



ТРАНСПОРТ

Крепче за баранку держись, шофер!



ФОТО ВЛАДИМИРА КОРОВЫЦЫНА

«Золотое время» белорусских «дальнобойщиков», когда заказчики выстраивались в очередь и готовы были платить любые деньги, закончилось в 2009 году.

Грянувший кризис обвалил грузопотоки, и оказалось, что транспорта в стране – переизбыток. Ситуация еще больше обострилась в 2012 году, когда в страну разрешили ввозить автомобили без пошлин. Нехитрые заказы стали выполнять непрофессионалы на недорогих, поддержанных машинах. Правда, «международка» оказалась им все же не по зубам. В далекие рейсы по-прежнему отправлялись лишь настоящие асы.

Но конкуренция на международном рынке автоперевозок нынче очень сильна: этим бизнесом занимаются более трех с половиной тысяч компаний. Для белорусских «дальнобойщиков» в последнее время ситуацию усугубила еще и девальвация национальной валюты, больно ударив особенно по тем, кто заключил контракты с белорусскими производителями с годово́й фиксацией цен. В сложной ситуации оказались те внутренние перевозчики, которые рассчитываются за лизинг в валюте: они вынуждены работать по старым ценам, а оплату

50% всех белорусских грузоперевозок приходится на Россию

да было одним из самых прибыльных, до того как заказчики снизили цену рейса на круг с трех тысяч евро до двух. Поэтому многие автоперевозчики работают одновременно на внешнем и внутреннем рынках, берутся за выполнение и вовсе

непрофильных задач, например развозят товары по магазинам. В этом случае компания сама составляет график перевозок, определяет, сколько требуется машин, привлекает сторонние организации. У отдельных фирм на субподряде может работать тысяча и более коллег. Таким образом, бизнес консолидируется.

Привычную логистику нарушили антироссийские санкции и ответные контрсанкции, сделав транспортные расходы зачастую непомерными. Например, после запрета транзита фруктов из Европы в Россию в Узбекистан они попадали окольными путями: через Турцию, Грузию, Туркменистан. А такая доставка дороже почти наполовину. И даже когда был разрешен транзит через российский пункт пропуска Убылинка, все равно приходится делать большой крюк. Для сравнения: в Польшу 20 тонн яблок стоит от двух до трех тысяч долларов, а их доставка из Польши в Узбекистан обходится в 8-9 тысяч «зеленых».

Что же изменилось для «ковчежиков на колесах» с созданием ЕЭП? Им теперь не нужно ехать в транспортную инспекцию, чтобы получить разрешение на перевозки внутри Таможенного союза. На «проз-

рачной» белорусско-российской границе простоев в последнее время не было, однако из-за проверок Россельхознадзора они стали появляться. К слову, сегодня около 50 процентов от всего объема грузов, перевозимых белорусами, приходится именно на Россию, хотя еще пять лет назад на данном направлении перемещалось не более 40 процентов грузов. С Казахстаном все осталось по-прежнему, разве что несколько упростилось таможенное оформление.

По-прежнему требуются разрешения для того, чтобы привезти груз из третьих стран. Количество таких рейсов может сократиться из-за того, что Россия в нынешнем году изменила свою квоту в ЕКМТ (Европейская конференция министров транспорта). То есть теперь поездки будут выполняться по разовым разрешениям, количество которых осталось таким же, как и в прошлом году. Поэтому конкуренция за них будет острее.

В белорусском Минтрансе знают, что разрешений на перевозки из третьих стран всегда не хватает. Однако начальник управления автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса Сергей Дубина обнадешил, что министры транспорта России и Беларуси договорились о поэтапном увеличении квоты на выдачу разрешений. Идут переговоры и с Сербией, которая готова либерализовать пока только двусторонние и транзитные перевозки. А первой европейской страной, которая согласилась принимать белорусских перевозчиков без разрешений, стала Швейцария.

Аналогичное соглашение, по информации Сергея Дубины, планируется заключить с Туркменистаном.

Несколько лет идут переговоры о том, чтобы в рамках Таможенного союза разрешить каботажные перевозки. То есть если белорус возвращается, например, из Якутска домой, то почему бы ему не взять попутный груз, чтобы не гнать машину через всю Россию по рожищам, теряя прибыль. С одной стороны, это хорошо, с другой же – на белорусский внутренний рынок, в свою очередь, придут россияне и казахи. Но белорусские перевозчики говорят, что опасаться этого не стоит: страна маленькая, а значит, коллеги особо заработать не смогут, а потому им такие перевозки будут неинтересными.

До первого июля в рамках Договора Евразийского экономического союза предусмотрено подписание программы поэтапной либерализации каботажных перевозок, реализация которой начнется с 2016 года и затронет на первом этапе приграничные области, чтобы потом к 2020 году распространиться на всю территорию государств-партнеров.

Белорусские международные перевозчики способны серьезно конкурировать с коллегами на просторах Единого экономического пространства. Их преимущество не только в наличии автомобилей с двигателями высоких экологических стандартов Евро-5 и Евро-6 (около половины всего парка), но и в высокой квалификации водителей и специалистов.

