



Транспортный фактор повышения эффективности внешнеэкономической деятельности регионов*

В.П. Нехорошков

Дальний Восток относится к числу наиболее богатых регионов России по добыче и наличию природных ископаемых (см. таблицу 1). Это дает ему возможность занимать важное место в экономике страны по ряду сырьевых позиций. Экономика Дальневосточного округа строго связана с имеющимися в регионе запасами природных ресурсов, поскольку большие расстояния и, соответственно, транспортные расходы, делают нерентабельными импорт сырья в округ для дальнейшей переработки.

Дальневосточный округ занимает важное место по запасам слюды, исландского шпата и горного хрусталя. Огромны морские биологические ресурсы Дальнего Востока, в основном сконцентрированные в 200-мильной прибрежной зоне и на шельфе дальневосточных морей. К топливно-энергетическим ресурсам, имеющимся на Дальнем Востоке, относятся крупные месторождения нефти и газа, бурого и каменного угля, горючего сланца, гидроэнергоресурсы. Основные запасы нефти и газа залегают на территории двух обширных нефтегазоносных провинций: Сахалинской (крупные месторождения газа и нефти на шельфе) и Лено-Вилюйской (запасы природного газа). Эти факторы и обусловили роль Дальнего Востока, как в составе Российской империи, так и позднее в составе СССР и современной России.

Место и роль Сибири и Дальнего Востока в системе внешнеэкономических связей России

Внеэкономическая деятельность СФО

Внешнеторговый оборот РФ по данным таможенной статистики в 2008 г. составил 735 млрд долл. США, который за последние 13 лет увеличился на 590 млрд долл. США (см. рис. 2) [1].

Доля Сибирского Федерального округа (СФО) в общем объеме внешней торговли РФ в январе-сентябре 2008 г. составила – 5,4% (в январе-сентябре 2007 г. – 6,8%).

Внешнеторговый оборот СФО за последние 8 лет увеличился на 37 млрд долл. США (см. рис. 3) [6]. По экспорту СФО занимает 5 место по РФ, опередив только Южный и Дальневосточный федеральные округа, по импорту СФО занимает 6 место по РФ, опередив только Дальневосточный федеральный округ [7].

В 2008 г. предприятия и организации СФО осуществляли торговые операции с партнерами из 105 стран мира. Структура товарооборота в 2008 г. по сравнению с 2007 г. изменилась незначительно – доля стран СНГ увеличилась с 16,4% до 16,6%, доля стран дальнего зарубежья сократилась с 83,6% до 83,4% [6].

*Окончание статьи. Начало см. в №2 за 2010 г.



Таблица 1

Добыча и запасы полезных ископаемых в ДВФО [5]

| Ресурс | Добыча (в % от общероссийской) | Запасы (в % от российских) |
|-----------------|-----------------------------------|-------------------------------|
| Алмазы | 98 | >98 |
| Олово | 100 | 92 |
| Борное сырье | 90 | ... |
| Золото | 55 | 40 |
| Вольфрам | >15 | 23 |
| Древесина | 13 | 35 |
| Соевые продукты | 80 | ... |
| Рыба | 60 | ... |
| Свинец | 63 | 9 |

Источник: Минакир П.А. Экономика регионов. Дальний Восток / П.А. Минакир; отв. ред. А.Г.Гранберг; Рос. акад. наук, Дальневост. отд-ние, Ин-т экон.исследований. –М.:ЗАО «Издательство «Экономика». - 2006.

Основная доля товарооборота СФО приходится на следующие страны дальнего зарубежья: Китай – 26,3% (12,3 млрд долл.); Япония – 6,2% (2,9 млрд долл.); США – 6,0% (2,8 млрд долл.); Швейцария – 4,3% (2 млрд долл.); Турция – 4,1% (1,9 млрд долл.); Франция – 3,0% (1,4 млрд долл.); Германия – 2,6% (1,2 млрд долл.); Финляндия – 2,4% (1,1 млрд долл.); Великобритания – 2,4% (1,1 млрд долл.); Корея – 2,4% (1,1 млрд долл.). В 2008 г. по сравнению с 2007 г. основной прирост товарооборота СФО среди стран дальнего зарубежья

