

УДК 911.3:33

И.А. Дец**ПОДХОДЫ К ИДЕНТИФИКАЦИИ И ДЕЛИМИТАЦИИ ХИНТЕРЛАНДОВ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ НА ПРИМЕРЕ НОВОРОССИЙСКА И САНКТ-ПЕТЕРБУРГА****Институт географии имени В. Б. Сочавы Сибирского отделения Российской академии наук,
Иркутск*

Постепенное развитие транспорта значительно усложнило подходы к определению границ хинтерландов морских портов. К настоящему времени идентификация хинтерланда требует всестороннего изучения торгового обмена, реализуемого через морской порт. В условиях отсутствия общедоступных данных по внешнеэкономическим операциям, совершаемым в российских морских портах, для решения поставленной задачи предлагается провести анализ торгово-экономических связей стивидоров морских портов и крупнейших компаний-экспортёров путем выявления общих акционеров, принадлежности к одним холдингам и пр. Дальнейший анализ основных ареалов деятельности компаний-экспортёров позволяет провести делимитацию хинтерландов, а также их типологию в соответствии с поставленной исследовательской задачей.

Предложенный подход используется для делимитации хинтерландов Новороссийского и Санкт-Петербургского морских портов, которые характеризовались значительным пересечением конкурентных зон не только в европейской части страны, но и в Сибири. При этом также отмечается смещение границ в соответствии с отличиями в специализации указанных портов: наличие значительного лесного экспорта Санкт-Петербургского порта и зернового экспорта порта Новороссийска. Наряду с этим выявлено влияние на хинтерланды портов целенаправленной политики по переводу экспортных грузов из зарубежных в российские порты.

Ключевые слова: делимитация хинтерланда, морской порт, торгово-экономические связи, компании-экспортёры, конкурентные зоны.

I.A. Dets**APPROACHES TO IDENTIFICATION AND DELIMITATION OF SEA PORTS' HINTERLANDS IN RUSSIA: CASE STUDIES OF NOVOROSSIYSK AND ST. PETERSBURG***V. B. Sochava Institute of Geography, SB RAS, Irkutsk*

The gradual development of transport has significantly complicated approaches to the determination of seaport hinterlands' borders: other principles have been gradually added to the principle of river basins, which has made the task more challenging. To date, the identification of hinterlands requires a comprehensive study of trade exchange that is realized through seaports. In the context of the current lack of publicly available data on foreign trade operations conducted in Russian seaports, to solve this problem we propose the approach which is based on the analysis of economic and trade relations of seaports' stevedores and major exporting companies (through the identification of common shareholders, belonging to holdings, etc.). Further analysis of the main areas of the exporting companies' activities allows us to complete the delimitation of hinterlands and their typology in accordance with the intended objective of the research.

The proposed approach is used for the delimitation of the hinterlands of Novorossiysk and St. Petersburg seaports. The substantial distinctive overlap of competitive areas has been discovered, not only in the European part of the country, but also in Siberia. The displacement of borders in accordance with the differences in specialization of these ports has also been noted: the presence of a large timber export in the port of St. Petersburg and grain exports in the Novorossiysk port. Another observation is an impact on the ports' hinterlands that the policy on transfer of goods' export from foreign to Russian ports has created.

Keywords: delimitation of the hinterland, seaport, trade and economic relations, export companies, competitive zone.

doi 10.17072/2079-7877-2017-4-60-68

© Дец И.А., 2017

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

Введение

Принцип выделения границ хинтерландов морских портов изменялся вместе с эволюцией транспортных систем, осуществляющих доставку грузов из внутриконтинентальных территорий к самим портам. Преобладание на некоторых этапах экономического развития речного транспорта позволяло уверенно относить к хинтерландам морских портов бассейны выходящих к ним рек, а границы сфер влияния разных портов во многих случаях совпадали с границами речных бассейнов. Первой альтернативой речному транспорту в доставке грузов смогли стать железные дороги, чья транспортная сеть долгие годы строилась линейным образом, что не приводило к значимой конкуренции за грузы между разными крупными морскими портами. Аналогичное воздействие на границы хинтерландов оказало появление трубопроводного транспорта, который в большинстве случаев направлен в определённые морские экспортные порты. Однако дальнейшее развитие железнодорожного транспорта, а также всё возрастающая доля в грузоперевозках автомобильного транспорта, имеющего самую высокую способность адаптироваться к изменениям самых разнообразных экономических факторов, создают высокую степень конкуренции (или предпосылок к ней) между морскими портами и, следовательно, довольно высокую степень изменчивости границ их сфер влияния. При этом имевшие ранее определяющее значение природные рубежи в виде границ речных бассейнов или орографических форм рельефа в данной ситуации перестают быть определяющими факторами.