Светлана ДЕВЯТКОВА

КСТАТИ

Беларусь намерена создать в Туркменистане железнодорожный комплекс по обслуживанию подвижного состава. «Целесообразно создать в Туркменистане крупное универсальное вагоноремонтное депо, где бы производилась сборка железнодорожных узлов, агрегатов, оборудования, а также была бы серьезная ремонтная база. Комплекующие поставились бы из Беларуси», – сказал Председатель Совета Республики Национального собрания Беларуси Михаил Мясникович, который 24-28 марта находится с рабочим визитом в Туркменистане.

Тема сотрудничества в сфере транспорта обсуждалась на встрече Михаила Мясниковича с Президентом Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедовым. В частности, глава государства сказал, что старые иранские тоннели не пропускают современные железнодорожные вагоны из-за их габаритов. По словам Михаила Мясниковича, белорусская сторона взяла на себя обязательство сделать специальные вагоны, цистерны, минераловозы, и туркменская сторона готова закупать такую продукцию.

ИННОВАЦИИ

Ключевой фактор конкурентоспособности

Для России пришло время вывести созданный инновационный потенциал на полную мощность и наполнить его эффективными конкретными проектами.

Какую роль инновации сыграли в развитии прогресса человечества? Человек всегда стремился найти что-то новое. А для этого он создавал предметы, способные приближать его к этому новому. Ведь что такое инновация? Это, в общем понятии, разработка и внедрение различного рода новшеств, порождающих значимые изменения в социальной практике. Поэтому, когда мы говорим об инновациях, мы говорим о контурах нашего будущего мира. Технологии объединяют мир, меняют привычную жизнь людей и расширяют сами человеческие возможности.

Сегодня мировая экономика находится в поиске источников развития. Ведь способность создавать, продвигать и распространять инновации является ключевым фактором конкурентоспособности. В этом впечатляющих результатов за последние годы добились страны Азиатско-Тихоокеанского региона – Китай, Индия, Япония, Южная Корея, Вьетнам, Малайзия, Сингапур.

Россия также заинтересована в укреплении своих позиций в Тихоокеанском регионе и готова совместно участвовать в формировании новых рынков, встраиваться в высокотехнологичные производственные цепочки. За прошедшие годы страна существенно нарастила государственные инвестиции в инновации, как это и предусмотрено Стратегией инновационного развития до 2020 года (далее – Стратегия). Цель глобальная – к 2020 году перевести экономику на преимущественно инновационный путь развития. Такой путь диктует мировая экономическая ситуация. Это ответ на стоящие перед Россией вызовы и угрозы.

За достаточно ограниченные сроки удалось создать базовую инфраструктуру поддержки инновационных проектов. Помимо «Сколково» поддерживают проекты занимаются Российской венчурная компания, «Роснано», Внешэкономбанк, Фонд содействия инновациям и целый ряд других институтов. Общий объем ежегодного государственного финансирования по этому направлению составляет более 370 млрд рублей.

Развиваются и другие форматы взаимодействия участников инновационного процесса, такие как технологические платформы (их в стране более 30), инновационные территориальные кластеры (их 25). Создана сеть федеральных университетов, национальных исследовательских университетов, ведущих научных организаций. Государство инвестирует в исследовательскую инфраструктуру, в зарубежных исследователей, которые готовы работать в России. Расширяется кооперация вузов с высокотехнологичной промышленностью. Шестнадцать компаний с государственным участием реализуют прог-

раммы инновационного развития с общим объемом финансирования более 1 трлн 300 млрд рублей.

Настало время, когда нужно принципиально снять критическую зависимость от зарубежных технологий в целом ряде отраслей – в станкостроении, приборостроении, энергетическом машиностроении, в производстве оборудования для нефтегазодобычи. А для этого нужно работать, думать и создавать.

Как сказал премьер-министр России Дмитрий Медведев на недавнем заседании президиума Совета при Президенте РФ по модернизации экономики и инновационному развитию: «Нужно обратить внимание на проблемы, которые выявились на пер-

более 370 млрд рублей ежегодно выделяется государством на развитие инновационной активности в РФ

вом этапе исполнения направленной Стратегии. Несмотря на ряд весьма успешных проектов, сохраняются серьезные диспропорции в инновационном развитии регионов и отраслей. Нужно проанализировать причины и с учетом складывающейся экономической ситуации актуализировать и саму Стратегию».

Тему нерешенных задач конкретизировал заместитель Председателя Правительства РФ Аркадий Дворкович. По его словам, в стране фактически не выросла доля организаций промышленного производства, ко-

торые осуществляют инновации. «У нас остается примерно то же число компаний, которые реально занимаются инновационной деятельностью. Как было чуть менее 11%, так и осталось. А план – достичь показателя 24%», – уточнил Аркадий Дворкович.

Это говорит о том, что, несмотря на создание необходимой инфраструктуры для инновационного развития и шага, предпринятые по формированию территориальных кластеров, обеспечению финансовой поддержки, пока не удалось существенно увеличить активность бизнеса в этой сфере. Результаты в основном есть. Появились тысячи стартапов, но не промышленных предприятий, которые занимаются инновациями.