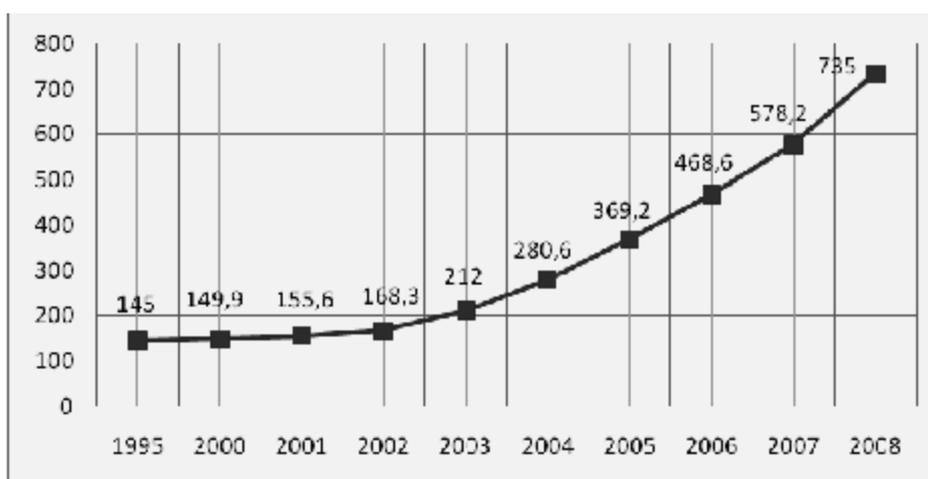
пришелся на Турцию – 121,7%, Японию – 79,4%, США – 71,2% (см. рисунок 4) [6].

ДВФО в системе внешнеэкономических связей России

В течение всего периода после начала радикальной экономической реформы в 1991 Дальний Восток последовательно наращивал внешнеторговый обмен, ориентируясь при этом, естественно, на страны АТР и особенно на Северо-Восточную Азию.

Рисунок 2

Внешнеторговый оборот РФ в 1995-2008 гг. (млрд долл.)

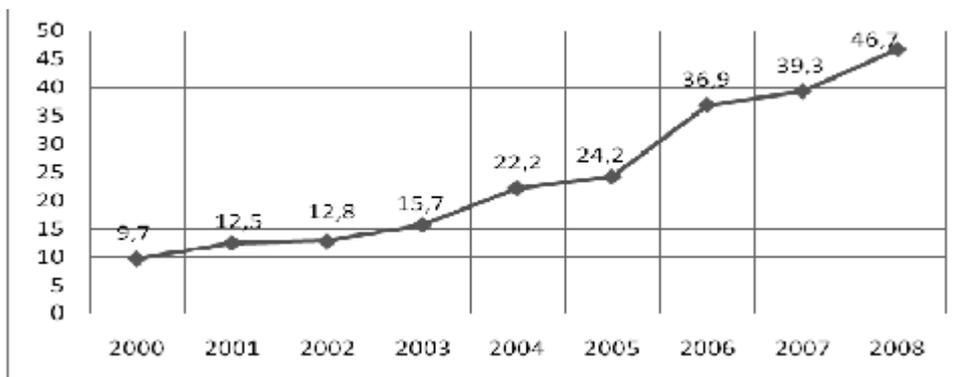


Источник: http://www.gks.ru/bgd/regl/b08_11/IssWWW.exe/Stg/d03/26-03.htm.



Рисунок 3

Внешнеторговый оборот СФО в 2000-2008 гг. (млрд долл.)