Материалы и методы исследования

Определение территорий, примыкающих к морским портам и относящихся к их экономической сфере влияния, т.е. делимитация хинтерландов морских портов, как научная задача в настоящее время не имеет однозначного решения. Практически общепринятым является отнесение внутренних промышленных районов к хинтерланду морского порта по показателям формируемого грузопотока [3], при этом определение пороговых значений может формироваться в зависимости от задач исследования, а также доступа к статистическим данным. В нашем случае не представляется возможным использовать показатели общего грузооборота на региональном уровне — особенности учёта перемещения грузов в пределах Российской Федерации таковы, что для публичного доступа открыты только обобщённые данные по всей стране. Не вполне возможно и вычленение данных по производству отдельных предприятий и отраслей из статистики по валовому региональному продукту – в данном виде доступна только часть информации, при этом предприятия, формирующие основную добавленную стоимость, а также основной грузооборот, учитываются в составе вертикально-интегрированных компаний. Это приводит к тому, что огромная часть добывающих и перерабатывающих предприятий, чьи головные офисы зарегистрированы в Москве, отображают свои производственные и финансовые итоги не в регионе фактического расположения производства, а в столице. Данный метод защищает крупные корпорации от публичного раскрытия информации об их деятельности, так как открытие данных в территориальном разрезе позволяло бы в большинстве случаев легко вычленять показатели крупнейших для регионов предприятий. Одновременно данное искажение может вводить в заблуждение — согласно данным Росстата Москва не только добывает более 12% всех российских полезных ископаемых, но и отправляет за границу почти половину от всего российского экспорта [7].

При такой заниженной формальной статистике производства и экспорта регионов оценка сфер влияния морских портов с точки зрения их долей в экспорте всех грузов (или их отдельных категорий) является практически нереализуемой. Непростая ситуация складывается и в статистике транспорта, основная проблема которой – крайняя эпизодичность: последний сборник по транспорту России Росстат опубликовал в 2009 г. (основные показатели транспортной деятельности – в 2010 г.), после была начата публикация общего сборника по транспорту и связи, выпускаемого раз в два года.

Выделение хинтерландов на основе анализа торгово-экономических связей. Отсутствие публикуемых с постоянной периодичностью полностью достоверных статистических данных (с точки зрения изучаемого вопроса) в нашем случае требует формирования методики, опирающейся в значительной мере на экспертный анализ доступных данных, при этом позволяющей в достаточной мере составить оценку разграничения сфер влияния между крупнейшими морскими портами Европейской России. За основу данного анализа предлагается рассмотрение торгово-экономических связей между основными компаниями-производителями в главных экспортных отраслях и крупнейшими стивидорными компаниями морских портов (главным образом через общих

акционеров, принадлежность к холдингам и т.п.). Дополнить анализ смогут доступные данные по экспорту основных категорий товаров из российских регионов через рассматриваемые морские порты.

Первый этап – выборка крупнейших компаний-экспортёров. Для определения возможности отнесения субъекта РФ к сфере влияния какого-либо морского порта следует в первую очередь сконцентрироваться на установлении взаимосвязи между крупнейшими компаниями-экспортёрами и морскими портами. В выборку крупнейших компаний-экспортёров в данном случае целесообразно отнести компании основных экспортных отраслей с самыми высокими показателями выручки в 2015 г., согласно последним данным списка РБК-500 за 2016 г. (табл. 1).

