

Задачи развития внешнеэкономической инфраструктуры России

Современная инфраструктура выступает как целостная несущая хозяйственная конструкция, объединяя в себе транспорт, связь, информатику, финансовую систему и институты подготовки кадров. Обслуживая все эти сферы, она, одновременно, сама является полем самостоятельного предпринимательства, и, кроме производственного и финансового ресурсов, представляет собой, в части транспорта и связи, еще и пространственный ресурс, а в сфере образования – формирует человеческий капитал. Именно поэтому эта сфера развивается в большинстве стран, как правило, быстрее чем сфера производства (например, связь в квадрате к темпу ВВП).

В России поотраслевая ситуация выглядит здесь следующим образом.

И.Д. Иванов

УДК 339.5
ББК 65.428
И - 200

ТРАНСПОРТ И СВЯЗЬ.

Транспорт призван обеспечить максимум грузо-пассажирского оборота при максимуме загрузки и минимуме транзакционных издержек, что и является основной задачей современной логистики.¹

Ввиду размеров и климата страны, ее экономической географии, а также несбалансированности развития различных видов транспорта (особенно при мультимодальных перевозках) в России исторически доминируют железные дороги при заметно меньшей роли морских и речных перевозок, авто- и авиатранспорта. Кроме того, в транспортной сети противоречиво переплетаются естественные монополии (РЖД, порты, связь, трубопроводы) и «рассыпная» приватизация в других ее видах.

На долю **железных дорог** в России (при их эксплуатационной длине в 85 тыс. км и с объемом погрузки свыше 1 млрд т) приходится 40% всего грузо-пассажирского оборота страны, 11% ее производственных фондов и 2,5 – 3% ВВП, а в части внешнеторгового оборота и транзита они выходят на 30 по-

¹ См. Могелевкин И. Глобальная инфраструктура: механизм движения в будущее.- М.: Магистр, 2010. С. 23.



гранпереходов.² Однако, по тем же причинам, наша страна занимает последнее место среди 12 стран с наиболее протяженной железнодорожной сетью по ее плотности (5,1 км на 1 тыс. м² против 17,5 км в ЕС; 22,7 в США и 73,1 в Японии). Более того, эта сеть сократилась за последние 20 лет на 8 тыс. км (по 30% основным грузонапряженным направлениям), остается перегруженной, из нее практически выпадают Восточная Сибирь и Дальний Восток (всего 13,8% эксплуатационной длины) и застревает международный транзит (8-10% загрузки морских портов России и 1% грузооборота Транссиба), что особенно болезненно воспринимается странами СНГ.³

Таблица 1

Грузооборот российского транспорта (млрд тонно-километров)

<i>Годы</i>	<i>1992</i>	<i>2000</i>	<i>2005</i>	<i>2009</i>	<i>2009 (%)</i>
Трубопроводный	2146	1916	2474	2246	50,5
Железнодорожный	1967	1373	1858	1865	42,0
Автомобильный	257	153	194	180	4,0
Морской	405	122	60	97	2,2
Водный	136	71	87	53	1,2
Воздушный	1,8	2,5	2,8	3,6	0,1
Всего	4913	3638	4676	4445	100

Источник: Россия в цифрах, 2010. – Сс. 288-289.

До сих пор это - артерии перевозки прежде всего сырья и полуфабрикатов (более 60%, в т.ч. 24,9% - каменный уголь; 11,6 – стройматериалы; 5,8% - черные металлы и т.д.), причем при рекордной протяженности адресования грузов.⁴ Технически, материальная часть железных дорог устарела (износ до 60%), часть вагонного парка пополняется за счет импорта (и лизинга). Такие транспортные ТНК, как «Альстом», «Сименс», «Хитачи» (Япония), «Бомбардье» (Канада, Швейцария) затрачивают на НИОКР ежегодно более чем 300 млн каждая, что вдесятеро больше всех одностипных российских предприятий. Запоздывает обновление рельсового пути, слаба диспетчеризация, особенно при мультимодальных перевозках. Коммерческая скорость продвижения грузов по РЖД недопустима низка и в итоге рос-

² Сулакшин Т. Влияние финансового кризиса на показатели работы железных дорог России.// «Проблемный анализ и государственно-управленческое проектирование», № 2, 2010. – С. 116.

³ Харламова Ю. Железнодорожный комплекс как фактор политической устойчивости Российского государства.// Там же, № 3. - С. 35-37.

⁴ Например, 30% судостроения и продукции ВПК, 40% нефтехимии, 65% авиастроения и 85% - авиастроения сосредоточены в Поволжье с плечем перевозок до западных границ в 2-2,5 тыс. км и восточных – до 7-8 тыс.км («Промышленник России», № 8-9, 2010. – С. 60.)

