

Особенности и перспективы трансформации внешнеторговых грузопотоков промышленного региона*

Наталья Александровна МАТУШКИНА,

кандидат экономических наук,

Институт экономики Уральского отделения РАН

(620014, Россия, Екатеринбург, ул. Московская, д.29)

- старший научный сотрудник;

E-mail: ma_natalia@mail.ru

УДК: 339.5:332;

ББК: 65.428:65.04;

М348

DOI: 10.24412/2072-8042-2021-10-98-113

Аннотация

Статья посвящена актуальным вопросам развития внешнеторговой деятельности промышленного региона на примере Свердловской области, являющейся экспортоориентированным регионом несырьевой специализации. Проведенный анализ трендов показал, что промышленный комплекс региона является определяющим при формировании как экспортных, так и импортных грузопотоков, структура которых претерпела значительные изменения в последние десятилетия ввиду нестабильной экономической ситуации, санкционной политики и последствий пандемии. Учитывая потенциал промышленного и транспортно-логистического комплекса на международном рынке рассмотрены основные направления и перспективы сохранения и наращивания экспортно-импортных грузопотоков, обрабатываемых на территории области.

Ключевые слова: экспорт, импорт, промышленный регион, экспортоориентированный регион, грузопоток, транспортно-логистическая инфраструктура, внешняя торговля, несырьевой экспорт.

Transformation of Foreign Trade Cargo Flows of an Industrial Region: features and prospects

Natalia Aleksandrovna MATUSHKINA,

Candidate of Economic Sciences, Institute of Economics, the Ural Branch of RAS

(620014, Russia, Yekaterinburg, Moskovskaya St., 29) - Senior Researcher,

E-mail: ma_natalia@mail.ru

* Статья подготовлена в рамках плана НИР Института экономики УрО РАН.

Abstract

The article is devoted to topical issues of the development of foreign trade activities of an industrial region on the example of the Sverdlovsk region, which is an export-oriented region with non-raw material specialization. The analysis of trends showed that the region's industrial complex is decisive in the formation of export and import cargo flows. The structure of export and import cargo flows has changed significantly in recent decades due to the unstable economic situation, sanctions policy and the consequences of the pandemic. Given the potential of the industrial and transport and logistics complex on the international market, the main directions and prospects for preserving and increasing export and import cargo flows processed in the region are considered.

Keywords: export, import, industrial region, export-oriented region, cargo flow, transport and logistics infrastructure, foreign trade, non-resource exports.

Постоянное изменение условий хозяйствования напрямую отражается на объемах и направлениях экспортно-импортных грузопотоков и требует оперативных мер для сохранения и укрепления позиций на внешнеторговом рынке. При этом обостряется конкуренция на внешнем рынке товаров и транспортно-логистических услуг, в т.ч. между регионами РФ. На внешнеэкономическую деятельность (далее – ВЭД) регионов оказывают влияние множество факторов¹. Для Свердловской области – промышленного экспортоориентированного региона, производственный потенциал составляет основу внешнеэкономической деятельности и определяет перспективы ее развития. В научной литературе также признается доминирующая роль производственного фактора², включая производственную инфраструктуру, а также транспортно-логистической инфраструктуры и ее интеграции в международную транспортную систему³ во внешнеэкономическом потенциале.

ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Свердловская область демонстрирует достаточно устойчивую динамику ВЭД даже в кризисные периоды и занимает 8 место по объему экспорта (2,3%) и 6-е место по объему импорта (2,2%) среди регионов РФ⁴. В структуре внешней торговли среди регионов РФ по итогам 2020 года доминирующее положение занимает г. Москва (41,9% в объеме внешней торговли), как по экспортным потокам (40,2%), так и по импортным (44,5%). На втором месте по экспорту со значительным отрывом г. Санкт-Петербург (6,2%), по импорту – Московская область (11%). Доля Свердловской области во внешнеторговом обороте увеличилась с 1,8% в 2019-м до 2,4% в 2020-м, учитывая негативные тренды внешней торговли в целом по России доля г. Москвы сократилась с 43,6% до 41,9%, однако остается несоизмеримо выше любого региона РФ. Такие критические диспропорции поддерживаются сложившимися тенденциями регистрации участников внешнеэкономической деятельности в Москве, а также аккумуляцией экспортно-импортных потоков в центральном регионе и далее распределение импорта по регионам.



