Е. М. Кузнецова

КОНКУРЕНТНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ В ПЕРИОД МИРОВОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО КРИЗИСА

Работа представлена кафедрой мировой экономики
Санкт-Петербургского государственного университета
Научный руководитель – доктор экономических наук, профессор Н. П. Кузнецова

В статье исследуются возможные пути по развитию конкурентных преимуществ транспортной отрасли РФ в период мирового экономического кризиса. Анализируются конкурентные преимущества, которыми обладает страна и которые могут способствовать созданию новых рабочих мест, содействовать развитию промышленности и инвестиционной привлекательности транспортной отрасли и в конечном итоге привести к росту ВВП.

Ключевые слова: *мировой экономический кризис, транспорт, международные транспортные коридоры, конкурентные преимущества.*

E. Kuznetsova

COMPETITIVE ADVANTAGES OF THE RUSSIAN TRANSPORT INDUSTRY DURING THE WORLD ECONOMIC CRISIS

The article explores the possibilities of developing competitive advantages in the Russian transport industry during the world's economic crisis. The analysis outlines various competitive advantages of our country that may be leveraged for the creation of new jobs, promotion and development of the industry as a whole and investment appeal of the transport industry, resulting in the growth of GDP.

Key words: *world economic crisis, transport, international transport corridors, competitive advantages.*

Проблема преодоления экономического кризиса и выхода из него актуальна в любой экономической системе, в любой исторический период времени. Особое значение преодоление кризисных явлений существенно в глобализирующейся экономике на отраслевом уровне при рассмотрении сферы инфраструктуры и ее важнейшей части – транспортной отрасли, предопределяющей уровень и динамику международной торговли в современном мире. В представленной статье приводится анализ тенденции товаропотоков между странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) и Европы, роль России в обеспечении грузоперевозок между ними. Рассматриваются возможности использования естественных конкурентных преимуществ в области транспорта. Анализируются вероятные пути развития транспорта, которые могут способствовать созданию новых рабочих мест, содействовать развитию промышленности и инвестиционной привлекательности транспортной отрасли и в конечном итоге привести к росту ВВП.

Аналитики отмечают, что нынешний спад носит несимметричный характер и поразному ударит по экономике различных регионов. Развивающиеся экономики пострадают от глобального кризиса гораздо меньше, чем Запад, говорит Джон Хоксворт, главный экономист PricewaterhouseCoopers (PWC) [3].

Несимметричная природа экономического спада означает, что развивающиеся экономики во главе с Китаем и Индией уже через пять лет могут обогнать промышленно развитые страны, считают эксперты PWC. Их прогноз, опубликованный в Guardian, предполагает изменение мирового экономического ландшафта уже в горизонте ближайших пяти лет [3].

Так, доля развивающихся экономик в глобальном ВВП, составляющая в 2007 г. 31%, к 2013 г. увеличится до 41% [11]. Доля США в глобальном ВВП, которые сохранят статус крупнейшей мировой экономики, уменьшится с 25 до 20% [11]. Китай, который будет расти в среднем на 10% в год в течение последующих лет, обгонит еврозону (темп роста ВВП 2% соответственно) и станет второй крупнейшей экономикой планеты, а ежегодный рост Индии составит 8%. На долю стран БРИК будет приходиться до 18% глобального ВВП [11].

Таким образом, цепь финансовых кризисов конца XX – начала XXI в. стимулирует ускорение экономического роста развивающихся стран по сравнению с развитыми государствами, усиление разницы экономической динамики разномасштабных стран и регионов мира приведет к изменению архитектуры мировой экономики.