сийские экспортеры теряют примерно 1% на стоимости поставок за каждый день просрочки от ворот завода до порта.⁵

Однако главным злом российских железных дорог является монополизм РЖД, превращающий свою естественную монополию, призванную работать как провайдер льготных государственных услуг, в эгоистично-коммерческую и, следовательно, в тормоз развития отечественной логистики. Уровень тарифов РЖД вырос вдвое по сравнению с 1989 г. Не выстроен механизм тарифообразования, стимулирующий развитие рыночных отношений и конкуренции за счет соревновательности по ценам и качеству услуг. Отсутствует главное из достоинств рыночной экономики – увеличение прибылей не за счет гонки цен, а за счет технического прогресса. Наличие «огромного числа – 2,2 тыс. новых частных владельцев вагонного парка, имеющих свои корпоративные интересы, не только не приблизило решение главной задачи, поставленной реформой – формированию единой транспортной системы, - но и осложнила ее реализацию».⁶

В итоге, доля транспортных издержек составляет в России 15-20% против 7-8% в странах ОЭСР, по цементу – 30% стоимости стройматериалов, железной руде – 58-60%, готовых изделий – не менее 20%. В 2006 г. тариф на пробег грузового контейнера из порта Восточный до Финляндии был повышен сразу на 30%. У «Уралкалия» на железнодорожный тариф в 2009 г. пришлось 28% всех коммерческих расходов, а предполагаемая унификация тарифов может добавить (хотя фирма пользуется только собственным парком вагонов) к этому еще 60%. У «Русала» при определенных условиях перевозки в контейнерах оказываются дешевле, чем сырьем навалом, а порты нашего южного Приморья способны обработать только 1% потенциального потока контейнерных перевозок.⁷ В 2009 г. порожними вернулись к владельцам 541 тыс. вагонов минудобрений, в т.ч. 164 тыс. – в международном сообщении. В целом, с учетом перспективы отмены субсидий на некоторые перевозки, РЖД работает не на «сшивание» российского хозяйственного пространства, а на его разрыв и не случайно его тарифы (изолированные от иностранной конкуренции, за рубежом они ниже в среднем на 30%) растут на фоне снижения тарифов на морские перевозки (где такая конкуренция есть) и стабильность речных. Отсутствие в столицах России свежемороженой рыбы, например, легко объясняется ценой ее на рейде Владивостока в 15руб./кг⁸ при цене после ее закладки в холодильник «Рефсервиса» РЖД в 48-50 руб./кг.

Отстающим участком экономики и внешней торговли России остается **морской транспорт и порты**. Лишившись в ходе приватизации (и прямого расхищения) основной части торгового флота, страна самостоятельно вывозит за рубеж всего 5% внешнеторговых грузов. Сказалось и то, что, утратив статус мировой морской

⁵ «Торгово-промышленные ведомости», № 7, 2010.

⁶ «Торгово-промышленные ведомости», № 23, 2010.

⁷ «Россия и новые государства Европы», № 3, 2009. – С. 41; «Ведомости», 8.11.2010

⁸ «Коммерсант», 27.10.2010.



державы (каковым был СССР), Россия потеряла многие порты на Западе страны, превратившись, по сути, во внутриконтинентальную, полуизолированную территорию. Конечно же, эти ограничения постепенно преодолеваются. Ныне в России работают 64 порта (в т.ч. 34 внешнеторговых) при грузообороте в 500 млн т (что больше, чем во времена СССР) и она находится по этому показателю на 8-м месте в мире (после КНР, США, Японии, Великобритании, Австралии, Италии и Нидерландов). Во многом преодолена и сложившаяся постсоветская транзитная зависимость от товаропотоков через порты Украины и Прибалтики (их доля в общей морской перевалке внешнеторговых грузов сократилась с 50,7% в 1992 г. до 16,6% в 2010 г.). Несколько пополнился морской флот и построены порты Усть-Луга (в т.ч. с паромом на Калининград и ФРГ) и Приморск.⁹ Однако портовое хозяйство страны и ее морской флот остаются в неудовлетворительном состоянии. Так, наш флот практически ушел из международных линейных перевозок (где господствуют 4 европейские и 6 азиатских компаний, особенно в перевозке контейнеров). Среди других стран Россия более или менее представлена лишь в танкерном флоте, классифицированных обществах и комплектовании экипажей.¹⁰

Отстает организация работ в самих портах. Нашему экспорту на прохождение к порту и оформление формальностей требуется 29 дней (КНР и Чили – 20, ЕС – 10 дней). Само портовое оформление в контейнерах в Санкт-Петербурге занимает 8 суток (Гамбург – 3, Хельсинки – 1 сутки).¹¹ Строительство терминалов все еще идет с упором на массовые и сырьевые, а не генеральные грузы. Остаются и разрывы в мощностях перевалки грузов и пропускной способности пролегающих к ним железных дорог. Так, порт Ванино при возможности обрабатывать 25 млн т грузов в год может пропустить через свои подъездные пути только 14 млн т при задержке обработки грузов на 40-50 суток.

Остается, наконец, проблема создания собственного флота газовых танкеров, которые пока заказываются по импорту при отказе от их строительства отечественных верфей, с рассрочкой поставок до 2014 – 2015 годов, которые крайне необходимы стране и для отражения конкуренции СПГ нашему трубопроводному экспорту, и для освоения газовых запасов Арктики.¹²

Трубопроводный транспорт остается пока единственным, достигшим показателей советских лет. При длине магистральных трубопроводов в 231 тыс. км он уверенно обслуживает российский энергоэкспорт и основные промышленные центры страны. Вместе с тем, медленно идет газификация территории, развитие внутренней сети трубопроводов отстает от экспортной, их сети в Европейской части и Западной Сибири не состыкованы и слабо развиты на Востоке страны. В

⁹ «Промышленник России», № 8-9, 2010. – Сс. 146-148.

¹⁰ «Российский внешнеэкономический вестник», № 1, 2010. – Сс. 46-47.

¹¹ «Промышленник России», № 8-9, 2010. – Сс. 146-148; «Торгово-промышленные ведомости», № 7, 2010.

¹² «Коммерсант», 27.10. 2010.

