

Динамика и формирование товарообменных процессов северных территорий

д.э.н., с.н.с. ИСЭ и ЭПС КНЦ УрО РАН Куратова Э.С.

Актуальность исследований динамики и формирования товарообменных процессов северных территорий базируется на необходимости регулирования общих параметров общественного воспроизводства. Позитивные структурные сдвиги в товарообмене, сбалансированность товарных и денежных потоков, перелив ресурсов в наиболее востребованные, динамично развивающиеся отрасли хозяйства обеспечивают высокую экономическую эффективность воспроизводства и социальное развитие общества. Управление воспроизводственными процессами связано с умелыми действиями в области ценообразования, налогов, бюджетов, внебюджетных фондов, кредитной и денежной политики, программного управления. В последние десятилетия прогнозирование спроса на перевозки стало особенно сложным в связи с усилением тенденции формирования вертикально интегрированных промышленных компаний и переходом центров планирования хозяйственной деятельности организаций за пределы северных территорий. Ранее применявшаяся система формирования транспортно-экономических балансов предполагала их создание на основе финансовых и материальных ресурсов государства.

Проводимые радикальные экономические реформы значительно изменили систему формирования транспортно-экономических балансов, структуру и объемы перевозимых грузов. Так, в Республике Коми за 2007-2011 гг. средняя дальность грузовых перевозок на железнодорожном транспорте возросла на 102,6 км или на 15%, при этом существенного изменения в размещении производительных сил в эти годы практически не произошло. Средняя дальность речных перевозок в связи с обмелением рек, сокращением дноуглубительных работ и ухудшением водных путей сообщения с 500 уменьшилась до 200 км, воздушных - с закрытием местных

аэропортов и местных воздушных сообщений увеличилась с 153,8 до 1222,2 км (табл.1).

Транспортную сеть составляют 2,3 тыс. км железных дорог (из них 1,7 тыс. км общего пользования), 4,1 тыс. км речных судоходных путей (Печорского – 2,5 тыс. км и Вычегодского бассейнов – 0,6 тыс. км) и 10,5 тыс. км автомобильных дорог (в том числе 6,8 тыс. км общего пользования).

Таблица 1. Динамика средней дальности перевозок грузов по видам транспорта Республики Коми, км

Годы	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.
Транспорт – всего	881,4	885,3	923,0	962,1	946,4
в том числе:					
железнодорожный	701,4	743,3	702,9	768,1	804,0
Автомобильный ¹⁾	40,9	43,9	51,4	54,3	50,4
Трубопроводный ²⁾	1246,2	1211,0	1215,1	1237,0	1213,6
внутренний водный	500,0	375,0	222,2	200,0	200,0
воздушный	153,8	217,4	235,3	1000,0	1222,2

¹⁾ За 2007-2008 годы по организациям всех видов деятельности (включая малые) с учетом оценки объемов работы, выполненной индивидуальными предпринимателями и оценки объемов перевозок грузов, осуществляемых автомобильным транспортом без лицензий (неформальная деятельность), с 2009 г. без микропредприятий и параметров неформальной деятельности.

²⁾ Без учета газового конденсата.

