

Железнодорожный комплекс РФ как транснациональная корпорация

Ю.А. ХАРЛАМОВА, канд. истор. наук, соискатель докторантуры Института социально-политических исследований РАН



Сложившиеся в России государственно-монополистические структуры, к которым относится и железнодорожная отрасль, уже содержат элементы постиндустриальной модели хозяйственного устройства. Железнодорожный комплекс Российской Федерации, с его многочисленными компонентами, вполне способен стать мощной российской транснациональной структурой, которая может на равных принять участие в борьбе за мировой доход в процессе подключения к мировой инновационно-технологической системе, поскольку под воздействием техногенного фактора происходит формирование масштабной глобальной ситуации и совершенствование международной транспортной инфраструктуры.

Система транснациональных корпораций является сегодня основным двигателем планетарной перестройки. Эти экономические организмы обладают огромной мощью и контролируют на сегодняшний день мировое экономическое пространство, выстраивая сложноподчиненную конструкцию глобальной экономики. Процессы приватизации железнодорожной отрасли во многих странах в последнее время напрямую координируются с действиями таких организаций как МВФ и ВТО, а также других транснациональных структур.

Однако приходится признать, что экономика России пока бедна крупными экономическими структурами, которые сочетали бы в себе набор функций, позволяющих успешно конкурировать с мировыми транснациональными корпорациями. Поэтому в качестве приоритетов транспортной политики можно выделить ряд проблем, решение которых необходимо для создания железнодорожной ТНК.

Так, жизненно важной практической задачей на ближайшие годы для России и бывших республик, входивших в состав СССР, становится ускорение интеграционных процессов. Единая ширина колеи (1520 мм), общие для всех стран СНГ габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений, общие характеристики эксплуатации по сей день обеспечивают техническое единство транспортного пространства СНГ. В то же время создано большое число сменных пунктов там, где их никогда не было, что являет-

ся самым слабым моментом всех железнодорожных сетей. Таким образом, возобновление единства следует дополнить необходимыми условиями политико-экономического характера и нормативно-правовыми актами на государственном и межгосударственном уровнях. Решение этих задач требует четкого определения ценовой (тарифной) политики и роли транспортного комплекса как важнейшего элемента государственной инфраструктуры в современных условиях проходящей глобализации.

Пересмотр транспортной составляющей понадобится по мере роста внешней торговли, поскольку значительная часть транспортной системы современной России ориентирована на сырьевые рынки — крупные угольные или нефтеналивные порты, погрузочно-разгрузочные станции.

Принимая во внимание отмеченное, можно констатировать, что стране необходима новая транспортная идеология, включающая в себя определение стратегии железнодорожного транспорта России в XXI веке, а также пути, возможности и пределы его интеграции в мировую транспортную систему, с учетом очевидных выгод для России.

Для этого нужно четко определить миссию транспорта, т.е. сформулировать отработанную, гласную, приемлемую общественную идею, определяющую целевой вектор государственной политики в области транспорта. В ней также должны быть отражены новые требования к развитию транспортной системы через выработку стратегии-

модели действий по обеспечению конкурентоспособности, например, транснациональной компании «Железные дороги России и сопредельных стран» на мировом рынке транспортных услуг. Обозначенная ТНК должна пониматься, прежде всего, как система устойчивых взаимосвязей между предприятиями, действующими на территории различных суверенных государств (например, СНГ) в целях предоставления услуг (перевозки, транзитные услуги) и получения дохода на основе сохранения национального контроля над акционерным капиталом.

Как показывает не только наш, но и мировой опыт — государство является одним из главных субъектов промышленно-технологической политики. В этих условиях должны, прежде всего, измениться задачи МИДа, который обязан нести ответственность за те инвестиции, которые мы получаем, за эффективность их отдачи, а также за внешнюю хозяйственную стратегию России. Согласно мнению президента РФ В.В. Путина, «процесс интеграции России в мировую экономику не должен сводиться к тому, чтобы только стать участником как можно большего числа международных структур. Нужно в первую очередь учиться концентрировать финансовые, организационные, кадровые ресурсы там, где есть реальная отдача для России» [1].

Доказательством высокой роли железнодорожного транспорта в российской экономике, в жизни общества, развитии международных торговых и культурных коммуникаций является тот факт, что объемы продаж в транспортной сфере (в частности, железнодорожной) сопоставимы с объемами экспорта нефти, газа и металлов. Российские железные дороги, в силу географического положения страны и наличия высокооснащенной технической и технологически Транссибирской железнодорожной магистрали, имеют большой потенциал в обеспечении интеграционных процессов, происходящих в Европе и Азии, в развитии их транспортно-экономических связей.

