

Транзитный потенциал России как геоэкономический ресурс страны

Существенный прогресс транспортных систем и коммуникаций в мире в XX веке обусловил сокращение так называемого экономического расстояния между регионами, странами и континентами. В то же время со второй половины 1980-х годов получили широкое развитие процессы глобализации, которую эксперты Международного Валютного Фонда определили как «растущую экономическую взаимозависимость стран всего мира в результате возрастающего объема и разнообразия трансграничных транзакций товаров, услуг и международных потоков капитала, также благодаря все более быстрой и широкой диффузии технологий»¹.

М.Б. Погорияк

УДК 656 (470)
ББК 65.37
П-434

Все это привело к формированию геоэкономического пространства – глобальной среды, образуемой и отображаемой не по государственно-территориальному признаку, а в рамках международных экономических процессов, которые становятся вынесенными за пределы какой-либо отдельно взятой страны, или не поддающимися государственному регулированию. Целью национальной деятельности в геоэкономическом пространстве становится своевременная перегруппировка сил для выхода на наиболее благоприятные условия формирования и перераспределения мирового дохода.

Иными словами, переход к геоэкономической доктрине развития² ознаменовался возможностью достижения мирового или регионального могущества экономическим путем, что предполагает наличие и эффективное использование в первую очередь природно-ресурсного, пространственно-территориального, финансового и демографического потенциалов.

¹ World Economic Outlook. Washington IMF –1997 May – P.45

² Под геоэкономической доктриной автором понимается эффективное использование пространственной локализации экономической (в т.ч. географической, демографической, транспортной, ресурсной) и политической (в т.ч. внешнеэкономической) деятельности, основанное на формировании нового уровня стратегического взаимодействия систем хозяйствования внутри отдельно взятой страны, а также при взаимодействии с другими странами.

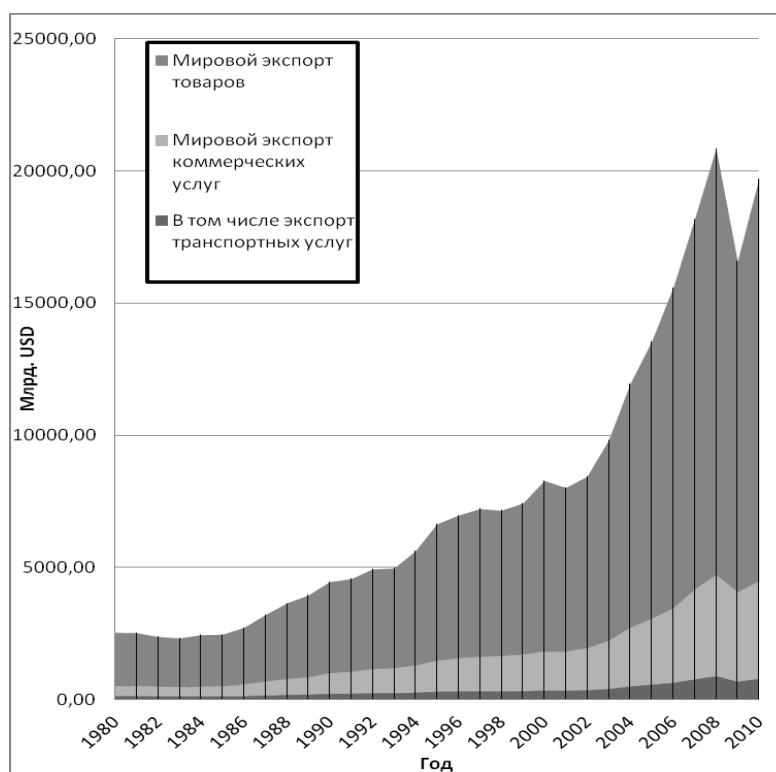


Стратегия эволюции России в рамках геоэкономической доктрины общемирового развития должна основываться на имеющихся фундаментальных преимуществах, и в первую очередь, не на использовании богатых запасов исчерпываемых сырьевых ресурсов, и как следствие их истощении, а на эксплуатации обширной территории, предполагающей высокий транзитный потенциал, и выгодного географического положения в качестве связующего транспортного коридора между Западом и Востоком. Задача России как страны с территорией, соединяющей Европу с Азией, заключается в максимальном расширении влияния на зоны между ее сухопутной территорией и акваторией, омывающей евразийский материк, а также максимальной интеграции этих зон в геоэкономическом плане.