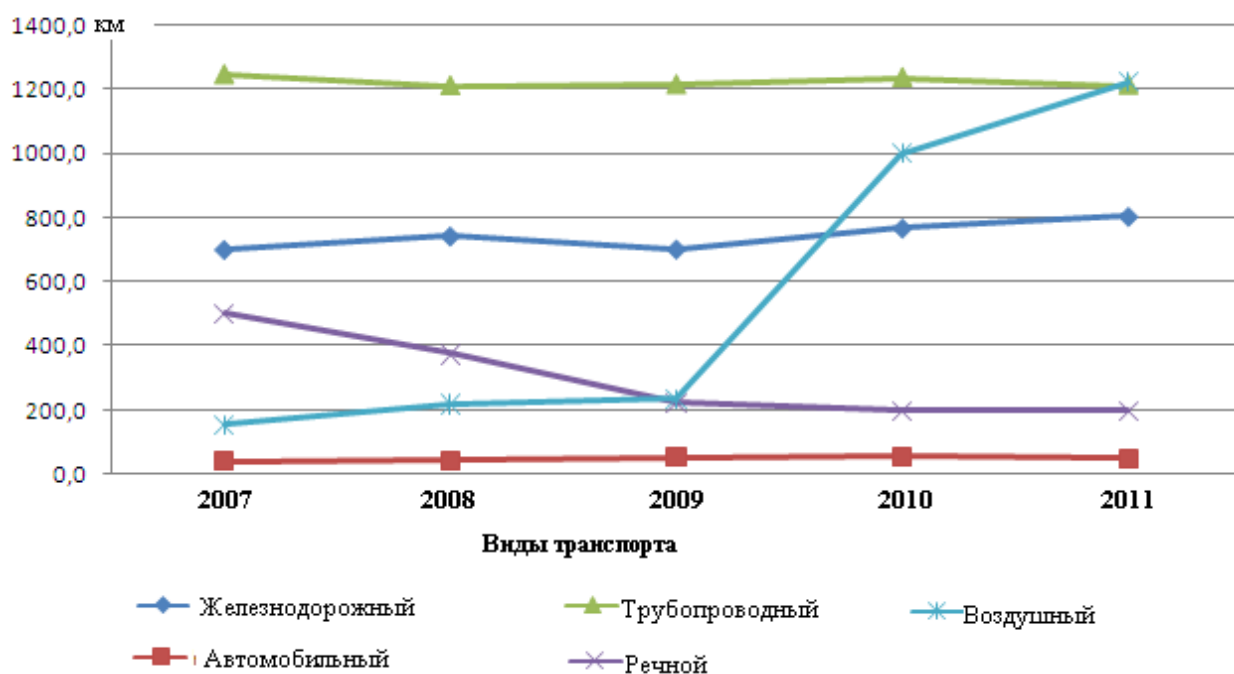


Рис.1. Динамика средней дальности перевозок грузов по видам транспорта Республики Коми

Как показано на рис.1, дальние (межрегиональные) перевозки осуществляются железнодорожным и трубопроводным транспортом. Потoki массовых грузов идут по железнодорожной магистрали Воркута–Котлас. Железнодорожные линии Микунь–Кослан–Вендинга, Сосногорск–Троицко-Печорск и Сыня–Усинск малоинтенсивные, тупиковые. Железнодорожная сеть общего пользования находится в ведении Северной железной дороги - филиала ОАО «Российские железные дороги».

Система сети магистрального транспорта газа по территории Республики Коми состоит из четырех очередей магистральных газопроводов (протяженностью 7300 км), газопроводов-отводов (1200 км) и конденсатопроводов (545 км). Осуществляет транспорт газа ООО «Газпром - трансгаз Ухта» - структурное подразделение ОАО «Газпром». Система магистральных нефтепроводов «Уса – Ухта» и «Ухта – Ярославль» общей протяженностью 1540 км находится в ведении ОАО «Северные магистральные нефтепроводы».

Единственный железнодорожный выход, имеющий направление с северо-востока на юго-запад (Воркута-Котлас-Коноша), на многие десятилетия определил направление и объемы межрегиональных и внешнеторговых перевозок и сегодня является главным фактором, сдерживающим развитие северных территорий - узким местом. Это привело к изолированным, ограниченным по объемам спроса рынкам товарообмена, сокращению возможностей для расширения географии реализации товаров и оказало значительное влияние на динамику и устойчивость развития экономики. Так, основными внешнеторговыми партнерами остаются западные страны Беларусь, Финляндия, Нидерланды, Польша, Германия и Украина. Внешняя торговля Республики Коми сегодня характеризуется сокращением стоимости экспорта продукции на 16% (2012г.). Экспорт сохраняет сырьевую направленность (нефть, сжиженный газ, каменный уголь). Импорт ориентирован на ввоз производственного оборудования и

транспорта. В 2012г. в сравнении с 2011г. экспорт в государства-участники СНГ снизился на 38%.

Макроэкономический анализ товарного и территориального рынков осуществлен в разрезе субъектов Северо-Западного Федерального округа (СЗФО) России, (табл.2).