В кризисную пору особенно актуальны «битвы» за сферы влияния. Именно поэтому сейчас и Россия, и Европа пытаются использовать растущие экономики в качестве спасительного оазиса. В числе приоритетов европейской политики – сделать «двигателем роста мировой экономики» азиатские страны. Расчет на азиатские страны ЕС и России понятен: ведь в Китае и Индии скопились огромные запасы ликвидности, которые смогут смягчить последствия финансового кризиса. В условиях рецессии мировой экономики дальнейшее укрепление китайско-российского торгово-экономического и финансового сотрудничества имеет стратегическое значение для обеих стран. Одним из крупнейших источников доходов России в период мирового экономического кризиса может стать использование выгод экономико-географического положения между странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Европейским союзом. Территория РФ – это и естественная граница, и естественный мост между Европой и Азией. Через нее проходят кратчайшие коммуникации между европейскими странами и странами Центральной Азии, Среднего Востока, северной части Азиатско-Тихоокеанского региона. Уникальны и масштабы российской транспортной сети. Они включает 87 тысяч километров магистральных железных дорог, 531 тысячу километров автомагистралей, 84 тысячи километров внутренних водных путей, 800 тысяч километров авиалиний [8].

Активная интеграция России в международную экономическую систему непосред-

ственным образом касается транспортной отрасли. Эта интеграция происходит по трем основным направлениям – экспорт, импорт, транзит. Однако именно внутренние перевозки в большей степени влияют на развитие транспортной инфраструктуры и системы в целом. Поэтому необходимо не только способствовать развитию грузоперевозок внутри страны, но и стимулировать транзитную роль России на Евразийском континенте.

Развитие транспортных услуг, использование транзитного потенциала РФ может рассматриваться как важный национальный продукт государства.

Основными направлениями в развитии транспорта являются:

• повышение роли России в системе Азиатско-Тихоокеанского региона;

• формирование и развитие транспортного пространства со странами СНГ, через которые проходят международные транспортные коридоры;

• интеграция российского транспорта в европейскую транспортную систему;

• развитие контейнерных перевозок, совершенствование организации перевозок внешнеторговых грузов;

• выработка единой конкурентоспособной сквозной ставки на перевозку грузов транзитом через территорию России.

Важнейшей задачей, имеющей огромное стратегическое, социально-экономическое и геополитическое значение, является дальнейшее развитие коридора «Восток – Запад» и развитие транспортных узлов этого коридора. В частности, одним из таких опорных пунктов торговли «Восток – Запад» выступает поселок Забайкальск Забайкальской железной дороги, который расположен на пути прохождения железнодорожных транспортных коридоров из Азии в Европу. В Забайкальске находятся два крупнейших на российско-китайской границе пункта пропуска – международный автомобильный и международный железнодорожный, через которые проходят свыше 65% грузооборота российско-китайской торговли [2, с. 119]. Забайкальская железная дорога – филиал ОАО «РЖД» – крупнейшее предприятие Забайкальского края и Амурской области. Это самая протяженная (более 2300 километров с Запада на Восток) транзитная дорога на Транссибе. Дороге отводится большая роль в долгосрочных планах компании, отраженных в Стратегии развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 г. [2, с. 119]. Ей предстоит в полной мере реализовать потенциал международной транспортной артерии, обеспечивающей развитие торгово-экономических связей между Россией и КНР, а по большому счету между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона. В АТР сохраняется высокий прирост населения и высокие темпы экономического роста, сопряженные с высокими темпами энергопотребления. Очевидно, доля Китая в импорте нефти в мире и в АТР будет расти. Поэтому справедливо прогнозируется рост объемов грузоперевозок через Забайкальск за счет экспорта нефти и продукции, полученной при освоении месторождений полезных ископаемых Забайкальского края. Импорт в Россию из стран Азиатско-Тихоокеанского региона будут составлять товары народного потребления. Транзит через погранпереход Забайкальск будет обеспечиваться за счет транзита контейнеров из Азии в Европу.

Огромный потенциал для российских объемов перевозок заложен в транзитных контейнерных перевозках по маршруту Азия – Европа. Железнодорожный транспорт является наиболее экономически выгодным для таких перевозок. На сегодняшний день транзитное время при перевозках контейнеров из стран Азиатско-Тихоокеанского региона составляет 40–45 суток. Время следования по железной дороге по этому же маршруту может занимать в среднем до 14 суток [5, с. 126]. Кроме того, Транссибирская магистраль электрифицирована на всем протяжении. Это дает преимущества в стоимости перевозок. В любой момент предоставляется информация о местоположении груза и графике движения. В отличие от морского транспорта на железной дороге не существует таких проблем, как нарушение графика из-за непогоды.

