

Транспортный сектор Российской Федерации в контексте участия в Таможенном союзе



В. В. Перская,
д-р экон. наук,
профессор Финансового
университета
при Правительстве
Российской Федерации



Н. Б. Громова,
магистрант
Финансового университета
при Правительстве
Российской Федерации

Совершенствование транспортной системы России в тесной увязке с ее интеграционными партнерами – Беларуссией и Казахстаном – способно создать значительные конкурентные преимущества. Помимо того, что страна будет ориентирована на внутрорегиональный рынок, ее транспортный сектор может служить центральным звеном в инфраструктуре Единого экономического пространства. В рамках Таможенного союза для России открываются большие перспективы в развитии морских путей и единого транспортного коридора, охватывающего железные дороги и автомагистрали.

Создание Единого транспортного пространства (ЕТП) было одной из приоритетных задач Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) еще до образования Таможенного союза в 2010 г. Формирование ЕТП представляет собой процесс выявления и устранения проблем транспортных комплексов стран – участниц объединения, а также приведение этого процесса в соответствие интеграционными целям. Для создания ЕТП требуется улучшить взаимодействие различных видов транспорта при одновременном увеличении грузоперевозок [1], при этом необходимо учитывать растущую конкуренцию на рынке транспортных услуг [2].

Российская Федерация является ведущей державой Евразийского экономического союза (ЕАЭС), и для создания эффективного ЕТП необходимо устранять существующие проблемы и совершенствовать транспортную систему страны [3]. Россия занимает самую обширную территорию на планете, она находится в четырех климатических и временных поясах. Для нашей страны

характерны неравномерное расселение людей (78 % населения проживает в европейской части), а также удаленность внешних рынков, мест добычи и переработки полезных ископаемых (основные месторождения сосредоточены в северной части России) от конечного потребителя. Все это служит причиной высоких транспортных издержек, которые могут достигать 25–30 % стоимости товара, в то время как в среднем по странам Западной Европы они составляют около 10 %. Такие условия усугубляются большими расстояниями и низким качеством отечественных дорог.

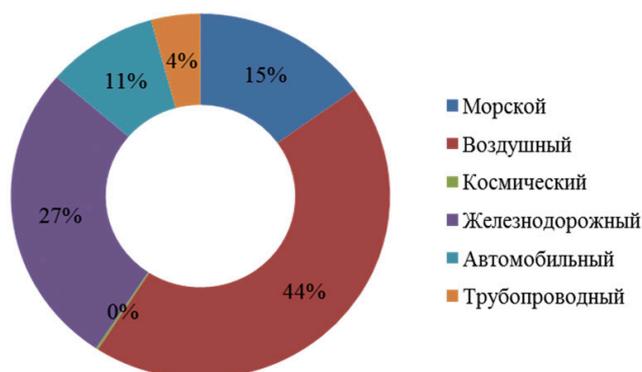
Общая характеристика транспортного сектора России

Первоочередной задачей транспортного сектора является его коренная перестройка. В Транспортной стратегии заложена ключевая роль государства как основы для создания стабильных условий социально-экономического развития России в целом. Отечественный транспортный сектор, по оценке экспертов, обладает большими скрытыми резервами, которые могут существенно

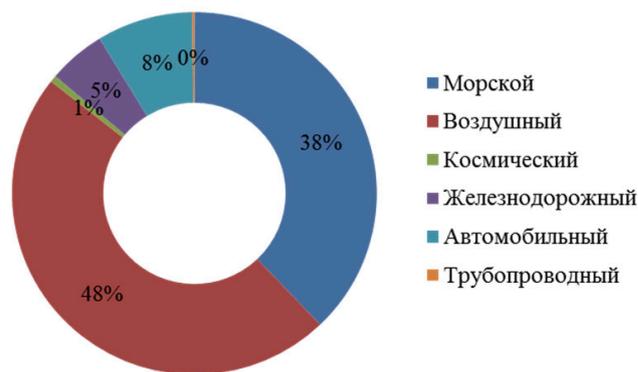
Таблица 1. Протяженность транспортных путей России, 2013 г. [4]