Таблица 2. Динамика отправления грузов железнодорожным транспортом общего пользования, млн.т *

Республики, области	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.
Карелия	19,3	20,8	22,3	18,7	20,2	23,7
Коми	23,3	21,1	18,7	17,5	20,7	19,9
Архангельская	15,0	14,6	12,9	10,3	11,8	12,3
Вологодская	18,3	19,6	18,6	14,2	17,6	18,9
Калининградская	2,0	2,1	2,4	2,0	3,2	3,7
Ленинградская	40,1	41,0	39,7	32,0	35,9	36,9
Мурманская	27,2	27,8	25,2	23,9	28,2	28,2
Новгородская	6,4	6,1	6,2	5,2	5,6	5,9
Псковская	2,8	1,8	1,3	0,8	3,8	5,5
г. Санкт-Петербург	7,0	7,7	7,6	5,2	6,3	7,5
Северо-Западный федеральный округ	161,4	162,6	154,9	129,8	153,3	162,5

*По данным ОАО «РЖД»

Наиболее «весомые» по грузопотокам и постоянно доминирующие субъекты СЗФО – это Ленинградская и Мурманская области, в общих грузопотоках составляющие более 40% (табл.3). Основную нагрузку на транспортную сеть осуществляют Ленинградская, Мурманская и Вологодская области, а также республики Карелия и Коми, сосредотачивающие 78,5% перевозимых грузов.

Таблица 3. Динамика структуры отправления грузов железнодорожным транспортом общего пользования в разрезе субъектов СЗФО, %

Республики, области	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.
Карелия	12,0	12,8	14,4	14,4	13,2	14,6
Коми	14,4	13,0	12,1	13,5	13,5	12,2
Архангельская	9,3	9,0	8,3	7,9	7,7	7,6
Вологодская	11,3	12,1	12,0	10,9	11,5	11,6
Калининградская	1,2	1,3	1,5	1,5	2,1	2,3
Ленинградская	24,8	25,2	25,6	24,7	23,4	22,7
Мурманская	16,9	17,1	16,3	18,4	18,4	17,4
Новгородская	4,0	3,8	4,0	4,0	3,7	3,6
Псковская	1,7	1,1	0,8	0,6	2,5	3,4
г. Санкт-Петербург	4,3	4,7	4,9	4,0	4,1	4,6
Северо-Западный федеральный округ	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Основу межрегиональных и внутренних грузопотоков (табл.4) составляет продукция стратегически важных отраслей, среди которых угольная, нефтедобывающая и нефтеперерабатывающая, лесная, добыча и переработка природных ресурсов, производство минерально-строительных материалов, обеспечивающих функционирование территориально-хозяйственных комплексов и непосредственно влияющих на экономику северных территорий.

Структура внутренних перевозок субъектов СЗФО показывает не сложившийся к настоящему времени уровень «замкнутости» их экономик и тем самым уровень потребности в магистральном железнодорожном транспорте. Самыми «замкнутыми» являются г. Санкт-Петербург и Ленинградская область, в структуре перевозок которых внутренние грузопотоки составляют значительную долю (табл.5).

Данные структуры перевозок грузов по направлениям их транспортировки свидетельствуют о тесных экономических связях г. Санкт-Петербург, Ленинградской и Вологодской областей и незначительных между Карелией, Коми и Архангельской областью, обусловленных неэффективными, круговыми перевозками, отсутствием прямого железнодорожного выхода.

Таблица 4. Межрегиональный и внутренний товарооборот по основным видам продукции производственно-технического назначения (за исключением Псковской области) субъектов СЗФО, 2011 г.*