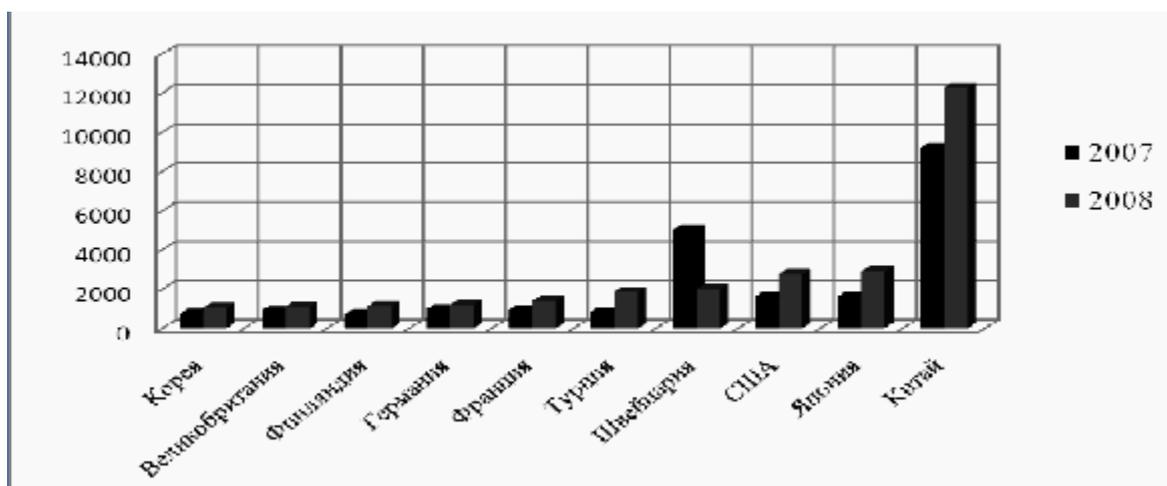
Источник: http://www.gks.ru/bgd/regl/b08_11/IssWWW.exe/Stg/d03/26-03.htm.

В 2008 году на долю ДВФО пришлось 3% внешнеторговый оборот РФ, в численном выражении которая составила 21 млрд долларов. Доля экспорта ДВФО в экспорте РФ в 2008 году составила 2,59% (для сравнения, в 2007 году – 3,01%). Доля импорта ДВФО в импорте РФ в 2008 году составила

3,24% (для сравнения, в 2007 году – 3,84%). Таким образом, доля импорта ДВФО в общем импорте страны стабильно превышает долю экспорта ДВФО, при этом в целом, за исключением пары лет, в регионе сохраняется положительное сальдо внешней торговли [9].

Рисунок 4

Динамика товарооборота со странами дальнего зарубежья по СФО за 2007-2008 гг. (млрд долл.) [6]



Источник: Экспорт и импорт товаров по странам по СФО за январь-декабрь 2008 г. [Электронный ресурс]: http://www.google.com/search?client=opera&rls=ru&q=Statistika_za_2008_god&sourceid=opera&ie=utf-8&oe=utf-8



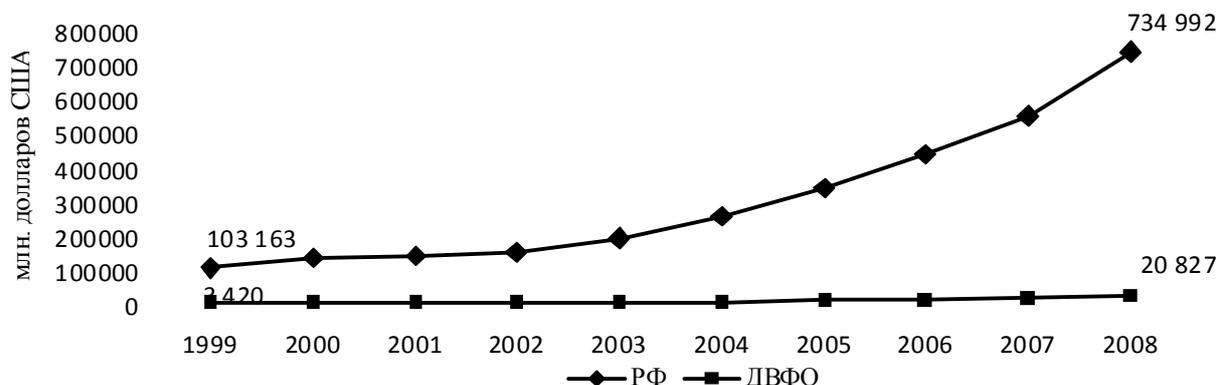
Рост экспорта и импорта ДВФО разнонаправлен, средний темп роста импорта за указанный период (см. рис. 7) составляет 30%, экспорта – 22%. Объем экспорта ДВФО в 2008 году составил 12,17 млрд долларов, импорта – 8,66 млрд долларов. Для анализа тенденций, присущих экспорту и импорту ДВФО, необходимо получить представление об их товарной и страновой структуре [9].

