



Роль России в транспортном обеспечении мировой торговли и возможные пути повышения ее эффективного участия

В.П. Нехорошков

Начало нового тысячелетия мировая экономика встретила значительным усилением интеграционных процессов, протекающих между хозяйствующими субъектами, а глобализация окончательно утвердилась как одна из главных фундаментальных тенденций ее развития. Процесс глобализации обусловил серьезные изменения в международном разделении труда, а также характер и принципы мирохозяйственных связей. На этом фоне отличия в степени и качестве вовлечения в мировую торговлю и интеграционные процессы разных стран усилили диспропорции в темпах их экономического развития и привели к новым глобальным проблемам.

Результатом глобализации мировой хозяйственной системы в начале XXI века явилось формирование единого глобального мирового рынка. Стало очевидным, что добиться экономического роста и успешного развития страны возможно лишь при продуманной интеграции в мировую хозяйственную систему, где в том или ином качестве присутствуют практически все страны мира. Качество и продуманность шагов на пути интеграции и роль в мировой хозяйственной системе, позволяет выделить среди всех участников международных экономических отношений, как явных лидеров, так и аутсайдеров мирохозяйственной эволюции. Но наряду с явными преимуществами страны столкнулись и с новыми глобальными вызовами и проблемами, когда за счет значительного усиления взаимозависимости национальных экономик, они стали в большей степени подвержены воздействию общемировых

тенденций и конъюнктуры на глобальных рынках.

К негативным последствиям глобализации нужно, прежде всего, отнести рост зависимости национальных экономик от конъюнктуры мирового хозяйства. Кризисы, возникшие в одних странах, распространяются на другие, и этот процесс носит волнообразный характер, вызывая цепную реакцию на рынках всех стран, вовлеченных в финансовые и товарно-денежные отношения. Мировой финансовый кризис является наглядным тому подтверждением, который в конце 2008 года и начале 2009 года стал причиной стремительного падения объемов производства и торговли сначала в развитых странах и сразу же следом в развивающихся.

Негативные последствия текущего финансового кризиса значительно превышают результаты предыдущих спадов, что объясняется рядом причин:

— во-первых, падение спроса получило более широкое распространение за счет одновременного замедления роста экономик большинства регионов мира;

— во-вторых, возросла доля глобальных сбытовых цепочек в общем объеме мировой торговли, когда вопрос сокращения или увеличения объемов поставок перестал быть проблемой страны-поставщика и потребителя, поскольку пока готовый продукт поступит к конечному потребителю в рамках технологического процесса его комплектующие и сам продукт может неоднократно пересекать границы разных стран;



— в-третьих, причиной сокращения объемов мировой торговли стала нехватка средств торгового финансирования;

— и четвертой причиной стали усиливающиеся протекционистские меры со стороны правительств государств.

Российская экономика, которая с каждым годом все больше интегрируется в мировое экономическое пространство, также самым серьезным образом была затронута мировым финансовым кризисом. Кризис в российской экономике ярко проявил ее слабые места, в том числе проблему узкой специализации страны, когда основная доля экспорта приходится на продукцию сырьевого характера.

Преодоление кризисных последствий в экономике требует в перспективе определения приоритетных точек экономического роста страны, способных не только дать новым импульс экономическому развитию, но и стимулировать диверсификацию российской экономики, повы-

шая при этом ее инвестиционную привлекательность.

Одной из таких точек роста может стать развитие транспортной инфраструктуры страны и повышение ее конкурентоспособности в части транспортного обеспечения мировой торговли. Восстановление мировой экономики и динамика экономического развития отдельных стран позволяет подтвердить значительную роль развивающихся стран Юго-Восточной Азии в мировой экономике, а также значительный транзитный потенциал России по обеспечению их товарных потоков с другими регионами мира.

Динамика роста объема экспорта транспортных услуг в докризисный период как видно из таблицы 3 превышает среднее значение роста коммерческих услуг, и наибольший рост приходится на 2006 и 2007 годы, когда объемы мировой торговли достигали наибольших значений [4]. В 2008 году объем экспорта транспортных услуг составил 875 млрд долл.[1].