Следует учитывать, что развитие мировых рынков товаров, капиталов и рабочей силы стимулирует опережающие темпы роста международной торговли услугами (в т.ч. транспортными) (Рисунок 1) и расширение их позиций в экономике всех стран (в ВВП развитых стран сфера услуг превышает 70%, стран ЦВЕ – приближается к 60%, развивающихся стран – превышает 50%).

Рисунок 1

Мировой экспорт товаров, коммерческих услуг, в том числе транспортных услуг (1980-2010 гг.)



Источник: на основе статистических данных Всемирной торговой организации (<http://stat.wto.org/StatisticalProgram/WsdbExport.aspx?Language=E>)

Транспорт

В этой связи одними из важнейших инфраструктурных проектов являются проекты по созданию и развитию транспортных сетей. Наряду с другими, правильно организованные и своевременно развиваемые трансконтинентальные транспортные коридоры позволят использовать географическое положение страны как необходимую миру инфраструктуру и извлекать из него прибыль.

По данным Всемирной торговой организации рост мирового экспорта транспортных услуг в 2010 году составил 15% после падения на 23% во время кризиса 2008-2009 годов; всего экспорт транспортных услуг занял 21,3% от общего экспорта коммерческих услуг за 2010 год. Больше всего доходов от экспорта транспортных услуг получили страны Европы, страны Азии и Северная Америка (Таблица 1). Отмечается, что особое развитие транспортный сектор получил в 2010 году в странах Азии: в Китае экспорт вырос на 45%, в Республике Корея – на 33%, экспорт из Гонконга (Китай) и Индии возрос на 28% и 23% соответственно. Европа же восстанавливала докризисные показатели гораздо более медленными темпами: в 2010 году экспорт транспортных услуг из Европейского Союза увеличился на 8%.

Таблица 1

Ведущие экспортеры и импортеры транспортных услуг

<i>(Млрд долларов и %)</i>							
	<i>Стоимость</i>	<i>Доля</i>			<i>Годовое % изменение</i>		
		<i>2010</i>	<i>2005</i>	<i>2010</i>	<i>2005-10</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>
Экспортеры							
Европейский Союз (27)	339,4	46,0	43,2	5	15	-23	8
Экспорт вне Евросоюза (27)	168,5	22,8	21,5	5	18	-24	12
США	71,1	9,3	9,1	6	14	-18	15
Япония	39,0	6,3	5,0	2	11	-33	23
Республика Корея	38,0	4,2	4,8	10	33	-36	33
Китай	34,2	2,7	4,4	17	23	-39	45
Сингапур	32,7	3,4	4,2	11	22	-19	15
Гонконг (Китай)	30,3	3,6	3,9	8	13	-18	28
Норвегия	15,8	2,7	2,0	1	10	-25	2
Российская Федерация	14,9	1,6	1,9	10	27	-18	21
Индия	13,2	1,0	1,7	18	28	-5	21
Канада	11,7	1,7	1,5	4	3	-19	25
Тайбэй (Тайвань*)	9,8	1,0	1,2	11	4	-31	54



Транспорт

(Млрд долларов и %)