Железнодорожный комплекс Российского государства — одна из немногих реальных возможностей России выйти на новые геостратегические рубежи (наряду с энергетическими источниками, военными и аэрокосмическими технологиями). Железнодорожные магистрали превращаются в важнейший технологический инструмент политико-экономических процессов, поскольку общий потенциал рынка контейнерных перевозок между странами Юго-Восточной Азии и Европы имеет реальную возможность составить около 20 млрд. долларов США [2].

Уникальное положение Сибири и Дальнего Востока как «моста» между Европой и Азией играет особую роль в обеспечении евроазиатских связей. По данным академика РАН директора Института проблем управления транспортом В.А. Персианова, российские железные дороги в настоящее время обеспечивают производительность 1 млн. 300 тыс. тонно-километров на одного занятого на перевозках. Этот показатель не только выше европейского в 2,5–3 раза, но даже в Китае, находящемся на пике экономического подъема, он составляет лишь 450–470 тыс. тонно-километров. При этом средний железнодорожный тариф на перевозки у нас в 8–10 раз ниже, чем в любой железнодорожной сети стран Запада [3].

Таким образом, Российская Федерация, занимающая более 30% территории Евразийского континента и располагающая высокоразвитой, дешевой и надежной в эксплуатации железнодорожной транспортной системой, способна обеспечить большие объемы транзитных потоков на направлении Восток — Запад. Сложившаяся в нашей стране сеть транспортных коммуникаций наиболее адекватно соответствует возможностям и потребностям планетарной технологической цивилизации.

Специалистами подчеркивается: «В части, касающейся железнодорожного транспорта России, глобализация сети позволяет не только увеличить товарооборот России со странами мира, но и замкнуть основной грузопоток между ними на железные дороги России вообще и Сибири в частности» [4].

В этих условиях Транссибирская магистраль является тем естественным системным интегратором, с помощью которого Россия имеет возможность стать ключевым государством в формировании Восточно-Азиатского общего рынка.

Что касается проекта транспортного коридора «Север — Юг», то, по оценкам

экспертов, в 2010 году объем рынка экспорта транспортных услуг российских транспортных предприятий в пределах действия коридора «Север — Юг» «может достичь 8–9 млрд. долларов США в год» [8].

Таким образом, с учетом возможностей и перспектив геоэкономического продвижения страны, базовыми маршрутами широтного евроазиатского направления в России следует признать две системообразующие железнодорожные транспортные магистрали: Транссибирскую магистраль и железнодорожные магистрали в рамках коридора «Север — Юг».

Российской стороне для сохранения конкурентоспособности этих направлений на мировом рынке транспортных услуг необходимо внедрять новые технологии и совершенствовать логистическую инфраструктуру, прежде всего за счет совершенствования технической базы Транссиба. Стратегической концепцией развития Транссибирской магистрали может быть создание крупного интермодального оператора. Актуальной остается задача увеличения объемов ускоренных железнодорожных контейнерных перевозок по магистрали. Важно обеспечить такие условия транспортировки грузов и уровень транспортно-логистического сервиса, которые составили бы конкуренцию не только морским, но и сухопутным альтернативным направлениям и способствовали непрерывному увеличению транзитных грузопотоков по Транссибу.