ДВФО сильно ориентирован на экспорт сырья, при этом основную статью экспорта составляют топливно-энергетические товары

– 76,2% в 2008 году, их удельный вес в экспорте вырос на 4,3% (2007). Таким образом, сырьевая направленность экспорта ДВФО выше, чем в целом по РФ, где доля минеральных продуктов в 2007 году составила 64,7%. Доля же машин, оборудования и транспортных средств не только небольшая – 2%, но и сократилась почти в 2 раза по сравнению с 2007 годом. Объем экспорта древесины и целлюлозно-бумажных изделий снизился на 3,5% до 11%, тем не менее, это значительно выше, чем по РФ в целом [11].

Рисунок 5

Сравнительная динамика внешнеторгового оборота РФ и Дальневосточного федерального округа в 1999 – 2008 гг., в млн долларов США. [8]



Анализ статистики экспорта января-февраля 2009 года показал, что, несмотря на общее снижение объема экспорта на 38,7% по сравнению с январем-февралем 2008 года, его товарная структура не претерпела значительных изменений: минеральные продукты – 71,4%; экспорт машин и оборудования увеличился на 0,8% до 2,4%; экспорт древесины продолжает показывать отрицательную динамику – снижение на 3% до 8%.

Внешнеторговый оборот ДВФО ориентирован, прежде всего, на страны Дальнего зарубежья. Однако в отличие от внешнеторгового оборота России в целом, где страны-участницы СНГ играют значительную роль, в ВТО ДВФО роль стран СНГ очень мала, что может быть обусловлено двумя факторами: отсутствием общих границ и, соответственно, ориентацией внешней торговли ДВФО на АТР.

Товарная структура импорта ДВФО практически повторяет структуру импорта РФ, отличие состоит в несколько увеличенном импорте машин и оборудования – что объясняется тем, что Владивосток принято считать восточными воротами РФ, кроме того продукция химической промышленности пользуется меньшим спросом (занимает 5 место), чем по РФ в целом (3 место), всего 6,8%, это может быть объяснено неблагоприятными условиями для земледелия во многих субъектах округа [16]. Помимо импорта машин – 53,7%, большой удельный вес в импорте ДВФО занимают продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье – 11,8%, что также объясняется неблагоприятными климатическими условиями для сельского хозяйства во многих регионах края, также 11,2% импорта приходится на текстиль и обувь и 6,8% на продукцию химической промышленности [13].



Рисунок 6

Динамика сальдо внешнеторгового оборота ДВФО в 2003 – 2008 гг., в млн долларов США

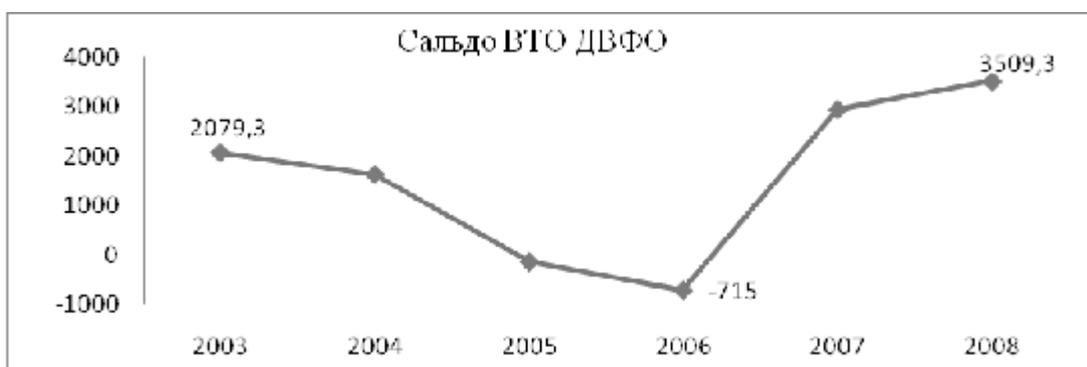
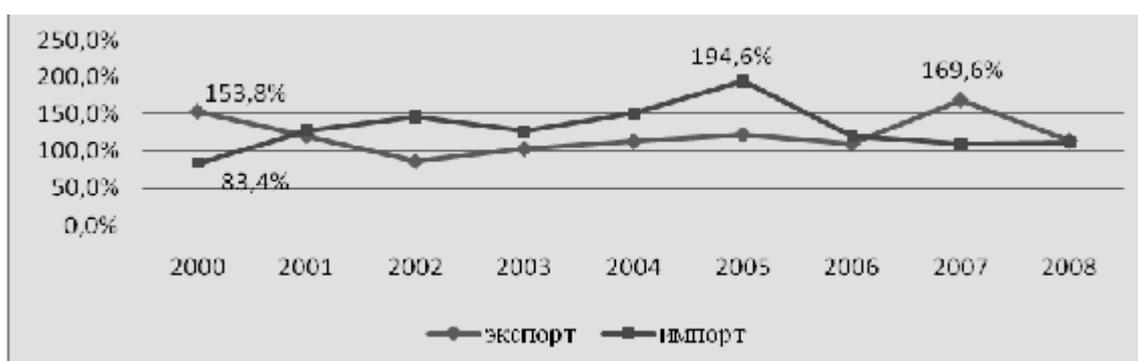