За период с 1998 по 2020 гг. в Свердловской области внешнеторговый оборот вырос в 3,6 раз и достиг 12,3 млрд долл., при этом рост экспорта увеличился в 2,9 раз (до 7,6 млрд долл.), а импорта в 6,2 р. (до 4,2 млрд долл.). В целом тренды как экспорта, так и импорта схожи с общероссийскими, что подтверждают высокие коэффициенты корреляции ($R=0,9$ по экспорту и $0,88$ по импорту, R значимы по критерию Стьюдента при $\alpha=0,01$) и детерминации ($R^2=0,82$ по экспорту и $0,77$ по импорту, R^2 значимы по критерию Фишера при $\alpha=0,05$). Однако по Свердловской области наблюдаются более сглаженные тренды в кризисные периоды (см. рисунок 1). В отличие от показателей России в целом в 2020 г., в Свердловской области удалось сохранить и даже немного увеличить объемы внешнеторгового оборота на 2,3%, рост по экспорту составил 3,9%, а объем импорта остался практически на уровне 2019 года, тогда как общероссийский экспорт сократился на 21,7%, а импорт на 1,6%



Рис. 1. Динамика экспорта и импорта Свердловской области и РФ в 1998-2020 гг., млн долл.

Fig. 1. Export and import trends of the Sverdlovsk region and the Russian Federation, 1998-2020, million dollars.

Источник: Итоги внешней торговли субъектов Российской Федерации в 2020 году. / Федеральная служба государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru>; Регионы России. Социально-экономические показатели / Федеральная служба государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204>

Свердловская область имеет положительное сальдо внешнеторговой деятельности с коэффициентом покрытия импорта экспортом 1,64. Таким образом влияние экспорта на параметры внешней торговли более существенны. Доминирующая роль в структуре внешней торговли остается странам дальнего зарубежья (83% по экспорту и 79% по импорту). Основным торговым партнером Свердловской области по объемам экспортируемой продукции является Китай (25,1% экспорта), значительную долю также занимают США (10,7%), Алжир (6,2%), Турция (6,1%), Казахстан (5,7%), Египет (5,3%). По объемам ввозимой продукции лидерами являются Германия (21,3%), Китай (20%), Казахстан (15,4%)⁵

По данным Российского экспортного центра, Свердловская область входит в четверку регионов РФ по объемам несырьевого неэнергетического экспорта (первые 3 позиции занимают Москва, Санкт-Петербург и Ростовская область)⁶. Основным товаром, экспортируемым из Свердловской области являются металлы и изделия из них, в сумме они покрывают более 55% всего объема экспорта (см. таблицу 1). При этом четверть всего экспорта составляет медь и изделия из нее. Основные поставки меди идут в Китай (65,9% от всего объема экспортируемой меди), Турцию (17,6%), Кувейт (7,4%). Черные металлы также занимают значительную долю экспорта Свердловской области – 18,4%. Данная продукция поставляется в Тайвань (9,1% всех вывозимых черных металлов), Чехию (9%), Индонезию (7,3%), Нидерланды (7,3%), США (6,7%). Вторая по значимости позиция экспорта – товары по секретному коду (14,2%), в основном это продукция ОПК – оружие, боеприпасы, а также летательные аппараты, космические аппараты и их части. Продукция ОПК поставлялась в основном в Египет (35,5%), Китай (21,6%), США (11%), Узбекистан (9,6%), Францию (7,6%).

Таблица 1

Товарная структура экспорта и импорта Свердловской области в 2020 г.⁷

Экспорт			Импорт		
Продукция	Млн долл.	в %	Продукция	Млн долл.	в %
медь и изделия из нее	1906,0	25,0	секретный код	868,7	18,7
черные металлы	1408,4	18,4	медь и изделия из нее	683,4	14,7
секретный код	1084,7	14,2	реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части	571,0	12,3
химическая продукция	627,7	8,2	руды, шлак и зола	355,6	7,7
средства наземного транспорта (кроме железнодорожного, трамвайного подвижного состава)	502,3	6,6	шт-суда, лодки и плавучие конструкции	341,0	7,3



Экспорт			Импорт		
<i>Продукция</i>	<i>Млн долл.</i>	<i>в %</i>	<i>Продукция</i>	<i>Млн долл.</i>	<i>в %</i>
прочие недрагоценные металлы; металлокерамика; изделия из них	432,1	5,7%	электрические машины и оборудование, их части; и др...	310,8	6,7%
изделия из черных металлов	239,6	3,1%	черные металлы	266,2	5,7%
алюминий и изделия из него	235,1	3,1%	пластмассы и изделия из них	159,9	3,4%
реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства и их части	209,7	2,7%	инструменты и аппараты оптические, медицинские или хирургические; их части и принадлежности и др.	149,2	3,2%
древесина и изделия из нее; древесный уголь	208,8	2,7%	изделия из черных металлов	96,6	2,1%
Прочие	781,5	10,2%	Прочие	790,1	18,1%
Итого	7636,0	100%	Итого	4645	100%

Учитывая специфику экспортной продукции Свердловской области с преобладанием металлов и изделий из них, логично предполагать, что одним из значимых факторов изменения объемов экспорта может служить цена на металлы. Как видно из рисунка 2, тренд объемов экспорта Свердловской области практически идентичен тренду цен на медь на Лондонской бирже металлов⁸, что подтверждается статистически значимой связью этих двух показателей ($R=0,94$, по критерию Стьюдента R значим при $\alpha=0,01$; $R^2=0,87$ значим по критерию Фишера при $\alpha=0,05$), т.е. на 87% изменение объемов экспорта объясняется динамикой цены на медь. Таким образом все последние 20 лет объем экспорта во многом зависел от мировых цен на металлы, в частности – на медь, имеющую значительную долю в экспортных потоках.



