

УДК 656.073

**ПРЕВРАЩЕНИЕ РОССИИ
В КРУПНЕЙШЕГО ЭКСПОРТЕРА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ**

**THE TRANSFORMATION OF RUSSIA
IN TO A MAJOR EXPORTER OF TRANSPORT SERVICES**

Надирян София Леоновна
Кубанский государственный
технологический университет
sofi008008@yandex.ru

Гусикова Амалия Федоровна
Кубанский государственный
технологический университет

Аннотация. В статье рассмотрен вопрос о превращении России в крупнейший транспортный узел. Выявленная мировым экономическим кризисом ограниченность экспортно-сырьевой модели экономики России, показала совершенно другой уровень требований к гибкости и мобильности экономики. Нужно понимать, что значительными препятствиями для выхода российской экономики из экономического кризиса и дальнейшего устойчивого роста являются низкий уровень развития, как инфраструктуры транспорта, так и транспортной системы РФ в целом. Прежде всего, данные ограничения связаны с наличием структурных и территориальных диспропорций. в развитии транспортной инфраструктуры, низким уровнем доступности транспортных услуг для населения, недостаточной подвижностью и мобильностью основных факторов производства, низким уровнем экспорта транспортных услуг и использования транзитного потенциала как конкурентного преимущества.

Ключевые слова: варианты развития транспортной системы, инновационный вариант, улучшение качества жизни.

Nadiryana Sofia Levonovna
Kuban state technological university
sofi008008@yandex.ru

Gusikova Amaliya Fyodorovna
Kuban state technological university

Annotation. In the article the questions of transformation of Russia into a major exporter of transport services. Identified the global economic crisis, the limitations of raw materials export model of the Russian economy, showed a completely different level of requirements for flexibility and mobility of the economy. You need to understand that significant barriers for entering the Russian economy from the economic crisis and further sustainable growth is the low level of development of transport infrastructure and transport system of the Russian Federation as a whole. First of all, the data constraints associated with structural and territorial imbalances. in the development of transport infrastructure, low availability of transport services for the population, insufficient mobility and mobility of factors of production, low level of transport services export and use of the transit potential as a competitive advantage.

Keywords: options for the development of the transport system, an innovative option, improving the quality of life.

Выявленная мировым экономическим кризисом ограниченность экспортно-сырьевой модели экономики России, показала совершенно другой уровень требований к гибкости и мобильности экономики.

Нужно понимать, что значительными препятствиями для выхода российской экономики из экономического кризиса и дальнейшего устойчивого роста являются низкий уровень развития, как инфраструктуры транспорта, так и транспортной системы РФ в целом. Прежде всего, данные ограничения связаны с наличием структурных и территориальных диспропорций. в развитии транспортной инфраструктуры, низким уровнем доступности транспортных услуг для населения, недостаточной подвижностью и мобильностью основных факторов производства, низким уровнем экспорта транспортных услуг и использования транзитного потенциала как конкурентного преимущества.

Главной идеей в Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. является то, что транспортная система России, особенно в современных условиях, не должна замедлять темпы роста экономики. «Одним из приоритетных направлений развития транспортного комплекса является интеграция в мировой рынок транспортных услуг и развитие транзитного потенциала» [1, 3].

Поэтому одной из целей развития транспортной системы России является интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны.

Выполнение данной цели позволит сформировать основу для интеграции России в мировую транспортную систему, распространения доступа российских поставщиков транспортных услуг на иностранные рынки, усиления роли России в формировании международной транспортной политики и превращение экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов страны.

Реализация поставленной цели означает, прежде всего развитие технологических и технических параметров международных транспортных коридоров (МТК), которые обеспечивают их конкурентоспособность на уровне зарубежных аналогов [2, 4]. Для этого следует проводить мониторинг рынка экспорта транспортной продукции, исследовать преимущества конкурентов, разработать комплекс мероприятий по улучшению технологических и технических параметров МТК, прогнозирование их развития и согласование в рамках международного сотрудничества по транспортным коридорам.

Для того чтобы увеличить долю участия российских транспортных компаний-перевозчиков в перевозках отечественных импортных и экспортных грузов, а также грузов между третьими странами, необходима разработка и реализация соответствующих законодательных и других методов регулирования, которые позволят не только поддержать, но и повысить конкурентоспособность российского транспорта. С целью увеличения доходов валютных средств от экспорта транспортной продукции, учитывая зарубежный опыт и интересы экономики по защите транспортных услуг на отечественном и международном рынках, следует внести изменения в нормативно-правовую базу.