Рисунок 7

Темпы роста экспорта и импорта Дальневосточного федерального округа в 2000 – 2008 гг.



В 2008 году импорт из стран дальнего зарубежья составил 8,64 млрд долларов, прирост по сравнению с 2007 годом – 13,1%. Ведущими экспортёрами товаров в ДВФО являлись следующие страны дальнего зарубежья [12]: Китай – 3,2 млрд долларов, Республика Корея – 0,7 млрд долларов, США – 0,65 млрд долларов, Германия – 0,23 млрд долл., Австралия – 0,13 млрд долл. Основными партнёрами региона по импорту также являются не только страны Юго-Восточной Азии, но и другие страны – признанные производители машин, оборудования, химической продукции – США, Германия, а также многочисленные страны Европы, чье участие в импорте в ДВФО гораздо значительнее экспорта из региона.

Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности СФО и ДВФО

Главной транспортной артерией Сибири и Дальнего Востока, обеспечивающей торговые связи Востока и Запада, Азиатской части России и Европейской является Транссибирская магистраль. Российская железнодорожная система обладает огромным экспортным потенциалом, являясь определяющей в международной торговле товарами и услугами между странами Европы и странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

Географическое положение России формирует особую роль железных дорог как связующего звена между транспортными системами Европы и Азии.



Анализ вышеприведенного развития внешнеэкономических связей Сибири и Дальнего Востока показывает высокую ориентацию на страны Юго-восточной Азии, на страны АТР. Как в экспорте, так и в импорте регионы СФО и ДВФО демонстрируют непрерывный рост товарооборота с Китаем, Республикой Корея, Монголией и другими странами АТР.

Занимая выгодное географическое положение, имея выходы к морям, а также обладая уникальной инфраструктурой – системами воздушной и морской навигации, космической связью Россия обладает уникальными возможностями участия в международном транзите по Транссибу.

Расположение основных товаропроизводителей в Азии и потребителей в Европе, а также столетний опыт транспортных перевозок, делают весьма многообещающим взаимодействие России со странами АТР, и особенно с Республикой Корея и КНДР в сфере транспорта.

Вплотение в жизнь проекта по воссоединению железнодорожных систем двух Корей и

их соединения с Транссибирской магистралью (см. рис 8, вариант 1) явится не только положительным фактором воздействия на решение проблемы разъединенности путем развития товарооборота между Республикой Корея и КНДР, но и приведет к значительному увеличению товарооборота грузов, идущих через Транссиб. Это станет мощным толчком для дальнейшего развития экономического сотрудничества в регионе Юго-Восточной.

Кроме того, осуществление проекта соединения даст возможность для разработки богатейших ресурсов Сибири и Дальнего Востока, станет стимулом для активного развития экономического, научно-технического и культурного обмена со странами Европы, не говоря уже о том, что это приведет к становлению Корейского полуострова в качестве территории интенсивного международного транзита.

Представляется, что Россия и Республика Корея заинтересованы в реализации проекта и прикладывают особые усилия, в результате которых получают значительные выгоды и решат ряд своих экономических и геоэкономических проблем.