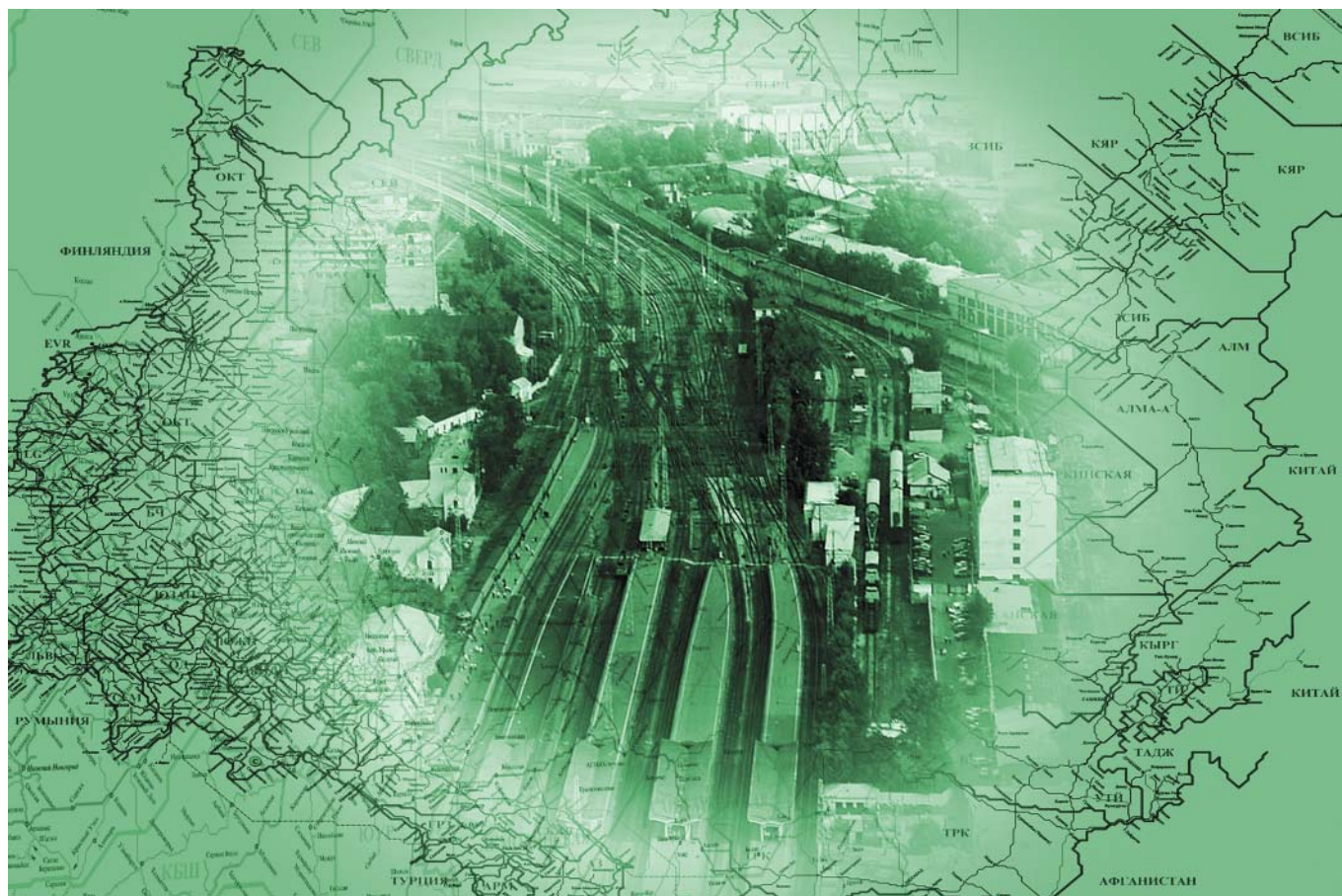
Важной для геополитического и геоэкономического статуса современной России является идея создания Транскорейской и Трансконтинентальной железнодорожных магистралей, которые позволят наладить более тесные мирохозяйственные связи с Корейским полуостровом и с США. В обоих этих случаях Россия реализует свои стратегические планы с использованием преимуществ географического положения.

В результате воссоединения железнодорожных систем Южной и Северной Кореи с Транссибирской магистралью будет создана основа для подключения третьей по экономическому потенциалу страны азиатского региона (после Китая и Японии) — Республики Южная Корея к сухопутному восточноазиатскому рынку перевозок. В результате модернизации Транскорейской магистрали предполагается создать самый короткий в мире транзитный коридор «Азия — Европа — Азия».

Планируется, что начинаться он будет в Южной Корее и далее пройдет по

территории КНДР, России в страны Европы. Единая железнодорожная система свяжет не только обе Кореи, но и будет иметь выход на Японию, Китай и другие страны Юго-Восточной Азии, оказывая своим функционированием синергетический эффект на экономическое развитие всего региона. Сквозной транспортный коридор из Южной Кореи через Россию позволит значительно сократить сроки доставки грузов в Европу и привлечь на Транссиб дополнительно порядка 80 тыс. контейнеров в год [2]. Взаимоотношения между КНДР и Республикой Корея, РФ и КНР представляют собой важные геополитические предпосылки оживления работы Транссибирской магистрали, связывающей эти страны. Названная идея — это новый мирный заказ стран Восточной Азии. Соединение Транскорейской магистрали и Транссиба не только интегрирует большинство стран Восточно-Азиатского региона, но также приблизит Евроазиатский регион к единому сообществу.

