

Развитие морского транспорта России в условиях глобализации: роль государственной власти



О. Н. Бабурина,
доктор экон. наук, доцент
кафедры экономики
и менеджмента,
Государственный морской
университет им. адмирала
Ф. Ф. Ушакова

Глобализационные процессы, с одной стороны, способствуют экономическому развитию государства, с другой – выявляют слабые места государственной системы. Анализ внешней торговли России в динамике последних лет подтверждает низкую конкурентоспособность российской экономики, которая интегрируется в мировую систему на базе неокOLONIALного разделения труда. Негативным для страны последствием глобализации стала и тенденция перехода судов под «удобный» для судовладельца национальный флаг. Перевозки под российским флагом последовательно сокращаются. Для изменения ситуации необходимо усиление внимания государственной власти к развитию отечественного морского транспорта.

Формирование глобальной мирохозяйственной системы сопровождается стремительным ростом международной торговли (превышающим темпы роста мирового производства), увеличением грузооборота и объемов перевозимых морским транспортом грузов. В обзоре Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) за 2012 г. подчеркивается, что «морской транспорт – это краеугольный камень международной торговли и мировой экономики. На морские перевозки и международные портовые операции приходится около 80 % мировой торговли по физическому объему и более 70 % мировой торговли в стоимостном выражении» [1].

Динамика внешней торговли и морских перевозок в России

Как правило, в мировой экономике наблюдается положительная корреляция между темпами роста внешней тор-

говли и морскими перевозками. Рассмотрим взаимосвязь и динамику этих показателей в России.

С 1992 по 2008 г. внешняя торговля РФ характеризовалась устойчивым ростом. В 2009 г. отмечается сокращение всех внешнеторговых показателей приблизительно на треть, с 2010 г. прослеживается тенденция к росту. В целом за период с 1992 по 2011 г. товарооборот внешней торговли России увеличился почти в 9 раз, экспорт – в 10, а импорт – в 8 раз (табл. 1).

Значительное увеличение объемов внешней торговли за счет роста экспорта сырья и ввоза готовой продукции привело к увеличению удельного веса экспорта и импорта России почти вдвое в мировых показателях (доля экспорта с 1995 по 2008 г. выросла с 1,6 до 2,9 %, а импорта – с 0,9 до 1,7 %), но эта доля по-прежнему крайне мала и сопоставима с показателями Канады, у которой население почти в 5 раз меньше населения России.

Таблица 1. Динамика внешней торговли Российской Федерации за 1992–2011 гг.

		1992	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Показатели внешней торговли РФ, млрд долл. США	Внешнеторговый оборот	96,6	145,0	149,9	368,9	467,8	577,9	763,5	495,8	648,9	845,2
	Экспорт	53,6	82,4	105,0	243,8	303,6	354,4	471,6	304,0	400,1	523,0
	Импорт	43,0	62,6	44,9	125,4	164,3	223,5	291,9	191,9	248,7	323,2
В % к предыдущему году	Внешнеторговый оборот	—	123,1	130,2	131,6	126,7	123,5	132,1	64,9	131,0	130,3
	Экспорт	—	122,3	139,0	133,1	124,5	116,8	133,1	64,5	131,9	130,8
	Импорт	—	124,1	113,5	128,8	131,0	136,0	130,6	65,7	129,7	130,0

Ист.: Российский статистический ежегодник – 2012 г. Федеральная служба государственной статистики // www.gks.ru.

Таблица 2. Динамика доли машин, оборудования, транспортных средств и минеральных продуктов в товарной структуре экспорта и импорта РФ в 1992–2011 гг., %

	1992	1995	2000	2005	2008	2009	2010	2011
Экспорт	100							
в том числе:								
— минеральные продукты	52,1	42,5	53,6	64,6	69,8	67,4	68,4	71,1
— машины, оборудование и транспортные средства	8,9	10,2	8,8	5,6	4,9	5,9	5,4	5,0
Импорт	100							
в том числе:								
— машины, оборудование и транспортные средства	37,7	33,6	31,4	44,0	52,7	43,4	44,4	48,2

Ист.: составлено автором по данным: Российский статистический ежегодник — 2012 г. Федеральная служба государственной статистики // www.gks.ru.

