



Особенности развития транспорта России в свете присоединения к ВТО

О.Н. Дунаев

*Доктор экономических наук, профессор
(Финансовая академия при правительстве РФ)*

Т.В. Кулакова

*Кандидат экономических наук, доцент
(Государственный университет управления)*

Присоединение России к Всемирной торговой организации (ВТО) является важным шагом в направлении открытой экономической модели развития. Доля России как в мировом экспорте, так и в мировом импорте с начала 90-х годов сократилась. Российские экспорт и импорт снижались по отношению к номинальному ВВП до 1998 г. После девальвации рубля в августе 1998 г. и роста цен на товары экспортная квота существенно выросла, показатели импорта увеличились незначительно. Показатели открытости (внешнеторговая квота) сильно дифференцируются между регионами РФ. Большая часть регионов характеризуется меньшим уровнем открытости, чем РФ в целом (1997 г. - 61 регион; 1998 г. - 59; 2000 г. и 2001 г. - 57, 2002 г. - 60), исключением является 1999 г. (36 регионов). В 1999 г. 15 регионов характеризовались высоким уровнем внешне-торговой квотой больше 1,1.

С 1997 по 1999 г. к регионам с высоким уровнем открытости относилась Республика Ингушетия, с 1998 по 2002 г. - Калининградская область.

В конце 80-х годов основными торговыми партнерами России были республики бывшего СССР и другие страны с плановой экономикой, на них приходилось 70% российского экспорта и 47% импорта. К 2004 г. на долю стран СНГ приходилось 16,2% экспорта и 23,5% импорта. Европа остается самой значительной составляющей как российского экспорта, так

и импорта. Товарооборот между Россией и Азией прочно восстановился после сокращения в 2002 г., но тем не менее доля не достигла пикового уровня 2001 г. Сокращение доли Америки в российском экспорте и импорте с 1999 г. продолжается. Доля Африки в российской внешней торговле практически не изменилась в период с 1996 по 2004 гг., также как и Австралии и Океании.

Перед Россией стоят задачи развития экономических отношений на всех географических направлениях, в том числе с учетом ее трансконтинентального положения.

Внешняя торговля все более становится многосторонним процессом с диверсифицированными связями, а углубление международного разделения труда расширяет не только ее товарную, но и географическую структуру. Данные о географическом распределении внешнеторгового оборота свидетельствуют об относительной регионализации мировой торговли. Общеизвестным примером является Евросоюз, который во внешней торговле России как в экспорте, так и в импорте занимает первое место среди интеграционных объединений.

Еще показательней пример Северной Америки, где из трех государств одно - ярко выраженный экономический лидер не только в данном регионе, но и во всем мире. Например,



внешнеторговый оборот Канады и Мексики в основном замыкается на США. Одновременно и для американской экономики торговля с этими странами имеет важное значение. Неуклонный рост доли внутрирегиональных связей во внешней торговле характерен для всех стран-участниц интеграционных группировок в Северной Америке, Юго-Восточной Азии и в Тихоокеанском регионе. Специалисты отмечают в качестве долговременных закономерностей мировой торговли - географическую диверсификацию внешнеторговых связей, рост удельного веса и значения внутрирегиональной торговли, некоторое ослабление доминирующего положения отдельных "торговых сверхдержав".

Развитие и тенденции транспортной отрасли тесно связаны с процессами в международной торговле. Происходит глобализация сферы услуг, подобная ранее начавшейся в обрабатывающей промышленности. Доля услуг в валовом продукте на протяжении последних 40 лет увеличивается и достигает в развитых странах приблизительно 72% ВВП, в развивающихся странах - 52% и странах ЦВЕ - 57%. Доля транспорта и связи в ВВП также сильно различается между странами.