Тип транспортного пути	тыс. км
Железные дороги	87
Автомобильные дороги	750
Воздушные пути	600
Внутренние водные пути	102
Магистральные нефтепроводы	70
Магистральные газопроводы	120

Экспорт



Импорт



Структура экспорта и импорта грузовых перевозок по видам транспорта, 2013 г. [6]

повысить долю финансовых поступлений в суммарный объем валового внутреннего продукта страны. Часть транспортных путей (табл. 1) используется не в полном объеме.

Можно значительно увеличить транспортные потоки из стран Азиатско-Тихоокеанского региона (стратегических партнеров Российской Федерации) в страны Европы и США. Транзитный потенциал России используется лишь на 20–30%. Тесное взаимодействие с интеграционными партнерами способно повысить использование транспортного потенциала в 2–2,5 раза, что подчеркивает важность развития региональных экономических связей.

Доля транспортных услуг в валовом внутреннем продукте страны в 2013 г. составила 7,8%. Удельный вес транспортного сектора в основных производственных фондах России составил 28,9% [5], на данный сектор пришлось 8,3% общей численности занятых работников. Транспортная система ежедневно перевозит 69,1 млн пассажиров и 33,1 млн т груза. Доля различных видов транспорта в общем объеме экспортных и импортных перевозок представлена на рисунке.

В последние десять лет наблюдается ежегодный рост объема перевозок грузов и пассажиров. Наиболее динамично росли грузовые перевозки железнодорожным транспортом (табл. 2), объем которых по итогам 2013 г. составил 924,3 млн т, что объясняется меньшей стоимостью перевозок данным видом транспорта и его распространенностью по территории России. Правда, в последние два года наблюдается снижение темпа прироста объема грузоперевозок за счет замещения железнодорожного транспорта другими транспортными средствами. На железно-

дорожный транспорт приходится 84,3% общего объема грузоперевозок всеми видами транспорта за исключением трубопроводного и 35,2% пассажирооборота. Протяженность проблемных в отношении пропускной способности участков железных дорог составляет 8,3 тыс. км, или около 30% общей протяженности, обеспечивающих около 80% всей грузовой работы железнодорожного транспорта.

Автомобильный транспорт является вторым по значимости с точки зрения конкурентоспособности. В последние годы наблюдается замещение автомобильным транспортом железнодорожного, что особо важно при развитии транзитного потенциала. На автомобильный транспорт приходится 49,2% объема коммерческих перевозок.

Общая протяженность федеральных автодорог 17,7 тыс. км. В 2013 г. объем международных перевозок грузов автомобилями составил 50,5 млн т. Доля автобусов в общем объеме пассажирских перевозок составляет 29,4%.

Особенностью отечественной транспортной системы является неполный охват всех регионов автодорогами с твердым покрытием. Обеспечение связи с транспортной системой страны представляется особо важным для районов Севера, Дальнего Востока и Сибири. Основными проблемами функционирующих автомобильных дорог является истощение пропускной способности и слабая развитость местных сетей. Кроме того, не сформирована опорная сеть федеральных автомобильных дорог, связывающая все регионы России. Нормативным требованиям соответствует лишь около 38% автотрасс федерального значения. С превышением нормативной загрузки используется 40% протяженности автомобильного полотна. Ав-

томобилей у населения с каждым годом становится больше, но при этом недостаточно новых и реконструированных дорожных сетей. Более того, имеет место тенденция к сокращению объемов ремонта автомобильных дорог. Так, за последние годы автопарк возрос на 75% при одновременном росте числа дорог общего пользования всего на 15%.

