

© Д.В. НЕСТЕРОВА, Т. В. КУЛАКОВА

*dnesterova@hse.ru, tkulakova@hse.ru*

УДК 338.47

### **ПОТЕНЦИАЛ ЭКСПОРТА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ КАК КОНКУРЕНТНОЕ ПРЕИМУЩЕСТВО РОССИИ**

*АННОТАЦИЯ. Статья посвящена проблеме экспорта транспортных услуг. Предложена методика оценки потенциала системы продвижения услуг транспорта, включающая показатель прироста ВВП в результате роста экспорта транспортных услуг. Выделены приоритетный и перспективный рынки для экспорта российских транспортных услуг.*

*SUMMARY. The article is devoted to the problem of transport services export. The authors of the article offer the technique of the transport services advancement system potential estimation. The technique includes the indicator of GDP growth as a result of rise in export of the transport services. The priority and perspective markets for export of Russian transport services are allocated.*

*КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА. Транспортные услуги, экспорт, потенциал.*

*KEY WORDS. Transport services, export, potential.*

Мировой экономический кризис со всей очевидностью выявил ограничения экспортно-сырьевой модели развития российской экономики, обозначил качественно иной уровень требований к гибкости и мобильности экономики, обеспечению адаптивности, как экономических агентов, так и общества в целом, к переменам, определяющим возможности выхода из мирового кризиса.

Приходится признать, что существенные ограничения для выхода российской экономики из экономического кризиса и последующего устойчивого роста связаны с недостаточным развитием транспортной инфраструктуры и в целом транспортной системы страны. В первую очередь эти ограничения определяются наличием территориальных и структурных диспропорций в развитии транспортной инфраструктуры, недостаточным уровнем доступности транспортных услуг для населения, недостаточной подвижностью и мобильностью основных факторов производства, низким уровнем экспорта транспортных услуг и использованием транзитного потенциала как конкурентного преимущества.

Национальная конкурентоспособность была и остается стратегической целью, а меры по ее развитию являются, в том числе, и лучшими антикризисными средствами. В Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. «красной нитью» проходит идея о том, что транспортная система страны, особенно в современных условиях, не должна сдерживать темпы экономического роста. Модернизация транспортной системы через систему определенных Транспортной стратегией мер должна способствовать превращению уникального географического положения России в реальное экономическое преимущество по использованию транзитного потенциала, экспорта транспортных услуг. «Одним из приоритетных

направлений развития транспортного комплекса является интеграция в мировой рынок транспортных услуг и развитие транзитного потенциала» [1].

Это предопределяет расстановку новых акцентов в модернизации транспортной системы, упор на создание устойчивой системы продвижения транспортных услуг в целях эффективной интеграции национальной транспортной системы в мировую экономику, роста уровня экспорта транспортных услуг и эффективности использования транзитного потенциала. По оценкам экспертов, экспортный потенциал транспортной отрасли существенно недооценен и недоиспользован, требуется развернутая система поддержки экспорта и доступа российских товаров на рынки других стран [2].

Транспортные услуги — это деятельность по передвижению (перемещению) товаров и людей. Особенность транспортных услуг, как торгуемого на рынке блага, заключается в том, что в отличие от рынка товаров, имеющих вещественную форму, здесь сделки заключаются на продукт/услугу, который еще не произведен и будет потребляться одновременно с производством. Транспортные услуги — как экспортное благо, объект для продвижения на мировых рынках относятся к типу распределительных/дистрибьюторских услуг, оказание которых предполагает высокую степень задействования техники, технологий, все усложняющихся систем коммуникаций между участниками оказания услуги и ее потребителями.

Конкурентоспособность транспортных услуг будет определяться такими первоочередными факторами, как наличие квалифицированного персонала, качество используемой техники и технологий, наличие развитой транспортной инфраструктуры, поддерживающей и обеспечивающей качество услуги, опыт (продолжительность) функционирования компании на рынке, определяющие доверие к ней, уровень цен (тарифов) на транспортные услуги, сопоставимый с качеством указанных параметров предоставления услуги. Именно эта система (комплекс) параметров, гарантирующих предоставление транспортных услуг требуемого качества, в определенные сроки и в определенном месте, будет являться объектом деятельности по продвижению транспортных услуг на мировые рынки.