Одним из изменений, которые произойдут в России в результате вступления в ВТО будет значительная либерализация барьеров для прямых иностранных инвестиций в сфере услуг, в том числе на транспорте. Современная мировая экономика характеризуется сдвигом прямых иностранных инвестиций в сторону сферы услуг. Этот сдвиг проявляется по ряду направлений:

1) на долю услуг приходится основная часть притока прямых иностранных инвестиций (ПИИ) во многих странах;

2) продолжение либерализации и дерегулирования основных секторов услуг привело к поступлению значительных ПИИ (при региональных различиях) в области, где ранее доминировало государство;

3) все больше международных корпораций действуют в сфере услуг;

4) революция в сфере информационных и телекоммуникационных технологий открыла новые возможности для осуществления ориентированных на экспорт ПИИ в рыночные услуги.

Рост ПИИ в услуги происходит ускоренными темпами по сравнению с ростом ПИИ в другие секторы экономики. Растет доля ПИИ, направленная в сферу услуг. В период с 1990 по 2002 годы объем накопленных ПИИ в сфере услуг увеличился в 4 раза - с 950 млрд долл. до более чем 4 трлн долл. При этом кумулятивные ПИИ в телекоммуникационный сектор, складское хозяйство и транспорт увеличились почти в 16 раз. В РФ объем инвестиций, поступивших от иностранных инвесторов составляет незначительную величину от общего объема инвестиций, поданным 2000 г. менее 1% (таблица 5). Как положительную тенденцию отметим преобладание прямых иностранных инвестиций по сравнению с портфельными и прочими, поступивших в транспортную отрасль до 2003 г. В последние два года тенденция изменилась, доля прочих инвестиций значительно превышает долю прямых и портфельных инвестиций.

Таблица

Объем инвестиций, поступивших от иностранных инвесторов в транспорт (млн долл.)

Год	Поступило всего	В %	Прямые (%)	Портфельные (%)	Прочие (%)
1995	11,1	0,4	99,1	-	0,9
1998	318	2,7	40,3	45,0	14,7
1999	521	5,5	99,0	0,2	0,8
2000	1020	9,3	92,9	0,1	7,0
2001	758	5,3	90,9	0,1	9,0
2002	174	0,9	64,4	2,9	32,7
2003	402	1,3	41,0	3,5	55,5
2004	656	-	23,6	5,8	70,6

Рассчитано по: Инвестиции в России. 2003: Стат.сб./ Госкомстат России. - М.: 2003. - С.92-94; "Статистический бюллетень", №5 (115), 2005. - С. 62-100; "Статистический бюллетень", №1(94), 2003. - С.148-191; "Статистический бюллетень", №5(104), 2004. - С. 68-112.



Накопленные иностранные инвестиции в транспортной отрасли РФ составляют незначительную величину, которая имеет тенденцию к сокращению в 2002 г. - 6,1%, в 2003 г. - 5,1%, в 2004 г. - 3,9%¹.

В 2002 г. 9,5% иностранных инвестиций в транспортную отрасль РФ поступило из Великобритании, в 2003 и 2004 гг. ведущими инвесторами были инвесторы из США и Кипра (15,2% и 17,7% в 2003 г. соответственно, 21% и 42,8% в 2004 г.), что свидетельствует о неэффективной географической структуре иностранных инвестиций.

Региональная структура распределения иностранных инвестиций в транспортной отрасли также характеризуется неравномерностью. Иностранные инвестиции в транспортной отрасли РФ поступали в 32 региона в течение с 2002 по 2004 гг. Только в 13 регионов РФ иностранные инвестиции в транспортную отрасль поступали все три года с 2002 по 2004. Краснодарский край, Московская область и Самарская область привлекали больше 50% общего объема иностранных инвестиций в транспортную отрасль (2002 - 74%, 2003 - 77%, 2004 г. - 63%).

Результаты текущей деятельности транспортных предприятий с иностранными инвестициями также демонстрируют незначительную их роль в транспортной отрасли РФ.