Вывоз, республики, области	Ввоз, республики, области									
	Карелия	Коми	Архангельская	Вологодская	Калининградская	Ленинградская	Мурманская	Новгородская	Псковская	г.Санкт-Петербург
Карелия										
Дел.древесина, тыс пл. м³		-	11,7	9,2	29,2	186,6	-	61	-	5,8
Рыба, т		-	-	-	-	-	1520	-	-	1424,2
Коми										
Уголь, тыс т	187,1	2960,5	1438,2	4273,3	-	6,8	311,5	1,0	6,6	-
Автобензин, тыс т	9,0	146,5	58,2	103,9	1,2	72,4	17,1	1,1	0,6	43,5
Дизопливо, тыс т	7,4	538,0	92,6	56,0	1,9	6,7	22,6	3,0	4,3	32,8
Бумага, т	-	4659,6	999,0	440,0	59,0	646,0	264,0	-	-	23928
Архангельская										
Рыба, т	-	-	42777	-	1959	1,1	23632	-	-	573,3
Дел. древесина, тыс пл. м³	225,3	-	5440,0	141,0	-	22,7	-	25	-	0,3
Целлюлоза, т. т	-	23,8	5	0,5	4,5	30,4	-	0,7	-	9,7
Вологодская										
Прокат, тыс т	8,9	2,2	23,7	261,2	1,7	39,1	14,4	18	2,8	579,9
Дел. древесина, тыс пл. м³	441,5	45,1	699,0	2666,7	-	362,2	-	41	-	173,7
Калининградская										
Бумага, тыс.т	-	-	-	-		2808	-	-	-	5617,8
Рыба, т	-	-	1599,0	-		-	4325	-	18	67450
Ленинградская										
Автобензин, тыс т	8,2	2,3	13,8	12,9	61,1	286,3	35	102	127	660,2
Дизтопливо, тыс т	20,7	9,1	17,8	9,4	61,7	444,0	37	124	136	612,1
Цемент, тыс т	38,9	31,4	18,7	90,6	-	330,4	25	72	41	1952
Мурманская										
Рыба, тыс.т	-	-	-	-	-	-	299	-	-	-
Новгородская										
Щебень тыс м³	-	-	-	-	-	2,0	-	112	-	21,0
Псковская										
Мясо, т	-	-	-	49,8	-	15,6	-	241		10030,1
Колбаса, т	279,2	-	-	121,6	-	396,4	-	2183		49925,1
Масло живот-ое, т	17,0	-	-	-	-	8,4	-	21,0		396,3
Сыры, т	55,0	-	-	-	101,0	5,0	-	159		4250,5
г.Санкт-Петербург										
Прокат, т	117,1	69,2	654,1	5587,1	38,0	2560	70,9	12,7	416	561619
Керамика, шт	1251	1107	1107	1635,0	-	2261	3896	2261	1635	48580,0
Лакокрасочные, т	2164	769,8	1144	1928,6	527	294,8	835,9	674	952	49728,6

*Статистический сборник «Регионы Северо-Западного федерального округа. Социально-экономические показатели». – Сыктывкар, 2012г.; Внутренний товарооборот по основным грузам показан в ячейках пересечения вывоза-ввоза

Таблица 5. Структура межрегионального и внутреннего товарообмена по основным видам продукции субъектов СЗФО, 2011 г.

Вывоз	Ввоз в республики и области									
	Карелия	Коми	Архангельская	Вологодская	Калининградская	Ленинградская	Мурманская	Новгородская	Псковская	г.Санкт-Петербург
Карелия										
Дел.древесина			3,9	3,0	9,6	61,5		20		1,9
Рыба							52			48
Коми										
Уголь	2,0	32,2	15,7	46,5		0,1	3,4		0,1	
Автобензин	2,0	32,3	12,8	22,9	0,3	16,0	3,8	0,2	0,1	9,6
Дизтопливо	1,0	70,3	12,1	7,3	0,2	0,9	3,0	0,4	0,6	4,3
Бумага		15,0	3,2	1,4	0,2	2,1	0,9			77,2
Архангельская										
Рыба			62		2,8		34			0,8
Дел. древесины	3,8		92,9	2,4		0,4		0,4		
Целлюлоза		31,9	6,7	0,7	6,0	40,8		0,9		13
Вологодская										
Прокат	0,9	0,2	2,5	27,4	0,2	4,1	1,5	1,9	0,3	60,9
Дел. древесины	10,0	1,0	15,8	60,2		8,2		0,9		3,9
Калининградская										
Бумага						33,3				66,7
Рыба			2,2				5,9		0,0	91,9
Ленинградская										
Автобензин	0,6	0,2	1,1	1,0	4,7	21,9	2,7	7,8	9,7	50,4
Дизтопливо	1,4	0,6	1,2	0,6	4,2	30,2	2,5	8,4	9,2	41,6
Цемент	1,5	1,2	0,7	3,5		12,7	1,0	2,8	1,6	75,1
г.Санкт-Петербург										
Прокат			0,1	1,0		0,4			0,1	98,3
Керамика	2,0	1,7	1,7	2,6		3,5	6,1	3,5	2,6	76,2
Лакокрасочные	3,7	1,3	1,9	3,3	0,9	0,5	1,4	1,1	1,6	84,3

В течение 2011г. динамика продаж на оптовом рынке Республики Коми была преимущественно отрицательной, а за последние пять лет товарооборот в республике сократился на 6% при средних данных по стране в 2007-2011гг. рост на 26%, в 2002-2006 - на 78%. Негативное влияние на динамику товарооборота оказало снижение спроса и объемы перепродаж нефти и угля.

Темпы развития топливно-энергетического комплекса Республики Коми оказывают основное влияние на общую динамику промышленного производства Республики Коми. Данные табл. 6 свидетельствуют о постоянных, установившихся из года в год объемах поставок угля по регионам-потребителям СЗФО и Тюменской области. При существующей магистральной сети путей сообщения ограниченный спрос со стороны внешних (не только субъектов СЗФО) и внутреннего рынков на уголь определяют низкие темпы развития и перспективы угольной отрасли.