Таблица 1

Рост объема экспорта коммерческих услуг по категориям и регионам в 1990-2007 гг. (в %)

	Мир	Северная Америка	Южная и Центральная Америка	Европа	СНГ	Африка	Ближний Восток	Азия
<i>Деловые услуги</i>								
1990-95	8	8	9	-	-	...	...	...
1995-00	5	7	6	...	...	...	...	4
2000-07	12	7	10	13	21	...	13	13
2005	12	11	20	10	20	...	17	15
2006	12	9	14	11	24	13	17	16
2007	18	13	17	20	27	22	13	19
<i>Транспортные услуги</i>								
1990-95	6	4	7	-	-	...	...	11
1995-00	3	3	1	3	...	...	...	3
2000-07	12	6	11	12	16	...	14	12
2005	13	12	20	12	17	...	18	14
2006	9	10	10	7	17	17	11	11
2007	19	12	15	21	20	31	16	20
<i>Туризм</i>								
1990-95	9	7	10	-	-	9	...	...
1995-00	3	6	7	2	...	6	...	2
2000-07	9	3	7	10	20	14	9	12
2005	7	8	13	5	11	15	18	9
2006	9	5	11	8	24	12	13	16
2007	14	10	12	15	28	17	10	18
<i>Прочие услуги</i>								
1990-95	10	12	10	-	-	...	...	16
1995-00	7	11	9	...	...	...	...	6
2000-07	14	10	14	16	28	...	15	15
2005	14	12	32	12	35	...	15	19
2006	16	12	20	15	32	10	23	20
2007	20	16	26	22	36	23	12	19



При этом анализ структуры мирового экспорта транспортных услуг показывает значительную долю морского транспорта, где доля грузового фрахта составляет 35%. Россия по

итогам 2007 года входит в десятку мировых экспортеров транспортных услуг, занимая девятую строчку с объемом 11,8 млрд долл. (см. таблицу 2) [4].

Таблица 2

Мировые лидеры экспорта транспортных услуг, 2007

№	Страна	Объем, млрд долл.
1	Европейский союз	337,2
2	США	77,2
3	Япония	42,0
4	Республика Корея	33,8
5	Китай (Гонконг)	31,3
6	Китай	23,6
7	Сингапур	23,1
8	Норвегия	18,9
9	Россия	11,8
10	Канада	11,7
	Итого 10 стран	610,6

Источник: International Trade Statistics: 2008- WTO, 2008 http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2008_e/its08_toc_e.htm

Потенциал увеличения экспорта транспортных услуг может быть реализован в полной мере при усилении Юго-Восточного вектора Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 года [6].

В качестве основы транспортного обеспечения мировой торговли российской транспортной системой лежит железнодорожная транспортная инфраструктура, которая может эффективно включиться в обеспечение международного транзита товарных потоков в рамках геостратегического треугольника XXI века.

В зависимости от приоритетности различных социально-экономических задач из всего множества возможных стратегий развития

опорной железнодорожной сети России выделяются три стратегии, именуемые в дальнейшем транспортно-ориентированной, ресурсно-ориентированной и социально-ориентированной.

Транспортно-ориентированная стратегия представляет собой развитие идеи международных транспортных коридоров, когда один из таких коридоров продолжается на восток от Нижнего Новгорода через Екатеринбург до Владивостока. В ней Сибирь рассматривается узко функционально — как участок суши, удобный для создания «транспортного моста» (коридора) по юго-западному ребру геостратегического треугольника XXI века: «страны ЕС — страны восточной и Юго-Восточной Азии — страны NAFTA».

В состав основных мероприятий этой стратегии входят:



— проекты реконструкции Транссиба с параллельным завершением строительства Севсиба, как продолжения БАМ на запад (с перераспределением между ними перевозочных функций) и наращивания мощностей портовой инфраструктуры на Тихоокеанском побережье страны;

— проекты глобализации Транссиба, его «раскупуривания» на юго-восток посредством строительства сухопутной ветки через пролив Невельского на Сахалин с перспективой выхода на железнодорожную сеть Японии;

— проект создания прямого выхода из Якутии в центральный Китай;

— проект соединения с Транскорейской магистралью.

Главное достоинство этой стратегии — включение Сибири и России в глобальную транспортную сеть мира, интенсификация международного транзита и создание физических условий для конкурентного притока капиталов в Сибирь из Японии, Китая и стран Юго-Восточной Азии. Использование потенциала «транзитности» для стимулирования экономической конкуренции между стратегически опасными (каждый в отдельности) претендентами на ресурсный потенциал Сибири является одним из преимуществ этой стратегии.

Данная стратегия может рассматриваться как экстраполяция на будущее инвестиционной политики ОАО РЖД до 2010 г. [5]. Эта политика предусматривает завершение крупных инвестиционных проектов по развитию транспортных коридоров, нацеленных на период до 2010 г. по трем «генеральным» направлениям: Кузбасс-Дальневосточный транспортный узел; Кузбасс – Азово-Черноморский транспортный узел; Кузбасс-Северо-Запад. Обратим внимание, что конфигуратором грузопотоков здесь является Кузбасс - одна из ресурсодобывающих сибирских провинций.