части экспорта, трубопроводы в состоянии обеспечить российское энергетическое доминирование на рынке ЕС, но газ и нефть поступают по ним к конечным потребителем через 3-5 транзитных стран, которые в этом случае, как справедливо отмечает И. Могилевкин, «становятся своего рода странами-доминантами по отношению к России», особенно в свете ограничительных мер ЕС, и потому «фактически Россия уже не полностью свободна в эксплуатации своего собственного хозяйственного пространства».¹³

В самостоятельную проблему превращается и транзит среднеазиатского и каспийского газа и нефти через территорию России. В интересах стабильности евразийского рынка для этого предпочтительно сохранять одноканальный экспорт газа и единую диспетчеризацию нефтеэкспорта. Однако и ряд стран-производителей и потребителей пытаются продублировать эти транспортные коридоры, переместив их во вне территории России (нефтепровод Баку-Джейхан, газопровод «Набукко»). Кроме излишних технико-экономических затрат, это развязывает еще и конкуренцию на транзитных путях, однозначно ведущую не к эффективности транспортировки, а к повышению отпускных цен стран-производителей. Видимо, сложившийся евроцентризм (85% нефтегазовой экспортной инфраструктуры России сосредоточено на европейском направлении) должен иметь свои разумные пределы и, стремясь к стабильности поступления российского топлива в ЕС на договорной основе, стране пора отдать приоритет развитию этой инфраструктуры также и в направлении Азии, равно как выработать формулу создания эффективного общего рынка топлива в рамках реинтеграции хозяйственного пространства СНГ.

Развитие **автомобильного** транспорта также предопределяется размерами страны и возможностями отечественного дорожного строительства и автостроения. Протяженность автодорог в России за последние двадцать лет выросла всего с 902 тыс. км до 982 тыс. км, однако дорожная сеть остается пока разобщенной и делится на три неравнозначные по качеству и обслуживанию части: 47 тыс. км федеральных дорог (более-менее финансируемых из федерального бюджета), 500 – 600 тыс. км региональных дорог (финансируемых по остаточному принципу) и остальные (местные) дороги, практически не финансируемые никак. На все эти строительные работы ассигнуется всего 0,9% ВВП против 3,5 – 4,5% в странах ОЭСР,¹⁴ хотя с учетом климатических условий себестоимость автотransпортов на Севере России в 5-10 раз превышает ее на остальной территории страны (и в 1,5 раз в целом по стране по сравнению со странами ОЭСР). Между тем «экономия» каждого доллара на содержание дороги, по оценке МБРР, увеличивает себестоимость перевозок на 2-3 долл. При преобладании короткопробежных поездок становится ничтожным и авто транзит, составляющий ныне всего 0,01% грузооборота.¹⁵

¹³ Могилевкин И. Цит. произв. 2010. – С. 33.

¹⁴ «Торгово-промышленные ведомости», № 23, 2010.

¹⁵ «Вопросы статистики», № 3, 2010. – С. 48; «Экономическая наука современной России», № 1, 2010. – С. 104.



Добавляет проблем также и постоянный рост стоимости топлива, в т.ч. из-за картельных акций и монополизма его производителей. Из 39 млн автомобилей только 14 млн являются грузовиками при среднем сроке их эксплуатации 13 лет (в международных перевозках – 6-7 лет), только 29% из них работают на бензинах Е-3 и выше, в эксплуатационных расходах преобладает топливо (35,7% против 20% в ЕС). Только 5% (и 150 предприятий) наших международных автоперевозчиков работают на базе многосторонних разрешений ЕКМТ при коммерческой скорости перевозок 360 км в сутки (в США – 1200-1400 км) ввиду качества дорог, простоев, формальностей и отсутствия мультимодальных транспортных узлов. Как следствие, 2/3 международных автомобильных перевозок для России (из общей их стоимости в 5,2 млрд долл.) выполняют иностранные перевозчики, прежде всего из стран ЦВЕ. Предпринимателям пока остается ожидать итогов работы ГК «Автодор» на базе дорожного налога. Но, похоже, власть здесь больше озабочена переводом ряда основных магистралей на платное использование, что будет равносильно созданию здесь еще одной естественной монополии.

Хотя основные **реки** России текут в меридиональном направлении, а основные товаропотоки формируются, в основном в широтном, водный транспорт страны крайне важен (а подчас, и безальтернативен) на значительной части ее территории. Однако, несмотря на то что внутренние водные перевозки примерно в 50 раз дешевле автомобильных и железнодорожных, по рекам России осуществляется всего 1% ее общего товарооборота (в ЕС – 12% с перспективой до 18%). Речной флот практически не пополняется и не модернизируется, в нем крайне мало судов типа «река-море», способных работать на ближних экспортных перевозках. Многие гидрографические сооружения находятся в аварийном состоянии.

Наконец, **авиаперевозки** сдерживаются отсутствием отечественных воздушных судов для модернизации устаревшего авиапарка и идет, в основном, через лизинг импортной (причем подержанной) авиатехники. Даже при своих ограниченных ресурсах Государственная объединенная авиастроительная корпорация грешит созданием их конкурирующих моделей («Суперджет», «МС-21 и др.). Значительная часть авиатехники, «рассыпанная» в ходе бездумно проведенной приватизации отрасли по десяткам мелких фирм, должным образом не обслуживается. Основная часть устаревшего отечественного авиапарка не допускается в зарубежные аэропорты. Кроме «Аэрофлота» остальные авиатранспортные предприятия не допускаются в международные альянсы перевозчиков. Наконец, внутренние тарифы на авиаперевозки, давно уже превысившие международные, рвут на части воздушное пространство страны так же, как РЖД делает это на земле. Между тем, практика показывает, что удешевление авиабилетов на популярных направлениях вдвое ведет к росту пассажирооборота вчетверо.