Темпы развития российской гражданской авиации в два-три раза превышают общемировые. На воздушный транспорт приходится 22,7% общего объема грузоперевозок. Высокими темпами развивается рынок внутренних перевозок, прирост составляет около 17% ежегодно. Такую тенденцию стимулируют увеличение реальных доходов населения, повышение конкурентоспособности воздушного транспорта по сравнению с железнодорожным на рынке дальних пассажирских перевозок, короткие сроки доставки грузов и пассажиров, развитие процессов консолидации и интеграции авиаперевозчиков.

В инфраструктурной сфере воздушного транспорта сокращается число действующих аэродромов (в 2,5 раза) и авиаперевозчиков за счет уменьшения количества региональных объектов. Это определяет специфику размещения воздушной инфраструктуры, наибольший объем перевозок которой приходится на авиаузлы городов федерального значения – Москвы и Санкт-Петербурга (80% общего объема пассажирских перевозок).

Общероссийская тенденция – отставание инфраструктуры и оборудования аэропортов от мирового уровня. Не соблюдаются рекомендации Международной организации гражданской авиации [7] по внедрению современных средств и технологий в сфере организации воз-

Таблица 2. Объемы перевозок грузов в 1970–2013 гг., млн т [4]

Вид транспорта	Год										
	1970	1975	1980	1990	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013
Автомобильный	7 853	11 650	13 597	15 347	6 305	6 125	6 753	5 236	5 663	5 793	5 797
Внутренний водный	311	406	481	562	106	129	139	102	126	142	138
Воздушный	1,4	1,9	2,4	2,5	0,8	0,9	0,9	1,1	1,2	1,2	1,2
Железнодорожный	1 648	2 040	2 048	2 140	911	1 058	1 312	1 312	1 382	1 415	924
Морской	69	91	111	112	59	34	25	37	34	23	21
Трубопроводный	303	428	576	1 101	785	853	1 070	1 061	1 131	1 096	1 095
Все виды транспорта	10 185	14 617	16 815	19 265	8 168	8 200	9 300	7 750	8 337	8 470	7 976

душного движения, систем автоматической посадки и других обслуживающих систем.

Значимость морских торговых путей за последние годы значительно возросла, объем перевалки грузов через морские торговые порты увеличился по сравнению с 2012 г. на 3,8 % и составил 583,6 млн т, что на 20 % превышает максимальный объем перевалки грузов портами Советского Союза в 1989 г. [4].

Внутренний водный транспорт в 2013 г. произвел перевалку грузов в размере 138,1 млн т (сокращение на 6 %). Перевозки морским транспортом составили 16,8 млн т (уменьшение на 8,2 %). На морские порты приходится около 60 % внешнеторгового грузооборота России. Однако имеют место неравномерность и нестабильность грузовой базы, недостаточная обеспеченность сопутствующей железнодорожной, автомобильной и трубопроводной инфраструктурой, а также складскими и логистическими центрами, что снижает их привлекательность для потребителей, усугубляет различия в уровнях технологического развития и капитализации портовых узлов. Следует также отметить высокий дефицит портовых мощностей, ориентированных на перевалку импортных грузов (контейнеров и накатных грузов), который вызван опережающим развитием в течение последних лет портовых мощностей, направленных на перевалку экспортных грузов.

Основные проблемы

Структура российской транспортной системы далека от своего оптимального состава в силу следующих причин:

- непропорционального развития различных видов транспорта: высокими темпами идет процесс автомобилизации с одновременным затормаживанием

развития внутреннего водного транспорта;

- неравномерного распространения транспортной инфраструктуры по территории страны: существенные диспропорции наблюдаются между европейской частью России и районами Сибири и Дальнего Востока. Для эффективного и динамичного развития транспортной системы России различия в обеспеченности транспортной инфраструктурой должны быть минимальны. Шесть субъектов Российской Федерации до сих пор не имеют железнодорожного сообщения с другими регионами страны, что свидетельствует о разрывах в транспортной системе;

- слаборазвитой транспортной инфраструктуры: несоответствие уровня развитости автодорог уровню автомобилизации, спросу на дальние и транзитные автоперевозки, наличие узких мест стыка различных видов транспорта, сокращение региональной авиационной базы.