Таблица 1

Крупнейшие по размеру выручки компании основных экспортных отраслей российской экономики в 2014 г. [9]

№ n/p	Название компании и её место в РБК-500	Штаб- квартира	Специализация	Выручка в 2015 г., млрд руб.	Прибыль в 2015 г., млрд руб.
1	Газпром	Москва	Нефть и газ	5 985	805
2	ЛУКОЙЛ	Москва	Нефть и газ	5 174	293
3	Роснефть	Москва	Нефть и газ	4 120	356
7	Сургутнефтегаз	Сургут	Нефть и газ	993	762
12	Транснефть	Москва	Трубопроводный транспорт	773	143
16	Татнефть	Альметьевск	Нефть и газ	553	106
17	Евраз	Москва	Черная металлургия	534	-44
18	Русал	Москва	Цветная металлургия	529	34
19	АНК «Башнефть»	Уфа	Нефть и газ	508	60
20	ГМК Норильский никель	Москва	Цветная металлургия	501	104
21	НЛМК	Москва	Черная металлургия	475	74
22	НОВАТЭК	Москва	Нефть и газ	358	37
25	Северсталь	Череповец	Черная металлургия	387	34
26	Сахалин Энерджи	Южно-Сахалинск	Нефть и газ	381	123
27	Сибур Холдинг	Москва	Химия и нефтехимия	380	7
29	ММК	Магнитогорск	Черная металлургия	354	22
33	Группа УГМК	Верхняя Пышма	Цветная металлургия	332	
41	Еврохим	Москва	Минеральные удобрения	277	67
43	Металлоинвест	Москва	Черная металлургия	268	10
44	Мечел	Москва	Черная металлургия	253	-115
46	СУЭК	Москва	Добыча угля	252	12
47	ТМК	Москва	Производство труб	250	-28
48	Новый поток	Москва	Нефть и газ	244	-32
50	Славнефть	Москва	Нефть и газ	224	20
56	ФосАгро	Москва	Минеральные удобрения	190	36
57	Уралкалий	Москва	Минеральные удобрения	189	10
65	ОМК	Москва	Производство труб	161	10
67	Нижнекамскнефтехим	Нижнекамск	Химия и нефтехимия	156	28
71	ЧТПЗ	Челябинск	Производство труб	148	6
72	Зарубежнефть	Москва	Нефть и газ	145	5

Окончание табл. 1

№ n/n	Название компании и её место в РБК-500	Штаб- квартира	Специализация	Выручка в 2015 г., млрд руб.	Прибыль в 2015 г., млрд руб.
75.	ТАИФ–НК	Нижнекамск	Нефтепереработка	143	5
79.	ФортеИнвест	Москва	Нефть и газ	133	–10
80.	Томскнефть ВНК	Стрежевой	Нефть и газ	133	49
81.	Независимая нефтегазовая компания	Москва	Нефть и газ	132	–9
83.	Северэнергия	Москва	Нефть и газ	126	38
95.	Иркутская нефтяная компания	Иркутск	Нефть и газ	107	38
96.	Eurasia Drilling Company	Москва	Нефть и газ	107	9
97.	Нефтгиса	Москва	Нефть и газ	107	18
99.	Акрон	Москва	Химия и нефтехимия	106	17
100	Уралхим	Москва	Химия и нефтехимия	106	–39

Всего в первой сотне списка РБК–500 оказались 40 компаний, подходящих под предложенные критерии, среди них половина относятся к нефтегазовой сфере (включая переработку и транспортировку), остальные — к химической промышленности и производству минеральных удобрений, а также чёрной и цветной металлургии (включая производство труб) и добыче угля. При этом из общей выручки в 26,3 трлн руб. компании нефтегазового сектора получили почти 78%, или 20,4 трлн руб.

Второй этап – сбор и анализ материалов, отражающих торгово-экономические связи между компаниями-экспортёрами и морскими портами. Следующим шагом по делимитации сфер влияния морских портов становится определение связей между компаниями-экспортёрами и операторами морских портов. Источниками данных для анализа являются официальные данные отчётности исследуемых компаний, пресс-релизы компаний и размещённая через их официальные каналы информация, материалы информационных агентств и специализирующихся на экономической тематике информационных ресурсов (например, РБК, Ведомости, Эксперт) и др. Указанные источники (особенно относящиеся к последним двум типам) нуждаются при этом в определённой экспертной оценке: при отсутствии необходимых данных у крупнейших информационных агентств могут выборочно рассматриваться материалы и от небольших региональных источников.