Кроме техники, развитие российских авиаперевозок сдерживает быстрое сокращение их наземной базы, в первую очередь, числа аэропортов. С 1991 г. их

число сократилось с 1,4 тыс. до 328, причем опорная сеть, на которой строится все воздушное сообщение страны состоит из всего 115 аэропортов, из которых международным нормам отвечают всего десять (в США действуют 14,5 тыс. аэропортов, в Германии – 5 тыс., Бразилии – 3,5 тыс.). И хотя в стране действуют ряд высокоприбыльных аэропортов (Сочи – 2,5-3 млрд руб. в год, Домодедово – 13 млрд при норме рентабельности в 43%), сами аэропорты зарабатывают, в основном, на перепродаже топлива авиакомпаниям и портовых сборах, которые в России (не очень понятно, за какие услуги) остаются одними из самых высоких в мире (10-30% от стоимости авиабилета). Как следствие, остальные аэропорты и отсталая авиатехника фактически держат в транспортной блокаде до 2/3 территории страны. Россияне пользуются самолетом вдесятеро реже американцев и впятеро реже европейцев. Существенно сократилось и число международных рейсов российских авиакомпаний, которые ныне практически не покрывают Африку, Латинскую Америку и Океанию.

Суммируя ситуацию, состояние российской транспортной инфраструктуры вызывает острую тревогу. Ее производительность ныне в три-четыре раза ниже, чем в ЕС, крайне слаба отечественная база транспортного машиностроения, транзакционные издержки бизнеса по транспортировке остаются одними из самых высоких в мире. При превращении отдельных видов транспорта в своего рода «феодалные заказники» на базе либо естественных монополий, либо недобросовестной деловой практики транспорт из обслуживающей отрасли превращается в самостоятельный источник сверхприбылей. Явно идет, например, гонка тарифов между РЖД и авиаторами, когда, несмотря на бюджетные компенсации, стоимость железнодорожных билетов, превышает стоимость авиационных. Остаются слабейшими главные звенья современной инфраструктуры – мультимодальные узлы, интегрирующие различные виды перевозок. Хотя транспорт в мире никогда не был чисто коммерческим и находится под эгидой государства, бездумная приватизация ряда его звеньев (авиатехника, аэропорты, складское хозяйство, другая логистика) привела к их деградации и утере безопасности при эксплуатации. Именно технические неполадки и неисправности приводят в России к 64% техногенных и иных катастроф (силы стихии – 32%, человеческий фактор – 4%).¹⁶

В несколько лучшем состоянии находится российская инфраструктура **связи**. Здесь уже во многом освоен ряд передовых технических решений (мобильная, информатика, космическая связь и позиционирование, цифровая связь и телевидение и пр.). Отрасль остается достаточно конкурентной при снижении транзакционных услуг. Вместе тем, ее аппаратное обеспечение остается, прежде всего, импортным, равно как и программное, хотя в стране уже сложились его авторитетные школы.

¹⁶ Тимченко А. Нормативно-правовые аспекты транспортной безопасности.// «Проблемный анализ и государственно-управленческое проектирование», № 3, 2010. – С. 132.



ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БИЗНЕСА

С важностью материальной инфраструктуры вполне может сравниться **финансовая**, включающая, в качестве основных частей, кредитные, расчетные, фондовые и страховые институты.

В 2011 г. в России работали около 900 банков, и такая атомизированная система не позволяет ей, кроме элиты в 20 банков – лидеров, должным образом выполнять свои функции как по сбору сбережений, так их дальнейшему превращению в капитал. В целом, российская банковская система в кризисный период (хотя и с избирательной государственной поддержкой) сохранила как свою устойчивость, так и национальный характер (в странах ЦВЕ доля инобанков, составляет 90% совокупного банковского капитала).¹⁷ Вместе с тем, и до, и после кризиса основные проблемы российских банков оставались схожими. Им постоянно не хватало ликвидности, высокий уровень инфляции и базовой ставки Центробанка сужали ряды возможных клиентов, учащались случаи и росли объемы невозврата кредитов и трудности реализации залогов по ним.

Главной причиной дефицита ликвидности российской банковской системы была и остается ее «стерилизация» властями под флагом борьбы с монетарной инфляцией в разного рода фондах, в т.ч. за рубежом, что не позволяет банкам выйти на адекватные объемы инвестиционного кредитования реального сектора через «длинные деньги». «Банковское сообщество убеждено, что инфляция в России имеет немонетарный характер и обусловлена тарифной политикой естественных монополий, низкой конкурентоспособностью российских компаний и товаров, а также высокими государственными расходами, - отстаивал точку зрения АРБ ее Президент Г. Тосунян. – следовательно, борьба с инфляцией монетарного характера посредством сжатия денежной массы является ошибочной и бесперспективной».¹⁸ В результате, вместо своей основной функции рефинансирования коммерческих банков власть выполняет прямо противоположную функцию изъятия денег, причем в масштабах 86ц из каждого доллара продаж подорожания нефти, а средства зарубежных резервных фондов и золотовалютных резервов вообще выводятся из экономического оборота России,¹⁹ хотя за этот счет вполне можно было бы создать эффективную систему российского экспорта и зарубежных инвестиций, равно как и недостающих стране финансовых институтов.