**Таблица 6. Динамика поставок угля Республики Коми
по основным регионам-потребителям России, тыс. тонн**

Субъекты	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.
Карелия	337,2	293,6	290,8	332,8	325,9	319,2
Коми	2068,8	2629,0	2281,0	2873,3	2746,0	2777,6
Архангельская	861,4	1321,5	1142,6	1459,8	1394,2	1652,7
Вологодская	455,1	4055,1	4839,0	3843,3	3814,2	4365,5
Мурманская	272,6	180,6	235,0	289,0	416,4	318,3
Московская	0,3	56,3	95,4	23,1	188,1	357,7
Пермский край	-	62,1	39,1	81,6	-	39,0
Свердловская	0,3	-	-	-	-	-
Челябинская	-	747,0	16,3	-	-	375,8
Тюменская	4,3	33,8	34,3	36,5	31,1	37,0
Россия	10462	10881	10298	10043	9085	10766
Экспорт	591	1336,2	1150,1	473,0	624,4	1580,6
Всего	11053	12217	11448	10516	9709	12347

Угольная промышленность республики представлена двумя угледобывающими компаниями ОАО «Воркутауголь» (5 шахт и 1 разрез) и ОАО «Шахта «Интауголь» (шахта «Интинская»). Суммарная

производственная мощность по добыче – 14,4 млн. тонн угля в год, в том числе для коксования – 10,9 млн. тонн, их запасы позволяют работать на уровне установленной мощности в течение 15-20 лет.

Нефтеперерабатывающими организациями за 2011г. было отгружено потребителям республики 30% от всех поставок автомобильного бензина (в 2010г. - 28%), 40% дизельного топлива (46%) и 9% топочного мазута (16%). Среди регионов СЗФО наиболее значительные объемы автомобильного бензина были отгружены в Вологодскую (22,9% от общих поставок), Ленинградскую (16%) и Архангельскую области (12,8%). В 2011г. существенно возросли экспортные поставки нефтепродуктов: дизельного топлива в 2,5 раза, топочного мазута в 1,8 раза. Развитие нефтепереработки в республике обусловлено наличием внутреннего рынка сбыта нефтепродуктов (табл.7 и 8).

Основным предприятием нефтеперерабатывающей промышленности является ООО «ЛУКОЙЛ-Ухтанефтепереработка». Предприятие специализируется на выпуске автомобильных бензинов, дизельного топлива, авиационного керосина, мазута, битумов, вакуумного газойля и других видов продукции. Производственная мощность действующих установок по первичной переработке нефти составляет 5,0 млн. тонн в год. Глубина переработки нефти составляет 82%. В августе 2011 года Компанией ООО «Енисей» (г.Усинск) введен комплекс по подготовке и переработке нефти и газа производительностью 1 млн. тонн сырой нефти в год. Предприятие выпускает бензин, дизельное топливо, мазут.

Горнорудная промышленность республики представлена горнодобывающими предприятиями: ОАО «Боксит Тимана» – добыча бокситовой руды на территории Княжпогостского района; Интинский филиал «Марганец Коми» – добыча марганцевой руды на территории Интинского района (месторождение временно законсервировано);

Таблица 7. Динамика поставок автомобильного бензина Республики Коми по основным регионам-потребителям России, тыс. тонн

Субъекты	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.
Карелия	7,5	4,5	0,6	2,6	4,7	14,3
Коми	116,7	149,3	156,4	162,5	129,3	128,5
Архангельская	73,0	27,7	10,3	17,9	20,7	37,2
Вологодская	25,0	44,0	69,1	97,9	164,3	121,6
Мурманская	10,2	4,9	3,0	3,5	4,7	8,8
г.Санкт-Петербург	1,9	0,7	-	3,1	36,1	38,5
Ленинградская	48,7	36,9	8,9	8,8	22,4	80,7
Кировская	-	2,4	-	0,2	1,4	11,7
Пермский край	-	-	-	0,4	1,3	0,1
Свердловская	0,1	-	-	-	0,1	-
Тюменская	17,3	7,4	4,5	0,1	4,3	5,6
Россия	340,9	297,5	259,0	319,5	407,1	454,7
Экспорт	-	27,7	120,5	2,0	-	-
Всего	340,9	325,2	379,5	321,5	407,1	454,7

ЗАО «Кожимское разведочно-добычное предприятие» – добыча жильного кварца и производство концентрата на территории Интинского района. Баритовые концентраты в небольших количествах востребованы на территории Республики Коми (Усинск, Инта, Печора, Ухта). Внутренний спрос на остальную продукцию отсутствует, внешний требует экономического обоснования.

