

УДК 911.3:33 (571.1/.5)

ОЦЕНКА ЭКСПОРТА СИБИРСКИХ РЕГИОНОВ И УЧАСТИЯ В НЕМ МОРСКИХ ПОРТОВ ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССИИ

EVALUATION OF SIBERIAN REGIONS EXPORT AND INVOLVEMENT OF SEAPORTS OF EUROPEAN RUSSIA IN IT



*И. А. Дец, Институт географии им. В. Б. Сочавы СО РАН, г. Иркутск
igordets@ya.ru*

I. Dets, V. B. Sochava Institute of Geography SB RAS, Irkutsk

Выявлено, что большинство важнейших отраслей и предприятий Сибири функционируют как экспортоориентированные и формируют значительную часть общероссийского внешнеторгового оборота, однако данная ситуация не всегда находит отражение в официальной статистике Росстата и Федеральной таможенной службы. Одна из основных причин этого кроется в особенностях распределения производственных и внешнеторговых показателей между регионами, в которых расположено производство, и регионами, в которых зарегистрирован головной офис компании.

Представлены официальные данные федеральной статистики по валовому региональному продукту и экспорту сибирских регионов. Выявлено несоответствие представляемых показателей реальной ситуации. Дана оценка объема вклада сибирских регионов в общероссийский экспорт. Проанализированы основные направления зарубежных поставок товаров из сибирских регионов через морские порты по странам мира. Подход, предполагающий разделение морского и сухопутного экспорта, позволяет продемонстрировать распределение основных экспортных потоков между «западным» и «восточным» морскими направлениями. Это, вместе с оценкой транспортно-географического положения основных экономических центров Сибири, относительно главных морских портов различных морских бассейнов служит основой для определения предельной зоны влияния крупнейших морских портовых комплексов Европейской России на экономику сибирских регионов. Согласно предлагаемым результатам, данная зона влияния простирается до границы Иркутской области и Бурятии на востоке, однако не включает Новосибирскую область и Алтайский край, расположенные в Западной Сибири.

Представлены вероятные варианты развития ситуации в логистике экспортных поставок сибирских регионов, включая влияние строительства новых и развития существующих портов в Арктике на изменение транспортной доступности территории. В качестве вывода отмечено, что их воздействие на сибирский экспорт без инвестиций в создание транспортной инфраструктуры, соединяющей их с основными экономическими центрами в глубине материка, останется ограниченным

Ключевые слова: экспорт регионов Сибири; ВРП Сибири; морские порты Европейской России; производственные и внешнеторговые показатели; региональный продукт; морской экспорт; сухопутный экспорт; зона влияния; экономические центры Сибири; транспортно-географическое положение

It was revealed that most of the key industries and enterprises of Siberia function as export-oriented and form a significant part of the All-Russian trade turnover, but this situation is not always reflected in the official statistics of Rosstat and the Federal Customs Service. One of the main reasons for this lies in the peculiarities of the distribution of production and foreign trade figures between the regions in which production is located, and the regions in which the registered office of the parent company is.

The official data of the Federal Statistics on gross regional product and export of Siberian regions is presented. The discrepancy of submitted indicators of the real situation is revealed. The estimation of the volume of the Siberian regions' contribution into the Russian export is given. The main directions of foreign supplies of goods from Siberian regions through seaports by country are analyzed. The approach proposing the division of sea and land export, allows to demonstrate the distribution of the main export flows between «Western» and «Eastern»

sea areas. This, together with the assessment of transport and geographical location of the main economic centers of Siberia, with respect to the major seaports of various marine basins is the basis for determining the marginal zone of influence of the major sea port complexes in European Russia on the economy of the regions of Siberia. According to the proposed results, the influence zone extends to the border of the Irkutsk region and Buryatia to the east, however, does not include Novosibirsk region and Altay region, which are situated in the western Siberia.

The options for the possible development of the situation in the logistics of export deliveries of Siberian regions, including the impact of new construction and development of the existing port in the Arctic to changing transport accessibility territory are presented. As a conclusion, it is noted that their impact on the Siberian export without investment in transport infrastructure, connecting them with the main economic centers in the interior of the continent, will be limited

Key words: export of Siberian regions; Siberian GRP; seaports of European Russia; production and foreign trade figures; regional product; Marine exports; land export; zone of influence; economic centers of Siberia; transport and geographical position

Исследование выполнено при поддержке РНФ (проект 15-18-10000 «Трансграничное кластерообразование в динамике экономических и селитебных систем приморских территорий европейской России»)

The study was supported by RNF (project 15-18-10000 «Cross-border clustering in the dynamics of economic systems and residential coastal areas of European Russia»)

Экспорт регионов Сибири в российской статистике. Базовыми отраслями для российской экономики традиционно служат добыча полезных ископаемых и обрабатывающие производства, которые и формируют основные статьи экспорта страны: нефть и нефтепродукты (более 1/2 экспорта), природный газ, уголь, черные и цветные металлы и др. При этом многие десятилетия среди основных регионов, концентрирующих крупнейшие предприятия экспортных отраслей, представлена Сибирь. Развитие добычи полезных ископаемых и обрабатывающих производств носит здесь ярко выраженный характер, что позволяет сибирским регионам достигать высоких показателей в общероссийской добыче и производстве. Так, в 2013 г. добыто 85 % угля, 66 % нефти, обработано около 40 % лесоматериалов, более 1/4 целлюлозы и т.д. (по данным Росстата за 2014 г., Тюменская область отнесена к Сибири) (рис. 1).