Как и в ситуации с банками, в сфере **страхования** сохраняются проблемы в части как его инфраструктурной роли, так и собственного состояния. На конец 2010 г. в государственном реестре России значилось 785 субъектов страхового дела, в т.ч. 620 страховщиков, 8 обществ взаимного страхования и 157 страховых брокеров, из которых 33% занимались прямым страхованием, 64% – прямым страхованием и перестрахованием и 3% – только перестрахованием. По международным

¹⁷ “Economics of Transition”, № 3, 2010. – P. 572.

¹⁸ АРБ. Годовой отчет, 2009. – С. 23.(35 стр.)

¹⁹ «Проблемы прогнозирования», № 1, 2010. – С. 25.

меркам, это достаточно слабое развитие страхового рынка как по его общим параметрам, так по видам страхования. Доля страховых взносов в ВВП России (без учёта обществ взаимного страхования) составляет всего 1,31% (Бразилия – 3,10%, КНР – 3,40; Индия – 5,20; ЕС – 8,42; страны «семёрки» – 8,7%), а в сборах премии на мировом страховом рынке – всего 0,97% (1,20%, 4,01; 1,60; 36,44 и 67,50% соответственно). В международном обмене Россия, в основном, импортирует страховые услуги, причём практически всё перестрахование сосредоточено за рубежом²⁰.

Причинами такого положения, по оценке Зам. Председателя Совета Ассоциации профессиональных страховых брокеров России А. Лайкова, являются прежде всего ограниченность спроса населения на страховые услуги, искусственное навязывание ему обязательного страхования вместо добровольного, недостаточная капитализация отрасли, слабая прослойка посредников в страховании, внутренние проблемы страховых компаний и, наконец, обвал национального страхования в ходе либеральных реформ, после которых его роли в российском обществе восстановить так и не удалось (в 1990 г. доля страховых взносов в ВВП СССР составила 3%)²¹.

Страхование остаётся недокапитализированным, что, кстати, показывает низкую инвестиционную привлекательность этой сферы бизнеса. У 468 (70%) страховых организаций России размер уставного капитала не соответствует нормативным требованиям и если за рубежом страховые компании выступают ещё и важными долгосрочными инвесторами в экономику (получая из этого источника более половины прибылей и тем дополнительно снижая страховые риски), российские страховщики нередко, наоборот, вынуждены привлекать (в 17% случаев) заёмные средства, что в зарубежной практике рассматриваются как нонсенс. В деловой сфере в стране застраховано всего 10% недвижимости, средняя стоимость российского полиса на транспортировку и хранение равна примерно 0,1-0,15% от стоимости груза, а страховой защитой покрывается едва 30-35% грузооборота (в ЕС – 85-90%). Эту брешь закрывает иностранный страховщик, ибо у российского обычно наличествуют высокие риски кражи и порчи товара, плохие дороги, запутанный документооборот, нечёткость возмещения убытков, недостаток информации. «В этих условиях “человек с ружьём” в качестве охраны видится для перевозчиков и грузовладельцев более действенной мерой обеспечения сохранности груза, – констатирует Гендиректор страховой компании «Гефест» К. Барковский, – нежели страхование», а «грузовладелец раз попробовав нашу страховку, рискует пополнить многочисленные ряды её противников»²². Предметно, наш страховой рынок всё ещё в 70 раз меньше американского, а ряд видов страхования у нас не развит вообще.

²⁰ <http://www.insur-info.ru/analysis/699>; http://www.gks.ru/free_doc/new_site/finans/sin41.htm.

²¹ Лайков А. Российский страховой рынок в посткризисной перспективе // <http://www.insur-info.ru/analysis/699>.

²² «Коммерсант», 29.10.2010.



В состав деловой инфраструктуры страны, обслуживающий бизнес, входят такие фондовые, валютные и товарные **биржи** и инвестиционные фонды.

Отечественный **фондовый рынок** пока узок, неразвит и в основном обслуживает спекулятивные операции нерезидентов. Для российских компаний это не столько источник финансирования, сколько место «накачки» капитализации, а курс явно довлеет над дивидендом. С самого начала реформ «фондовый рынок приобрёл стихийный характер, размещение ценных бумаг практически не регулировалось государством, проходило бессистемно, – отмечает К. Астахов, – и содержало крайние высокие риски для инвесторов. Полностью отсутствовала связь между финансовым и реальным сектором экономики»²³. К настоящему времени ФСФР навело здесь определённый порядок²⁴. На начало 2009 г. здесь было размещено 28,1 млрд акций и 486 млн облигаций при числе профессиональных участников рынка в 1751²⁵. Однако торги до сих пор фокусируются на немногочисленных «голубых фишках».

Корни неразвитости российского фондового рынка «связаны с диспропорциями российской экономики, неготовностью отечественных компаний к работе на фондовом рынке, неспособность обеспечить устойчивое развитие компании в долгосрочной перспективе, ориентацией на немедленную прибыль, нежеланием раскрывать информацию инвесторам, – завершает эту характеристику К. Астахов. – И, самое важное – отсутствием конкуренции и клановостью в политической и экономической элите». Например, за всю историю биржи имело место всего четыре размещения бумаг, ориентированных на инновации в технике²⁶.