Республика Коми является поставщиком в регионы РФ продукции лесопромышленного комплекса (лесоматериалы обработанные, древесноволокнистые плиты, древесностружечные плиты, фанера клееная, бумага и картон). Ведущее предприятие целлюлозно-бумажного производства – ОАО «Монди Сыктывкарский ЛПК» крупнейшее в России. Ведущее предприятие целлюлозно-бумажного производства – ОАО «Монди Сыктывкарский ЛПК» крупнейшее в России. В структуру комбината входят: собственное древесно-подготовительное производство, целлюлозный завод, вырабатывающий около 580 тыс. тонн целлюлозы в год, цеха по производству бумаги и картона, ТЭЦ и комплекс очистных сооружений.

Таблица 8. Динамика поставок дизельного топлива Республики Коми по основным регионам-потребителям России, тыс. тонн

Субъекты	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.
Карелия	4,3	2,6	7,3	3,0	12,7	9,7
Коми	304,6	451,7	403,5	433,4	401,2	509,9
Архангельская	198,8	99,3	67,4	51,1	31,7	72,0
Вологодская	26,8	37,0	57,7	87,7	60,0	78,8
Мурманская	2,6	1,0	6,2	5,9	29,3	37,8
г.Санкт-Петербург	0,1	0,5	4,1	1,6	38,0	24,3
Ленинградская	11,9	6,2	6,5	0,6	16,3	9,5
Новгородская	1,4	1,2	-	0,1	3,1	3,4
Московская	-	-	10,4	-	7,9	20,7
Ярославская	0,1	0,1	0,1	0,1	1,0	14,5
Пермский край	-	-	-	-	0,2	8,9
Свердловская	-	-	-	0,1	0,4	0,06
Челябинская	-	-	-	0,2	0,2	0,06
Тюменская	9,8	11,0	9,3	15,6	6,3	71,0
Россия	589,3	619,6	630,0	649,8	699,7	900,0
Экспорт	334,0	351,0	523,4	398,6	453,7	195,8
Всего	923,3	970,6	1153,4	1048,4	1153,4	1095,8

Основные виды продукции: офисная и офсетная бумага, газетная бумага, картон для плоских слоев гофрированного картона «топ-лайнер» и «крафт-лайнер». Реализуемый проект модернизации и расширения мощностей целлюлозно-бумажного производства ОАО «Монди Сыктывкарский ЛПК» «СТЕП» стал самым масштабным инвестиционным проектом в целлюлозно-бумажной промышленности России за последние 30 лет. Общий объем инвестиций составил более 21 млрд. рублей. Доля экспорта в общем объеме производства бумажной продукции – 29,7%. Среднегодовой объем производства бумаги в 2006-2011 годах составил более 550 тыс. тонн.

Таким образом:

1. Предложен методологический подход к комплексной оценке товарообменных процессов на основе балансов производства и спроса на продукцию, транспортно-экономических балансов по основной, грузообразующей номенклатуре продукции с учетом изменений в

размещении производительных сил, направлений железных дорог, трубопроводов и других путей сообщения.

2. Проведен анализ товарного и территориального рынков по основной, грузообразующей номенклатуре продукции, а также направлениям функционирующей магистральной транспортной сети.

3. Выявлены снижение темпов спроса со стороны внешних и внутренних рынков на основную промышленную продукцию и низкий уровень «замкнутости» экономик северных территорий.

4. Показано, что единственный железнодорожный выход, имеющий направление с северо-востока на юго-запад (Воркута-Котлас-Коноша), является узким местом, который сдерживает темпы развития спроса на продукцию, приводит к изолированным рынкам товарообмена, сокращает возможности для расширения зоны спроса, оказывает значительное влияние на динамику и устойчивость развития экономики.

5. Прогнозирование спроса на перевозки грузов стало сложным, но остается весьма необходимым для обоснования новых и спрямляющих направлений железнодорожного строительства, как отрасли фондоемкой с длительными сроками окупаемости капитала.

20.05.15 г.

Куратова Э.С.