Рис. 2. Динамика цен на медь и объемов экспорта Свердловской области в 1998-2020 гг.
 Fig. 2. Copper prices and export volumes of the Sverdlovsk region in 1998-2020.

Источник: Цена на медь на Лондонской бирже металлов (LME.Copper). URL: <https://yandex.ru/news/quotes/1501>; Итоги внешней торговли субъектов Российской Федерации в 2020 году. / Федеральная служба государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru>; Регионы России. Социально-экономические показатели / Федеральная служба государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204>

В структуре импорта в укрупненном виде преобладает продукция машиностроения, которая в сумме составляет около 30% импорта (основные поставщики – Германия, Китай, Италия, Швейцария). Значительную долю импорта занимают металлы и изделия из них (22,5%), в т.ч. медь и изделия из нее – 14,7% (основные импортеры – Чили, Германия, Нидерланды, Казахстан, США). В более детальной разбивке (см. таблицу 1) в структуре импорта первую позицию занимает продукция, ввозимая по секретному коду (18,7% всего импорта региона), объемы данной продукции за год выросли в два раза, при этом около 80% поставок приходится на Германию, импорт из которой за год увеличился в 3 раза. По большей части это связано с закупкой в 2020 г. новых самолетов Airbus и оформлением ранее ввезенных, числившихся под временным ввозом⁹ ОАО «Уральские авиалинии».



За период с 2014 года структура экспорта и импорта значительно изменилась, так, например, доля США – в объемах экспорта с 2015 года снизилась с 22 до 10,7%, в объемах импорта – с 11 до 3,2%. Из Европейских стран в объемах экспорта наиболее значительно снизилась доля Нидерландов – с 10 до 2%, в объемах импорта доля Италии упала с 8% до незначительных значений, но при этом ввоз из Германии увеличился с 14 до 21% (за счет закупок продукции для гражданской авиации). В целом такие изменения объясняются санкционной политикой в отношении РФ и предприятий области.

Объемы экспорта увеличились за счет роста поставок машиностроительной продукции (+27%), в т.ч. продукции военно-промышленного комплекса в Алжир и Египет; частей летательных аппаратов (+150%), основными заказчиками были Китай, США, Узбекистан и Франция; железнодорожной техники (+27%); продукции приборостроения (+180%). Значительный рост экспорта продукции приборостроения обеспечивался за счет поставок медтехники (аппараты ИВЛ) в Индонезию, Боснию и Герцеговину, Сербию, Казахстан, Узбекистан, что вывело Свердловскую область в лидеры по экспорту медтехники среди регионов РФ. Небольшой рост (+4%) наблюдался также по основному экспортному товару региона – металлам, цены на которые на мировом рынке в конце года значительно выросли и отыграли падение первой половины 2020 года. Значительно сократился экспорт труб (-53%), что, по большей части, объясняется окончанием строительства газопровода «Турецкий поток».

По итогам 2020 года, в списке 10 крупнейших экспортеров в регионе деятельности Уральского таможенного управления¹⁰ 7 предприятий Свердловской области – АО «Уралэлектромедь», АО «ЕВРАЗ Нижнетагильский металлургический комбинат», ООО «Модуль», ПАО «Корпорация ВСМПО-Ависма», АО «НПК «Уралвагонзавод», АО «Уральский электрохимический комбинат», ОАО «АК «Уральские авиалинии»¹¹. Лидерами по объемам экспорта Свердловской области являются предприятия металлургии и машиностроения. И хотя показатели некоторых предприятий (например «ВСМПО-Ависма») значительно просели за последний год, их вклад в объемы вывозимой продукции остается существенным. Снижение экспорта по некоторым позициям связано, прежде всего, с уменьшением спроса на титановую продукцию для воздушных судов, в т.ч. из-за падения объемов авиаперевозок в период пандемии COVID-19.

Прирост импорта, как и экспорта, в 2020 году обеспечен в основном за счет машиностроительной продукции (+46%), изделий из металлов (+8%).

Проведенный анализ подтверждает, что определяющая роль в ВЭД Свердловской области принадлежит промышленному комплексу. В связи с чем на первый план выходят факторы изменения конъюнктуры мировых рынков основных экспортных товаров, а также ограничения и санкции в отношении отдельных

предприятий и продукции. Так, например, в 2020 г. под ужесточение ограничений относительно металлургической продукции (бесшовные углеродистые и легированные трубы, некоторые виды стальной продукции) со стороны США и Еврокомиссии попал ряд предприятий Свердловской области (ООО «ВИЗ-Сталь», ОАО «Первоуральский новотрубный завод и др.)¹².