Таблица 3. Динамика объемов перевалки и перевозки грузов, пассажиров, грузооборот и пассажирооборот морского транспорта России с 1980 по 2011 г.

	1980	1990	1995	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011
Перевозки грузов, млн т	111	112	71	35	26	28	35	37	37	34
Грузооборот, млрд т-км	534	508	326	122	60	65	84	98	100	78
Перевозки пассажиров, млн чел	20	16	3,4	1,1	1,3	1,4	1,4	1,5	1,5	1,3
Пассажирооборот, млрд пасс.-км	1,0	0,6	0,3	0,1	0,09	0,07	0,07	0,06	0,06	0,05
Объемы перевалки грузов в морских портах РФ, млн т	115	130	182	407	421	451	455	496	526	536

Ист.: Российский статистический ежегодник — 2012. Федеральная служба государственной статистики // www.gks.ru.

На фоне роста экспорта сырьевых товаров происходит сокращение вывоза готовых товаров с высокой добавленной стоимостью. За два последних десятилетия доля экспорта углеводородного сырья увеличилась с 52,1 до 71,1 %, а доля готовой продукции (машин, оборудования и транспортных средств) снизилась с 8,9 до 5,0 % (табл. 2).

В российском импорте, напротив, преобладает готовая продукция с высокой добавленной стоимостью: на долю машин и оборудования приходится почти половина всего российского импорта (48,2 % в 2011 г.). Гипертрофированная товарная структура российской внешней торговли, в экспорте которой свыше трех четвертей составляет сырье, а в импорте около половины приходится на готовую продукцию, свидетельствует об интеграции России в глобальную экономическую систему на базе неокOLONиального разделения труда, что является явным признаком низкой конкурентоспособности национальной экономики.

При многократном росте объемов внешней торговли России объемы перевозимых морским транспортом грузов за последние три десятилетия сократились более чем в 3 раза, со 111 до 34 млн т, а грузооборот почти в 7 раз, с 534 до 78 млрд т-км (табл. 3).

В общем грузообороте России доля морского транспорта имеет тенденцию к снижению. В 2011 г. по сравнению с 1980 г. она снизилась в 8 раз, с 12,1 до 1,5 %, при этом доля трубопроводного транспорта увеличилась с 24,6 до 49,2 %.

На фоне роста внешней торговли и резкого спада морских перевозок наблюдается вполне положительная динамика объемов перевалки грузов в морских портах России. За период с 1980 по 2011 г. этот показатель увеличился в 4,7 раза, со 115 до 536 млн т (табл. 3). В 2011 г. в российских портах впервые было обработано свыше 500 млн т грузов. Данный рост стал возможен благодаря инвестициям в модернизацию портовых площадей. В 2011 г. объем инвестиций в морские порты составил 47,1 млрд долл., из которых более четверти поступило из федерального бюджета. В результате к настоящему моменту практически полностью исчез дефицит портовых площадей.

Рост объемов международных грузовых перевозок, в первую очередь морским транспортом, стал устойчивым трендом глобальной экономики. В связи с этим наблюдаемое в России сокращение основных показателей работы морского транспорта при неуклонном росте стоимостных и физических показателей внешней торговли и объемов перевалки

грузов в морских портах — весьма парадоксальное явление.