Такие связи могут определяться разными путями: некоторые компании напрямую выступают инвесторами строительства специализированных терминалов для приоритетной погрузки собственной продукции (пример угольного терминала в Усть-Луге), другие компании становятся собственниками крупных стивидоров в морских портах, инкорпорируют их в свои холдинги. Независимо от вида такой связи её наличие становится важным фактором «привязки» продукции компании (а вместе с ней региона, в котором располагается основное производство) к конкретному порту, происходит закрепление его хинтерланда. Формирование прямой связки «компания – порт» гарантирует логистическому узлу стабильный объём погрузки, однако при наличии негативных тенденций в отрасли, к которой относится предприятие, могут заметно ухудшаться и показатели работы морского порта. Так, одна из двух крупнейших стивидорных компаний Большого порта Санкт-Петербурга ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» за первые девять месяцев 2013 г. снизила прибыль относительного аналогичного периода 2012 г. почти на 20%, что было обусловлено снижением грузооборота вследствие падения объёмов перевалки чёрных металлов [2]. Важно отметить, что данная компания входит в структуру Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding) В. Лисина, которому принадлежит более 85% акций НЛМК — одного из крупнейших производителей чёрных металлов в стране.

В ряде случаев в источниках не может быть обнаружена информация о наличии постоянных связей между экспортёрами и морскими портами (в виде общих собственников и т.п.). Тем не менее связи могут подтверждаться данными об экспорте компаний через определённые порты, что позволяет выделить для морских портов не только связанные компании (к которым не относятся

многие экспортёры), но и значимых экспортёров, т.е. продолжительное время (минимум пять последних лет) направляющие товары на экспорт через данный порт крупные компании. В случае, если обнаруженные данные не позволяют говорить о постоянных поставках, но подтверждают наличие эпизодических, данную связь можно характеризовать как условную.

Третий этап делимитации сфер влияния – определение приоритетного для компании ареала производства. Значительная часть рассматриваемых компаний и холдингов относится к вертикально-интегрированным. При этом специфика российской современной статистики не позволяет вычленивать данные по производству основных экспортных товаров в территориальном разрезе, так как данные по выпуску приводятся в обобщенном виде. В данной ситуации требуется отдельный анализ производственных мощностей компании, позволяющий определить её крупнейшие производственные площадки, отправляющие продукцию на экспорт.

Выявленные на прежнем этапе условные связи также принимаются во внимание, позволяя не упустить значительные ареалы из контуров хинтерландов портов из-за недостатка данных.

Для упомянутого ранее холдинга НЛМК к приоритетным ареалам производства относятся Липецкая, Калужская, Белгородская области, а также некоторые регионы Урала и Сибири, при этом неоспоримым в данном ряду остаётся приоритетность производств в Липецкой области. Данное обстоятельство (а также то, что для области указанное производство является крупнейшим экспортным) позволяет отнести регион к сфере влияния Большого порта Санкт-Петербурга (табл. 2).

Таблица 2

Фрагмент базы данных торгово-экономических связей морских портов и крупнейших экспортёров
(с выделением основных ареалов размещения производств)

Морской порт	Стивидор	Компания	Основной вид экспортной продукции	Основные регионы производственной деятельности компании
Большой порта Санкт-Петербурга	ОАО "Морской порт Санкт-Петербург"	НЛМК — (СК)*	Чёрные металлы (в т. ч. сталь, прокат, трубы)	Липецкая область** , Калужская область, Белгородская область

Примечания: *СК – связанная компания, ЗЭ – значимый экспортёр, НД – недостаточно данных; ** — жирным шрифтом выделяются базовые для компании регионы с крупнейшими производственными площадками.

Проведённый по данному образцу анализ производственных ареалов основных компаний-экспортёров морского порта позволяет выделить некую совокупность таких ареалов, формирующих дискретный (чаще для отдельных групп категорий экспортных специализированных грузов) или непрерывный хинтерланд (чаще для портов с развитыми контейнерными перевозками [4]). Дополнительной базой для делимитации сфер влияния морских портов могут служить публикуемые в отдельных случаях детальные данные о региональной структуре грузооборота некоторых морских портов. Определённую долю поддержки полученным выводам могут добавлять и данные по экспорту регионов Росстата в случае, когда напрямую или косвенно указывают на направление экспорта добытых ресурсов или продукции обрабатывающей промышленности (особенно при регистрации головного офиса компании в регионе производства).

На последнем (обобщающем) этапе анализа появляется возможность провести делимитацию сфер влияния всех крупных портов европейской части России, а также отдельных портовых бассейнов, что позволяет в целом оценить транспортно-логистические схемы ультраконтинентальных территорий России (для которых доступ к морскому транспорту является особенно важным, учитывая ориентированность их экономик на экспорт) и перспективы их изменения. В целом появляется дополнительная возможность позиционировать регионы в социально-экономическом пространстве Российской Федерации [6].