По данным структурного обследования основных показателей деятельности предприятий (без субъектов малого предпринимательства), проведенного в 2003 г., доля взносов иностранных юридических и физических лиц в уставный капитал транспортных организаций на конец 2003 г. в процентах от уставного капитала всех организаций отрасли составила менее 1% во всех видах транспорта, кроме воздушного (7%) и транспортно-экспедиционных услуг (33%).²

Транспортные предприятия с иностранными инвестициями сосредоточены в Москве, Санкт-Петербурге, Приморском крае и Калининградской области. Только Москва и Санкт-Петербург сосредотачивают более 50% всех транспортных предприятий с иностранными инвестициями (в 1998 г. - 50%, 1999 - 54%, 2000 г. - 57%). На Москву, Санкт-Петербург и Самарскую область приходится в 1997 г. 81%, 1998 - 61%, 1999 - 51%, 2000 - 74% всего объема услуг и работ, оказанных транспортными предприятиями с иностранными инвестициями.

Исследования показывают, что отрасли услуг, получающих ПИИ, где российские поставщики услуг будут сталкиваться с растущей конкуренцией со стороны многонациональных поставщиков услуг, в результате вступления в ВТО увеличат занятость. В число таких отраслей входит связь, финансовые услуги, грузовые автоперевозки и торговля. В отраслях же, где приток ПИИ будет незначительный или не будет совсем, прогнозируется небольшое сокращение занятости.

Занятость в сфере услуг, в том числе на транспорте рассматривается как альтернатива при возможном ухудшении ситуации на рынке труда. Наибольшая занятость на транспорте характерна для северных регионов, среди которых выделяется Архангельская область, показатель которой в два раза превышает среднюю занятость на транспорте по РФ. Самое большое значение среднегодовой занятости на транспорте в процентах от общего количества занятых (20,6% в 1997 г.) было в Тюменской области, что связано с отнесением к транспорту фирм, транспортирующих нефть. Тюменская же область лидирует среди регионов в региональной структуре занятости на транспорте, на нее приходится 4,65% в 2003 г. от общего числа занятых на транспорте РФ. Санкт-Петербург, московская область и Краснодарский край незначительно отстают по анализируемому показателю от Тюменской области.

Показателем межотраслевой мобильности и возможности адаптации к изменению структуры рынка труда служат показатели развития малого бизнеса на транспорте. Они же являются индикаторами благоприятности развития институциональной среды транспорта в регионах. Как видно из данных таблицы 8, с точки зрения адаптации за счет межотраслевой мобильности наиболее благоприятными являются Санкт-Петербург и Москва. В группе наиболее проблемных регионов по последствиям вступления в ВТО находятся Нижегородская и Самарская области, которые входят в десять ведущих регионов по развитию малого бизнеса на транспорте.

Таким образом, вступление России в ВТО должно принести существенные выгоды России в целом. При этом самые большие выгоды создаются благодаря либерализации барьеров для прямых иностранных инвестиций в



сфере бизнес - услуг, к которым относится и транспорт. С точки зрения развития транспорта, положительными факторами присоединения России к ВТО, являются: урегулирование проблемы дискриминационного отношения к России со стороны западных стран, улучшение условий транзитных перевозок через территорию России с возможным допуском на мировой рынок российских поставщиков транспортных услуг, возможность использования российскими перевозчиками транспортно-эксплуатационных и терминальных систем других стран, а также трансферт технологий в области создания сервиса услуг и информационных систем, возможность объективного разрешения возникающих в процессе международной торговли транспортными услугами споров в рамках ВТО.

Однако, получение выгод от вступления России в ВТО возможно только в том случае, если произойдут изменения во внутренней политике России и будут внедрены международные правила торговли внутри страны и получит отражение многолетний опыт, накопленный международным сообществом в регулировании рыночной экономики. Эти изменения должны затронуть и транспортную отрасль, так как выявленные факторы, характеризующие развитие транспортной системы страны и ее регионов, позволяют сделать вывод о том, что транспортное обеспечение пока не стало фактором экономического роста того или иного региона, формирования его конкурентных преимуществ.

Реализация этой задачи неразрывно связана с выработкой современной транспортной политики, или системы целей и приоритетов развития транспорта, адекватных им инструментов и механизмов достижения выбранной стратегии. В свою очередь, формирование современной транспортной политики, отвечающей вызовам современности, невозможно без определения национальной миссии транспорта России, определяющей целевой вектор.