Главной причиной резкого снижения показателей работы морского транспортного флота России является внедрение режима «удобного» флага. Начавшийся в 1990-е гг. уход российских судов под иностранные флаги в настоящее время достиг критической точки. По данным Единой государственной системы информации об обстановке в Мировом океане (ЕСИМО), на 27 марта 2013 г. общий дедвейт судов, контролируемых российскими судовладельцами, составил 20,3 млн т. Из них под иностранным флагом находятся суда совокупным дедвейтом 15,0 млн т (73,9 % тоннажа судов, принадлежащих российским судовладельцам). Под государственным флагом Российской Федерации зарегистрированы суда общим дедвейтом 5,3 млн т (26,1 % тоннажа), из них на суда, зарегистрированные в Международном реестре судов, приходится 45,8 % тоннажа (табл. 4).

Яркий пример ухода судов под «удобные» флаги — флот Новороссийского морского пароходства (ОАО «Новошип»), являющегося частью компании Совкомфлот (СКФ). СКФ — крупнейшая российская судоходная компания, специализирующаяся на перевозке нефти, нефтепродуктов и сжи-

Таблица 4. Морской транспортный флот, контролируемый Российской Федерацией по состоянию на 27 марта 2013 г.

	Количество судов, ед.	Дедвейт, тыс. т	Валовая вместимость, тыс. т
Флот под флагом России	1088	5293,2	4246,4
в том числе: зарегистрированный в Международном реестре судов	403	2426,9	1943,6
Флот под иностранным флагом, контролируемый Россией	344	14 999,3	9106,3
Национальный и контролируемый флот России, всего	1432	20 292,5	13 352,7

Ист.: Единая государственная система информации об обстановке в Мировом океане //www.morinfocenter.ru/sostav.asp

женного газа, входит в пятерку крупнейших танкерных компаний мира. В 2012 г. флот ОАО «Новошип» состоял из 49 судов суммарным дедвейтом 4,617 млн т и средним возрастом 7,66 года. Анализ состава флота этой компании по флагам регистрации показал, что под флагом Либерии было зарегистрировано 47 судов, под флагом Мальты — 2 судна, под российским флагом — ни одного.

По данным ЕСИМО, дедвейт мирового транспортного флота на начало 2012 г. составил 809,461 млн т, количество всех судов — 16910. В тройку стран-лидеров по флагам регистрации в 2012 г. вошли Панама (39,5 %, 320 млн т), Либерия (22,59 %, 183 млн т) и Маршалловы острова (14,31 %, 116 млн т). На долю российских судов приходится 2,5 % от мирового тоннажа и 8,5 % от общемирового количества судов. Средний возраст судов под российским флагом — 23 года, а под иностранным — 8 лет. Если учесть, что нормативный средний возраст судов для захода в иностранные порты составляет 15 лет, то можно сделать вывод о низкой конкурентоспособности российского морского флота. В 2011 г. всего 6 % внешнеторговых грузов было перевезено судами, плавающими под государственным флагом Российской Федерации.

Изменение политической карты мира, развитие туристско-рекреационной индустрии, социодемографические, культурные и экологические факторы вновь сделали актуальными морские перевозки пассажиров. Между тем в России за последние 30 лет количество перевезенных морским транспортом пассажиров снизилось более чем в 15 раз, с 20 до 1,3 млн чел., а пассажирооборот — в 20 раз, с 1,0 до 0,05 млрд пасс.-км (табл. 3), что также свидетельствует об утрате конкурентных преимуществ российского грузо-пассажирского флота.

Как показал анализ, переход к поли-

тике либерализации и интеграция России сверхвысокими темпами в глобальную экономическую систему привели к росту внешней торговли при консервации ее колониального характера и резком сокращении показателей работы морского транспорта. Такое положение в определенной степени означает превышение критических значений показателей экономической безопасности России в области морского транспорта и ставит ее в зависимость от иностранных государств, обладающих более конкурентоспособным морским флотом.