Недалеко от фондовой биржи как капиталобразующие институты ушли и **ПИФы**, в которые, по итогам «ваучеризации», так и не поверило население. Из 342 ПИФов, существовавших на начало 2010 г., ФСФР исключило из их реестра 178, а сами пайщики забрали из них 1,5 млрд руб.²⁷

Наконец, розничный оборот российской **валютной биржи «Форекс»** составляет всего 490 млн долл., тогда как на мировом валютном рынке обращаются триллионы. Число вовлечённых в её операций – всего 380 тыс. чел., но эксперты полагают, что, при более широком участии и недостаточной финансовой грамотности индивидуальных игроков, это может лишь увеличить в работе «Форекс» чисто психологический компонент и риски дополнительной волатильности курсообразования.

²³ «Финансы», № 10, 2010. – С. 60.

²⁴ Были лишены лицензий 44 профессиональных участника финансового рынка и предупреждены 16, причём в их число попали даже внешне уважаемые «Атон», РТС, НАУФОР, «Гелиос», «Лидер» и агентства, ведущие реестры сделок и регистраторов (<http://www.ffms.ru/ru/en/placement>).

²⁵ http://www.gks.ru/free_doc/new_site/finans/fin45.html.

²⁶ «Финансы», № 10, 2010. – С. 60.

²⁷ «Коммерсант», 12.01.2011.

Товарные биржи пока занимают на российском рынке небольшое место (кроме электроэнергетических). Их пока всего 8 при числе участников от 44 до 101, а по нефтепродуктами это всего 2-3% рынка.²⁸ Завершённой торгово-клиринговой инфраструктуры на российских товарных биржах пока нет. Предпринимателям (не только спекулянтам) приходится хеджировать свои риски на зарубежных биржах или через производные инструменты. Тестовые торги по экспортным фьючерсам у нас прошли пока лишь по нефти ВСТО на площадке в Козьмино и по газу на площадке «Межрегионгаза».

В России активно продвигается развитие такого крайне необходимого института, как **Бюро кредитных историй**, чей ресурс уже стал широко востребованным деловым сообществом. На конец 2020 г. Бюро имело свои досье на 36,5 млн юридических (75%) и физических лиц, т.е. практически на всю предпринимательскую прослойку России.

Довольно активно развивается и **выставочный бизнес**. Крупнейшим экспонентом в стране является ЗАО «Экспоцентр», работающий на рынке России уже больше 50 лет и располагающий выставочными площадями в Москве в 150 тыс. м.кв. Ежегодно им проводится около ста выставок и ярмарок, около 600 конгрессов, симпозиумов и конференций при примерно двух миллионах участников.

Неотъемлемой частью деловой инфраструктуры становится ныне и сеть арбитражей и досудебного урегулирования споров. Кроме государственных арбитражей такие институты функционируют, например, при ТПП России. Палата принимает к рассмотрению и споры с участием иностранных сторон, однако при серьёзных конфликтах за рубежом практика подсказывает целесообразность обращения по этим поводам в наиболее авторитетные зарубежные арбитражи (Нью-Йорк, Париж, Лондон, Сингапур). Только с 2005 г. по 2009 г. число споров, разрешённых в них, увеличилось, соответственно, с 580 до 836 (+44%), с 525 до 817 (+57%), 118 и 272 (131%) и с 45 до 114 (+153%). «Это очень важно, в частности для ТНК, которые могут не доверять независимости тех судов в странах, в которых они оперируют, – анализирует ситуацию «Файнэншл таймс». – Стало обыденным видеть в контрактах отсылку о согласии партнёров решить свои разногласия в арбитражном порядке с применимым правом по выбору»²⁹. Это обычно ускоряет и дебюрократизирует рассмотрение, хотя и имеет свои проблемы (отсутствие апелляционной инстанции, дороговизна, закрытость решений и др.)

КАДРЫ, С КОТОРЫМИ ПРИХОДИТСЯ РАБОТАТЬ

Становление открытой рыночной экономики России с особой настоятельностью требует адекватного обеспечения **кадрами нового типа**, способными рабо-

²⁸ Азимова Л., Гариков Ф. Организация биржевого товарного рынка: от спотовой торговли к срочным операциям // «Рынок ценных бумаг», апрель 2010. – С. 18.

²⁹ «Financial Times», 16.04.2010.



тать в конкретной, инновационной среде в стране и за рубежом. К сожалению, экономика знаний в России пока отстаёт от размаха природопользования и качества труда. Если в развитых странах доля природного фактора в приросте национального богатства составляет всего 2%, трудового – 20% и интеллектуального – около 4/5, то в нашей стране эта пропорция выглядит пока как 44:40:16, т.е. хуже, чем среднеразвитых стран (13:19:68) и даже при 99,4% грамотности и 88% лиц со средним и высшим образованием мы занимаем по индексу развития человеческого капитала 65 место в мире из 177³⁰. Даже с поправкой на предвзятость этих рейтингов, соотношение между таким кадровым потенциалом и отдачей от него выглядит ненормальным, однако имеет своё объяснение.

Во-первых, начинает сужаться сам этот потенциал. Страна и её бизнес стоят перед очередной демографической ямой, запрограммированной «шоковой терапией» 90-х годов. До 2025 г. ожидается дальнейшая убыль трудоспособного населения, т.е. потенциальной армии труда, на 13 млн человек. Иммиграция же пока привлекает в Россию в основном неквалифицированную рабочую силу, способную по своему качеству лишь на ручной труд. Сокращается, прежде всего, само число школьников. В 2010 г. вузы сумели заполнить лишь бюджетные места, тогда как платные в госвузах остались наполовину, а в негосударственных – на ¾ вакантными. При этом в России тратится на образование всего 3,5% ВВП (в США – 11%, Японии – 14%, Южной Кореи – более 20%)³¹, что, в свою очередь, сказывается на качестве образования.