В настоящее время можно констатировать, что транспортные компании функционируют в одном из наиболее конкурентных секторов экономики, где производятся и предоставляются услуги по перевозкам. Однородность предоставляемых услуг (с точки зрения удовлетворения потребности в перемещении) и трудности их дифференциации для потребителей, которые позволили бы отличать услуги по предложениям от различных производителей, создают высокую конкуренцию на рынке перевозок. Значимыми параметрами, определяющими эластичность спроса на транспортные услуги, являются такие, как цена услуги (тариф), надежность и безопасность перевозки, время в пути.

Деятельность транспортных компаний на рынке перевозок отличается также тем, что они сталкиваются с внешними факторами, которые находятся вне зоны управленческого контроля, в частности, с более значимым государственным регулированием и контролем транспортной отрасли, высокой чувствительностью рынка перевозок к внешним шокам, в частности, политической и экономической нестабильности в мире, террористическим угрозам.

Экспорт транспортных услуг — это денежные поступления резидентов одной страны за услуги, оказанные им резидентами другой страны по пере-

возке на всех видах транспорта пассажиров и грузов с учетом аренды перевозчиков с экипажем и оказания связанных вспомогательных услуг\*.

Если в 1990 г. на долю транспортных услуг в экспорте коммерческих услуг в мире приходилось 28,5%, то к 2009 г. их доля заметно снизилась и составила только 21,0% (снижение за период с 2000 г. составило 3,6 процентных пункта). Указанная тенденция не характерна для таких стран, как Австрия (рост с 18,4% до 23,9% к предкризисному 2008 г.), Китай (рост с 12,2% до 26,2%), Франция (рост с 22,5% до 24,7%) Испания (рост с 16,2% до 17,0%). В этих странах доля транспортных услуг в общем объеме экспорта коммерческих услуг увеличилась.

Абсолютным лидером по экспорту транспортных услуг выступают США, доля которых в 2003 г. составляла почти 12% мирового экспорта транспортных услуг, а в 2010 г. — 9,07%\*\*.

Обращает на себя внимание лидирующая роль таких стран, как Германия, Япония, Дания, Республика Корея, доля которых составляет (суммарно) более 25%.

Доля РФ на мировом рынке транспортных услуг стабильна и составляет 1,5-1,8%. В российском экспорте транспортных услуг преобладает воздушный транспорт (43,9% в 2009 г. и 49,2% в 2010 г.), на долю водного транспорта приходится 25,2% и 22,6%, соответственно, прочего (в том числе железнодорожного и автомобильного) транспорта — 31% и 28,2%.

Распределение перевозок российских внешнеторговых и международных грузов между видами транспорта к 2010 г. показывает, что сокращается роль железнодорожного транспорта, растет значение автомобильного и морского видов транспорта в доставке внешнеторговых и международных грузов\*\*\*. При этом большая часть экспорта транспортных услуг (40,8% в 2009 г. и 38,5% в 2010 г.) приходится на грузовые перевозки, что непосредственно связано с обслуживанием транспортом российского экспорта энергоносителей и сырья.

Актуальным является вопрос об оценке стратегических рынков для российского транспортного комплекса, характеризующихся наиболее высоким потенциалом экспорта транспортных услуг.

Потенциал экспорта транспортных услуг определяется, с одной стороны, качественными показателями: уровнем и масштабами развития транспортного комплекса страны, степенью его интеграции в мировые транспортные системы, влиянием транспортного комплекса на важнейшие макроэкономические показатели, в частности, на величину и динамику валового внутреннего продукта. С другой стороны, потенциал экспорта транспортных услуг зависит от технико-технологического, организационно-управленческого и социально-экономического использования ресурсов на микро-, мезо- и макроуровне.