Глобализация экономики как императив усиления роли государства

С одной стороны, глобализация теоретически создает возможности для расширения торговли, привлечения капитала и экономического роста всех стран мира, но с другой стороны, наиболее развитым государствам, обладающим технологическим и инновационным потенциалом она дает практическую возможность выхода на новые рынки и создает условия для их политико-экономического доминирования в мировом сообществе. В результате глобализации формируется относительно целостная экономическая система, которая фактически охватывает территорию всей планеты, но при этом функционирует по правилам, латентно отвечающим интересам наиболее развитых государств мира. В условиях либерализации и длительного отсутствия стратегии социально-экономического развития интеграция национальной экономики в систему, созданную по правилам и в интересах развитых государств мира, привела к тому, что Россия стала пассивным объектом глобализации, а не ее активным субъектом.

В России с 2000-х гг. прослеживается постепенный отказ от навязываемой Бреттон-Вудскими институтами (МВФ

и Всемирным банком) политики неолиберальной глобализации (Вашингтонский консенсус), которая во многом стала причиной падения производства, снижения и резкой дифференциации доходов россиян, и намечается курс на усиление государственного регулирования экономики.

В последние годы альтернативой Вашингтонскому консенсусу все чаще называют Пекинский консенсус, благодаря которому Китаю удалось добиться самых высоких в мире темпов экономического роста и избежать социально-политической нестабильности. Китай доказал, что рост экономики возможен не только под эгидой США и МВФ, но при участии и под контролем собственного государства. Отличительной чертой китайского развития является синтез двух процессов: либерализация хозяйственной и внешнеэкономической деятельности страны и сохранение руководящей роли государства.

В настоящее время в РФ усиливается тенденция к стратегическому управлению экономикой, что подтверждается принятием ряда приоритетных документов. Так, в 2008 г. утверждена Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 г., а в 2010 г. — Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 г. В последнем документе находят отражение острые проблемы снижения перевозок грузов морским флотом России — в частности, «недостаточное участие морских судов, зарегистрированных под Государственным флагом Российской Федерации, в обслуживании российской грузовой базы; малая доля судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, в мировом торговом флоте, слабое участие российского торгового флота в глобальных международных перевозках (между портами иностранных государств)» [2]. Одна-

ко в программных документах развития морской отрасли проблемам сокращения морских пассажирских перевозок не уделяется достаточного внимания, в связи с чем, на наш взгляд, они нуждаются в доработке.

Морские перевозки пассажиров можно отнести к одной из сфер международного туризма. Для России проблема международного туризма является чрезвычайно острой. Как известно, международный туризм оказывает глубокое влияние на платежный баланс страны, которое проявляется в виде разницы между расходами иностранных туристов в стране и расходами резидентов этой страны за рубежом. Платежный баланс РФ по статье счета текущих операций «поездки» характеризуется устойчивым хроническим дефицитом. Отрицательное сальдо по этой статье в 2011 г. превысило 21 млрд долл. [3]. Такое положение является убедительным аргументом для усиления внимания органов государственной власти к развитию международных транспортно-туристских услуг.

В настоящее время туризм, как и транспорт, играет одну из главных ролей в мировой экономике, создавая десятую часть мирового ВВП. Так, по данным Всемирной туристской организации, являющейся специализированным агентством ООН (UNWTO/ЮНВТО), число международных туристов в 2011 г. составило 996 млн чел. В 2012 г. этот показатель увеличился более чем на 4 % и впервые превысил миллиард (1,035 млрд туристских прибытий). В 2012 г., как и в предыдущие годы, темпы роста числа международных туристов в странах с формирующимся рынком (4,1 %) превышали темпы роста в развитых странах (3,6 %). В 2013 г. рост международных туристских прибытий прогнозируется в пределах 3–4 %, и, по прогнозам Всемирной туристской организации, в 2030 г. их число достигнет 1,809 млрд [4].