ПЕРСПЕКТИВЫ НАРАЩИВАНИЯ ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫХ ГРУЗОПОТОКОВ

Характер рыночной специализации отраслей промышленности Свердловской области, формирующих экспортно-импортный грузопоток, определяет необходимость транспортно-логистическому комплексу (ТЛК) обеспечивать условия транспортировки различных видов грузов, в том числе крупнотоннажных, существенно отличающиеся друг от друга по специфике условий их перевозки, обработки и сопровождения. ТЛК региона с одной стороны, может способствовать росту внешнеторговых потоков, с другой, при невозможности удовлетворить перспективный спрос на транспортно-логистические услуги – стать барьером в расширении торговых связей и привлечении дополнительных грузопотоков в регион. Так, стабильный рост объемов торговли Свердловской области с Китаем во много объясняется наличием необходимой транспортно-логистической инфраструктуры, включающей как современные мультимодальные комплексы, логистические терминалы с функцией таможенного оформления, Центр международного почтового обмена, так и удобные логистические маршруты различными видами транспорта – авиамаршруты с Пекином и Харбином, железнодорожное сообщение по Транссибирской магистрали (например, скоростные маршруты грузовых поездов Гамбург-Харбин, проходящий через Екатеринбург), автодорожные коридоры, проходящие через Свердловскую область.

При анализе и оценке потенциала Свердловской области с точки зрения сохранения и увеличения экспортно-импортных грузопотоков, проходящих через территорию области для консолидации, переработки и распределения по территории УрФО и другим регионам следует учитывать возможную конкурентную составляющую со стороны соседних территорий.

Ближайшим регионом, имеющим схожую структуру экономики, экспортный и транспортно-логистический потенциал, является Челябинская область. В обеих областях для экспортно-импортных перевозок в интермодальных схемах используется железнодорожный и автомобильный транспорт, имеются международные аэропорты с грузовыми терминалами. Однако по уровню оснащения, спектру предоставляемых услуг, направлениям международных авиaperезовок Челябинская область не может составить серьезную конкуренцию Свердловской области в использовании авиационного транспорта в логистических схемах экспортно-импортных перевозок¹³.



В структуре экспорта у Свердловской и Челябинской областей основную долю занимают металлы и изделий из них (см. таблицу 2): первые две позиции в объемах вывоза – это медь и изделия из нее (Свердловская область – 1906 млн долл., или 25% в общем объеме экспорта области, Челябинская область – 830 млн долл., или 20% в объеме экспорта) и черные металлы (Свердловская область – 1408,4 млн долл., или 18,4% в объемах экспорта, Челябинская область – 1974,6, или 47,5% в объемах экспорта области). Более подробный анализ данных товарных позиций показывает, что регионы специализируются на вывозе разной продукции. Свердловская область экспортирует медь рафинированную и сплавы медные необработанные – 1725,5 млн долл., или 90,4% в общем объеме меди. В Челябинской области лидирующие позиции занимает медная проволока – 576,1 и 68,9%. Более половины экспортируемых черных металлов в Свердловской области занимают полуфабрикаты из железа и нелегированной стали (718,1 млн долл.). Челябинская область вывозит прокат плоский из железа или нелегированной стали (956,2 млн долл., 48,4%). Таким образом, по основным пересекающимся экспортным позициям риск конкуренции в текущем периоде со стороны Челябинской области невысок.

Таблица 2

**Структура экспорта Свердловской и Челябинской области в 2020 г.
по важнейшим товарным группам¹⁴**

Продукция	Свердловская область		Челябинская область	
	млн долл.	доля в объеме экспорта, в %	млн долл.	доля в объеме экспорта, в %
Экспорт, всего	7636,0	100	4233,7	100
медь и изделия из нее, в т.ч.:	1906,0	25,0	830,0	20,0
<i>медь рафинированная и сплавы медные необработанные</i>	1 722,5	90,4	257,0	31,0
<i>проволока медная</i>	132,0	6,9	571,6	68,9
<i>порошки и чешуйки медные</i>	28,6	1,5	0,0	0,0
черные металлы, в т.ч.:	1408,4	18,4	1974,6	47,5%
<i>Полуфабрикаты из железа или нелегированной стали</i>	718,1	51,0	6,6	0,3
<i>Ферросплавы</i>	198,4	14,1	237,6	12,0

Продукция	Свердловская область		Челябинская область	
	млн долл.	доля в объеме экспорта, в %	млн долл.	доля в объеме экспорта, в %
<i>Прокат плоский из прочих легированных сталей</i>	127,7	9,1	45,2	2,3
<i>чугун передельный и зеркальный</i>	76,8	5,5	11,4	0,6
<i>Прокат плоский из железа или нелегированной стали</i>	5,4	0,4	956,2	48,4

В целом экспорт машиностроительной продукции стимулирует предприятия повышать качество и конкурентоспособность экспортоориентированной продукции, а импорт – способствует обновлению их производственной базы. Оба этих фактора способствуют активизации ВЭД¹⁵. Однако учитывая сильную значимую связь между ценами на металлы и объемами экспорта Свердловской области следует направить усилия на увеличение доли экспорта высоких переделов, менее подверженных рыночным колебаниям.

