приросту розничной торговли в Крыму: на 0,01 пунктов выше). Данные показатели свидетельствуют об особой ситуации в экономике Крыма, ее территориальной обособленности и наличии логистических проблем. Помимо официальных статистических данных имеются также экспертные оценки развития регионов российской Федерации. Представляется целесообразным сравнить инвестиционный потенциал Республики Крым, г. Севастополя и ближайших территориально к ним регионов – Краснодарского края и Ростовской

области. По данным рейтингового агентства RAEX [6] построим таблицу рейтинговых оценок (табл. 1).

Таблица 1  
Сравнение рейтинговых оценок потенциала Республики Крым, г. Севастополя, Краснодарского края и Ростовской области

Регион/ранг потенциала	Трудовой	Потребительский	Производственный	Финансовый	Институциональный	Инновационный	Инфраструктурный	Природно-ресурсный	Туристический	Общий потенциал
Краснодарский край	4	4	7	4	4	22	6	28	1	4
Ростовская область	6	8	8	12	6	12	13	33	17	6
Республика Крым	25	47	73	55	49	72	29	34	5	25
г. Севастополь	77	77	85	78	75	76	26	67	33	77

Составлено автором на основе [6].

Из таблицы 1 следует, что разрыв между общим потенциалом Крыма и Краснодарского края составляет 21 позицию в пользу Краснодарского края, также заметен разрыв между Крымом и г. Севастополем, последний занимает места в конце рейтинга. Для наглядного представления полученных результатов воспользуемся графическим методом (рис. 2).

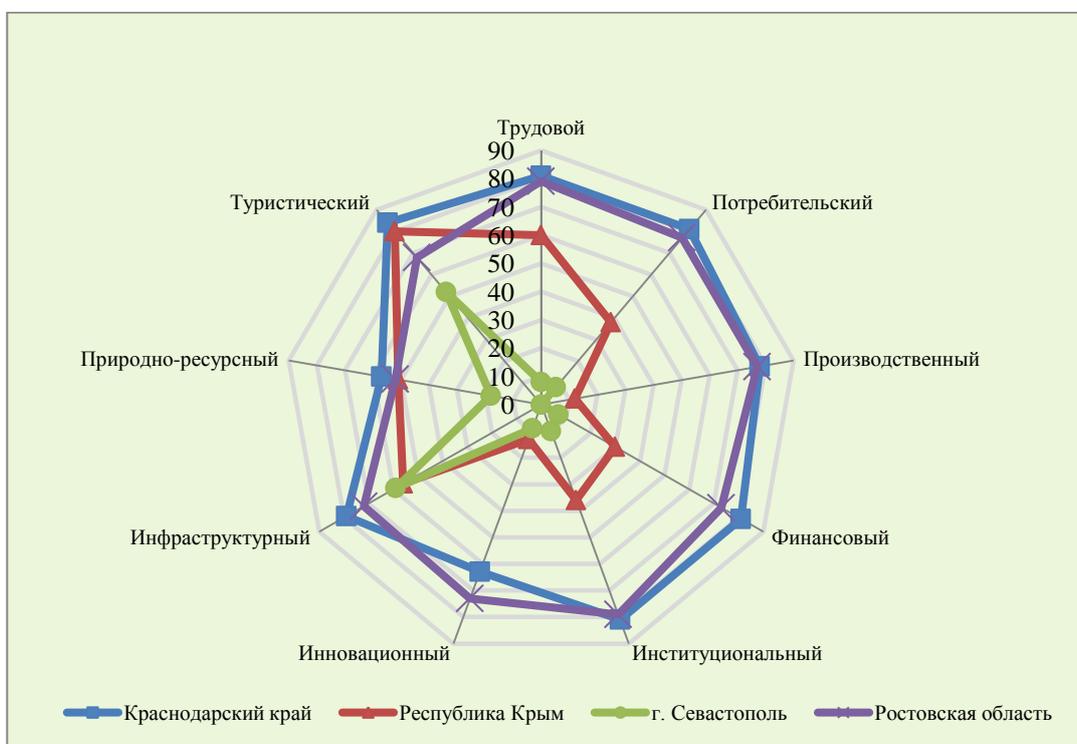


Рис. 2. Рейтинговая оценка инвестиционного потенциала Республики Крым, г. Севастополя в сравнении с Краснодарским краем и Ростовской областью.

Составлено автором на основе [6].

На рис. 2 видно, что Республика Крым и г. Севастополь по развитию потенциала отстают от Краснодарского края и Ростовской области. Особое

## НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ И ПОВЫШЕНИЯ...

внимание следует уделить таким направлениям, как: инновационный, производственный, финансовый и трудовой потенциалы. В то же время необходимо дальнейшее развитие туристического потенциала, поскольку на данный момент Республика Крым занимает 5 место среди 85 регионов Российской Федерации, следовательно, данный вид деятельности может быть заложен в основу специализации региона.

