

МОРЕХОЗЯЙСТВЕННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ СВЯЗЕЙ РОССИИ СО СТРАНАМИ БЛИЖНЕГО И СРЕДНЕГО ВОСТОКА

М.В. Панасюк

nfo@aiglobal2020_.com

Казанский (Приволжский) федеральный университет
г. Казань, Россия

Аннотация. Страны Ближнего и Среднего Востока не входят в число стратегических внешнеторговых партнеров России, хотя существует достаточно большой потенциал развития внешнеэкономических связей с этими странами, который формируют такие направления сотрудничества, как нефтехимическая промышленность, атомная и зеленая энергетика, информационные и космические технологии и др. В статье анализируется морехозяйственный потенциал обеспечения внешнеторговой деятельности России со странами региона. В качестве важнейшего условия развёртывания трансконтинентальных внешнеторговых отношений рассматривается развитие морского транспорта, строительство новых морехозяйственных комплексов в приморских регионах России. Проведенные исследования показывают, что решающую роль в этом плане будут играть морехозяйственные комплексы секторов (бассейнов) Причерноморья и Каспия, имеющие транспортно-экономический потенциал, обеспечивающий значительный рост внешнеторгового оборота России со странами Ближнего и Среднего Востока.

Ключевые слова: внешнеторговые отношения России, страны Ближнего и Среднего Востока, морехозяйственный комплекс, внешнеторговый потенциал приморских регионов России.

Для цитирования: Панасюк М.В. Морехозяйственный потенциал внешнеторговых связей России со странами Ближнего и Среднего Востока / М.В. Панасюк // Глобальная экономика и образование. – 2021. – Т. 1. – № 3. С. 62–68.

Пандемия COVID-19, вызвав масштабную рецессию, послужила толчком для мирового экономического кризиса, причины которого в корне отличаются от всех предыдущих. Практически все страны мира демонстрируют снижение товарооборота по большей части номенклатуры внешнеэкономической деятельности, а также ухудшение территориальной структуры импорта и экспорта.

Это, в частности, привело к тому, что внешнеторговый оборот России снизился в 2020г. до 571,5 млрд долларов США, что на 15,3% меньше, чем в 2019 году, в т.ч. оборот торговли со странами дальнего зарубежья снизился на 15,8% и

составил 494 411 млн долларов, а сальдо внешней торговли России в 2020г. снизилось на 30,3 % [3].

Подобная ситуация 2020г. – первой половины 2021г. характерна и для динамики внешнеторговой деятельности России со странами Ближнего и Среднего Востока. Ухудшение ситуации происходит на фоне сложных стратегических перспектив развития внешнеэкономических отношений с данной группой стран, когда ни Россия не является их доминирующим торговым партнером, ни они не входят в число главных внешнеторговых партнеров России. Это, в том числе, объясняется дублирующими друг друга от-

раслевыми структурами экспорта и импорта России и стран Ближнего и Среднего Востока, где продолжают преобладать топливно-энергетические товары, доля которых в структуре экспорта России в 2020г. составляла примерно 60% [3]. В торговле России с ближневосточными странами преобладают сырьевые товары, так же, как и в экспорте России в развитые страны.

К числу двадцати основных торговых партнеров России из группы стран Ближнего и Среднего Востока относится только Турция, объем внешнеторгового оборота с которой в 2020г. составил 20,21 млрд долл. (77,6% по отношению к 2019г., 7-е место в общем рейтинге) [4]. Объемы и доля внешнеторгового оборота Турции в несколько раз выше, чем у следующих по рейтингу стран Ближнего и Среднего Востока - внешнеторговых партнеров России. Так, объем товарооборота России и Египта в 2020г. составил 4,5 млрд долл., уменьшившись по отношению к 2019г. на 27,4%. Доля Египта во внешнеторговом обороте России составляет 0,8% [5]. Объем товарооборота России и Алжира составил в 2020г. 2,9 млрд долл., уменьшившись по отношению к 2019г. на 14,13% [7], а объем товарооборота России и Ирана в 2020г. вырос до 2 млрд долл. [6], что составляет 0,36% от общего объема внешнеторгового оборота России.

К числу основных препятствий развитию внешнеторговых отношений России и стран Ближнего и Среднего Востока следует отнести военные конфликты и значительный общий конфликтный потенциал стран региона, невысокий перспективный уровень диверсификации их экспортной корзины, зависимость от политических событий в США и странах ЕС и др.