Наличие в Свердловской области современной таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры позволяет региону обрабатывать и распределять дополнительные объемы внешнеторговых грузопотоков. Касательно экспорта – это консолидация грузов сопредельных территорий. Для импортных грузов – переработка и распределение в регионы России, минуя центр. Со стороны ближайших регионов конкуренцию в распределении импортных грузов из Китая также может составить Челябинская область и ее Южно-уральский транспортно-логистический комплекс.

Реализация внешнеэкономического потенциала Свердловской области связана с интеграцией, в первую очередь, со странами ЕАЭС (Казахстан, Беларусь и др.) а также с Китаем, с которым уже налажены тесные кооперационные связи промышленными предприятиями области. Так, с целью объединения транспортно-экономического пространства России, Казахстана, Белоруссии и повышения эффективности железнодорожных перевозок через эти страны между Китаем и Европейскими государствами создана АО «Объединенная транспортно-логистическая компания», позже преобразованная в «Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕРА). Еще одна инициатива, способствующая интеграции эконо-



мического пространства – объединение проектов ЕАЭС и «Шелкового пути», в рамках которой сформирован в Екатеринбурге Транспортно-распределительный центр, обеспечивающий полный спектр услуг по обработке грузов из Китая и экспортных поставок. Кроме того, формируется новый международный автодорожный коридор «Западная Европа – Западный Китай», проходящий через Белоруссию, Россию, Казахстан и Китай¹⁶. Общая протяженность МТК составит 8,5 тыс. км, из которых более 2 тыс. км проходят по территории России через крупные города. Казахстан и Китай уже достроили свои участки автотрассы общей протяженностью более 6,2 тыс. км. На территории России готов участок от Санкт-Петербурга до Москвы (трасса М11), а также центральная кольцевая автодорога, начато строительство участка Москва – Нижний Новгород – Казань и далее через Набережные Челны на Екатеринбург (трасса М12). На Казахстан автодорога пройдет через Оренбург. В настоящее время существует также проект маршрута частной трассы «Меридиан» «Русской холдинговой компании», который, как предполагается, будет дополнять МТК «Западная Европа – Западный Китай». Данная трасса должна проходить южнее и предназначена в основном для грузового движения, однако перспективы ее строительства на сегодняшний день под вопросом¹⁷.

В совокупности с формированием транспортно-логистических цепочек через трансконтинентальный транспортный коридор, (в т.ч. с использованием Северного морского пути), внедрение единой ценовой политики, технологий и стандартов транспортно-логистического сервиса позволит обеспечивать высокое качество обслуживания растущего грузопотока и значительно сократить время доставки между Китаем и Свердловской областью, субъектами УрФО, западными регионами РФ и странами Европы.

ВЫВОДЫ

В Свердловской области сконцентрирован достаточный опыт управления товаропотоками, сформирована необходимая транспортно-логистическая и таможенная инфраструктура и представлен весь спектр услуг для обслуживания собственных и транзитных экспортно-импортных грузопотоков. Проведенный анализ трансформации внешнеторговых грузопотоков во времени и пространстве, их структуры, а также перспектив Свердловской области по развитию внешнеэкономической деятельности показал, что Свердловская область имеет значительный потенциал по увеличению экспортно-импортных грузопотоков, обрабатываемых на ее территории по следующим направлениям: 1) наращивание экспортных потоков за счет собственных производственных возможностей, и, соответственно, импортных для нужд промышленных предприятий области; 2) трансформация маршрутов доставки импорта для Свердловской области, минуя центр; 3) наращивание объемов переработки и распределения дополнительных транзитных грузопотоков, снижая долю центрального региона; 4) консолидация экспортных грузов сопредельных регионов.