Крупнейшие сибирские регионы-экспортеры, согласно данным Росстата за 2014 г., представлены на рис. 2. Крупными объемами поставок товаров за рубеж от-

личаются такие регионы, как Ханты-Мансийский автономный округ, Кемеровская область, Красноярский край и Иркутская область (табл. 1). Данные регионы обеспечивают значительный вклад Сибири в общероссийский экспорт, формирующий основные доходы страны.

Согласно обобщенным данным по экспорту [3], для Сибирского Федерального округа (далее – СФО) основными направлениями экспорта в 2015 г. стали Нидерланды (более 17 % стоимости экспортированных товаров), КНР (более 13 %, однако вместе с Тайванем, по которому статистика ведется отдельно, Китай выходит на первое место среди стран-импортеров товаров СФО с долей около 18 %), Япония (более 9 %), Республика Корея (8 %), Турция (более 6 %), Украина (более 4 %), США и Германия (по 4,2 %). У Тюменской области в списке основных стран-импортеров продукции присутствие азиатских стран менее выражено: Нидерланды, Германия, Польша, Италия и США опережают таких азиатских партнеров, как Япония и Китай.

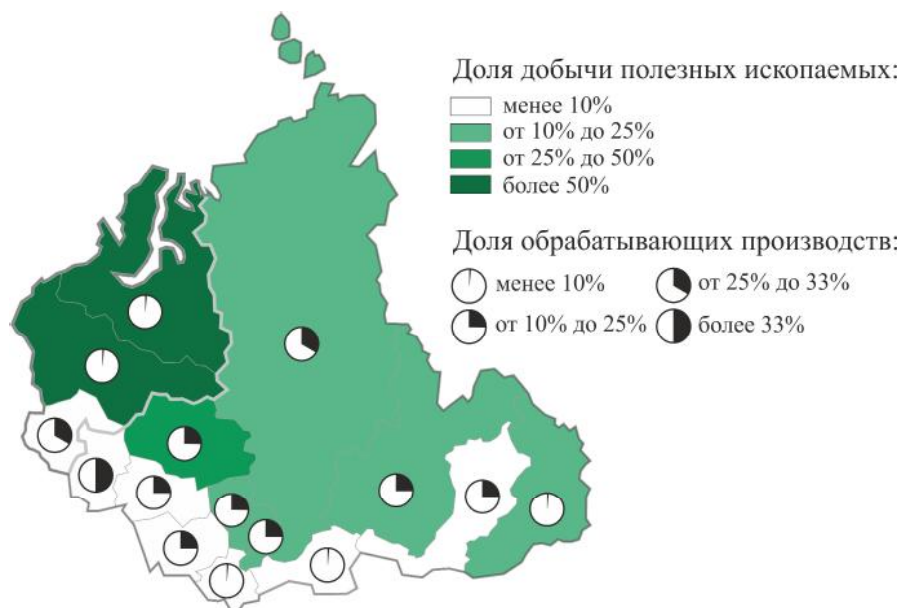


Рис. 1. Добыча полезных ископаемых и обрабатывающие производства в отраслевой структуре валовой добавленной стоимости регионов Сибири в 2013 г. [8]

Fig. 1. Mining and processing industry in the sectoral structure of gross value added of Siberia in 2013 [8]

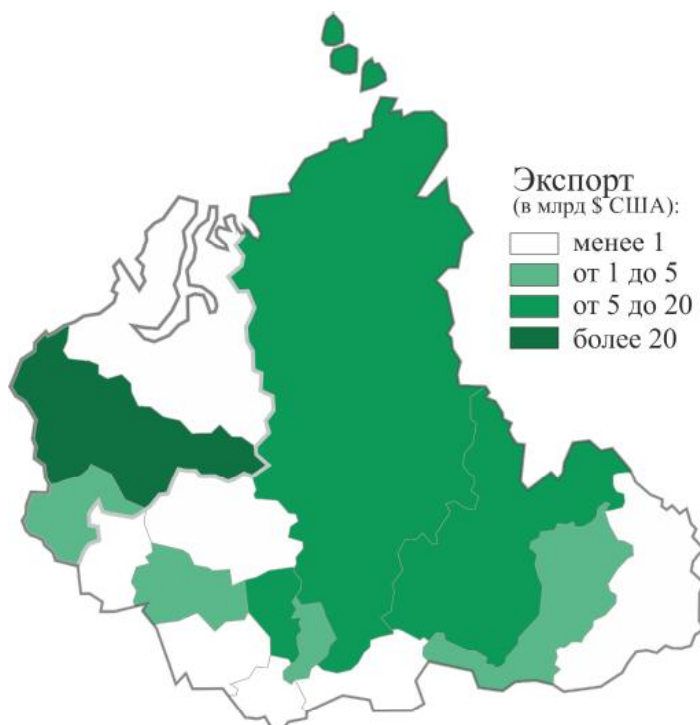


Рис. 2. Регионы Сибири по объему экспорта в 2014 г. (в фактически действовавших ценах; в млрд долл.) [8]