Показателем, свидетельствующим об уровне потенциала экспорта транспортных услуг, является темп роста экспорта транспортных услуг, в том числе по сравнению с другими странами. По этому показателю Российская Федерация входит в первую десятку стран, демонстрируя темпы роста на уровне 120-127%

\* Материалы сайта: [www.wto.org](http://www.wto.org).

\*\* Рассчитано на основе данных: URI: <http://stat.wto.org/StatisticalProgram/WSDBViewData>

\*\*\* По материалам Госкомстата РФ (приложение: «Основные направления развития транспортных коммуникаций»)/ URI: [www.gks.ru](http://www.gks.ru).

(с 2003 по 2007 гг.)\*. Ожидалось, что в 2010 г. экспорт транспортных услуг составит 17 млрд долл.; однако он достиг только 14,3 млрд долл., что составило 84% к прогнозируемому уровню (по итогам 9 месяцев 2010 г.)\*\*.

Для количественной оценки потенциала системы продвижения услуг транспорта нами предлагается использовать показатель прироста ВВП в результате роста экспорта транспортных услуг. Расчет производится по следующей формуле:

$$\frac{Y_{t+1}}{Y_t} = 100 + \alpha \left( \frac{X_{t+1}}{X_t} - 100 \right) * K, \quad (1)$$

где  $\frac{Y_{t+1}}{Y_t}$  — темп роста ВВП, %;

$\alpha$  — доля транспорта в добавленной стоимости ВВП в отчетном году, %;

$\frac{X_{t+1}}{X_t}$  — темп роста экспорта транспортных услуг;

$K$  — мультипликатор. Значение коэффициента мультипликатора задается экспертным путем.

В 2007 г. темп прироста экспорта транспортных услуг составлял 17,3%; доля услуг транспорта в ВВП — 7,6%, мультипликатор 1,2 (исходя из модели межотраслевых балансов В. Леонтьева), следовательно, оценка потенциала СПУ ТК составляет 101,6.

В 2008 (предкризисном) году темп прироста экспорта транспортных услуг составлял 33%, доля услуг транспорта в ВВП — 9,1%, мультипликатор 1,2, поэтому оценка потенциала СПУ ТК составляет 103,6.

Для отбора рынков с наиболее высоким потенциалом экспорта транспортных услуг предлагается использовать такие показатели, как темп роста экспорта транспортных услуг (вертикальная ось  $Y$ ) и доля на рынке, которая характеризует привлекательность транспортных услуг российских компаний (ось  $X$ ).

Сравнение потенциала экспорта транспортных услуг осуществляется для следующих 4-х типов рынков (рис. 1).

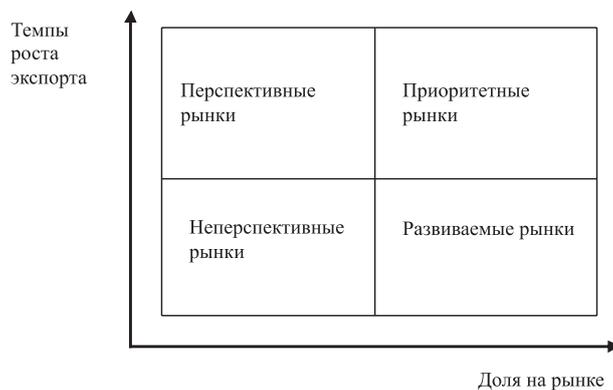


Рис. 1. Матрица сравнения потенциала экспорта транспортных услуг на рынках

\* Рассчитано авторами на основе базы данных WTO, 2007.

\*\* Источники: ФТС России, Банк России, Росстат

Оценка потенциала экспорта транспортных услуг проводится на основе данных об объемах, динамики экспорта/импорта, доли экспорта услуг на рынке.