При формировании стратегии по развитию внешнеторговой деятельности Свердловской области следует обратить внимания на следующие актуальные моменты:

1. Необходимо увеличивать долю высокотехнологичной продукции, менее подверженной рыночным колебаниям.
2. Возможна конкуренция со стороны сопредельных регионов, а также крупных транспортно-логистических центров Сибири.
3. Формирование на территории области производственных, инновационных транспортно-логистических кластеров должно привести к росту экспортных товаропотоков и конкурентоспособности Свердловской области на международном рынке транспортно-логистических услуг. Положительное влияние кластеризации на активизацию внешнеэкономической деятельности подтверждается мировым опытом Италии, Чехии, Венгрии, Эстонии, Финляндии и др.¹⁸
4. Еще одним перспективным инструментом стимулирования международного товарообмена, драйвером развития транспортно-логистической инфраструктуры и экономики территории в целом является создание особых экономических зон портового типа (ПОЭЗ). Эффективность ПОЭЗ подтверждена многолетним международным опытом. Такие зоны успешно функционируют на базе: 1) *аэропортов*: Инчхон (Южная Корея), Чанги (Сингапур); Шеннона (Ирландия); Нарита (Япония); Пекина (Китай), Дубая (ОАЭ) и др.; 2) *морских портов*: Сингапур, Гамбург (Германия), Хьюстон (США), Акаба (Иордания, в ОЭЗ входит также аэропорт), Приморские открытые города – 14 портов (Китай), Силламяэ (Эстония), Лиепая (Латвия) и др. Однако на территории РФ ПОЭЗ пока не получили развития. По данным Министерства экономического развития¹⁹ на 2020 год, действовала только одна ОЭЗ портового типа в Ульяновской области (ПОЭЗ «Ульяновск»).

Изменение логистики внешнеторговых маршрутов, их оптимизация, децентрализация и сокращение доли Москвы в ВЭД, должно оказать благоприятное влияние на развитие внешнеэкономической деятельности в Свердловской области и других регионах РФ, привести к сокращению сроков доставки, снижению транспортных издержек, уменьшению конечной цены товаров, а также даст возможность области дополнительно реализовывать свои компетенции на международном рынке транспортно-логистических услуг.



ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ См. например: Kovaleva G.D., Kostin A.V. Assessing the Impact of External Effects on Trade in the Regions of the Siberian Federal District. // *Regional Research of Russia*. – 2018. – №8(4). – С.354-363. <https://doi.org/10.1134/S2079970518040044>

² Asongu S., Akpan U.S., Isihak S.R. Determinants of foreign direct investment in fast-growing economies: evidence from the BRICS and MINT countries // *Financial Innovation*. – 2018. – Vol 4. – №26. URL: <https://link.springer.com/article/10.1186/s40854-018-0114-0>. DOI: 10.1186/s40854-018-0114-0; Лаврикова Ю.Г., Андреева Е.Л., Ратнер А.В. Классификация факторов развития внешнеэкономической деятельности региона в условиях глобальных вызовов // *Экономика региона*. – 2021. – Т.17. – №2. – С.688-712. <https://doi.org/10.17059/ekon.reg.2021-2-24>; Гутник А.В., Трофимова О.Е. Европейские инвестиции в Калужской области: особенности в условиях санкций // *Мировая экономика и международные отношения*. – 2018. – Т.62. – № 9. – С. 81-87. DOI:10.20542/0131-2227-2018-62-9-81-87.

³ Rehman F.U., Noman A.A., Ding Y. Does infrastructure increase exports and reduce trade deficit? Evidence from selected South Asian countries using a new Global Infrastructure Index // *Economic Structures*. – 2020. – Vol. 9. Article 10. URL: <https://link.springer.com/article/10.1186/s40008-020-0183-x>. DOI: 10.1186/s40008-020-0183-x; Tsekeris T. Domestic transport effects on regional export trade in Greece // *Research in Transportation Economics*. – 2017. – Vol.61. – P.2-14. DOI:10.1016/j.retrec.2016.08.006; Лаврикова Ю.Г., Эсаулов П.М., Аверина Л.М., Гимаев Э.Р., Котлярова С.Н., Матушкина Н.А., Петров М.Б., Суворова А.В. Реализация экспортного потенциала региона на основе формирования транспортно-логистического кластера / Под ред. Лавриковой Ю.Г., Эсаулова П.М. Екатеринбург: ИЭ УрО РАН, – 2017. – 170 с.; Широкова Е.Ю. Поддержка региональной экспортной деятельности (кейсы регионов-лидеров по росту экспортной квоты) // *Научный вестник Южного института менеджмента*. – 2019. – №1. – С.39-52. DOI: 10.31775/2305-3100-2019-1-39-52

⁴ Итоги внешней торговли субъектов Российской Федерации в 2020 году. / Федеральная служба государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru>

⁵ Официальный сайт Министерства международных и внешнеэкономических связей Свердловской области. URL: <http://mvs.midural.ru>

⁶ Внешняя торговля Свердловской области в 2020 году показала устойчивый результат / Официальный сайт Министерства международных и внешнеэкономических связей Свердловской области URL: <http://midural.ru/news/list/document176048/>

⁷ По данным Федеральной таможенной службы. URL: <http://stat.customs.gov.ru/analysis>

⁸ Цена на медь (LME.Copper). URL: <https://yandex.ru/news/quotes/1501>

⁹ В связи с изменением законодательства в 2020 году и появлением льгот по НДС и ввозной пошлине, которые стали нулевыми, компании стало выгодно оформить ввоз таких самолетов.