Ресурсно-ориентированная стратегия рассматривает Сибирь как кладовую природных ресурсов, подлежащих индустриальному освоению с минимальной затратой средств, что не предполагает особо крупных вложений на глобализацию Транссиба и БАМ и ограничивается отстраиванием от этих широтных магистралей меридиональных ответвлений, ведущих к крупным (в основном северным) месторождениям полезных ископаемых и модернизацией портов на Тихоокеанском побережье.

Данная стратегия является в известном смысле инерционной, она осуществлялась в советский период, ныне эта стратегия уже реализуется в зоне хозяйственного освоения БАМ, где сооружена железнодорожная ветка к Чинейскому комплексному месторождению руд и начинается строительство ветки к Эльгинскому угольному месторождению.

Преимущество этой стратегии состоит в ее относительно низкой капиталоемкости, которая достигается за счет минимизации социальных и природоохранных затрат на обустройство соответствующих территорий. Однако в будущем, после истощения целевым образом осваиваемых месторождений, места ресурсодобычи превращаются в очаги социального бедствия (как это происходит, например, в Тюменской области) и затраты на реализацию программ ложатся на бюджеты всех уровней. Кроме того, как показал опыт последнего десятилетия, при очаговом освоении сибирских ресурсов, когда экономическая инфраструктура примитивна, транспортные выходы одновариантны и плохо защищены от криминала, а политическая ситуация нестабильна, солидные отечественные и зарубежные инвесторы в Сибирь идут не активно или, если идут, то на неприемлемых условиях для государства.

Социально-ориентированная стратегия в качестве своей главной установки выдвигает положение о необходимости цивилизованного освоения ресурсного потенциала Сибири, базирующегося на опорной железнодорожной «решетке», создание которой и составляет содержание данной стратегии.

Интересным является проект по строительству в дополнение к «глобализованному» Транссибу и построенному Севсибу широтных Трансконтинентальной магистрали (ТКМ), Полярной магистрали (с переходом через Берингов пролив) и меридиональных соединительных линий, в своей совокупности образующих сеть, в узлах которой размещаются тыловые и опорно-тыловые территории, имеющие устойчивую круглогодичную связь с любой точкой глобальной железнодорожной сети России и мира. Конфигурация сети типа «решетки» позволяет вести освоение сибирских ресурсов в экстремальных природно-климатических условиях ограниченным контингентом рабочей силы переменного состава, функционирующей по принципу: «живем на юге, работаем на севере».



Такой подход позволит смягчить ограничения по трудовым ресурсам, с которыми Россия по демографическим причинам столкнется в первой половине XXI века. И, самое главное, этот подход позволит не создавать стационарные функциональные города и поселки, фактически социальные цеха добывающих предприятий, которые (города и поселки) после отработки месторождений превращаются в места социального бедствия.

Кроме того, подобная организация селитебных территорий с опорой на узлы железнодорожной сети позволит при освоении природных ресурсов вахтенно-экспедиционным методом обеспечить ступенчатую адаптацию рабочей силы при ее перемещении к местам работы и обратно в места проживания. Только в этом случае, как показал опыт разработки сибирских нефтегазовых месторождений, можно сохранить здоровье вахтовиков и не превратить в короткие сроки здоровых в больных, больных в хроников, а хроников в смертников, что неизбежно при одномоментном одноступенчатом перемещении рабочей силы авиатранспортом.

Таким образом, данная стратегия обеспечивает соответствие мировым стандартам освоения новых территорий, когда главными факторами развития становятся человеческий капитал и коммуникации. Именно по этой причине стратегия именуется социально-ориентированной. Ее главное экономическое достоинство – вариантность маршрутов, недостаток –

высокая капиталоемкость, в разы превышающая (по нашей оценке) две другие стратегии.

Исследование ожидаемой эффективности рассматриваемых альтернатив Юго-Восточного вектора Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, а также их дальнейшая детализация, позволят более обоснованно подойти к проблеме повышения эффективности участия России в транспортном обеспечении мировой торговли как возможной точке экономического роста страны.

Библиография:

1. WORLD TRADE REPORT 2009: Trade Police Commitments and Contingency Measures – WTO, Switzerland, 2009
2. Мировая экономика: прогноз до 2020 года / под ред. акад. А.А.Дынкина / ИМЭМО РАН. – М.: Магистр, 2007. – 429 с.
3. UNCTAD, Handbook of statistics 2008. – N.Y., Geneva: UN, 2008.
4. International Trade Statistics: 2008- WTO, 2008 http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2008_e/its08_toc_e.htm
5. Якунин В. И. Об основных итогах производственно-финансовой деятельности ОАО «РЖД» в 2007 г. // Железнодорожный транспорт. 2008., № 1, с.2-12.
6. «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года»