	Стои- мость	Доля			Годовое % изменение		
		2010	2005	2010	2005-10	2008	2009
Экспортеры							
Турция	8,4	0,9	1,1	11	19	-3	11
Египет	7,9	0,8	1,0	11	17	-18	18
Украина	7,8	0,8	1,0	12	25	-18	25
Импортеры							
Европейский Союз (27)	308,6	36,8	32,1	4	13	-25	11
Экспорт вне Евросоюза (27)	143,3	16,4	14,9	5	17	-25	17
США	77,0	11,6	8,0	0	5	-22	14
Китай	63,3	4,2	6,6	17	16	-7	36
Япония	46,5	5,9	4,8	3	10	-25	15
Индия	46,4	3,0	4,8	18	38	-17	31
Республика Корея	28,8	3,0	3,0	7	26	-36	23
Сингапур	28,4	3,0	3,0	7	9	-18	15
ОАЭ	25,4	1,6	2,6	18	33	-10	11
Таиланд	22,6	2,1	2,4	9	26	-26	32
Канада	20,4	2,1	2,1	7	11	-18	21
Гонконг (Китай)	14,6	1,5	1,5	7	14	-23	19
Австралия	13,3	1,6	1,4	4	13	-31	30
Саудовская Аравия	12,7	0,7	1,3	22	71	-27	12
Российская Федерация	12,0	0,8	1,2	18	39	-27	27
Малайзия	11,9	1,2	1,2	7	4	-19	28

Примечание к таблице:

* - Тайбэй – столица провинции Тайвань в составе КНР.

Источник: International trade statistics 2011, Geneva WTO (http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2011_e/its11_trade_category_e.htm)

Определяя место России на мировом рынке транспортных услуг, необходимо отметить, что из 6 млн контейнеров с грузами общей стоимостью 250 млрд долларов, ежегодно перевозимых между Западной Европой и Восточной Азией, только 2% потока контейнерных перевозок проходят по отечественной территории.



При этом к предпосылкам наличия в России высокоразвитой транспортной сети можно отнести:

□ Обширную территорию, богатую природными ресурсами, расположенными и требующими освоения в отдаленных районах страны;

□ Географическое положение «моста», связующего Европу и Азию;

□ Вступление во Всемирную торговую организацию, которое повлечет за собой увеличение внешнеторгового оборота, что в свою очередь благоприятно для российских перевозчиков;

□ Подготовку России к принятию крупнейших мировых спортивных мероприятий (Олимпиады в Сочи 2014 года и Мирового кубка по футболу 2018 года), что требует увеличения объемов транспортировки, в первую очередь строительных материалов;

□ Потенциал наличия собственной высокоразвитой транспортной инфраструктуры должен стать одним из факторов привлечения партнеров при формировании новых региональных группировок.

Российская транспортная отрасль испытывает ограничения в объемах осуществляемой деятельности во многом ввиду ухудшения инфраструктуры железных дорог, что несет в себе риск в среднесрочной и долгосрочной перспективе, так как железные дороги являются ключевым элементом российской транспортной системы, занимая 85% всех грузовых перевозок (Рисунок 2). Россия обладает одной из крупнейших железнодорожных сетей в мире, насчитывающей более 87 тыс. км железнодорожных путей, половина из которых – электрифицированные, и занимает второе место в мире после США. По протяженности электрифицированных дорог – 42 тыс. км – Россия является мировым лидером. В то же время развитие железнодорожного сообщения внутри страны носит неравномерный характер: пять субъектов РФ не имеют железных дорог, из-за их отсутствия не осваиваются 23 крупных разведанных месторождения природных ресурсов. В европейской части РФ находится крупнейший транспортный узел Москва, от которого в радиальном направлении расходятся крупные железнодорожные магистрали (например, Октябрьская железная дорога – старейшая и самая протяженная). Железнодорожная сеть Сибири отличается меньшей густотой и широким направлением основных магистралей, таких как Транссибирская магистраль, Байкало-Амурская, Южно-Сибирская, Средне-Сибирская и Северо-Сибирская магистрали.

Продолжение статьи см. в одном из следующих номеров журнала