Все эти преимущества могут стать объективной основой для формирования ста-

бильного грузопотока по Транссибирскому маршруту. Для того чтобы этот транспортный конвейер смог заработать на полную мощь, необходимо увязывать в единую технологическую цепочку работу железнодорожного транспорта, морского и автомобильного транспорта, логистические перегрузочные центры, пограничные таможенные пункты, грузовладельцев и других участников транспортного процесса. Основной задачей всех участников «транспортного конвейера» является ускорение прохождения грузов с наименьшими издержками.

Однако существенным препятствием для развития грузоперевозок по Транссибирской магистрали в настоящий момент являются длительные задержки на границе, связанные с таможенными формальностями, а также недостаточная оснащенность станций железной дороги. Перечисленные выше недостатки являются узкими местами, которые необходимо «расшивать». Если упомянутые проблемы будут решены, Транссиб станет одним из основных маршрутов, связывающих Европу и Азию.

Основной упор на сегодняшний день делается на экспорт нефтепродуктов в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Планируется от нефтепровода России на Дальнем Востоке в направлении Тихого океана построить ответвление на Китай. Реализация данного проекта будет подтягивать и торговлю нефтяными ресурсами, и наше сотрудничество от разведки и освоения месторождений до переработки нефтепродукции. Горизонты для межрегионального сотрудничества Китая и России предопределяются следующим:

• протяженностью общей границы между странами, составляющей 4,3 тыс. километров;

• интенсификацией и укреплением взаимных деловых контактов и учащением поездок;

• ускорением строительства инфраструктуры на пограничных переходах, в том числе мостов, дорог.

Взаимодействие двух крупнейших стран мира, России и Китая, в различных областях экономики, в том числе и в финансовой сфере, будет способствовать развитию обоих государств.

Несмотря на сложную финансовую ситуацию, российский бизнес продолжит инвестировать в Азиатский регион и не только в Китай, полагая, видимо, таким образом обеспечить некоторую стабильность собственных инвестиций. Однако углубление сотрудничества с Азиатским регионом будет осуществляться не в ущерб интересам партнеров в Европе.

Министерство железных дорог Китая рассматривает возможности использования паромной переправы Усть-Луга – Балтийск – Засниц для поставки китайской продукции в Европу. «Китайцев заинтересовала имеющаяся у нас возможность установления сквозного тарифа на доставку товаров из Китая в Европу», – заявил заместитель министра транспорта Александр Мишарин, подводя итоги 12-го заседания российско-китайской подкомиссии по транспорту, на котором обсуждались вопросы транзита товаров по нашей территории [6].

В совете по эксплуатации переправы действует рабочая группа, которая занимается поэлементным исследованием всей группы тарифов, действующих в коридоре Китай – Россия – Европа, чтобы в последующем создать единую ставку.

В области железнодорожного транспорта отмечена необходимость продолжения наращивания пропускной способности железнодорожных пограничных переходов в соответствии с развивающейся торговлей между Россией и Китаем. Стороны считают целесообразным продолжать работу по организации контейнерных поездов между Китаем и Россией и транзитом по их территориям и прилагать усилия для осуществления таких перевозок на регулярной основе.

До 2010 г. ОАО «Российские железные дороги» планирует инвестировать в развитие пограничных с Китаем и Северной Кореей станций 1,4 млрд руб. [1].

Как сообщает пресс-служба РЖД, на модернизацию пограничных станций Наушки, Камышовая, Гродеково, Забайкальск, Хасан и комплексную реконструкцию участка

Карымская – Забайкальск с укладкой вторых путей и электрификацией направлено почти 1 млрд руб. [7].