Одними из основных задач Транспортной стратегии РФ являются повышение конкурентоспособности российских поставщиков транспортной продукции на зарубежных рынках и увеличение экспорта транспортных услуг. Развитие экспорта сферы транспортных услуг также является важной составляющей национального продукта РФ, как и экспорт товаров. Безусловным лидером по экспорту транспортной продукции являются Соединённые Штаты Америки, доля которых в 2004 г. составляла почти 12 % мирового экспорта транспортной продукции, а в 2010 г. – 9,07 % (Рассчитано на основе данных: URL : <http://stat.wto.org/StatisticalProgram/WSDDBViewData>). Нельзя не обратить внимание на лидирующую роль таких стран, как Дания, Япония, Германия, Корея, общая доля которых составляет более 25 %. Доля России на мировом рынке транспортных услуг устойчива и составляет 1,6–1,9%. Значительная часть российского экспорта транспортных услуг приходится на воздушный транспорт (43,9 % в 2009 г. и 49,2 % в 2010 г.), на долю водного транспорта приходится 25,2 % и 22,6 %, соответственно, а на железнодорожный и автомобильный транспорт приходится 31 % и 28,2 %.

Распределение перевозок российских внешнеторговых и международных грузов между видами транспорта на момент 2010 г. показывает, что роль железнодорожного транспорта сокращается, но усиливается значение автомобильного и морского видов транспорта в доставке внешнеторговых и международных грузов, при этом большая часть экспорта транспортной продукции (40,8 % в 2009 г. и 38,5 % в 2010 г.) приходится на грузовые перевозки, что так или иначе связано с обслуживанием транспортом российского экспорта энергоносителей и сырья.

Основными партнерами по экспорту российских услуг (с годовым объемом выше 1 млрд долл.), как показывают данные об объемах экспорта/импорта транспортных услуг, являются США, Великобритания, Швейцария, Германия, Кипр. Турция, Финляндия, Германия, США, Великобритания являются главными партнерами России по импорту (с годовым объемом выше 2 млрд долл.). Более 50 % объема торговли услугами приходится на 12 стран, у которых стоимость годового потребления российского экспорта превышает рубеж в 500 млн долл., а предоставление услуг Россией – 800 млн долларов. Кипр, Швейцария и Германия являются лидерами среди стран-потребителей российских транспортных услуг. В том числе, по потреблению услуг водного транспорта – Кипр, Швейцария, Виргинские острова, услуг воздушного транспорта – Германия, Китай, Великобритания. Лидирующие позиции Кипра, Швейцарии и Виргинских островов главным образом можно объяснить тем, что именно там располагаются посреднические структуры, оплачивающие перевозку российскими судами грузов иностранных фрахтователей. В общей стоимости транспортных услуг в 2010г. страны дальнего зарубежья по экспорту занимали 84,5 %, по импорту – 85,65 %. Соот-

ветствующие цифры по услугам водного транспорта – 97,7 % и 98,4 %, воздушного транспорта – 87,7 % и 89,8 %, автомобильного транспорта – 82,4 и 61,9 %.

Услуги железнодорожного транспорта являются исключением. В этом секторе доля стран СНГ по импорту превышает долю стран дальнего зарубежья, что объясняется их географической близостью к нашей стране и конкурентным преимуществом железнодорожного транспорта как более дешёвого вида транспорта. Экспорт транспортной продукции в страны СНГ в 2010 г. достигал 41% от общей стоимости услуг железнодорожного транспорта, импорт из этих стран – 67,9%. В 2030 году ожидается увеличение экспорта транспортных услуг в стоимостном выражении в 6,8 раза (до 80 млрд долл. США) в сравнении с 2008 годом. Прирост объемов экспорта транспортных услуг должен происходить как за счет увеличения физических объемов пассажирских и грузовых перевозок российскими компаниями-перевозчиками, так и за счет повышения их конкурентоспособности на внешнем и внутреннем рынках транспортных услуг и увеличения доли перевозок пассажиров и грузов между третьими странами [7,8].