Делимитация хинтерландов портов Новороссийска и Санкт-Петербурга

Важным фактором формирования основных экспортных потоков, создаваемых крупнейшими компаниями-экспортёрами России, способным в некоторой степени компенсировать высокую стоимость доставки товаров в порты, является наличие долгосрочных связей со стивидорами морских портов. Наиболее выгодной для экспортёра формой такого сотрудничества становится приобретение компаний-стивидоров в собственность (полную или частичную). Именно такую стратегию избрали для себя такие компании, как Роснефть, Норильский Никель, Лукойл, СУЭК и др. Выявление связей

подобного рода позволяет не только выделять границы хинтерландов морских портов, но и анализировать формирование внутрироссийских транспортных потоков, а также прогнозировать их развитие. К сожалению, обнаруженные связи экспортёров и стивидоров морских портов, выявленные в условиях недостатка открытых данных (как в официальной статистике, так и в публичных данных компаний), не представляют собой исчерпывающий список, но позволяют проиллюстрировать общую ситуацию.

Для ряда портов, таких как Высоцк, круг основных компаний-экспортёров ограничивается небольшим числом (для Высоцка – Лукойл и Южжзбассуголь), для других (особенно крупнейших) только список основных партнёров одного лидирующего стивидора может не ограничиваться десятком компаний. Как правило, данная информация является закрытой, так как представляет значительный интерес для конкурентов-стивидоров, предоставляющих аналогичные услуги, в том числе в том же самом порту – данное обстоятельство стало основным препятствием к формированию полной картины устойчивых связей.

К крупнейшим морским портам России могут быть отнесены порты с грузооборотом, стабильно превышающим 20 млн т в год (около 3% ежегодного грузооборота морских портов России в последние пять лет). В европейской части России к таковым относятся (от Арктического к Азово-Черноморскому бассейну): Мурманск, Большой порт Санкт-Петербурга, Усть-Луга, Приморск, Новороссийск и Туапсе – суммарный грузооборот этих портов составляет от 1/2 до 2/3 от общероссийского (к примеру, в 2014 г. – более 58% [10]). Наибольший интерес среди перечисленных портов представляют два: Новороссийск (как крупнейший по грузообороту порт России) и Санкт-Петербург (крупнейший неспециализированный порт Балтики).

Среди крупнейших портов Европейской России порты Новороссийска и Санкт-Петербурга выделяются своей более широкой специализацией, а также значительной конкуренцией между стивидорами внутри порта. Тем не менее общий анализ открытых источников (информации о заключённых контрактах, выполненных работах, поставках по определённым направлениям и др.) позволяет представить предполагаемые границы их хинтерландов (рис. 1, 2).

Некоторые регионы входят в хинтерланды портов в соответствии с их специализацией. Так, значительную часть экспортных поставок Санкт-Петербургского порта формирует продукция лесной отрасли, в производстве которой в настоящее время специализируются северные и сибирские регионы. Среди сибирских поставщиков леса особенно выделяются компании Красноярского края (Новоенисейский ЛХК и др.) и Иркутской области (ЛДК Игирма, Русфорест, Ангарская лесная компания и др.). В то же время специализация Новороссийского порта направлена на экспорт зерновых грузов, которые формируются в регионах Юга, Поволжья и Черноземья.



Рис. 1. Выделяемый хинтерланд Новороссийского морского порта (с указанием ареалов происхождения наиболее активных и устойчивых экспортных поставок через порт)



Рис. 2. Выделяемый хинтерланд Санкт-Петербургского морского порта (с указанием ареалов происхождения наиболее активных и устойчивых экспортных поставок через порт)

Важной характеристикой, демонстрирующей соперничество между портами, является пересечение границ их конкурентных зон – часть регионов не может быть отнесена к хинтерланду только одного порта. В ряде случаев компании-экспортёры пользуются услугами разных портов, к примеру, компания Русал может поставлять продукцию со своего завода в Хакасии через Новороссийск в страны Средиземноморья и через Санкт-Петербург в страны Северной Европы. При этом на решение по направлению товаров на экспорт через определённый морской порт, безусловно, оказывают влияние и затраты на логистику, и стоимость услуг компаний-стивидоров, которые в последние годы работают на всё более конкурентном рынке. Тем не менее разница в транспортной доступности (порт Новороссийска расположен примерно на 400 км дальше от внутриконтинентальных территорий) сказывается на уменьшении площади ареалов активных и устойчивых поставок в Сибири для более удалённого черноморского порта.