Кроме того, в рамках проекта развития Транссибирской магистрали запланировано строительство новой параллельной линии Нижневартовск – Белый Яр – Усть-Илимск и обходной ветки для разгрузки Читинского железнодорожного узла.

Принятые меры, как ожидается, позволят в перспективе до 2020 г. увеличить объем контейнерных грузов, следующих транзитом по Транссибу, до 1 млн контейнеров в год. До настоящего времени соответствующий показатель не превышал 150 тыс. контейнеров в год [1].

Осенью 2008 г. в ходе неоднократных встреч на уровне министров транспорта, глав правительств России и Китая были подписаны ряд документов, в том числе и нижеследующие:

• Соглашение о принципах строительства и эксплуатации нефтепровода «Сковородино – граница с КНР» между Китайской национальной нефтегазовой корпорацией и ОАО «Транснефть»;

• Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о совместном строительстве, эксплуатации, содержании и обслуживании железнодорожного мостового перехода через реку Амур (Хэйлунцзян) на участке российско-китайской государственной границы в районе населенного пункта Нижнеленинское Еврейской автономной области Российской Федерации и города Тунцзян провинции Хэйлунцзян Китайской Народной Республики.

ОАО «РЖД» направило предложение Китайским железным дорогам о создании совместно с Deutsche Bahn компании по организации контейнерного транзита из КНР в Европу. РЖД и Deutsche Bahn предложили китайским коллегам присоединиться к совместному предприятию, которое будет осуществлять контейнерные и транзитные перевозки из Китая в Европу и обратно. Сейчас ведутся трехсторонние переговоры.

В конечном итоге кризис затронет тем или иным образом, в большей или меньшей степени экономику большинства стран мира. В этих условиях вопрос эффективности финансовых инъекций для решения возникающих проблем становится одним из важнейших. Значит, не умаляя необходимости помощи финансовому рынку и тем отраслям, которые действительно не выживут без помощи государства, надо активизировать шаги комплексного оздоровления. Например, ускорить реализацию транспортных проектов.

Российские железные дороги, по словам президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина, могут сократить инвестиции на 10−15% в 2009−2010 гг. [9]. Если расшивка узких мест на железной дороге действительно важна для государства, то монополия может рассчитывать на прямые бюджетные инвестиции в инфраструктуру.

Для строительства новой автотрассы, железной дороги требуются строительный металлопрокат и металлоконструкции, цемент, трубы, асфальт, сети электроснабжения и связи. Реализация любого нового инфраструктурного проекта поднимет спрос на упомянутую выше продукцию. А это благотворно повлияет на работу металлургических комбинатов, цементных и кабельных заводов, загрузит строительный комплекс. Существуют и другие плюсы кризиса. Например, стоимость строительства инфраструктурных проектов уменьшится. Цены на материалы снизятся, а слабая загрузка строителей обострит конкуренцию за подряды. Наконец падающий объем грузоперевозок упростит организацию строительного процесса на железных и автомобильных дорогах. В объезд стройплощадок надо будет направлять меньше автотранспорта или поездов.

Увеличение бюджетного финансирования инфраструктурных проектов стимулирует рост вложений со стороны частных инвесторов. Сегодня транспортные компании – одни из немногих, кому удается получать ссуды. Например, входящая в группу Fesco компания «Трансгарант» недавно привлекла на западном долговом рынке пятилетний кредит на 90 млн долларов для закупки нового железнодорожного подвижного состава. Сохраняет привлекательность транспорт и

для инвесторов. Так, в середине сентября инвестиционная компания «Тройка Диалог» объявила о покупке 5% акций фирмы First Quantum (ее контейнерный бизнес сосредоточен вокруг Национальной контейнерной компании) с возможностью увеличения доли [9]. И это не удивительно: даже в период жесточайшего кризиса определенный товарооборот должен кем-то осуществляться. А значит, для облегчения кризисного воздействия на экономику нужно не сокращать бюджетное финансирование, а, напротив, наращивать.