Fig. 2. The regions of Siberia in terms of exports in 2014 (In current prices; in billions of dollars) [8]

Таблица 1/ Table 1

Экспорт регионов Сибири в 2005–2014 гг. [8]

Export of Siberian regions from 2005–2014 [8]

Субъект РФ/ The subject of the Russian Federation	В фактически действовавших ценах, млн долл./In current prices, in millions of dollars			В процентах к 2005 г./ Percent by 2005	
	2005	2010	2014	2010	2014
Тюменская область/ Tyumen region	30725	45267,4	23638	147,33	76,93
в том числе: Ханты-Мансийский автономный округ – Югра/including: Khanty-Mansi Autonomous District – Yugra	11 615,2	16 069,6	20 477,5	138,35	176,30
Ямало-Ненецкий автономный округ/ Yamalo-Nenets Autonomous Okrug	532,2	435,5	507,8	81,83	95,42
Тюменская область без автономных округов/ Tyumen region without autonomous districts	18 577,6	28 762,3	2 652,6	154,82	14,28
Республика Алтай/ Altai Republic	32,1	44,3	25,6	138,01	79,75
Республика Бурятия/ The Republic of Buryatia	228,3	449,3	1 278,9	196,80	560,18
Республика Тыва/ Tuva Republic	3,0	3,0	0,5	100,00	16,67
Республика Хакасия/ The Republic of Khakassia	703,8	1 893,1	1 929,9	268,98	274,21
Алтайский край/ Altai region	744,1	514,8	735,7	69,18	98,87
Забайкальский край/ Transbaikal region	246,7	130,3	217,6	52,82	88,20
Красноярский край/ Krasnoyarsk region	6 214,9	9 880,8	7 731,0	158,99	124,39
Иркутская область/ Irkutsk region	3 307,4	5 111,7	7 133,9	154,55	215,70
Кемеровская область/ Kemerovo region	4 905,8	10 323,4	12 741,2	210,43	259,72
Новосибирская область/ Novosibirsk region	954,1	1 680,9	1 893,8	176,18	198,49
Омская область/ Omsk region	7 180,3	6 912,0	842,5	96,26	11,73
Томская область/ Tomsk region	1 112,9	759,7	439,9	68,26	39,53

На изменение списка основных экспортных направлений для каждого региона значительное влияние оказывает не только географическое положение, но и экономи-

ческая специализация регионов, формирующая номенклатуру экспортных поставок. Например, крупнейший экспортер среди регионов СФО в 2015 г. – Кемеровская об-

ласть (9,82 млрд долл. США) — в первой тройке зарубежных партнеров имеет КНР (с Тайванем), Республику Корею и Японию. В названные страны направлено почти 37 % экспорта области (преимущественно уголь), тогда как в противоположном направлении (такие страны, как Великобритания, Турция, Нидерланды, Германия и Бельгия) оформлено около 35 % экспорта. Второй по размеру экспорта регион СФО — Красноярский край (6,47 млрд долл.) — треть экспорта 2015 г. отправил в Нидерланды и Германию, ставшие двумя крупнейшими странами-импортерами для края. КНР, занявшая третье место в списке, импортировала менее 7 % товаров. Турция, США и Швейцария вместе импортировали 10,9 % экспортных товаров края. В экспорте Иркутской области (в последние годы занимающей третье место в СФО, в 2015 г. — 6,13 млрд долл.), напротив, преобладает азиатское направление: практически 60 % направлено в КНР, Японию и Республику Корею. Из крупных европейских партнеров лидируют Нидерланды с долей в 11,2 %, на США, Турцию, Польшу и Италию (в порядке убывания размера экспорта) приходится 10,8 %.

Роль регионов Сибири в российском экспорте, формирующем основу экономики в РФ, не исчерпывается приведенными данными. В российской статистике не отражен экспорт предприятий в региональных данных, если продукция экспортируется через сбытовые структуры, зарегистрированные в другом регионе (как правило, в настоящее время такие структуры зарегистрированы в г. Москва). Также не отражаются по регионам данные по вывозу продукции через специальные каналы отправления и транспортировки (к примеру, военная техника экспортируется через государственную компанию-посредника, поставки нефти по нефтепроводу «Восточная Сибирь — Тихий океан» оформляются в Центральной энергетической таможне и т.д.). Кроме того, с введением норм Таможенного союза ЕАЭС в статистике не отражается экспорт в страны с общими внешними таможенными границами (вместе

с Россией в Евразийский экономический союз входят Армения, Белоруссия, Казахстан и Киргизия). В результате, согласно данным Росстата, весь экспорт России в 2014 г. составил 497 млрд долл., при этом г. Москва (как субъект РФ) экспортировала товаров на 230 млрд долл., что составило более 46 % всего российского экспорта [8]. При этом экспорт Тюменской области (региона с наибольшей долей добычи нефти, являющегося главным экспортным товаром России) составил в 2014 г. всего 23,5 млрд долл. (4,7 %), экспорт Кемеровской области — 2,6 %, Красноярского края — 1,5 %, Иркутской области — 1,4 %.