Постоянный рост транспортных тарифов в последние годы существенно ограничил транспортно-экономические связи как внутри страны, так и за ее пределами, это снизило конкурентоспособность отечественной продукции. Похожая ситуация наблюдается и в сфере пассажироперевозок. Перемещение населения между городами в 1995–2014 гг. уменьшилось на 65 % – в основном за счет снижения числа поездок с целью отдыха и туризма. Более

того, для значительной части населения поездки на дальние расстояния стали практически недоступны.

К числу основных факторов, сдерживающих развитие российского транспортного комплекса, относятся низкий технический уровень и неудовлетворительное состояние производственной базы. Во всех отраслях транспортного комплекса функционируют устаревшие основные фонды: износ в среднем составляет от 55 до 70 % и продолжает расти (табл. 3). Крайне низкой остается инновационная составляющая в развитии транспортных средств.

Остро стоит проблема привлечения инвестиций в транспортную систему, так как данная отрасль не обладает высокой привлекательностью в силу долгосрочности реализации проектов, недостаточных гарантий со стороны государства. Особо привлекательными в связи с этим выступают проекты государственно-частного партнерства (ГЧП). Проекты такого рода уже реализованы в сфере железнодорожного транспорта: выпущены квазиинфраструктурные облигации ОАО «РЖД» [9].

Одна из ключевых задач, которая стоит перед правительством нашей страны, – совершенствование нормативно-правовой базы, регулирующей транспортную сферу, в целях установления качественных ориентиров, определяющих уровень услуг, инфраструктуры; устанавливающей порядок реализации программ ГЧП, приоритетные

Таблица 3. Износ основных производственных фондов по видам транспорта, 2013 г. [8]

Вид транспорта	Уровень износа, в %
Железнодорожный	65
Автомобильный	48,7
Воздушный	51
Морской	47
Водный (внутренний)	74,8

направления развития транспорта, ответственность за исполнение и пр.

Отечественные перевозчики недостаточно конкурентоспособны на мировом рынке в силу как вышеназванных проблем, так и нерационального использования транзитного потенциала нашей страны.

Место российской транспортной системы в ЕТП

Российский транспортный комплекс достаточно развит практически по всем ключевым направлениям, поэтому он может стать центральным звеном ЕТП. Роль отечественного транспортного сектора должна рассматриваться комплексно: в разрезе видов транспорта и инфраструктуры, с учетом систем управления транспортом.

Отечественный железнодорожный транспорт может стать ключевым элементом в транспортной сети Таможенного союза, поскольку в обход России не могут идти транспортные пути из Беларуси в Казахстан и в обратном направлении. В то же время часть железнодорожных путей Казахстана проложена по территории нашей страны. Такие условия дают преимущество в рамках реализации интегрированной транспортной системы. Существенный потенциал для развития контейнерных перевозок имеет Транссибирская магистраль: на ее базе может быть создан трансконтинентальный коридор Корея – Япония – Россия – Европа. Данный вопрос должен быть решен в ближайшей перспективе, поскольку активными темпами развивается проект ТРАСЕКА (или «Шелковый путь»), который является альтернативой для перевозок из Китая и Монголии в Европу в обход России.

Оптимальная программа развития автомобильных дорог России должна учитывать приоритетные направления подобных программ ее стратегических партнеров (Беларуси и Казахстана). Это позволит решить сразу несколько задач: уменьшить затраты, развивать приоритетные для Таможенного союза направления, усилить конкурентоспособность на международном уровне.

Российский транспортный комплекс обладает большим преимуществом перед белорусским и казахстанским, поскольку омывается тринадцатью морями, принадлежащим трем океанам. Наша страна способна предоставить выход к морю и необходимую инфраструктуру своим партнерам. Морской транспорт в послед-

ние годы лидирует, и в ближайшие годы данная тенденция сохранится.