Такой показатель как удельный вес участия российских перевозчиков в доставке экспортных грузов на зарубежные рынки, транзитных, импортных грузов, а также грузов третьих стран и зарубежных фрахтователей относится к числу показателей, демонстрирующих изменение конкурентоспособности российских транспортных компаний-перевозчиков и в целом экспортного потенциала национальной транспортной системы.

Реализация транзитного потенциала страны является одним из важнейших геополитических и экономических достоинств РФ, не использованных в полной мере, включающая привлечение для перевозок по наземным транспортным коммуникациям (автомобильные и железные дороги) грузов между государствами Европы и Азии, прежде всего по евро-азиатским международным транспортным коридорам «Север – Юг» и «Восток – Запад»; интеграцию внутренних водных путей в систему грузовых перевозок между государствами Центральной и Южной Азии, Республикой Казахстан, с одной стороны, и европейскими государствами, с другой; развитие транзитных грузо- и пассажиропотоков через международные узловые аэропорты страны.

Следует проделать огромную работу по присоединению ко многим международным конвенциям и соглашениям, которые во многом определяют современный облик безопасной и эффективной мировой транспортной системы [2]. Неучастие в них может угрожать изоляцией и снижением уровня конкурентоспособности российских транспортных коммуникаций и компаний-перевозчиков на мировом рынке транспортных услуг.

Защита интересов России в отношении участия в деятельности международных организаций и многостороннее взаимодействие являются наиболее эффективными механизмами в области решения проблем и выработки соответствующей политики в транспортной сфере на мировом уровне. В пределах международных организаций происходит осуществление и организация многостороннего взаимодействия в сфере транспорта, разрабатываются и принимаются международные конвенции и соглашения, поэтому активная позиция России в этих организациях, содействует наиболее эффективному отстаиванию и продвижению интересов национальной транспортной системы и российских компаний-перевозчиков.

Многостороннее взаимодействие РФ в сфере транспорта реализуется в пределах органов регионального сотрудничества в области транспорта; международных неправительственных организаций; международных специализированных и универсальных межправительственных организаций.

Особое значение имеет принятие активного участия РФ в работе таких международных организаций, как Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии. ООН, Международная организация гражданской авиации, Международная морская организация, Экономическая и социальная Комиссия. ООН для Азии и Тихого Океана, Международный транспортный форум – орган Организации экономического сотрудничества и развития, Межправительственный совет дорожников государств СНГ, Организация сотрудничества железных дорог.

Крупнейшие российские транспортные организации и их ассоциации принимают активное участие в работе международных неправительственных организаций, поэтому их основа служит для осуществления стратегии расширения доступа российских

компаний-перевозчиков на зарубежные рынки и роста экспортного потенциала. С этой стороны наиболее весомыми для интересов России будут являться Международный союз автомобильного транспорта, Международный совет аэропортов, Международная ассоциация воздушного транспорта, Международный союз железных дорог, Международная федерация экспедиторских ассоциаций и другие международные неправительственные организации.

Эффективность многостороннего взаимодействия в транспортной сфере в пределах международных организаций будет определяться не только конкретными достижениями в интересах отечественной транспортной системы, но и повышением престижа РФ в мире как великой транспортной державы.

Предполагается повышение двустороннего взаимодействия в транспортной сфере между РФ и иностранными государствами, залогом которого являются соглашения между Россией и иностранными государствами, в особенности соглашения о морском судоходстве, автомобильном сообщении и воздушном сообщении. Использование преференциальных режимов перевозок, предоставляемых в соответствии с этими соглашениями, по-прежнему будет являться главным достоинством для российских транспортных перевозчиков. Для более устойчивого и быстрого развития транспортной системы, а, следовательно, и экономики России, требуется комплексное совершенствование систем всех видов транспорта, касающихся сотрудничества с иностранными государствами.

В сфере международных автотранспортных перевозок модернизация системы двусторонних межправительственных соглашений будет основана на закреплении норм, которые будут способствовать реализации преимуществ автомобильного транспорта в области международных грузовых и пассажирских перевозок (устранение квотирования количества выдаваемых разрешений, обеспечение свободы транзита и т.д.).

В сфере гражданской авиации следует продолжать работу по улучшению системы межправительственных соглашений о международном воздушном сообщении, приведение её в соответствие с тенденциями современного этапа развития мирового авиа рынка, стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации. Необходимо начать работу по заключению договоров об открытом небе, которые смогут предоставить определённым авиаперевозчикам дополнительные коммерческие права на осуществление международных воздушных сообщений.