По мнению автора, развитие экономики Крыма будет всецело зависеть от уровня развития транспорта и логистики. Основными факторами при этом будут: увеличение пропускной способности отдыхающих различными видами транспорта (авиационный, железнодорожный, автомобильный, морской), а также обеспечение необходимыми благами для отдыха и развитой инфраструктуры. Проведенный SWOT-анализ позволил определить перспективы развития транспорта и логистики в Крыму (табл. 2).

Таблица 2

### SWOT-анализ развития транспорта и логистики в Крыму

<b><u>СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ:</u></b>	<b><u>СЛАБЫЕ СТОРОНЫ:</u></b>
снижение цен на топливо; наличие аэропорта, крупных морских торговых портов, автомобильной и железнодорожной сети; льготная налоговая политика; строительство керченского перехода	сложности налаживания полноценного автомобильного и железнодорожного сообщения с другими регионами России из-за отсутствия в данный момент транспортного перехода; применение морально-устаревших транспортных средств
<b><u>ВОЗМОЖНОСТИ:</u></b>	<b><u>УГРОЗЫ:</u></b>
освобождение доли рынка из-за ухода ряда крупных логистических компаний; развитие паромного сообщения; организация новых логистических каналов для товарооборота Крыма с другими регионами; реконструкция и модернизация аэропортов Керчь и Бельбек	усложнённая экспортно-импортная деятельность из-за наложенных внешних санкций на Крым; отсутствие международного морского и авиасообщения; низкое качество автомобильных дорог

Составлено автором на основе [4; 5; 7].

Выявлено, что организация логистической деятельности в Крыму имеет как преимущества, так и недостатки. Строительство моста через Керченский пролив и усовершенствование транспортных путей (строительство новых автомобильных дорог, автотрассы «Таврида») создаст все необходимые условия для развития логистики в Крыму, которая позволит удовлетворить потребности расширяющегося рынка.

Важнейшим фактором развития Крымского федерального округа станет его специализация в туристско-рекреационной сфере. Основными индикаторами развития будут являться численность отдыхающих, количество мест отдыха, доходы от предоставляемых услуг, численность занятых в туристской сфере, налоговые поступления и инвестиции в основной капитал (табл. 3).

Таблица 3

## Показатели развития туристической отрасли в Крыму

Развитие туристического комплекса в Крыму	2013	2014	2015	2016	2017
Численность отдыхающих, млн чел.	5,9	3,8	4,3	4,9	5,5
Количество коллективных средств размещения, ед.	825	825	770	775	785
Доход от услуг коллективных средств размещения, млн руб.	17187	10960	14040	17390	19380
Численность работников коллективных средств размещения, тыс. чел.	40	33	35	39	42
Налоговые поступления от туристического комплекса, млн руб.	2360	3000	3300	3500	3800

примечание: 2016 и 2017 г. – прогноз.

Составлено автором на основе [3].

Немаловажным фактором развития Крыма является создание свободной экономической зоны на основе предоставления комфортных условий для работы малого и среднего предпринимательства путём льготного налогового режима в регионе, создания особых кредитных линий, что будет способствовать превращению региона в объект приоритетных государственных инвестиций [6]. Таким образом, развитие предпринимательства и торговли обеспечат устойчивый рост промышленного производства, а также конкурентоспособности экономики Крыма в целом. Подъём промышленного производства возможен также на основе добывающей промышленности (Крым располагает запасами природного газа, железной руды, строительных материалов), пищевой, химической, а также машиностроения [4; 9].

В строительной отрасли основными приоритетами должны стать: направление инвестиций в незавершённое строительство и организация логистики поставок строительных материалов в Крым.

Сельское хозяйство необходимо рассматривать с позиций развития традиционных для Крыма культур (культивируемых в условиях недостаточного орошения), а также привлечения инвестиций в создание новых животноводческих комплексов.

Создание производственного кластера в регионе предполагает наличие развитой транспортной инфраструктуры и самодостаточной системы энергоснабжения. В данном случае Крым пока малоприспособлен для размещения крупных энергоёмких производств, добыча и производство собственных энергетических ресурсов являются приоритетным направлением экономики. Не в пользу размещения крупных энергоёмких производств будет факт того, что активное строительство и функционирование промышленных объектов приведут к росту антропогенного давления на окружающую среду, что может негативно отразиться на рекреационном потенциале Крыма [1; 8].

Таким образом, снижению диспропорций экономического развития Крыма в сравнении с другими регионами России в перспективе могут мероприятия, направленные на обеспечение устойчивого социально-экономического роста и повышения конкурентоспособности Крыма, основанные в первую очередь на развитии транспорта и туристической отрасли (рис. 3).

## НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ И ПОВЫШЕНИЯ...

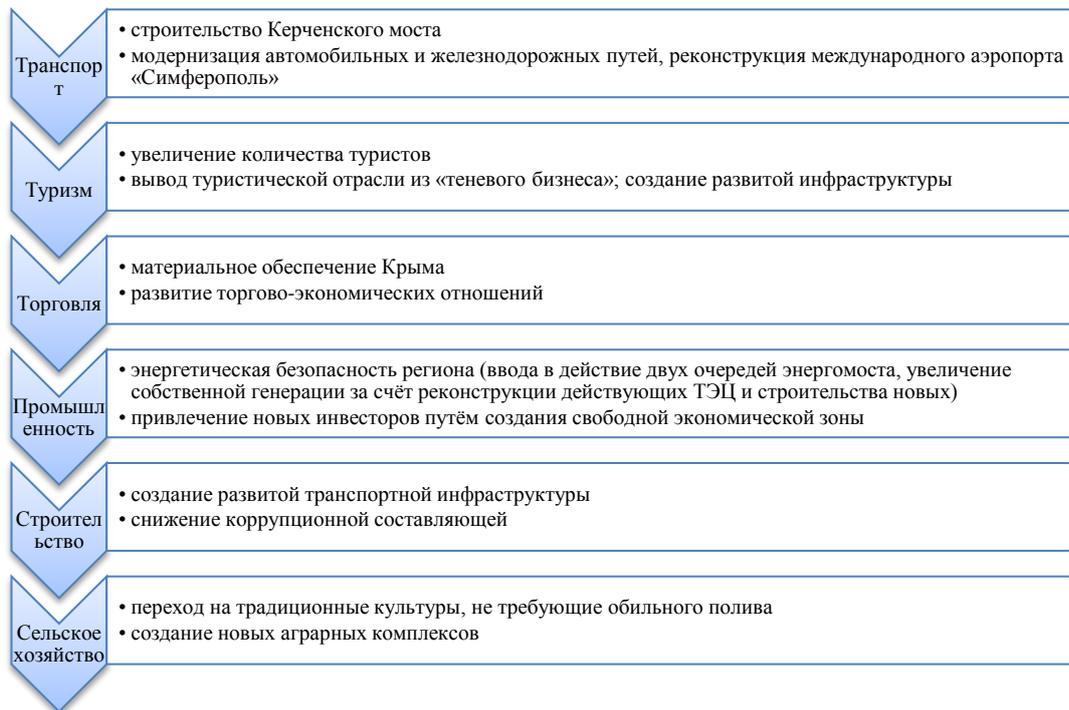


Рис. 2. Логическая схема направлений развития и повышения конкурентоспособности Крымского федерального округа.

Составлено автором на основе [1; 4; 6; 7].

### ВЫВОДЫ

Проведённый анализ аспектов развития экономики Крыма в сравнении с другими регионами, а также с Россией в целом позволяет сделать следующие выводы: на основе развития транспорта и логистики, которые окажут позитивное влияние на туризм, торговлю, промышленность, строительство и сельское хозяйство, Крымский федеральный округ улучшит показатели по социально-экономическому развитию и конкурентоспособности в ближайшей перспективе – за 2–3 года; с повышением инвестиционной привлекательности у региона появятся дополнительные источники финансирования; основными движущими силами усиления позиций экономики Крымского федерального округа станут транспорт и логистика, а также развитие туристической отрасли.

### Список литературы

1. Федеральная целевая программа «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 г.» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://base.garant.ru/70714732/>.
2. Социально-экономическое положение России за 2015 год [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.gks.ru/free\\_doc/doc\\_2015/social/osn-12-2015.pdf](http://www.gks.ru/free_doc/doc_2015/social/osn-12-2015.pdf).

3. Государственная программа развития курортов и туризма в Республике Крым на 2015-2017 годы [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://rk.gov.ru/rus/file/pub/pub\\_252243.pdf](http://rk.gov.ru/rus/file/pub/pub_252243.pdf).
4. Козин А. С. Потенциал экономического развития Республики Крым // Экономика и управление в XXI веке: тенденции развития. 2016. № 26. С. 82–85.
5. Кондратьева А. С., Волошин А. И. Проблемы и перспективы развития логистики в Республике Крым [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.sitebs.ru/blogs/24054.html>.
6. Инвестиционный потенциал российских регионов в 2015 году. Рейтинговое агентство RAEX [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.raexpert.ru/rankingtable/region\\_climat/2015/tab03/](http://www.raexpert.ru/rankingtable/region_climat/2015/tab03/)
7. Транспорт и логистика. Эра Крым. Региональный центр экономического развития [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://erakrim.com/strategicheskie-sferyi/transport-i-logistika/>.
8. Троилин В. В., Манукян М. А. Методологическое влияние теории транспортного потока на создание и функционирование транспортных коридоров [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://uecs.ru/uecs69-692014/item/3056-2014-09-30-07-02-57>.
9. Халын В. Г. Инновационное развитие информационной и процессной логистической инфраструктуры региональных логистических распределительных центров (на примере ООО «СКЛП») [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/innovatsionnoe-razvitie-informatsionnoy-i-protsessnoy-logisticheskoy-infrastruktury-regionalnyh-logisticheskikh-raspredelitelnyh.pdf>.

*Статья поступила в редакцию 12.11.2015*