Данные об объемах экспорта/импорта транспортных услуг показывают, что основными партнерами по экспорту российских услуг (с годовым объемом выше 1 млрд долл.) являются США, Германия, Великобритания, Швейцария, Кипр. По импорту главными партнерами (с годовым объемом выше 2 млрд долл.) являются Турция, Великобритания, Германия, Финляндия, США. Более половины 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.

Среди стран-потребителей российских транспортных услуг лидируют такие, как Швейцария, Германия, Кипр. В частности, по потреблению услуг водного транспорта — Кипр, Швейцария, Виргинские острова, услуг воздушного транспорта — Германия, Китай, Великобритания. Передовые позиции таких стран, как Швейцария, Кипр, Виргинские острова связаны главным образом с тем, что именно там располагаются посреднические структуры, оплачивающие перевозку российскими судами грузов иностранных фрахтователей. В общей стоимости транспортных услуг в 2010 г. страны дальнего зарубежья по экспорту занимали 84,49%, по импорту — 85,64%. Соответствующие цифры по услугам водного транспорта — 97,7% и 98,4%, воздушного транспорта — 87,7% и 89,8%, автомобильного транспорта — 82,3 и 61,9%.

Исключением являются услуги железнодорожного транспорта. В этом секторе доля стран СНГ по импорту превышает долю стран дальнего зарубежья, что можно объяснить их географической близостью к нашей стране и конкурентным преимуществом железнодорожного транспорта как более дешевого вида транспорта. Экспорт транспортных услуг в страны СНГ в 2010 г. достигал 41% от общей стоимости услуг железнодорожного транспорта, импорт из этих стран — 67,9%.

По показателям динамики экспорта транспортных услуг и доли страны в экспорте российских транспортных услуг выделяются следующие группы стран:

1) темпы роста экспорта российских транспортных услуг в страны составляют: Германия — 120,4%, Великобритания — 118,5%, Кипр — 181,1%, Турция — 141,8%, Финляндия — 99,9%;

2) доля стран в экспорте российских транспортных услуг составляет: Турция — 1,8%, Финляндия — 1,4%, Великобритания — 4,7%, Германия — 6,1%, Кипр — 5,9%.

Если рассматривать темпы роста более 100% как высокие, а темпы роста меньше 100% как низкие, соответственно, долю рынка больше 5% как высокую, а меньше 5% — низкую, то выделенные страны образуют следующие типы рынков по реализации потенциала экспорта российских транспортных услуг (рис. 2).

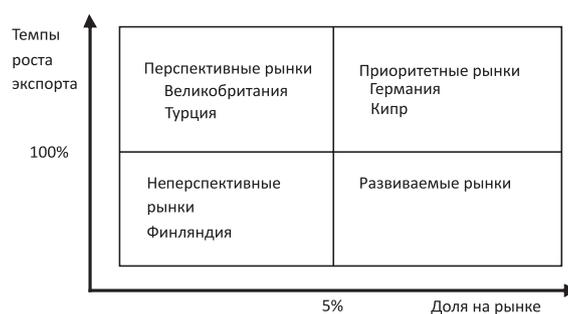


Рис. 2. Сравнение потенциала экспорта транспортных услуг на мировых рынках

Проведенный анализ позволил выделить в качестве приоритетного рынка для экспорта транспортных услуг рынок Германии, перспективного — рынок Великобритании. Главным направлением является развитие контейнерных и нефтеналивных перевозок. Таким образом, ключевым регионом продвижения транспортных услуг РФ остается Европа.

Можно заключить, что, с одной стороны, российская экономика характеризуется высоким потенциалом экспорта транспортных услуг. Об этом свидетельствует то, что доля российской экономики на мировом рынке транспортных услуг стабильна и составляет 1,5-1,6%, а вклад экспорта транспортных услуг в прирост ВВП страны равен 1,6%.

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

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Выступление заместителя Председателя Правительства РФ С. Иванова на пленарном заседании IV Международного транспортного форума «Транспорт России». URL: [www.transweek.ru/releases](http://www.transweek.ru/releases).
2. Эксперт. 17-23 января 2011. №2(736). С. 34.