Несмотря на относительно небольшую долю государств Ближнего и Среднего Востока в объеме внешней торговли

России, существует достаточно большой потенциал развития их внешнеэкономических связей. Его формируют такие направления внешнеэкономического сотрудничества, как:

- нефтехимическая промышленность;
- авиастроение;
- атомная и зеленая энергетика;
- информационные технологии;
- космические технологии, включая дистанционное зондирование Земли для целей геологоразведки и сельского хозяйства;
- ирригация и водоснабжение;
- инвестиции.

Страны региона активно развивают военно-техническое сотрудничество с Россией, являясь крупнейшими импортерами продукции ее военно-промышленного комплекса.

Такие факторы, как огромный природно-ресурсный и трудовой потенциал, позитивная экономическая динамика позволяют сделать выводы о благоприятных перспективах внешнеэкономических связей России со странами Ближнего и Среднего Востока, формирования крупных международных рынков товаров, услуг и капитала. Этому будет способствовать и сложившаяся, относительно благоприятная политическая ситуация, а также проявляемый большинством стран рост интереса к развитию торгово-экономических отношений.

Проблемы развития экономического сотрудничества России и стран Азии во многом определяются транспортно-экономическим фактором. Морской транспорт до последнего времени сохраняет ведущую роль в обеспечении внешнеэкономических связей с этими странами, что, в частности, определяет роль приморских регионов в формировании перспективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей внешнетор-

говые связи России со странами Ближнего и Среднего Востока.

Проведенные исследования морехозяйственной активности приморских регионов России [12] основывались на концептуальных представлениях о геоэкономических изменениях в современном мире. Международные транспортные коридоры и перспективные международные транспортно-логистические центры регионов России рассматривались в качестве важнейшего условия развёртывания трансконтинентальной внешней торговли с азиатскими странами.

В Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года [1], в частности, отмечается в качестве одной из главных задач развитие международных транспортных коридоров «Запад–Восток» и «Север–Юг». Они позволят обеспечить выход российских предприятий и организаций на внешние рынки, увеличение объемов транзита грузов между Азией и Европой по территории Российской Федерации, рост экспорта транспортных услуг с вовлечением современных крупных центров экономического роста России и центров экономического роста субъектов Российской Федерации.

Значение международных транспортных коридоров и сети транспортно-логистических центров приморских регионов России в решении задач роста морехозяйственной активности страны и развития международного экономического сотрудничества подчеркивается в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030г.

К главным задачам развития транспортной системы России, непосредственно относящимся к приморским регионам, и, особенно, к развитию их морехозяйственных комплексов, в Стратегии отнесены [2]:

- интеграция в международное транспортное пространство;

- участие в международных проектах и программах, направленных на развитие межрегиональных, в том числе евроазиатских транспортных связей, развитие международных транспортных коридоров и увеличение масштабов транзитных перевозок.

В России в 2020г. активно функционировали 67 морских портов. В настоящее время функции морского порта включают не только транспортировку грузов, но и логистические операции, направленные на оптимизацию транспортировки грузов с целью минимизации времени движения и транспортных затрат. Порт соединяет магистрали и обеспечивает совместную работу различных видов транспорта - морского, автомобильного, железнодорожного и трубопроводного.

Морские порты являются одним из ключевых элементов транспортного комплекса страны. На их долю приходится две трети внешнеторгового оборота России. От развитой сети морских портов и эффективности их деятельности в решающей мере зависит состояние всей российской экономики.

Деятельность морских портовых хозяйств выступает важным условием обеспечения конкурентоспособности отечественной экономики на внешнем рынке. Кроме того, морские порты являются стратегическими объектами России, которые во многом обеспечивают перспективы ряда направлений развития ее внешнеэкономических связей со стратегическими партнерами.

Тем не менее, более половины морских портовых хозяйств не имеет достаточной оснащенности для осуществления эффективной внешнеэкономической деятельности. Следует также отметить, что примерно три четверти от общей морской перевозки грузов (73,4% в 2020г.) приходится на 10 крупнейших портов

России, при этом более трех четвертей переваленных ими грузов приходится на экспорт. Большая часть всех операций по экспорту и импорту приходится на морские порты Балтийского бассейна, обеспечивающих внешнеэкономические связи России со странами ЕС.