Подобная ситуация складывается в отношении показателей размера валового регионального продукта. Валовой региональный продукт (ВРП) по субъектам Российской Федерации в 2013 г. составил 54,01 трлн р., ВРП Москвы равнялся 11,6 трлн р. (более 21 %), при оценке уровня ВРП Тюменской области в 5,02 трлн р., Красноярского края — 1,26 трлн р., Новосибирской области — 0,82 трлн р., Иркутской области — 0,8 трлн р., а Кемеровской — 0,67 трлн р. Таким образом, регионы Сибири (включая Тюменскую область) имели только 19,5 % ВРП России, то есть меньше московского. Причина столь заниженных показателей экономики Сибири заключается в методике учета. Так, объем отгруженных товаров собственного производства, по данным Росстата за 2014 г., по виду экономической деятельности «Добыча полезных ископаемых» в России составил 10,287 трлн р., московский показатель — 1,3 трлн р., т.е. на территории города федерального значения «добыто» 12,6 % полезных ископаемых страны при очевидном полном отсутствии в городе добычи полезных ископаемых как отрасли.

Аналогичное искажение реальных показателей происходит и в системе учета обрабатывающих производств: г. Москва произвела продукции по данному виду экономической деятельности на 4,6 трлн р., или 15,3 % от российского производства (30,11 трлн р.), тогда как сибирские регионы, по данным Росстата, продемонстриро-

вали более низкие показатели: Красноярский край – 0,77 трлн р. (2,6 % от РФ), Омская область – 0,7 трлн р. (2,3 %), Кемеровская область – 0,45 трлн р. (1,5 %), Иркутская область – 0,37 трлн р. (1,2 %). В результате все обрабатывающие производства регионов Сибири (включая Тюменскую область) выпустили 14 % от российской продукции, меньше московских обрабатывающих производств.

Описанные особенности экономической статистики в России позволяют говорить о занижении реального объема сибирского экспорта, который некоторые аналитики только по субъектам СФО оценивают в 3...4 раза выше официальных сведений [1]. Согласно представленным оценкам, экспорт только Тюменской области в 2014 г. можно было оценить примерно в 100 млрд долл. (или около 1/5 экспорта страны), а экспорт всех регионов Сибири – более 40 % от общероссийского.

Российский экспорт через морские порты и ультраконтинентальность сибирских территорий. Значительный объем экспорта из регионов Сибири делает особенно важным вопрос логистики поставок на экспорт. Прямым зарубежным соседом России является значительное число государств, однако не многие из них являются ее крупнейшими торговыми партнерами. Однако даже на приведенном ранее примере экспорта, официально относимого статистикой к сибирскому, можно убедиться, что многие из крупнейших стран-импортеров сибирской продукции находятся вдали от российских границ, что делает невозможным поставку товаров к ним напрямую сухопутным транспортом. В обстановке, предполагающей выбор между транзитом через третьи страны и отправкой товаров морским путем, в большинстве случаев более экономичным оказывается второй способ. Именно поэтому около 60 % внешнеторгового грузооборота России проходят через морские порты [7]. Данная тенденция относится и к экспорту из сибирских регионов.

Перевалке в морских портах подвергается и большая часть наливных грузов. Так,

в 2013 г. их доля составила более 56 % [7]. Такой показатель достигается за счет того, что значительный объем грузов доставляется трубопроводным транспортом в порты для отправки морем. Этому способствует целенаправленная политика компании «Транснефть» – главного оператора системы нефтяных трубопроводов в России – в 2011 г., к примеру, завершившей строительство Балтийской трубопроводной системы (БТС-2), позволившее перенаправить часть экспортировавшейся российской нефти в порт Усть-Луга (ранее недостаточные мощности трубопроводов и морских терминалов на Балтике вынуждали отправлять российскую нефть до зарубежных морских портов для дальнейшего экспорта, что приводило к дополнительным издержкам по оплате транзита нефти через зарубежную территорию). По итогам 2012 г. доля грузов, прибывших трубопроводным транспортом в порты для отправки морем, составила 41,9 % (второй показатель после железнодорожного транспорта – 46,6 %). Третье место заняла доставка автотранспортом – 7 % [4]. Исключительная важность морских портов для экспорта сибирских сырьевых товаров подтверждается и такими показателями: через морские порты в 2013 г. отгружено более 70 % экспортированного Россией угля, более 85 % сырой нефти, более 80 % нефтепродуктов [7; 9], что значительно превышает упомянутую ранее среднюю долю в 60 % экспортных грузов, обрабатываемых в портах.

Данная зависимость экспортных поставок от морского транспорта особенно сильно сказывается на экономике сибирских регионов – ультраконтинентальное положение, обусловленное удаленностью от незамерзающих морей, многократно удорожает доставку товаров до морского побережья, а значит сокращает прибыль экспортеров, т.к. конкуренция с более удобно расположенными в транспортном отношении иностранными производителями аналогичных товаров не позволяет переложить транспортные издержки на покупателей.