Сооружение Трансконтинентальной магистрали также способно дать «второе дыхание» Транссибу, но уже с включением его в американский фрагмент глобальной железнодорожной сети мира. Формирование опорной транспортной решетки за счет установления сухопутного моста между Америкой и Россией через Берингов пролив и развитие транспортной инфраструктуры в рамках Трансконтинентальной магистрали благоприятно скажутся: во-первых, на хозяйственном освоении малонаселенных северных территорий с большим запасом природных ресурсов; во-вторых, на интеграции транспортной системы России в глобальную железнодорожную сеть мира, где Трансконтинентальная магистраль через Берингов пролив явится продолжением Транссиба на северо-восток, что в свою очередь даст ряд положительных социально-экономических, геополитических и геостратегических эффектов. Этот проект должен рассматриваться комплексно, то есть не только как строительство железной дороги с тоннельным переходом, но как сооружение в едином коридоре полимагистрали, включающей (помимо железнодорожной) автомагистраль, нефте- и газопроводы, линии электропередачи и оптоволоконные линии. При рассмотрении вопроса строительства Трансконтинентальной магистрали важно учитывать не только экономические критерии, но и политические, социальные, экологические и военно-стратегические



кие. Этот проект способен решить масштабную задачу, связанную с интеграцией России в мировую экономику и укреплением позиции страны как на Западе, так и на Востоке, а также позволит дать новый толчок экономическому росту России в направлении северо-восточного вектора.

Далеко не исчерпан потенциал российско-японского сотрудничества. Помимо очевидных выгод наращивания двусторонней торговли, многие считают целесообразным поощрение прямых японских инвестиций в промышленность и инфраструктуру российских дальневосточных районов. Формирующаяся общность звеньев транспортной инфраструктуры — это важные и устойчивые предпосылки для развития интеграционных процессов. Железнодорожный путь от Японии до Европы является национальным проектом для японцев, в котором заинтересована и Россия. Проект «от японцев к англичанам» может сыграть такую же роль, как в свое время путь «из варяг в греки». Необходимо создать такие условия, чтобы грузопотоки, которыми обмениваются Япония и Европа, проходили через территорию России. Российская сторона, оценивая перспективы увеличения перево-

зок транзитных грузов по Транссибу, может предложить соединить остров Сахалин и Японию (остров Хоккайдо), заинтересованную в установлении устойчивой транспортной связи с материком, на основе крупного инвестиционного проекта. В его рамках также возможна реализация прямого железнодорожного сообщения Японии — Россия — Европа, что предполагает сооружение тоннеля под проливом Лаперуза для выхода на железнодорожную сеть Японии. Оценивая политическое значение этих процессов, важно отметить, что сближение позиций России и Японии позволило бы России играть более заметную роль в Азиатско-Тихоокеанском регионе, где всерьез прислушиваются к мнению Токио.

Любой государственной силе, осознающей свою национальную или даже глобальную миссию, требуется иметь и отстаивать в мировом информационном пространстве позитивный проект собственного общенационального развития. Мировой опыт показывает, что «ключевым критерием для выбора приоритетов структурной перестройки является определение областей сравнительных преимуществ национальной экономики, которые могут стать точками экспортно-ориентированного эко-

номического роста» [6]. Железнодорожный комплекс РФ, обладая рядом преимуществ внутри- и внешнеполитического характера, способен стать точкой такого роста при условии внедрения новых управленческих решений на основе широкомасштабной интеграции под патронатом государства и своевременных модернизационных преобразований.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Путин В.В.* Российская дипломатия как никогда прежде должна сегодня помогать решению общенациональных задач // *Международная жизнь*. — 2004. — № 7–8. — С. 100.
2. *Якушин В.И.* Формирование геостратегий России. Транспортная составляющая. — М.: Мысль, 2005. — С. 153.
3. *Кирдина С.Г.* Институциональные матрицы и развитие России. — Новосибирск: ИЭиОПП СО РАН, 2001. — С. 224.
4. *Комаров К.Л., Кибалов Е.Б.* Концепции устойчивого развития транспортного (коммуникационного) комплекса Сибири: Актуальные проблемы транспорта азиатской части России: Сб. трудов / Под ред. К.Л. Комарова, М.Х. Ахметзянова. — Новосибирск, 2001. — С. 16.
5. *Миротин Л.* Транспортная логистика // *Безопасность Евразии*. — 2001. — № 3. — С. 448.
6. *Глазьев С.Ю.* Теория долгосрочного технико-экономического развития. — М.: ВлaДaр, 1993. — С. 262.