Анализ морехозяйственной деятельности приморских регионов России показывает, что наибольший потенциал и перспективы обеспечения внешнеэкономических связей со странами Ближнего и Среднего Востока будут иметь быстроразвивающиеся морехозяйственные комплексы регионов, входящих в состав секторов (бассейнов) Причерноморья и Каспия.

Инфраструктура, которая является неотъемлемой частью портового хозяйства, так же как и предприятия отраслей, обслуживающих работу морских портов, создают основу формирования и развития современных морехозяйственных комплексов приморских регионов Каспия и Причерноморья.

В числе быстроразвивающихся морехозяйственных комплексов регионов, входящих в состав секторов (бассейнов) Причерноморья и Каспия следует отметить такие экономические центры, как:

Сектор «Причерноморье»

- Новороссийск
- Туапсе
- Тамань
- Ростов-на Дону
- Порт Кавказ
- Таганрог
- Керчь и др.

Сектор «Каспий»

- Астрахань - Оля
- Махачкала

Сектор «Причерноморье» обеспечивает основной объем связей с азиатскими и африканскими странами. Судоходство на Черном и Азовском морях ведется в течение всего года. По объему от-

правляемых морским транспортом грузов (25–30% от общего объема России) он занимает второе место после сектора «Балтика» (Балтийского бассейна). Больше половины перевозок приходится на внешнеторговые.

Грузооборот морских портов Причерноморья в 2020г. составил 252 млн тонн (-2,4% по отношению к 2019 г.). В структуре грузоперевозок главное место занимают нефть и нефтепродукты, руды, металлы, уголь, лес, строительные материалы (цемент и проч.), продовольственные товары. Предполагается строительство новых портов на Черноморском и Азовском побережьях.

Сектор «Каспий». Обеспечивает экономические связи России с Республиками Азербайджан, Казахстан, Туркменистан и Ираном. Зимой северная часть моря, прилегающая к российским территориям, замерзает и навигация прекращается. В общем грузообороте морского транспорта страны доля этого бассейна незначительна (менее 1% отправленных грузов). Значительная часть объема перевозок (свыше 70%) приходится на экспортно-импортные операции. Так, за первое полугодие 2019 г. 90% объема грузоперевозок в портах Астраханской области обеспечивала торговля с Ираном. В морских портах Каспийского бассейна в 2019 г. было перегружено 7,4 млн тонн, а в 2020 г. 8,2 млн тонн грузов (рост на 11%). Объем перевалки грузов портов Махачкала вырос в 2019г. в 1,9 раза до 4,7 млн тонн, Астрахань – до 2,2 млн тонн (+13,7%) [11].

В структуре перевозок преобладают нефтяные грузы, лес, рыба, строительные материалы, хлопок. Основные российские порты — Махачкала, Астрахань и Оля. По итогам работы за 2020 год на долю Махачкалинского морского торгового порта приходится 6% от общего объема перевалки всех грузов на Каспии [11]. Ма-

хачкалинский международный морской торговый порт в Республике Дагестан — единственный незамерзающий порт России на Каспии. Занимается перевозкой и переработкой генеральных, минерально-строительных и наливных грузов паромными и контейнерными перевозками.

Сложность и недостаточная изученность системы морехозяйственных комплексов приморских регионов России обусловили необходимость применения широкого спектра методов решения задач анализа их морехозяйственной деятельности. Адекватный аналитический инструментарий и информационная среда решения задач обеспечивались разработкой и использованием средств геоинформационных систем.

В рамках исследований была создана геоинформационная система «Морехозяйственный комплекс регионов России» и, в частности, решен ряд задач по анализу состояния и перспектив развития морехозяйственных комплексов приморских регионов России, обеспечивающих основной объем внешнеэкономических связей со странами Азии.

Самый большой потенциал обеспечения растущих внешнеторговых связей России и Стран Ближнего и Среднего Востока имеет сектор Причерноморья, где выделяются морехозяйственные комплексы Республики Крым и Краснодарского края (рис. 1).

По пропускной способности грузовых терминалов следует отметить порты Новороссийск (213,4 млн тонн в год), Тамань (54,5 млн тонн в год) и Туапсе (38,5 млн тонн в год) [8] при годовом грузообороте в 2020г. Новороссийского порта 141,8 млн тонн, портов Тамань и Туапсе соответственно 22,0 и 26,8 млн тонн [9].

Значительный потенциал обеспечения внешнеторговых связей России и Стран Ближнего и Среднего Востока имеет сектор «Каспий», где выделяются морехозяйственные комплексы Республики Дагестан, Астраханской обл. и Республики Калмыкия (рис. 2).