Наличие собственных морских портов на Арктическом побережье – Диксон, Ха-

танга, Дудинка и Игарка в Красноярском крае, а также начавший функционирование порт Сабетта, строящийся на Ямале, несколько смягчают ситуацию с транспортировкой товаров морем из Сибири. Однако отсутствие стабильной транспортной связи этих портов с внутренними частями континента, а также крайне короткий период возможности навигации без ледокольной проводки не позволяют большинству портов из этого списка иметь сколько-нибудь значимые показатели грузооборота в общероссийском масштабе – в последнее десятилетие эти порты не перерабатывали более 100 тыс. т грузов в год. Исключение составляет морской порт Дудинка, близкорасположенный к крупному промышленному центру Заполярья – г. Норильск. Высокая стоимость экспортируемых цветных металлов (меди, никеля, кобальта), а также драгоценных металлов (палладия, осмия, платины, золота, серебра, иридия, родия, рутения) вместе с отсутствием альтернативы Северному морскому пути (г. Норильск и порт Дудинка не имеют круглогодичной сухопутной связи с остальной территорией страны) позволяют Дудинке сохранять довольно высокий для арктического порта ежегодный грузооборот более 1 млн т.

Аналогичная ситуация развивается с морским портом Сабетта в Ямало-Ненецком автономном округе. Строительство порта, начавшееся в 2012 г., напрямую связано с необходимостью экспорта продукции строящегося завода по сжижению природного газа (Ямал-СПГ). Порт принимает грузы с 2015 г., однако полностью строительство должно быть завершено в 2017 г. В настоящее время грузооборот порта не превышает 1 млн т в год, однако в перспективе завод Ямал-СПГ должен обеспечить увеличение отгрузки на экспорт. В планах правительства также присутствует повышение грузооборота порта до 30 млн т и даже 70 млн т в год (к 2040 г.) не только за счет роста объема экспорта нефтегазового сырья, но и перепрофилирования порта в многофункциональный, включая создание сухогрузной части [6]. Однако достижение таких размеров грузопотоков

возможно только после завершения строительства дорогостоящего железнодорожного пути до порта, без которого привлечение грузов с остальной территории континента не представляется возможным. В целом, проблеме формирования и расширения существующих хинтерландов морских портов уделяется повышенное внимание и в регионах с развитой транспортной сетью (примером могут служить крупнейшие порты Европы: г. Роттердам [12], г. Генуя [11] и др.). Успешное функционирование новых портов на Севере также потребует учета данного фактора.

При отсутствии возможности эффективного использования сибирских морских портов Арктики для поставок на внешние рынки ведущую роль для экспортеров исполняют морские порты Дальнего Востока и европейской части России. При этом обширные пространства Сибири удалены от данных морских бассейнов на разные расстояния, что можно проследить на примере региональных центров, расположенных в наиболее освоенной в транспортном отношении части Сибири (табл. 2).

Как видим, самое близкое расположение к портам Дальневосточного бассейна имеет г. Иркутск, остальные центры удалены от российского Приморья значительно дальше – путь от г. Тюмень к тихоокеанским портам оказывается длиннее, нежели от г. Иркутск до г. Мурманск (самого удаленного из крупных портов Европейской России для г. Иркутск). Путь от г. Иркутск до г. Санкт-Петербурга ближе, чем до других западных портов России, однако он в 1,4 раза длиннее, чем путь к Тихому океану. Черноморский порт Новороссийск в 1,5 раза дальше от г. Иркутск, чем г. Находка. На противоположном краю Сибири находится г. Тюмень, путь от которой к морским портам запада гораздо ближе, однако остается очень протяженным по экономическим меркам: ближайший крупный порт – г. Санкт-Петербург – удален на 2 600 км, а порты Арктики и Азово-Черноморского бассейнов расположены в 3 тыс. км и далее. Транспортное положение г. Новосибирск характеризуется более близким, чем

у г. Иркутск расстоянием до ближайшего крупного морского порта – в данном случае г. Санкт-Петербург, а также в целом более близким расположением относительно морских портов Европейской России. Расположение г. Кемерово, как и г. Красноярск, не позволяет делать однозначных выводов о транспортной доступности морских побережий – ближайшим для них остается порт г. Санкт-Петербург, однако расстояния до других морских гаваней уже меньше, что в

случае с г. Красноярск делает неочевидным выбор между г. Новороссийск и г. Находка. Для экспортеров этих территорий в вопросе выбора морских портов большее значение приобретает специализация портов, а также конкуренция между ними в целом: разница в тарифах, скорости обработки грузов, наличия удобных и развитых подъездных путей, возможности погрузки на суда с большей осадкой и т.д.

Таблица 2/Table 2

Приближенные расстояния от некоторых региональных центров Сибири до крупнейших по грузообороту портов разных морских бассейнов, км

Approximate distance from some of the regional centers of Siberia to the largest port by cargo turnover of different sea basins, km

Региональные центры/ Regional centers	Мурманск/ Murmansk	Санкт-Петербург/ St. Petersburg	Новороссийск/ Novorossiysk	Находка/ Nakhodka
Тюмень/Tyumen	3300	2600	3000	7000
Новосибирск/Novosibirsk	4600	3800	4200	5800
Кемерово/Kemerovo	4800	4100	4400	5600
Красноярск/Krasnoyarsk	5400	4600	5000	5000
Иркутск/Irkutsk	6400	5600	6000	4000