¹⁰ Топ-10 уральских импортеров и экспортеров: сюрпризы в ковидный год. / Аналитический центр «ЭКСПЕРТ». URL: <http://www.acexpert.ru/articles/top-10-uralskih-importerov-i-eksporterov-syurprizi.html>

¹¹ Попадание в рейтинг экспортеров авиакомпании объясняется спецификой приобретения эксплуатируемых АК воздушных судов Airbus, оформленных как «временный ввоз».

¹² Итоги ВЭД / Министерство международных и внешнеэкономических связей Свердловской области. URL: <https://mvs.midural.ru/itogi-ved>

¹³ По данным Федерального агентства воздушного транспорта объемы грузовых перевозок на внутренних и международных линиях аэропорта «Кольцово» г.Екатеринбурга составили 12,3 тыс.т, что в 4,5 раза больше объемов грузовых перевозок аэропорта «Баландино» г.Челябинска.

¹⁴ По данным Федеральной таможенной службы. URL: <http://stat.customs.gov.ru/analysis>

¹⁵ Крупчатникова В.В. Внешняя торговля Новосибирской области как фактор новой индустриализации регионов России // Вестник Омского университета. Серия «Экономика». – 2015. – №3. – С.326–331.

¹⁶ Мещерягина О. Россия построит свой участок автотрассы «Европа — Западный Китай» к 2024 году / Эксперт. 10.07.2020. URL: <https://expert.ru/2020/07/10/klyuchevoe-zveno-rossijskij-uchastok-trassyi-evropa---zapadnyij-kitaj-budet-postroen-k-2024-godu/>

¹⁷ По дороге разочарований. Проект частной трассы «Меридиан» из Европы в Китай через Саратов замораживается / ИА «Свободные новости. FreeNews-Volga». 27.10.2021. URL: <https://fn-volga.ru/news/view/id/173913>

¹⁸ Жолобова Ю.С.Мировой опыт кластеризации для развития внешнеэкономической деятельности региона // Сегодня и завтра российской экономики. – 2017. – №83-84. – с.91-103; Banchelli E., Caloffi A., Bailey D. NICER—Networks for the Internationalization of Cluster Excellence in Regions. Birmingham: Progress Report. – 2012. – 18p.; Islankina E. Internationalization of Regional Clusters: Theoretical and Empirical Issues // Higher School of Economics Research Paper. №WPBRP41/STI/2015. – 2015. – 27 Jun. – 32p. URL: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2623532; Венгрия глазами инвестора: аутсайдер или новая надежда Евросоюза. URL: <https://ru.exrus.eu/Vengriya-glazami-investora-outsayder-ili-novaya-nadezhda-Yevroso>[Vengrid4f5e0c816ccc198a2500002b](https://ru.exrus.eu/Vengriya-glazami-investora-outsayder-ili-novaya-nadezhda-Yevroso); Экспорт деревянных домов из Эстонии в 2015 году вырос на 28,2%. The Baltic Course. International magazine for decision makers. 22.04.2016. – URL: http://www.baltic-course.com/rus/good_for_business/?doc=119809; Обзор инновационных кластеров в иностранных государствах // Минэкономразвития России. – 2011. – 503 с. URL: http://old.economy.gov.ru/minec/about/structure/depSvod/doc20110531_04; Финляндия – Лесопромышленный кластер. URL: <http://www.rusfintrade.ru/site/economy/forest>.

¹⁹ Отчет о результатах функционирования особых экономических зон за 2020 год и за период с начала функционирования особых экономических зон / Министерство экономического развития. URL: https://www.economy.gov.ru/material/file/d81684a2b470ab010eac0c0149dca363/Otchet_oez_2020.pdf



БИБЛИОГРАФИЯ:

Гутник А.В., Трофимова О.Е. Европейские инвестиции в Калужской области: особенности в условиях санкций // *Мировая экономика и международные отношения*. 2018. Т.62. № 9. С. 81-87 @@ Gutnik A.V., Trofimova O.E. Evropejskie investicii v Kaluzhskoj oblasti: osobennosti v usloviyax sankcij // *Mirovaya e`konomika i mezhdunarodny`e otnosheniya*. 2018. T.62. № 9. S. 81-87

Жолобова Ю.С. Мировой опыт кластеризации для развития внешнеэкономической деятельности региона // *Сегодня и завтра российской экономики*. 2017. №83-84. с.91-103 @@ Zholobova Yu.S. Mirovoj opy`t klasterizacii dlya razvitiya vneshnee`konomicheskoy deyatel`nosti regiona // *Segodnya i zavtra rossijskoj e`konomiki*. 2017. №83-84. s.91-103