В сфере международного морского торгового судоходства также ведётся работа по заключению новых двусторонних межправительственных соглашений. Работа по расширению системы двусторонних межправительственных соглашений должна вестись в согласовании с многосторонним переговорным процессом по либерализации международного морского транспорта в пределах Всемирной торговой организации.

Необходимо существенно усовершенствовать систему международных соглашений в области использования внутреннего водного транспорта, в частности о плавании по внутренним водным путям, главным образом в условиях открытия отдельных участков внутренних водных путей России для допуска судов под иностранным флагом. Разрабатывать и заключать новые двусторонние соглашения следует с теми странами, с которыми возможно осуществление прямых грузовых и пассажирских перевозок по внутренним водным путям. В них должны быть условия и порядок взаимного доступа судов под флагом государств – сторон по соглашению на внутренние водные пути и в речные порты, порядок выдачи разрешений и коммерческие права судоходных компаний.

Также необходимо усовершенствовать систему двусторонних межправительственных соглашений в области железнодорожного сообщения, сформированную в годы СССР. Далее после определения целесообразности, соглашения о железнодорожном сообщении должны быть перезаключены с отдельными государствами, с которыми существует наиболее интенсивный грузо- и пассажирообмен.

В заключение можно сказать, что, с одной стороны, экономика РФ обладает достаточно высоким потенциалом экспорта транспортных услуг. Об этом говорит тот факт, что доля российской экономики на мировом рынке транспортных услуг стабильна и составляет 1,6–1,9 %, а вклад экспорта транспортных услуг в прирост ВВП страны равен 1,7 %.

С другой стороны, развитие экспортного потенциала РФ упирается в ряд существенных ограничений, важнейшими из которых являются: изношенность основных производственных фондов, неразвитость транспортной инфраструктуры, сильная региональная дифференциация, институциональные ограничения в форме российской внешнеэкономической поддержки экспорта.

Прогноз международных перевозок грузов российскими перевозчиками (экспорт, импорт, транзит, перевозки за рубежом) по инновационному варианту, млн тонн

Вид транспорта	2030 год	2020 год	2015 год	2010 год	2007 год	2006 год	2005 год
Всего	627,4	498,1	428,2	370,2	382,7	319,2	237,4
Железнодорожный (через сухопутные пограничные переходы)	270	276	285	294	322,5	255,9	188,3
Автомобильный	60,5	42,5	31,2	21	16,5	13,1	6,5
Морской (судами под российским флагом)	234	128	75,8	29,5	22	20,5	22,2
Внутренний водный (судами под российским флагом)	60	50	35	25	21,2	29,3	20,1
Воздушный	2,9	1,6	1,2	0,7	0,5	0,4	0,3

Прогноз объемов международных перевозок пассажиров на период до 2030 года всеми видами магистрального транспорта по инновационному варианту, млн человек

Направление перевозок	2030 год	2020 год	2015 год	2010 год	2007 год	2006 год	2005 год
Перевозки между Россией и зарубежными странами, всего	240	160	125	100	85	78,8	75,7
в том числе:							
выезд российских граждан в зарубежные страны	167,1	114,2	89,6	70,6	58,6	53,8	50,8
из них:							
страны дальнего зарубежья	106,3	70	54,6	42,6	35,1	31,3	29,7
страны СНГ	60,8	44,2	35	28	23,5	22,5	21,1
въезд в Россию иностранных граждан	72,9	45,8	35,4	29,4	26,4	25	24,9
из них:							
страны дальнего зарубежья	52,4	33	26,7	22,7	21,9	20,6	20,8
страны СНГ	20,5	12,8	8,7	6,7	4,5	4,4	4,1
Перевозки между пунктами, расположенными в третьих странах	22,22	2,14	0,61	0,29	0,18	0,18	0,18

Прогноз объемов международных перевозок пассажиров по видам транспорта России на период до 2030 года по инновационному варианту, млн. человек

Вид транспорта	2030 год	2020 год	2015 год	2010 год	2007 год	2006 год	2005 год
1	2	3	4	5	6	7	8
Перевозки пассажиров между Россией и зарубежными странами							
Железнодорожный	45	35	32	28	25,7	25,3	22
Автобусный	30	20	16	12,5	11,4	11,2	11
в том числе российскими автоперевозчиками	15	10	8	6,5	5,4	5,1	4,9
Морской	0,005	0,004	0,004	0,003	0,003	0,003	0,003