По пропускной способности грузовых терминалов следует отметить порты Махачкала (7 млн тонн), Астрахань и Оля (5,1 и 11 млн тонн), грузооборот которых в 2020г. составил соответственно 5,0 и 3,1 млн тонн [9, 10].

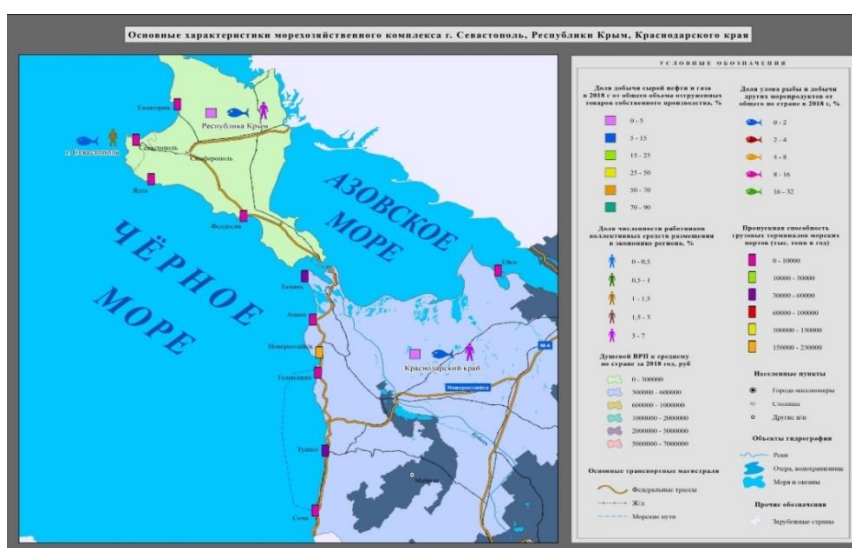


Рисунок 1 – Основные характеристики морехозяйственных комплексов г. Севастополь, Республики Крым, Краснодарского края

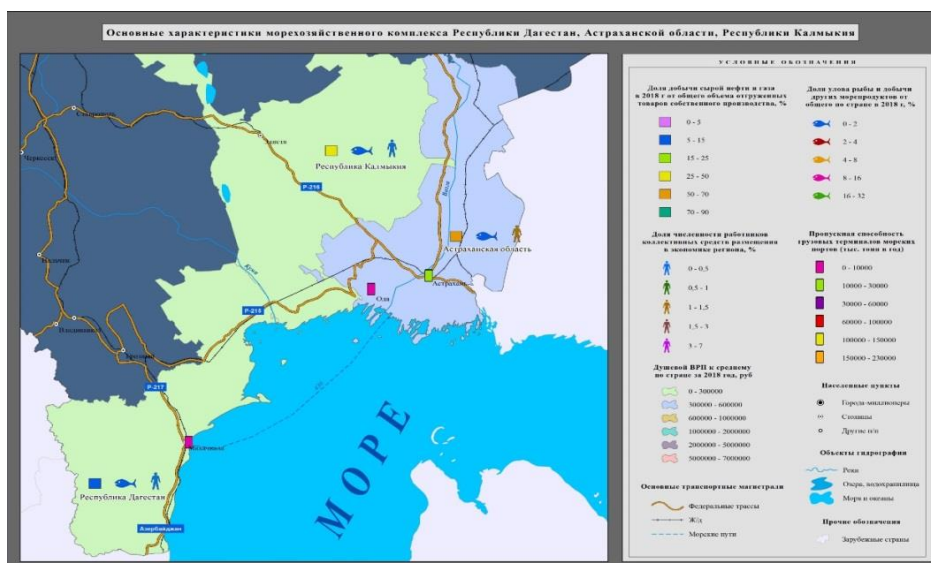


Рисунок 2 – Основные характеристики морехозяйственных комплексов Республики Дагестан, Астраханской обл. и Республики Калмыкия

Усиление многовекторности внешнеэкономической политики России, повышение внимания к развитию внешне-торговых связей со странами Азии и, в частности, со странами Ближнего и Среднего Востока, увеличивают значение морских (океанических) пространств как среды обеспечения внешнеторговых связей. В сферу приоритетных внешнеэкономических интересов нашей страны все в большей степени включается развитие морехозяйственных комплексов регио-

нов, деятельность которых способствует расширению внешней торговли со странами Ближнего и Среднего Востока. Исследования показывают, что решающую роль в этом плане будут играть развивающиеся морехозяйственные комплексы секторов (бассейнов) Причерноморья и Каспия, имеющие значительный транспортно-экономический потенциал, обеспечивающий перспективы роста внешнеторгового оборота России со странами Ближнего и Среднего Востока.