Повышение конкурентоспособности Российской Федерации на мировом рынке транспортных услуг возможно только при условии эффективного использования ее конкурентных преимуществ, основными из которых являются:

• исключительное географическое положение Российской Федерации, представляющей собой «сухопутный мост» для грузовых потоков между основными макроэкономическими полюсами – странами Европейского союза и Азиатско-Тихоокеанского региона, Америки и Евразии. Транзит по российской территории – это транзит по единой территории, тогда как конкурентам приходится искать консенсус между интересами различных независимых государств;

• сокращение времени доставки транзитных грузов. Сейчас основная часть контейнерных перевозок между странами Европейского союза и Азиатско-Тихоокеанского региона осуществляется иностранным морским флотом через зарубежные порты, минуя территорию Российской Федерации. Вместе с тем транзитный путь из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу по Транссибирской железнодорожной магистрали вдвое короче морского пути. Главное конкурентное преимущество России – меньшее (при прочих равных условиях) время доставки грузов;

• достаточно развитая инфраструктура – морские порты в Балтийском, Азово-Черноморском, Каспийском, Северном и Дальневосточном бассейнах, Транссибирская и Байкало-Амурская железнодорожные магистрали, развитая сеть внутренних водных путей и автомобильных дорог.

Таким образом, в настоящее время Российская Федерация располагает необходимым потенциалом для серьезной государственной переориентации внешнеторгового баланса. Государство планирует оказать поддержку ОАО «РЖД» в реализации важнейших инфраструктурных объектов, а также в сохранении основ инвестиционной программы. Кроме того, компания получит возможность на основе анализа рыночной ситуации решать проблемы формирования тарифов.

Россия заинтересована в создании современной транспортной сети. Формирование этой транспортной сети будет создавать на всем протяжении маршрута зоны тяготения, которые будут способствовать созданию региональных логистических транспортно-распределительных систем. Это будет стимулировать строительный сектор, производство оборудования для терминалов, изготовление контейнеров и специального подвижного состава, информационных систем и в конечном счете в увеличении валового регионального продукта и ВВП страны.

Основной целью всех участников транспортного процесса является недопущение падения объемов перевозок и способствование всеми силами увеличению грузопотоков за счет использования конкурентных преимуществ России.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. До 2010 года ОАО «РЖД» планирует инвестировать в развитие пограничных с Китаем и Северной Кореей станций 1,4 млрд рублей // РЖД-Партнер. URL: http://rzd-partner.ru/news/2008/10/31/332896.html

2. ЗабЖД: реализовать потенциал международной транспортной артерии // РЖД-Партнер. 2008. № 17 (141). Сентябрь.

3. *Зиненко И.* Развивающиеся страны возьмут верх над развитыми через 5 лет. URL: http://www.rb.ru/topstory/economics/2008/11/01/152416.html

4. *Камнева Г.* Запад проиграет гонку в экономике. URL: http://www.vz.ru/economy/2008/11/1/225304.html

5. *Котельников А.* Восточный вектор // РЖД-Партнер. 2008. № 17 (141). Сентябрь.

6. Пресс-служба Минтранса России. URL: http://www.mintrans.ru/pressa/Novosty_081010_2.htm

7. РЖД планируют увеличить транзит. SeaNews. URL: http://seanews.ru/news/news.asp?newsID=1000433

8. *Рукосуева И. С.* Проблемы транспортного комплекса Дальнего Востока и перспективы развития // Проблемы и пути решения инвестиционной и инновационной политики на предприятиях Хабаровского края: Сб. ст. Комсомольск-на-Амуре: ГТУ, 2005.

9. *Цукер В.* Инфраструктура как удочка. URL: http://www.expert.ru/printissues/northwest/2008/43/infrastruktura

10. Эксперты: Доля развивающихся экономик в мировом ВВП будет. URL: http://top.rbc.ru/finances/01/11/2008/257688.shtml

11. International Monetary Fund World Economic Outlook Database October 2008.