Представленная схема, учитывающая в большей степени железнодорожный и автомобильный транспорт, является более или менее условной в особенности для северных территорий, где фактически отсутствуют постоянные пути сообщения, тем не менее иллюстрирует неоднозначность выбора направления для экспорта товаров. При этом, ультраконтинентальные территории, расположенные на расстоянии более 4 тыс. км от крупнейших портов любых бассейнов, не имеют возможности экономить на транспортных издержках – отправления в направлении любого морского бассейна оказываются для них одинаково затратными (при отсутствии субсидирования отдельных направлений или категорий товаров). В такой ситуации отправка грузов скорее будет обусловлена направлением экспорта, т.е. для отправки угля в Республику Корею, Японию и Австралию кузбасский производитель, вероятнее, воспользуется морским портом на Дальнем Востоке, а для поставки лесоматериалов в Турцию из Иркутской области ожидаемым будет западный маршрут.

Роль морских портов европейской части России в сибирском экспорте. Проследить влияние морских портов на экспортоориентированную экономику Сибирских регионов позволяет открытая статистика таможенных управлений по федеральным округам, указывающая направления, товарные группы экспорта и его статистическую стоимость [3; 5]. Обработка данных по СФО и Тюменской области за 2015 г. позволяет выделить преимущественно западные и восточные направления экспорта рассматриваемых регионов. К западному направлению отнесены, в первую очередь, страны Европы, кроме имеющих прямую границу с Россией, что в большинстве случаев позволяет отправлять товары, минуя морские порты. К этому же направлению отнесены страны Средиземноморья: Турция, Израиль, Египет, Тунис и др., экспорт в которые направляется преимущественно через порты Азово-Черноморского бассейна. Аналогично к восточному направлению отнесен экспорт в страны АТР, к которому не при-

числен экспорт в КНР, направляющийся в основном наземным транспортом.

Обобщенный западный и восточный морской экспорт формирует четкое разделение регионов Сибири по влиянию на их экономическое развитие морских портов Европейской России (рис. 3). В группу с максимальным влиянием с экспортом в

западном направлении попадают все главные регионы-экспортеры за исключением Иркутской области — их доля экспорта, направленная на запад, превышает 50%. При этом доля направленного на восток экспорта (без КНР) только в Ямало-Ненецком автономном округе превышает 30%.

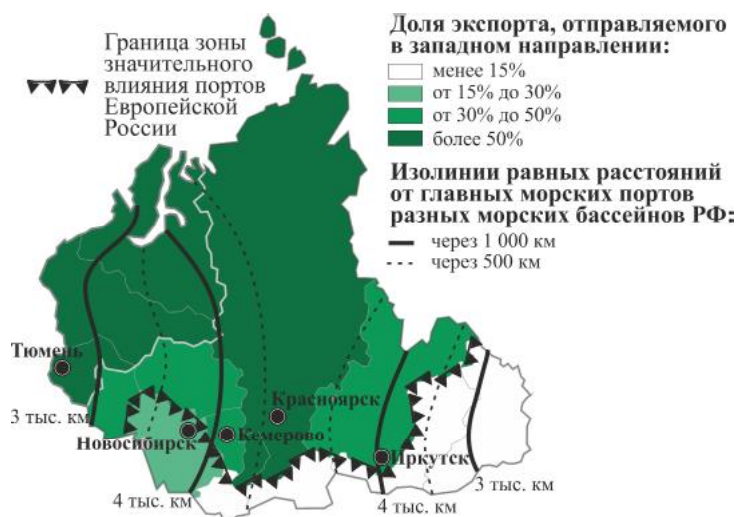


Рис. 3. Доли «западного морского» экспорта товаров, изолинии равных расстояний до крупнейших портов грузообороту портов разных морских бассейнов и граница зоны влияния морских портов Европейской России в Сибири

Fig. 3. The shares of the «western sea» export of goods, equal contours of distances to the largest port by cargo turnover of different sea basins and the impact of the border seaports of European zone of Russia in Siberia

Во второй группе значительного влияния доля направленного на запад экспорта сокращается и находится в границах 30...50%. Для этих регионов (исключая Омскую область) характерна также тенденция увеличения доли восточного экспорта, который даже без учета КНР достигает чуть более 20%, что и позволяет отнести эти регионы к окраинам зоны влияния западных морских портов России. При этом Омская область имеет невысокий уровень экспорта на восток, для нее более важным направлением внешнеторговых связей оказывается южное, долю которого вычислить практически не представляется возможным: режим единого таможенного пространства, действующего в рамках Евразийского Экономического Союза, отме-

нивший таможенное оформление между странами, включает Казахстан и Киргизию (с Таджикистаном ведутся переговоры о возможном присоединении).

Схожие приоритеты во внешней торговле имеют Новосибирская область и Алтайский край — у них южное направление занимает заметную долю экспорта, при этом предполагаемый нами западный экспорт через морские порты лишь немного выше 20%, а доля возможного экспорта в восточном направлении через морские порты не превышает 10%. При таких характеристиках экспорта назвать влияние западных российских портов на экономику данных регионов решающим трудно, что определило решение вынести эти регионы из зоны значительного влияния (рис. 3).