Продолжение таблицы

1	2	3	4	5	6	7	8
Внутренний водный	0,16	0,15	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1
Воздушный транспорт	145,5	75,8	55,5	39,7	30,8	25,6	23,2
в том числе российскими авиаперевозчиками	80	45,5	35	26,2	20,9	17,3	15,9
Личные автомобили	64,8	46,8	32,6	25,3	20,3	20	19,9
Итого	285,5	177,8	136,3	105,6	87,6	82,2	76,2
Транзитные перевозки пассажиров							
Автобусный	0,22	0,14	0,11	0,09	0,08	0,08	0,08
Воздушный транспорт	20	1	0	0	0	0	0
Личные автомобили	2	1	0,5	0,2	0,1	0,1	0,1
Итого	22,22	2,14	0,61	0,29	0,18	0,18	0,18

Литература:

1. Изюмский А.А., Надирян С.Л., Сенин И.С. Вычислительная техника и сети в отрасли. – Краснодар, 2014.
2. Изюмский А.А., Надирян С.Л., Сенин И.С. Основные направления профилактики детского травматизма на дорогах // Вестник Саратовского государственного технического университета. – 2013. – Т. 2. – № 2 (71). – С. 282–285.
3. Коновалова Т.В., Надирян С.Л., Недашковская А.О. Методика выбора системы транспортного обслуживания производственных предприятий // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2015. – № 11–2. – С. 38–40.
4. Коновалова Т.В., Надирян С.Л. Направления повышения безопасности на предприятиях автомобильного транспорта // Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник). – 2013. – № 4. – С. 78–79.
5. Коновалова Т.В., Надирян С.Л. Пути повышения эффективности системы обеспечения безопасности движения на автомобильном транспорте // Научные труды Кубанского государственного технологического университета. – 2015. – № 4. – С. 431–441.
6. Кузьмина М.А., Надирян С.Л., Чернобривец Е.О. Основные концепции развития технологий мультимодальных перевозок // Научные труды Кубанского государственного технологического университета. – 2015. – № 6. – С. 68–72.
7. Надирян С.Л., Изюмский А.А. Основные направления в области транспортной безопасности : в сборнике: Перспективы развития и безопасность автотранспортного комплекса. – 2013. – С. 236–239.
8. Надирян С.Л., Изюмский А.А., Кирий К.А. Транспортная безопасность, как фактор развития автомобильной отрасли // Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник). – 2013. – № 3. – С. 69–71.

References:

1. Izyumsky A.A., Nadiryan S.L., Senin I.S. Computer facilities and networks in branch. – Krasnodar, 2014.
2. Izyumsky A.A., Nadiryan S.L., Senin I.S. The main directions of prevention of children's traumatism on roads // the Bulletin of the Saratov state technical university. – 2013. – Т. 2. – No. 2 (71). – P. 282–285.
3. Konovalova T.V., Nadiryan S.L., Nedashkovsky A.O. Metodika of the choice of system of transport service of manufacturing enterprises // Humanitarian, social and economic and social sciences. – 2015. – No. 11–2. – P. 38–40.
4. Konovalova T.V., Nadiryan S.L. The directions of increase in safety at the enterprises of the motor transport // Science. Engineering. Technology (polytechnical bulletin). – Krasnodar : Izdatelsky Dom – Yug, 2013. – No. 4. – P. 78–79.
5. Konovalova T.V., Nadiryan S.L. Ways of increase in system effectiveness of safety of the movement on the motor transport // Scientific works of the Kuban state technological university. – 2015. – No. 4. – P. 431–441.

6. Kuzmina M.A., Nadiryan S.L., Chernobrivets E.O. Main concepts of development of technologies of multimodal transportations // Scientific works of the Kuban state technological university. – 2015. – No. 6. – P. 68–72.

7. Nadiryan S.L., Izyumsky A.A. The main directions in the field of transport safety : in the collection: Prospects of development and safety of a motor transportation complex. – 2013. – P. 236–239.

8. Nadiryan S.L., Izyumsky A.A., Kiry K.A. Transport safety as factor of development of automobile branch // Science. Engineering. Technology (polytechnical bulletin). – Krasnodar : Izdatelsky Dom – Yug, 2013. – No. 3. – P. 69–71.