Литература

1. Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года [Электронный источник] URL: <http://static.government.ru/media/files/UVALqUtTo8o6oRktoOXl22JjAe7irNxc.pdf>
2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030г. [Электронный ресурс] URL: <https://www.mintrans.ru/documents/3/1009>
3. Рейтинг стран – основных торговых партнеров России 2021 [Электронный ресурс] URL: <https://top-rf.ru/places/530-rejting-stran.html>
4. Статистика внешней торговли России [Электронный ресурс] URL: <https://statimex.ru/strany/>
5. Внешняя торговля России Торговля между Россией и Египтом [Электронный ресурс] URL: <https://russian-trade.com/reports-and-reviews/2021-02/torgovlya-mezhdu-rossiey-i-egiptom-v-2020-g/>
6. За прошлый год торговый оборот между Ираном и РФ вырос до \$2 миллиардов [Электронный ресурс] URL: <https://news-front.info/2020/02/13/za-proshlyj-god-torgovuj-oborot-mezhdu-iranom-i-rf-vyros-do-2-milliardov>
7. Внешняя торговля России. Торговля между Россией и Алжиром [Электронный ресурс] URL: <https://russian-trade.com/reports-and-reviews/2021-02/torgovlya-mezhdu-rossiey-i-alzhirom-v-2020-g/>

8. Федеральное государственное унитарное предприятие Росморпорт [Электронный ресурс] URL: https://www.rosmorport.ru/filials/nvr_seaports/

9. Морские порты России. Итоги-2020 и топ портов [Электронный ресурс] URL: <https://periskop.su/2090641.html>

10. PortNews. На информационной волне [Электронный ресурс] URL: <https://portnews.ru/news/307622/>

11. Ассоциация морских торговых портов. Грузооборот морских портов России за январь – декабрь 2019г. [Электронный ресурс] URL: <https://www.morport.com/rus/news/gruzooborot-morskih-portov-rossii-za-yanvar-dekabr-2019-g>

12. Дружинин А.Г., Панасюк М.В. Транспортное обеспечение Евразийского направления морехозяйственной активности регионов России // Казанский экономический вестник. – 2019. - №4(42). – с.62 – 70.

MARINE POTENTIAL OF RUSSIA'S FOREIGN TRADE RELATIONS WITH THE COUNTRIES OF THE MIDDLE AND MIDDLE EAST

M.V. Panasyuk

Kazan (Volga Region) Federal University
Kazan, Russia

Abstract: *The countries of the Near and Middle East are not among Russia's strategic foreign trade partners, although there is a fairly large potential for the development of foreign economic relations with these countries, which is formed by such areas of cooperation as the petrochemical industry, nuclear and green energy, information and space technologies, etc. analyzes the maritime potential of ensuring foreign trade activities of Russia with the countries of the region. The development of maritime transport, the construction of new maritime complexes in the coastal regions of Russia are considered as the most important condition for the deployment of transcontinental foreign trade relations. The studies carried out show that the decisive role in this regard will be played by the sea-economic complexes of the sectors (basins) of the Black Sea and the Caspian Sea, which have transport and economic potential, providing a significant increase in Russia's foreign trade turnover with the countries of the Near and Middle East.*

Keywords: *foreign trade relations of Russia, countries of the Near and Middle East, sea-economic complex, foreign trade potential of the coastal regions of Russia.*

For citation: Panasyuk M.V. Marine potential of russia's foreign trade relations with the countries of the Middle and Middle East. *Global Economy and Education*. 2021;1(3):62–68. (In Russian).

Автор публикации

Панасюк Михаил Валентинович – Институт управления, экономики и финансов Казанского федерального университета, профессор кафедры географии и картографии, г. Казань, Россия.

Author of the publication

Mikhail V. Panasyuk – Institute of Management, Economics and Finance Kazan Federal University, Professor of the Department of Geography and Cartography, Kazan, Russia.

Поступила в редакцию / Received 13.03.2021
Принята к публикации / Accepted 21.04.2021