Выводы. Таким образом, отметим, что огромные расстояния от сибирских промышленных центров до морских портов Европейской России не препятствуют последним оказывать определяющее воздействие на экономику сибирских регионов. В то же время расстояние до морских гаваней оказывается важным фактором такого воздействия, но не абсолютным: для более отдаленных территорий наличие западных приобретателей товаров помогает «преодолевать» дополнительные затраты, связанные с транспортировкой и расстоянием (Красноярский край, Иркутская область), тогда как для более «близких» регионов влияние морских портов Европейской России оказывается менее значимым из-за невысокого объема экспорта в западные «заморские» страны. Пример Кемеровской области также подтверждает определяющее влияние направления экспорта на выбор морского порта: более дальние порты Дальнего Востока приобретают все большее значение для экспорта угля в страны Азиатско-Тихоокеанского региона [2].

Кроме того, важно выяснить, возможно ли в будущем существенное ослабление влияния западных морских портов России на экономику сибирских регионов. Развитие морских портов в сибирской Арктике может привести к увеличению экспорта через них, однако стоимость создания необходимой сопутствующей транспортной инфраструктуры для подвоза грузов к портам с внутренних континентальных территорий требует огромных финансовых затрат не только на этапе строительства, но и для поддержания ее в сложнейших климатических условиях Севера. Более вероятный вариант снижения влияния западных портов – переориентация экспортных потоков. Действительно, если европейские покупатели российских экспортных ресур-

сов значительно снизят объемы закупок либо восточное направление экспорта для России станет приоритетным по результатам внешнеторгового оборота, снижение влияния западных морских портов России на сибирский экспорт возможно. В таком случае важно также одновременное наращивание роли дальневосточных портов в российском экспорте, т. к. только внешняя торговля морским транспортом позволяет в перспективе избежать невыгодной ситуации единственного покупателя, диктующего цены и условия (что теоретически может случиться с трубопроводным экспортом газа и нефти в КНР); или неожиданных изменений условий по транзиту товаров на территорию третьих стран (что России уже приходилось испытывать на западном направлении не только с трубопроводным транзитом, но и, к примеру, с транзитом грузовых автомобилей по территории Польши и Украины).

Однако в настоящее время полная переориентация экспорта с западного направления на другие представляется маловероятной, при том что имеющаяся инфраструктура морских портов Европейской России создает множество положительных факторов для экономического и социального развития приморских и смежных территорий [10]. В последние годы российские порты активно развиваются и наращивают возможности по перевалке грузов, что создает новые возможности более широкого выбора для экспортеров, в том числе сибирских. Наблюдаемая зависимость экономики сибирских регионов от морских портов европейской России является в имеющихся условиях неразвитых собственных морских портов Арктики (и подъездных путей к ним) более позитивным фактором, нежели зависимость от экспорта через транзитные страны.

Список литературы

1. 200 крупнейших экспортеров Сибири (2013 год). Аналитический центр «Эксперт. Сибирь» [Электронный ресурс]. Режим доступа: [\(http://www.expertsib.ru/top-kompanij-sibiri/top-200-eksporteryi-sibiri/200-krupnejshix-eksporterov-sibiri-\(2013-god\)\)](http://www.expertsib.ru/top-kompanij-sibiri/top-200-eksporteryi-sibiri/200-krupnejshix-eksporterov-sibiri-(2013-god)) (дата обращения: 06.11.2016).

2. Агошков А. И. [и др.]. Перспективы экспорта российского угля и экологические проблемы строительства и эксплуатации угольных терминалов Дальнего Востока // Горный журнал. 2015. № 3. С. 56–61.
3. Внешняя торговля субъектов РФ СФО. Таможенная статистика внешней торговли Сибирского таможенного управления [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.stu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=section&id=34&Itemid=250 (дата обращения: 06.11.2016).
4. Грузооборот морских портов России. ГосСМИ.ру [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.gossmi.ru/page/gos1_114.htm (дата обращения: 06.11.2016).
5. Итоги внешней торговли субъектов РФ УрФО. Таможенная статистика внешней торговли Уральского таможенного управления [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.utu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=12928&Itemid=227 (дата обращения: 06.11.2016).
6. Подписан Меморандум о сотрудничестве между Министерством транспорта РФ и Правительством Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО). ГТЛК – Государственная транспортная лизинговая компания [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.gtlk.ru/press_room/news/item/Novosti/Podpisan-Memorandum-o-sotrudnichestve-mezhdu-Ministerstvom/ (дата обращения: 06.11.2016).
7. Транспортная отрасль: грузовые перевозки. Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.ru.investinrussia.com/about> (дата обращения: 06.11.2016).
8. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2015: Стат. сб. М.: Росстат, 2015. 1266 с.
9. Российский статистический ежегодник. 2015: Стат. сб. М.: Росстат, 2015. 728 с.
10. Социально-экономическое развитие приморских территорий Европейской части России: факторы, тренды, модели / под ред. А. Г. Дружинина. Ростов-на-Дону: изд-во Южного федерального университета, 2016. 236 с.
11. Ferrari C., Parola F., Gattorna E. Measuring the quality of port hinterland accessibility: The Ligurian case // *Transport policy*, 2011, no. 18, pp. 382–391.
12. Van der Horst M. R., Van der Lugt L.M. Coordination mechanisms in improving hinterland accessibility: empirical analysis in the port of Rotterdam // *Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research*, 2011, no. 4 (38), pp. 415–435.