Интеграция России в глобальную экономику должна базироваться не только на экспорте товаров, истощающих природные запасы страны, но и на расширении форм участия в международном сотрудничестве. Как и вся мирохозяйственная деятельность, туристско-круизная сфера является объектом острой конкурентной борьбы между государствами и крупнейшими монополиями мирового флота. Таким образом, необходимо усиление внимания государствен-

ной власти к морскому пассажирскому и туристско-круизному сервису в России, развитие которого положительно скажется на уровне занятости населения и платежном балансе страны. Предстоящая Олимпиада в Сочи обусловила растущий спрос на морские круизы, и этот рост продолжится. Российские государственные органы власти должны воспользоваться ситуацией, изучить опыт других государств в области морских пассажирских перевозок и туристско-круизных услуг и создать концептуальные и институциональные предпосылки для развития этого сегмента.

На наш взгляд, одна из ключевых проблем развития данной сферы связана с избыточным количеством требуемых документов для захода судов в порты. Несмотря на то, что Россия, являясь участником Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 г. [5], взяла на себя обязательства по принятию мер для облегчения и ускорения морского судоходства и предотвращения неоправданных задержек судов, отдельные подзаконные акты и инструкции российских государственных контрольных органов не соответствуют этой конвенции. Контрольные службы в морских пунктах пропуска в российских портах наряду с документами, требуемыми по Конвенции 1965 г., запрашивают у судовладельцев и грузоперевозчиков дополнительные сведения.

Другая проблема связана с низкой технической оснащенностью портов и отсутствием причалов для приема грузопассажирских судов. Например, в настоящее время в Новороссийске начинают осваивать международные туристско-круизные маршруты. Однако поскольку пассажирский причал, специально оборудованный для пограничного и таможенного контроля морских грузопассажирских судов, прибывающих из-за границы, отсутствует, используется грузовой причал. После досмотра судно перешвартовывается от грузового к пассажирскому причалу (морской вокзал Новороссийск). Стоимость этой операции достаточно высока (более 10 тыс. долл.), что является дополнительной статьей расходов для судовладельца и увеличивает стоимость перевозки иностранных туристов. Решить указанные проблемы можно путем сокращения рудиментарных административных процедур, количества документов, связанных с досмотром международных

пассажирских судов при их заходе в российские порты, реконструкции и строительства пассажирских причалов.

Подводя итоги, отметим, что противоречивая природа глобализации не позволяет всем государствам получать равные выгоды. Мы рассматриваем глобализацию с дуалистических позиций: как процесс формирования глобальной экономики и как политику развитых государств, инициирующих этот процесс. Глобализация в целом способствовала мировому экономическому росту, но при этом распределение выгод от глобализации характеризуется острой неравномерностью: меньшинство мирового сообщества пользуется несоразмерно большей их долей.

Приоритетной целью каждого современного государства является участие в разработке правил и принципов международного экономического сотрудничества, стратегий национального развития, защищающих государственные интересы. В настоящее время, несмотря на усиление могущества новых субъектов в глобальной экономике, именно государственная власть несет главную ответственность за социально-экономическое развитие всего хозяйственного комплекса страны и его отдельных отраслей. В особенности это касается морского транспорта — как детерминирующего фактора, способствующего росту внешней торговли и национальной экономики, как стратегической отрасли, позволяющей России сохранить территориальную целостность, повысить уровень национальной безопасности и интегрироваться в глобальную экономическую систему в качестве высококонкурентного государства. ■

Литература

1. Обзор морского транспорта ЮНКТАД за 2012 год. Организация объединенных наций по торговле и развитию. ЮНКТАД // UNCTAD/PRESS/PR/2012/41. URL: <http://unctad.org>.
2. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 декабря 2010 г. № 2205 «О стратегии развития морской деятельности в РФ на период до 2030 г.».
3. Центральный банк Российской Федерации. URL: <http://www.cbr.ru>.
4. Международная туристская организация. URL: <http://www2.unwto.org/ru>.
5. Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 г. (FAL-65) с поправками. СПб.: ЗАО «ЦНИИМФ», 2002. 212 с.