В 2020 г. только 45 госвузов сумели набрать себе сильных абитуриентов (с ЕГЭ более 70 баллов), 233 вуза ограничились «хорошистами» (55-70 баллов), тогда 81 вуз вынужден был принять всех с числом баллов более 39, т.е. глубоких троечников. Таким образом (отвлекаясь от условности и спорности результатов ЕГЭ) российская высшая школа начинает питаться непервосортным пополнением. Страна, по определению ректора НИУ–ВШЭ Я. Кузьмина, начинает терять свою инженерную школу и такая же судьба грозит деловым специальностям. Что бы ни постулировал Минобр, ЕГЭ работает на безликий утилитаризм знаний, ограничение кругозора учащихся, а не на индивидуализацию способностей, уже стал прибежищем коррупции. Самостоятельные проблемы порождает растущая коммерциализация высшего образования, деградирующая к банальной торговле дипломами.

«Продукция вузов сочетает в себе свойства частных и общественных благ, – указывает Л. Полищук, – эффективная система высшего образования не может по-

³⁰ «Вопросы экономики», № 2, 2010. – С. 87; «Экономическая наука современной России», № 1, 2010. – С. 125.

³¹ «Аргументы недели», 19.08.2010; «Комсомольская правда», 04.09.2010. Конкретно, в ценах 2000 г. по ППС Россия тратила на одного учащегося 1754 долл. против 7065 долл. в странах ОЭСР, на одного студента вуза – 3241 долл. и 11512 долл. соответственно («Вестник общественного мнения», № 1, 2010. – С. 62.).

этому быть построена на коммерческих началах»³². Девальвируется и само высшее образование, особенно в непрофильных вузах, обзаведшихся гуманитарными отделениями. Хотя уровень образования в государственных вузах заметно выше, чем в частных, число этих последних с 2000 г. выросло на 50% (всех вузов всего на 15%), контингент студентов – на 166% (в государственных всего на 45%), заочников – на 92%³³. Такой взрывной рост никак не может быть качественно обеспечен наличным профессорско-преподавательским составом. Еще серьезнее ситуация в нашем профессионально-техническом образовании, призванном превращать исходные интеллектуальные продукты науки и высшей школы в «металл». После реформаторского разгона ПТУ потребности России (и её модернизации) в рабочих высокой квалификации удовлетворяются ныне всего на 5%³⁴.

Неоднозначные последствия для кадрового обеспечения промышленности не сёт и столь пропагандируемое у нас развитие мелкого и среднего бизнеса. Учитывая, что такой бизнес в России, в отличие от развитых стран, является не наукоёмким, а прежде всего сервисно-торговым, набирает силу переход кадровых производителей в данную непроизводственную сферу. Из 3% населения России, формирующих мелкопредпринимательский контингент, 70% имеют высшее и 51 высшее техническое образование, 44% - это лица от 30 до 40 лет, т.е. цвет рабочей силы оседает, деквалифицируясь, в палатках и мелких мастерских³⁵.

Особо стоит сказать о целевой подготовке **внешнеэкономических кадров**. При ажиотажном спросе на них со стороны бизнеса, в России возник целый легион вузов, претендующих на их подготовку, причём каждый плодит ещё и свои доморощенные учебники. Эти вузы, как правило, не имеют в своём штате профессиональных преподавателей, занимаются отсебятиной в учебных программах и не дают своим выпускникам необходимой коммерческой подготовки. Фактически, разрешая им выдавать дипломы государственного образца, государство берёт на себя часть ответственности за результаты работы таких горе-коммерсантов. В итоге, выпускники не в состоянии грамотно составить контракт, сформулировать претензии к партнёрам, изучать рынок. Выходом из положения здесь видится государственная аттестация внешнеэкономических вузов – претендентов и перевод их учебного процесса на стабильные учебные пособия, например, на базе программ Всероссийской академии внешней торговли – пожалуй, единственного вуза (кроме МГИМО и НИУ–ВШЭ) профессионально компетентного в этой высокоспециализированной сфере.

³² Полищук Л. Коллективная репутация в высшей школе: анализ равновесной модели // «Журнал новой экономической ассоциации», № 7, 2010. – С. 46.

³³ Там же, № 6, 2010. – С. 157.

³⁴ «Торгово-промышленные ведомости», № 21, 2010; «Ведомости», 29.09.2010.

³⁵ «Экономическая наука современной России», № 1, 2010. – С. 92.



Возвращаясь к учебному процессу, ясно, что коммерциализация образования ограничивает возможности его получения уровнем доходов абитуриентов, сплошь и рядом недостаточным. Сознательно продвигается концепция «элитного» образования в ущерб эгалитарному. Вузы одновременно совмещают в себе полномочия и по оказанию государственных услуг и по продаже платных. Фундаментальная подготовка приходит в противоречие с узкоспециальной, хотя нужен их сплав. Как следует из Федерального закона от 24 октября 2007 г. № 232-ФЗ, большинство студентов будут теперь учиться на год меньше при снижении на 20% специальных дисциплин в бакалаврских программах. Образование движется обычно от широкой базы к специализации, но Минобрнауки сначала профилизирует среднюю школу, а затем вновь расширяет общеобразовательную базу абитуриентов на уровне бакалавриата. При выборе профессии нередко играет роль её перспективная «коррупционная ёмкость» и при нынешнем «вакууме этики» образ лица, совершающего противоправные действия, перестаёт в сознании молодёжи быть негативным. Главное же, сохраняется псевдолиберальное представление о том, что образование должно быть исключительно делом бизнеса и самих граждан, а государство здесь ни причём.