Рисунок 8

Варианты транспортировки грузов между Азией и Европой





Предполагается, что создание данного железнодорожного коридора «Азия-Европа-Азия» позволит сформировать конкурентный существующим маршрутам способ транспортировки грузов между странами Европы и Юго-Восточной Азии, которые в настоящее время преимущественно транспортируются по морскому маршруту через Суэцкий канал и возможными конкурентными вариантами выхода на Транссиб:

- вариант Китайский (см. рисунок 8, вариант 2): это маршрут через Синьдзю, при котором значительную часть пути грузы преодолевали бы по территории Китая, попадая на Транссиб лишь в районе Забайкальска;

- вариант через Казахстан и проект TRACEKA (см. рисунок 8, вариант 4): проект TRACEKA – это стратегия создания нового транспортного пути, соединяющего страны Юго-Восточной Азии с Европой через Китай, Казахстан, государства Средней Азии, Каспий, Кавказ и Черное море;

- вариант через Монголию (см. рисунок 8, вариант 3): вариант выхода Транскорейской магистрали через Монголию (ст. Наушки) подобен Китайскому варианту, лишь с дополнением еще одной страны, а значит и дополнительных расходов на транспортировку грузов, тарифных ставок и таможенного оформления.

Анализируя варианты интеграции Транскорейской и Транссибирской магистралей, можно заключить, что у России имеются неоспоримые преимущества – транзит грузов до третьих стран осуществляется по одной российской территории, с едиными таможенными правилами, а, следовательно, и с единой сопроводительной документацией. Нет необходимости перевалки грузов с железнодорожного транспорта на водный, и наоборот. Себестоимость перевозки транзитных грузов значительно ниже по сравнению с морским и китайским вариантами, а время в пути сокращается в 2 раза.

Основными преимуществами транзитного контейнерного коридора через Транскорейскую магистраль являются возможность более быстрой и предполагаемой более дешевой транспортировки грузов из Азии в Европу и обратно. Дополнительным конкурентным преимуществом нового транзитного коридора станет то,

что прохождение груза на протяжении более 10 тыс. км будет осуществляться без пересечения границ по единой транспортной зоне.

Помимо этого, такое соединение даст возможность для разработки богатейших ресурсов Сибири и Дальнего Востока, станет стимулом для активного развития экономического, научно-технического и культурного обмена со странами Европы и Юго-Восточной Азии.

Очевидно, что открытость транспортных коридоров, интеграция в мировую систему – это определяющий фактор успехов во внешней торговле. Усиление Юго-Восточного вектора утвержденной Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года позволит более эффективно решить задачу развития транспортной инфраструктуры, стимулирующей внешнюю торговлю регионов, и в полной мере реализовать транзитный потенциал России на базе интеграции железнодорожного транспорта в международные транспортные системы.

Библиография:

5. Минакир П.А. Экономика регионов. Дальний Восток / П.А. Минакир; отв. ред. А.Г. Гранберг; Рос. акад. наук, Дальневост. отделение, Ин-т экон.исследований. –М.: ЗАО «Издательство «Экономика». - 2006.

6. Экспорт и импорт товаров по странам по СФО за январь-декабрь 2008 г. [Электронный ресурс]: http://www.google.com/search?client=opera&rls=ru&q=Statistika_za_2008_god&sourceid=opera&ie=utf-8&oe=utf-8

7. Импорт СФО в январе-сентябре 2008 года [Электронный ресурс]: http://www.gks.ru/bgd/regl/b08_20/IssWWW.exe/Stg/god/s/3-33.htm

8. http://www.gks.ru/bgd/regl/b08_11/IssWWW.exe/Stg/d03/26-05.htm.

9. http://www.gks.ru/bgd/regl/b08_11/IssWWW.exe/Stg/d03/26-03.htm.

10. http://www.gks.ru/bgd/regl/b08_11/IssWWW.exe/Stg/d03/26-06.htm.

11. http://www.gks.ru/bgd/regl/b08_11/IssWWW.exe/Stg/d03/26-11.htm.

12. <http://dvtu.customs.ru/ru/statistics/detail.php?from695=1&id695=5638&i695=1>.

13. <http://dvtu.customs.ru/ru/statistics/detail.php?from695=1&id695=5438&i695=6>.