Крупчатникова В.В. Внешняя торговля Новосибирской области как фактор новой индустриализации регионов России // *Вестник Омского университета. Серия «Экономика»*. 2015. №3. С.326–331 @@ Krupchatnikova V.V. Vneshnyaya trgovlya Novosibirskoj oblasti kak faktor novej industrializacii regionov Rossii // *Vestnik Omskogo universiteta. Seriya «E`konomika»*. 2015. №3. S.326–331

Лаврикова Ю.Г., Андреева Е.Л., Ратнер А.В. Классификация факторов развития внешнеэкономической деятельности региона в условиях глобальных вызовов // *Экономика региона*. 2021. Т.17. №2. С.688-712 @@ Lavrikova Yu.G., Andreeva E.L., Ratner A.V. Klassifikaciya faktorov razvitiya vneshnee`konomicheskoy deyatel`nosti regiona v usloviyax global`ny`x vy`zovov // *E`konomika regiona*. 2021. T.17. №2. S.688-712 [https:// doi.org/10.17059/ekon.reg.2021-2-24](https://doi.org/10.17059/ekon.reg.2021-2-24)

Лаврикова Ю.Г., Эсаулов П.М., Аверина Л.М., Гимаев Э.Р., Котлярова С.Н., Матушкина Н.А., Петров М.Б., Суворова А.В. Реализация экспортного потенциала региона на основе формирования транспортно-логистического кластера. Екатеринбург: ИЭ УрО РАН, – 2017. – 170 с. @@ Lavrikova Yu.G., E`saulov P.M., Averina L.M., Gimaev E`.R., Kotlyarova S.N., Matushkina N.A., Petrov M.B., Suvorova A.V. Realizaciya e`ksportnogo potenciala regiona na osnove formirovaniya transportno-logisticheskogo klastera. Ekaterinburg: IE` UrO RAN, – 2017. – 170 s.

Обзор инновационных кластеров в иностранных государствах // *Минэкономразвития России*. – 2011. – 503 с. @@ Obzor innovacionny`x klasterov v inostranny`x gosudarstvax // *Mine`konomrazvitiya Rossii*. – 2011. – 503 s. URL: http://old.economy.gov.ru/minec/about/structure/depSvod/doc20110531_04

Отчет о результатах функционирования особых экономических зон за 2020 год и за период с начала функционирования особых экономических зон / Министерство экономического развития. @@ Otchet o rezul`tatax funkcionirovaniya osoby`x e`konomicheskix zon za 2020 god i za period s nachala funkcionirovaniya osoby`x e`konomicheskix zon / Ministerstvo e`konomicheskogo razvitiya URL: https://www.economy.gov.ru/material/file/d81684a2b470ab010eac0c0149dca363/Otchet_oez_2020.pdf

Широкова Е.Ю. Поддержка региональной экспортной деятельности (кейсы регионов-лидеров по росту экспортной квоты) // Научный вестник Южного института менеджмента. 2019. №1. С.39-52 @ @ Широкова Е.Ю. Podderzhka regional'noj e'ksportnoj deyatel'nosti (kejsy` regionov-liderov po rostu e'ksportnoj kvoty`) // Nauchny`j vestnik Yuzhnogo instituta menedzhmenta. 2019. №1. S.39-52 DOI:10.31775/2305-3100-2019-1-39-52

Asongu S., Akpan U.S., Isihak S.R. Determinants of foreign direct investment in fast-growing economies: evidence from the BRICS and MINT countries // Financial Innovation. – 2018. – Vol 4. – №26. URL: <https://link.springer.com/article/10.1186/s40854-018-0114-0>. DOI: 10.1186/s40854-018-0114-0;

Banchelli E., Caloffi A., Bailey D. NICER—Networks for the Internationalization of Cluster Excellence in Regions. Birmingham: Progress Report. – 2012. – 18p.

Islankina E. Internationalization of Regional Clusters: Theoretical and Empirical Issues // Higher School of Economics Research Paper. №WPBRP41/STI/2015. – 2015. – 27 Jun. – 32p. URL: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2623532

Kovaleva G.D., Kostin A.V. Assessing the Impact of External Effects on Trade in the Regions of the Siberian Federal District. // Regional Research of Russia. – 2018. – №8(4). – С.354-363. <https://doi.org/10.1134/S2079970518040044>

Rehman F.U., Noman A.A., Ding Y. Does infrastructure increase exports and reduce trade deficit? Evidence from selected South Asian countries using a new Global Infrastructure Index // Economic Structures. – 2020. – Vol. 9. Article 10. URL: <https://link.springer.com/article/10.1186/s40008-020-0183-x>. DOI: 10.1186/s40008-020-0183-x

Tsekeris T. Domestic transport effects on regional export trade in Greece // Research in Transportation Economics. – 2017. – Vol.61. – P.2-14. DOI:10.1016/j.retrec.2016.08.006