В настоящее время существуют два альтернативных подхода к пониманию роли транспорта, и, следовательно, две основные модели выработки транспортной политики. Согласно первому подходу, транспорт должен служить в качестве "центра гравитации страны", "поля центростремительных сил", быть

"скелетом", соединяющим в единое целое части "организма" (многочисленные области и районы). Другими словами, транспорту отводится роль инструмента укрепления государственности, "собирателя" разбросанных центробежными силами частей единого, до недавнего времени целостного государства, расположенного на 1/6 части суши. В русле этого подхода государству отводится активная роль, причем не только реформатора, но и действующего субъекта, государственного предпринимателя, инвестора, дирижера и регулировщика. Сама же транспортная политика выступает как вариант промышленной политики, содержащий приоритеты, государственные инвестиции, регулирование тарифов, налоговые льготы и т.д.

Не отрицая активной роли государства в определении целей и приоритетов, поддержке структурных сдвигов и институциональных реформ, следует иметь в виду, что постиндустриальная экономика с ее требованиями гибкости технологий, изменчивости среды, повышенной адаптивности меняет подходы к промышленной политике, свойственные периоду индустриализации. Укажем хотя бы на то, что концентрация ресурсов на выбранных приоритетах в условиях неопределенности технологических сдвигов и быстрой изменчивости выбранных "точек роста" в определенной мере утрачивает смысл, так как кардинальным образом сокращает сроки отдачи от вложений, переводя инвестиции в невозвратные издержки. В этих условиях следует скорректировать распространенную у нас идею о прямой поддержке государством приоритетных проектов. Функция государства должна заключаться не столько в том, чтобы за счет собственных средств реализовывать долгосрочные приоритеты, сколько "слать сигналы" частному бизнесу, создавать условия для мобилизации ресурсов и реализации тех возможностей, которые есть у частного бизнеса. Большую роль при этом играют механизмы государственно-частного партнерства.

Другой подход к пониманию национальной миссии транспорта России исходит из взгляда на него как на "перевозчика", деятельность которого направлена на удовлетворение рыночного спроса на перевозки. В таком ракурсе в центре оказываются рыночные параметры функционирования транспорта, а задача госу-



дарства, как важнейшего института, видится в реструктуризации естественных монополий на транспорте, создании условий конкуренции, контроле и профилактике монопольного поведения. Именно такой подход, ориентированный исключительно на корпоративные интересы, реализуется, как нам представляется, при разработке стратегической программы развития ОАО "Российские железные дороги". Однако при всей важности работы на потребителя через поиск и использование оптимальных способов удовлетворения спроса, стремление к достижению экономических результатов, диктуемых рыночными условиями работы, не следует забывать, что транспорт выполняет инфраструктурную роль в экономике страны, а все проекты по развитию транспортной инфраструктуры предполагают долгосрочные вложения и длительные сроки окупаемости. Следовательно, опора на рыночные параметры функционирования транспорта должна быть вмонтирована в новый тип активной государственной транспортной политики, особенно на уровне регионов.

Для реализации миссии транспорта России представляется целесообразным сосредоточить усилия на активизации *государственной политики на транспорте в следующих направлениях.*

1. Требуется новое поколение государственных целевых программ развития транспорта, в большей степени основанных на системном подходе, учитывающем инновационную и технологическую составляющие, обеспечивающем рамки для участия частных инициатив, рыночных сил при определении целей программы.

Существующий в настоящее время механизм определения системы целей и приоритетов, согласования их через государственные целевые программы развития видов транспорта не отвечает в полной мере задаче современного этапа экономического развития - повышения конкурентоспособности национального транспорта и экономики в целом.

С одной стороны, сам процесс определения проблем и задач, которые должны решаться в рамках государственных программ (федеральных и региональных), не носит интерактивного и максимально открытого характера, не опирается на механизмы формирования программ, основанные на интерактивных

процедурах общения представителей науки, государства и бизнеса, что не позволяет выявить частные интересы бизнес организаций. В результате, возникают определенные потери экономического потенциала частных субъектов хозяйствования для решения общенациональных задач, направленных на модернизацию транспортной инфраструктуры в стране и субъектах Федерации, реструктуризацию транспортных организаций на основе современных технологий (контейнерных, интермодальных) и т.д.