Сибирские регионы одновременно оказываются в зоне влияния дальневосточных портов. Так, более отдалённые порты Дальнего Востока активно используются для экспорта угля в страны Азиатско-Тихоокеанского региона: пример Кемеровской области подтверждает определяющее влияние направления экспорта на выбор морского порта для континентальных территорий. Наличие западных импортёров товаров помогает «преодолевать» дополнительные затраты на транспортировку на дополнительные сотни километров (Красноярский край, Иркутская область), тогда как для более близких регионов (Новосибирская и Курганская области) влияние морских портов Европейской России оказывается менее значимым из-за невысокого объёма морского экспорта в западные страны.

Необходимо отметить, что важным фактором развития морских портов Европейской России (и изменения границ их хинтерландов) в последние годы стали в том числе и международные отношения. Политика, нацеленная на перенаправление российских экспортных грузовых потоков в российские же порты (вместо использовавшихся ранее иностранных портов), привела к постепенному сокращению роли портов Эстонии, Латвии и Литвы (а в последние годы и Украины) в российской внешней торговле. Основными выгодоприобретателями в данной ситуации стали, в первую очередь, российские порты на Балтике, получившие дополнительных грузоотправителей. Тем не менее крупнейшие морские порты России должны проделать ещё большой путь в развитии, чтобы составить реальную конкуренцию крупнейшим морским портам-хабам мира [1, 5].

Библиографический список

1. Дмитриев А. Логистический потенциал и перспективы развития портов-хабов // РИСК: ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. 2014. № 3. С. 55–59.

2. Дятел Т. Стивидорные компании снижают прибыли // Газета «Коммерсантъ С-Петербург». 2013. № 211. С. 13.
3. Ермакова Н.А. Опыт классификации хинтерландов морских портово-промышленных комплексов // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. 2012. № 3. С. 57–63.
4. Зеленев Н.Н., Клименко В.В. Изменение роли порта в современных условиях // Логистика и управление цепями поставок. 2011. № 3 (44). С. 47–56.
5. Никулина С.В. Факторы конкурентоспособности международных морских портов // Экономика и управление. 2011. № 5 (67). С. 141–143.
6. Шарыгин М.Д. Позиционирование Пермского края в социально-экономическом пространстве Российской Федерации // Географический вестник. 2014. № 4 (31). С. 22–28.
7. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2015: стат. сб. // Официальный сайт Росстата (Федеральной службы государственной статистики). URL: http://www.gks.ru/free_doc/doc_2015/region/reg-pok15.pdf (дата обращения: 08.08.2016).
8. Социально-экономическое развитие приморских территорий Европейской части России: факторы, тренды, модели / под ред. А.Г. Дружинина. Ростов н/Д: Изд-во Южного федерального университета, 2016. 236 с.
9. РБК 500: Крупнейшие компании России // РБК. URL: <http://www.rbc.ru/rbc500/> (дата обращения: 21.01.2017).
10. Грузооборот морских портов России за 2014 г. // Ассоциация морских торговых портов. URL: <http://www.morport.com/rus/news/document1559.shtml> (дата обращения: 01.09.2016).