Конечно, и у образования есть счёт к бизнесу. По оценке ООО «Регул консалтинг», фирмы не получают должной отдачи от молодых специалистов потому, что их обучение планируется не от технических потребностей, а от бюджета. Практически не практикуются единичное обучение, воспитание на рабочем месте, наставничество и т.д.³⁶ Однако в этой сфере преобладают пока претензии бизнесменов. «Если общество желает видеть выпускников вузов в виде разных менеджеров – затейников, – отмечает В. Белоусов по поводу крена техобразования в сервис, – то таковых и будут готовить вузы»³⁷.

В последние годы многие молодые люди получают деловое образование за рубежом. По опросам рекрутской компании «Хидхантер», 42% наших респондентов хотели бы получить такое образование в Великобритании, 41% – в США, 38% – в ФРГ, 32% – Канаде, 28% – Австралии и т.д.³⁸ Однако и в этом случае российские работодатели предпочитают выбирать таких молодых специалистов не за качество диплома, а за умение работать в российской специфике. В частности, в финансовой сфере преимущества диплома MBA срабатывают для найма рядовых аналитиков всего в 30% случаев, финдиректоров – 15-20% и топ-менеджеров – 5%. Для линейных специалистов и среднего менеджмента такой диплом в России может считаться и ненужным, и рассматривается как мотивация в карьере в сфере

³⁶ «Прогнозы и стратегии», № 1, 2008–2009. – С. 128.

³⁷ Белоусов В. Региональные стратегии: формальность или действительность // «Экономист», № 9, 2010. – С. 52.

³⁸ «Ведомости – ВУЗ», № 3, 2010.

бухучёта лишь в 14% случаев, консалтинга – 28%, логистики – 14%, связей с общественностью – 16% (против 23%, 43%, 25%, и 43% в Европе соответственно)³⁹. «Знания о том, как функционирует рынок, которые даются в бизнес-школах, – отмечает декан одного из факультетов НИУ–ВШЭ С. Филонович, – далеко не всегда можно применить к России»⁴⁰.

Другими словами, высшая школа и бизнес России пока что не смогли оформить необходимый им симбиоз и продолжают свою жизнь каждый по отдельности. «Мы много говорим о разрушительной силе коррупции, не очень замечая, как в последние 20 лет буквально вспучилась вторая, не менее разрушительная болезнь, – пишет Л. Любимов, – массовый непрофессионализм»⁴¹. Даже при возможной драматизации, такую оценку следует всерьёз принять к размышлению.

* * *

Обобщая сказанное, очевидно, что внешнеторговая инфраструктура в России остается отстающим и уязвимым звеном. Хотя внешняя торговля обеспечивает до 40% доходов бюджета, она недоинвестируется, инерционна к задачам облагораживания экспорта, не имеет единого государственного межотраслевого управления. Общациональные интересы страны остаются в ней пока в тени коммерческих амбиций естественных монополий. Ряд звеньев остаются недоразвитыми.

В этой связи представляется целесообразным ориентация на дальнейшее развитие внешнеторговой инфраструктуры страны на обслуживание, прежде всего, перспективного промышленного экспорта, в т.ч. перевозок генеральных грузов, контейнерных и мультимодальных перевозок, а также ее долгосрочное инвестиционное финансирование на базе «длинных денег». Насущной становится и разумная переориентация части этой инфраструктуры на рынки Азии и АТЭС, в т.ч. через расширение транссибирского транзита и путей транспортировки через Казахстан и Киргизию. Должно быть восстановление и единое государственное управление инфраструктурным комплексом, включая единую государственную тарифную политику, ограничивающую аппетиты естественных монополий и корпоративный эгоизм. По этой же причине не стоит форсировать приватизацию ради приватизации важнейших объектов инфраструктуры, ибо это пока ведет только к росту тарифов и ухудшению обслуживания. Эти назревшие меры заслуживают адекватного отражения в новой версии программы «2020» и подготавливаемых для нее долгосрочных бюджетных наметках, ибо существующая инфраструктура вполне может стать тормозом дальнейшего развития и модернизации страны, равно как и причиной региональной фрагментации единого общероссийского рынка.

39 «Ведомости», 30.09.2010.

40 Там же. 30.09.2010.

41 Там же. 30.09.2010.



БИБЛИОГРАФИЯ:

1. См. Могелевкин И. Глобальная инфраструктура: механизм движения в будущее.- М.: Магистр, 2010. - 314 с.
2. «Ведомости», 8.11.2010
3. «Ведомости», 29.09.2010.
4. «Ведомости», 30.09.2010.
5. «Аргументы недели», 19.08.2010
6. «Комсомольская правда», 04.09.2010.
7. «Коммерсант», 27.10.2010.
8. «Коммерсант», 29.10.2010.
9. «Коммерсант», 12.01.2011.
10. «Финансы», № 10, 2010. – С. 60.
11. АРБ. Годовой отчет, 2009. – 35 с.
12. Лайков А. Российский страховой рынок в посткризисной перспективе // <http://www.insur-info.ru/analysis/699>.
13. «Торгово-промышленные ведомости», № 21, 2010
14. «Financial Times», 16.04.2010.
15. http://www.gks.ru/free_doc/new_site/finans/fin45.html.
16. <http://www.insur-info.ru/analysis/699>; http://www.gks.ru/free_doc/new_site/finans/sin41.htm.