С другой стороны, интересы локальных и региональных органов власти в области развития транспорта не носят системного характера, часто не совпадают с интересами местного бизнес - сообщества, а также не в полной мере учитывают общенациональные приоритеты и интересы, между тем входят в федеральные программы развития через механизм лоббирования.

2. Разработка механизма государственно-частного партнерства, адекватного вызовам глобализации и закономерностям постиндустриального развития экономики. Актуальной и во многом нерешенной задачей является эффективность управления собственностью государства на транспорте. Не эффективное управление собственностью, находящейся в распоряжении частных (акционерных) транспортных организаций не способствует целям реализации национальной транспортной политики и стратегии страны. Предлагаемый в настоящее время механизм государственно-частного партнерства путем использования концессий, финансирования объектов на основе концессионных соглашений между государством и частными структурами в определенных долях должен быть расширен за счет развития таких форм обязательств, как система государственных контрактов, грантов, кооперативных соглашений, формирования сетевых взаимодействий и альянсов. Указанные формы государственно-частного партнерства требуют обновления, а в ряде случаев создания новой законодательной базы.

3. Формирование и поддержание конкурентных преимуществ транспортных организаций страны на внутреннем и международном рынках Евразийского экономического пространства. Требуется экспертная оценка конкурентоспособности



организаций различных видов транспорта на рынке товаров и услуг и ее мониторинг. Важно также проведение оценки капитализации акционерных транспортных организаций на отраслевых рынках и оказание мер по росту капитализации транспортных компаний. Министерству транспорта следует обратить внимание на организацию мониторинга конкурентоспособности и найти формы поддержки инновационных транспортных компаний.

4. Современная экономика ставит задачу **повышения рыночной эффективности функционирования транспортной системы в неразрывной связи с задачей обеспечения социально - территориальной справедливости**, понимаемой как гарантия доступности для экономических агентов транспортных услуг. Следовательно, интеграция российской экономики в мировое хозяйство неразрывно связана с ликвидацией неравномерности в территориальном размещении транспортных сетей, с повышением качества их размещения, с модернизацией и реформированием, как транспортной инфраструктуры, так и дорожного хозяй-

ства, что рассматривается в качестве дополнительного и относительно автономного ресурса социально-экономического развития регионов, формирования конкурентных преимуществ через разработку и реализацию региональной политики повышения конкурентоспособности транспортных компаний.

Присоединение России к ВТО предъявляет новые требования к формированию конкурентоспособности национальных и территориальных производственных и транспортных систем, задача текущего момента найти достойные ответы на эти вызовы.

Примечания:

¹"Статистический бюллетень", №5 (115), 2005. - С. 62-100; "Статистический бюллетень", №1(94), 2003. - С.148-191; "Статистический бюллетень", №5(104), 2004. - С. 68-112.

²Структура и основные показатели деятельности предприятий (без субъектов малого предпринимательства) за 2003 год (по данным структурного обследования).- М.: Росстат, 2004.

Сотрудничество Иркутской области и Германии

Губернатор Иркутской области А. Тишанин встретился в июне с генеральным консулом Германии в Новосибирске М. Кантцлером.

Основу экспорта из региона в Германию в 2006 году составили алюминий (80%), целлюлоза, химия и др. Из Германии в Приангарье импортируют в основном продукцию высокого передела, технику, оборудование. Кроме того, в Приангарье работает 20 совместных предприятий с инвестиционным капиталом Германии. "Приангарье открыто для общения, - отметил губернатор. - Германия является дружественным партнером нашего региона в различных сферах, особенно в области побратимского и культурного сотрудничества, а также в области туризма". Жители Германии являются самыми активными туристами. В прошлом году Иркутскую область посетили 9 тысяч жителей этой страны.

Генеральный консул Германии М. Кантцлер подчеркнул, что «рынок России, в том числе Сибири, представляет огромный интерес для немецких компаний».

Соб. инф.