Значимым событием для ЕТП может стать активное развитие Северного морского пути. Первые попытки активизации данного маршрута были реализованы осенью 2012 г., когда по нему прошел газовоз, зафрахтованный ОАО «Газпром маркетинг и трейдинг». Данный маршрут необходимо развивать и увеличивать количество использующих его судов, чтобы иметь альтернативу Суэцкому каналу в случае изменения конъюнктуры на мировом рынке.

Недостаточно развитый транспортный сектор в России ограничивает рост экономики страны. В силу этого развитие российской транспортной системы в тесной увязке с интеграционными партнерами – Беларусью и Казахстаном – способно создать значительные конкурентные преимущества, поскольку позволяет ориентировать ее на внутривнутрирегиональный рынок, что особенно важно в условиях возможных санкционных ограничений.

Возможностей полностью отказаться от использования российских транспортных путей у иностранных потребителей нет, однако допустима минимизация объема потребления, что в свою очередь, должно быть компенсировано за счет рынков сбыта ближайших соседей. Тесное взаимодействие с интеграционными партнерами стимулирует процесс оптимизации транспортной системы, увеличивая транспортные направления, с одной стороны, и усиливая инфраструктуру – с другой.

Российская транспортная инфраструктура может служить центральным звеном в интегрированной инфраструктуре Единого экономического пространства, поскольку она покрывает обширную территорию и граничит со многими государствами. В рамках транспортного сектора Таможенного союза Россия открывает доступ Беларуси и Казахстану к морскому транспорту, являясь транспортным монополистом в рамках объединения. По этой причине перспективным для России является развитие отношений, касающихся пользования Казахстаном и Беларусью морской инфраструктурой России. Помимо этого, перспективно развитие единого транспортного коридора, охватывающего железные дороги и сопутствующий транспорт, что позволит использовать все преимущества российской транспортной системы. ■

Литература

1. Суворов И. Новые вызовы евразийской интеграции: интервью с Президентом Межгосударственного банка Игорем Суворовым // Аналитический банковский журнал. 2014. № 8. С. 32–36.
2. Кравец А. С. Направления совершенствования организации грузовых перевозок в современных условиях // Сб. науч. тр. Sworld 1. 2010. № 2. С. 50–52.
3. Фурсова И. Кодекс строгого режима // Рос. газ. 2012. 24 янв.
4. Министерство транспорта Российской Федерации URL: <http://www.mintrans.ru>.
5. Федеральная служба государственной статистики. URL: <http://www.gks.ru>.
6. Внешняя торговля Российской Федерации услугами в структуре расширенной классификации услуг за 2013 г. (по методологии платежного баланса). URL: http://www.cbr.ru/statistics/print.aspx?file=credit_statistics/trade-ex-b_new_2013.htm&pid=svs&sid=itm_9828.
7. Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. 9-е изд. Doc7300/9. ИКАО, 2006.
8. Экспертно-аналитическое мероприятие Счетной палаты Российской Федерации «Анализ результатов структурной реформы железнодорожного транспорта и ее влияние на экономику и социальную сферу в РФ».
9. Малиновская О. В., Бровкина А. В. Инфраструктурные облигации – инновационный инструмент финансирования проектов государственно-частного партнерства на транспорте // Финансовая аналитика: проблемы и решения. 2013. № 11. С. 17–26.
10. Таможенный кодекс Таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе таможенного союза, принятому решением Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества от 27 ноября 2009 г. №17).
11. Горовая М. В., Богданова Т. В. Применение положений классической теории конкуренции к транспортным рынкам // Вестн. ун-та (Гос. ун-т управления). 2013. № 2. С. 19–24.
12. Шуравина Е. Н. Проблемы современной транспортной системы России // Вестн. Самар. гос. ун-та. 2011. № 90. С. 58–62.