References

1. Dmitriev, A. (2014), “Logistic potential and prospects of global hub ports”, *RISK: resursy, informatsiya, snabzhenie, konkurentsia* [RISK: resources, information, procurement, competition], no. 3, pp. 55–59.
2. Dyatel, T. (2013), “Stevedoring companies reduce profit”, *Gazeta Kommersant S-Peterburg* [Kommersant St. Petersburg], no. 211, p. 13.
3. Ermakova, N.A. (2012), “Experience of classification of sea ports’ hinterlands and industrial complexes”, *Izvestiya Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo ehkonomicheskogo universiteta* [Proceedings of the St. Petersburg State University of Economics], no. 3, pp. 57–63.
4. Zelenov, N.N. and Klimenko, V.V. (2011), “Changing the role of the port in modern conditions”, *Logistika i upravlenie tsepyami postavok* [Logistics and Supply Chain Management], no. 3 (44), pp. 47–56.
5. Nikulina, S.V. (2011), “Factors of competitiveness of international seaports”, *Ekonomika i upravlenie* [Economics and Management], no. 5 (67), pp. 141–143.
6. Sharygin, M.D. (2014), “Positioning of the Perm Territory in social and economic space of the Russian Federation”, *Geograficheskij vestnik* [Geographic Gazette], no. 4 (31). pp. 22–28.
7. Rosstat (Federal State Statistics Service) official site (2016), “Regions of Russia. Socio-economic indicators. 2015”, available at: http://www.gks.ru/free_doc/doc_2015/region/reg-pok15.pdf (Accessed 8 August 2016).
8. Druzhinin, A.G. (ed.) (2016), *Sotsialno-ehkonomicheskoe razvitie primorskih territorij Evropejskoj chasti Rossii faktory trendy modeli* [Socio-economic development of coastal areas of the European part of Russia: factors, trends, models], Rostov-on-Don, Russia.
9. RosBusinessConsulting (2016), “RBC 500: The largest companies in Russia”, available at: <http://www.rbc.ru/rbc500/> (Accessed 21 January 2017).
10. Association of Sea Commercial Ports (2015), “Cargo turnover of Russian seaports in 2014”, available at: <http://www.morport.com/rus/news/document1559.shtml> (Accessed 1 September 2016).

Поступила в редакцию: 02.02.2017

Сведения об авторе

Дец Игорь Андреевич

кандидат географических наук, научный сотрудник лаборатории экономической и

About the author

Igor A. Dets

Candidate of Geographical Sciences, Researcher, Laboratory for Human and Social Geography,

социальной географии Института географии им.
В. Б. Сочавы Сибирского отделения Российской
академии наук;
Россия, 664033, г. Иркутск, ул. Улан-Баторская,
д. 1;

V.B. Sochava Institute of Geography of the Siberian
Branch of RAS;
1, Ulan-Batorskaya st., Irkutsk, 664033, Russia;

e-mail: igordets@ya.ru

Просьба ссылаться на эту статью в русскоязычных источниках следующим образом:

Дец И.А. Подходы к идентификации и делимитации хинтерландов морских портов России на примере Новороссийска и Санкт-Петербурга // Географический вестник = Geographical bulletin. 2017. №4(43). С.60–68. doi 10.17072/2079-7877-2017-4-60-68

Please cite this article in English as:

Dets I.A. Approaches to identification and delimitation of sea ports' hinterlands in Russia: case studies of Novorossiysk and St. Petersburg // Geographical bulletin. 2017. №4(43).P. 60–68. doi 10.17072/2079-7877-2017-4-60-68

УДК 629 (985)(045)

Н.А. Кондратов
ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В АРКТИЧЕСКОЙ
ЗОНЕ РОССИИ

Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, Архангельск

Стратегические задачи освоения российской Арктики в долгосрочной перспективе предполагают развертывание в этом регионе национальных проектов по разработке минеральных ресурсов и развитию транспортной инфраструктуры, прежде всего Северного морского пути и его морских портов, а также сухопутного и воздушного видов транспорта, входящих в состав международных транспортных коридоров.

Транспорт, являясь одним из ключевых факторов поддержки конкурентоспособности предприятий Арктической зоны России, выполняет важную социальную функцию по обеспечению мобильности и качества жизни проживающего здесь населения. От степени развития транспортной инфраструктуры, внедрения нового оборудования и технологий в этой сфере зависит выполнение инновационного сценария развития Арктической зоны, подразумевающего формирование новой модели экономического роста, основанной на знаниях и инновациях.

Цель исследования – проанализировать современное состояние и направления развития транспортной инфраструктуры в Арктической зоне России. Предпринята попытка дать ответ на вопрос о существовании арктической транспортной системы.

Ключевые слова: Арктическая зона России, транспортная инфраструктура, Северный морской путь.

N.A. Kondratov
DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE ARCTIC ZONE OF RUSSIA

Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov, Arkhangelsk

Strategic objectives of the Russian Arctic development in the long term involve the deployment in the region of the national projects for the development of mineral resources and transport infrastructure, primarily of the Northern sea route and its ports, as well as land and air transport included in international transport corridors.

Transport is one of the key factors of the Arctic zone enterprises competitiveness in Russia; it performs an important social function of providing mobility and quality of life for the resident population. The