References

1. *200 krupneyshih eksporterov Sibiri (2013 god). Analiticheskiy tsentr «Ekspert. Sibir»* (200 largest exporters of Siberia (2013). Analytical Center «Expert. Siberia»). Available at: [http://www.expertsib.ru/top-kompanij-sibiri/top-200-eksporteryi-sibiri/200-krupnejshix-eksporterov-sibiri-\(2013-god\)](http://www.expertsib.ru/top-kompanij-sibiri/top-200-eksporteryi-sibiri/200-krupnejshix-eksporterov-sibiri-(2013-god)) (accessed 06.11.2016).
2. Agoshkov A. I. [et al.]. *Gornyy zhurnal* (Mining Journal), 2015, no. 3, pp. 56–61.
3. *Vneshnyaya trgovlya subektov RF SFO. Tamozhennaya statistika vneshney trgovli Sibirskogo tamozhennogo upravleniya* (Foreign trade of the SFO subjects. Customs foreign trade statistics of the Siberian customs control) Available at: http://www.stu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=section&id=34&Itemid=250 (accessed 06.11.2016).
4. *Gruzooborot morskikh portov Rossii. GosSMI.ru* (Cargo turnover of the sea ports of Russia. GosSMI.ru) Available at: http://www.gossmi.ru/page/gos1_114.htm (accessed 06.11.2016).
5. *Itoги vneshney trgovli subektov RF UrFO. Tamozhennaya statistika vneshney trgovli Uralskogo tamozhennogo upravleniya* (Results of foreign trade of the RF subjects of the Urals Federal district. Customs statistics of foreign trade of the Ural customs office) Available at: http://www.utu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=12928&Itemid=227 (accessed 06.11.2016).
6. *Podpisan Memorandum o sotrudnichestve mezhdru Ministerstvom transporta RF i Pravitelstvom Yamalo-Nenetskogo avtonomnogo okruga (YaNAO). GTLK – Gosudarstvennaya transportnaya lizingovaya kompaniya* (The Memorandum of cooperation between the Ministry of transport of the Russian Federation and the Government of the Yamalo-Nenets Autonomous Okrug (YANAO) has been signed. STLC – State transport leasing company) Available at: http://www.gtlk.ru/press_room/news/item/Novosti/Podpisan-Memorandum-o-sotrudnichestve-mezhdu-Ministerstvom/ (accessed 06.11.2016).
7. *Transportnaya otrasl: gruzovye perevozki. Rossiyskiy fond pryamyh investitsiy* (The transport sector: cargo. Russian Direct Investment Fund) Available at: <http://www.ru.investinrussia.com/about> (accessed 06.11.2016).
8. *Regiony Rossii. Sotsialno-ekonomicheskie pokazateli. 2015* [Regions of Russia. Socio-economic indicators. 2015]. Moscow: Rosstat Publ., 2015. 1266 p.
9. *Rossiyskiy statisticheskiy ezhegodnik. 2015* [Russian statistical Yearbook. 2015]. Moscow: Rosstat Publ., 2015. 728 p.

10. *Sotsialno-ekonomicheskoe razvitie primorskih territoriy evropeyskoy chasti Rossii: faktory, trendy, modeli* [Socio-economic development of coastal territories of European part of Russia: factors, trends, models]; Under the editorship of A. G. Druzhinin. Rostov-on-Don: Southern Federal University Publ., 2016. 236 p.

11. Ferrari C., Parola F., Gattorna E. *Transport policy* (Transport policy), 2011, no. 18, pp. 382–391.

12. Van der Horst M. R., Van der Lugt L. M. *Maritime Policy&Management: The flagship journal of international shipping and port research* (Maritime Policy&Management: The flagship journal of international shipping and port research), 2011, no. 4 (38), pp. 415–435.

Коротко об авторе

Briefly about the author

Дец Игорь Андреевич, канд. геогр. наук, научный сотрудник, лаборатория экономической и социальной географии, Институт географии им. В. Б. Сочавы СО РАН, Иркутск, Россия. Область научных интересов: экономическое и социальное развитие Сибири и Дальнего Востока, городские агломерации, развитие транспортной инфраструктуры, качество жизни, федерализм и региональная политика
igordets@ya.ru

Igor Dets, candidate of geographical sciences, research scientist, laboratory of socio-economic geography named after V. B. Sochava, Institute of Geography SB RAS, Irkutsk, Russia. Sphere of scientific interests: economic and social development of Siberia and Far East, urban agglomerations, development of transport infrastructure, life quality, federalism and regional policy

Образец цитирования

Дец И. А. Оценка экспорта сибирских регионов и участия в нем морских портов Европейской России // Вестн. Забайкал. гос. ун-та. 2017. Т. 23. № 1. С. 118–129.

Dec I. A. Evaluation of Siberian regions export and involvement of seaports of European Russia in it // Transbaikal State University Journal, 2017, vol. 23, no. 1, pp. 118–129.

Дата поступления статьи: 21.11.2016 г.
Дата опубликования статьи: 31.01.2017 г.