Отчасти это связано с тем, что общая ситуация в стране этому не благоприятствовала. На рынках существует значительная неопределенность, а также недостаточная скорость реализации тех мер, которые запланированы в Стратегии.

Нет прогресса и в изобретательской активности. Не меняется и уровень внутренних затрат на исследования и разработки в процентах от валового внутреннего продукта (чуть более 1% ВВП).

И все же оптимизм не потерял. Как считает председатель совета фонда «Сколково», президент фонда «Сколково» Виктор Вексельберг: «Вполне реально достижение цели, чтобы Россия вошла в топ-10 стран по числу международных заявок. Для этого необходимо увеличить их количество в четыре раза – с 1 до 4 тысяч заявок в год».

Сегодня важно настроить всю систему таким образом, чтобы она работала на решение задач предстоящего периода и не тормозила активность сегодня.

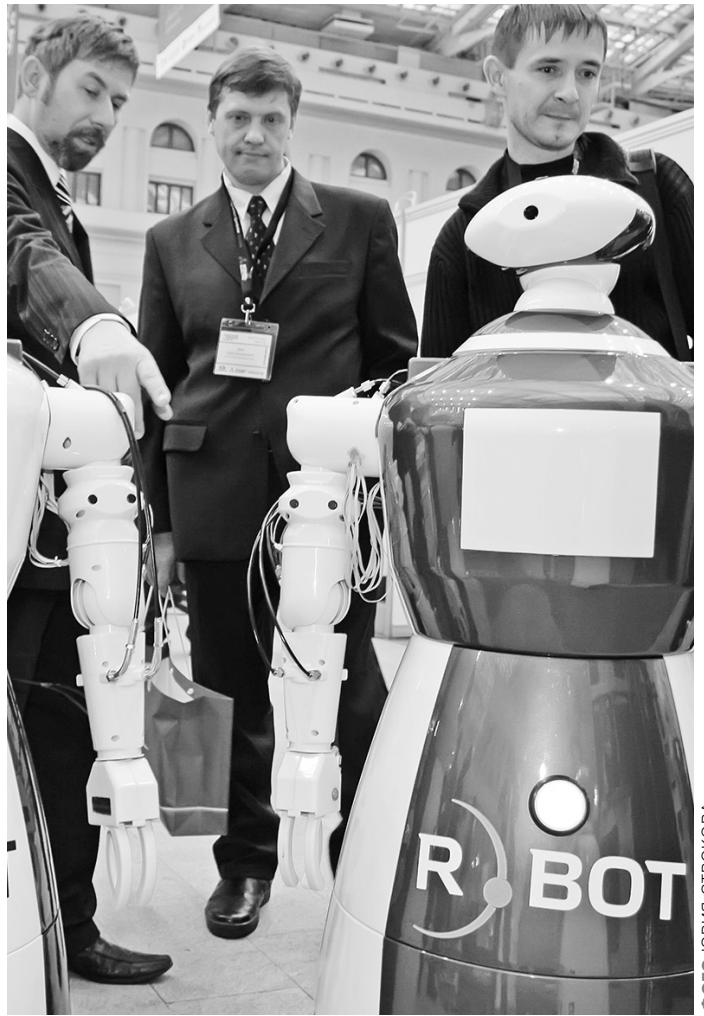


ФОТО ЮРИЯ СТОКОВА

ЦИФРЫ УТВЕРЖДАЮТ

300 млрд рублей

Китай готов вложить в высокоскоростную железнодорожную магистраль Москва – Казань 300 миллиардов рублей. Из них 50 миллиардов – это взнос в уставный капитал компании, а 250 миллиардов – в виде кредитов от китайских банков.

В октябре 2014 года РЖД, российский Минтранс, Госкомитет КНР по развитию и форме и Китайская железнодорожная корпо-

рация подписали меморандум о развитии высокоскоростного железнодорожного сообщения, согласно которому они разрабатывают проект Евразийского высокоскоростного транспортного коридора Москва – Пекин. В качестве части этой линии рассматривается участок Москва – Казань протяженностью 770 километров. Дальнейшая трассировка может пройти либо через Казахстан, либо через Алтай.

По данным российского издания журнала Forbes, Китай действительно рассматривает магистраль Москва – Казань как часть железнодорожной ветки Пекин – Минск. ВСМ Москва – Казань в этом случае станет частью трансконтинентальной магистрали общей протяженностью около 8 тысяч километров и стоимостью до 7 триллионов рублей.

ПРОГНОЗ

Что год текущий нам готовит

По оценкам, 2015 год российская экономика завершит спадом на уровне 6,4% ВВП. В следующем году также будет наблюдаться отрицательная динамика на уровне 2,3% ВВП.

Так утверждает прогноз развития экономики России на 2015-2016 годы, подготовленный Институтом Гайдара и Российской академией народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ.

Прогноз построен, исходя из предполагаемой цены на нефть 50-55 долларов за баррель, а также из ожидания отсутствия дополнительных источников роста от внешней торговли в ближайшие два года.

По мнению экспертов, в 2015 году Россия будет находиться в периоде экономического спада, глубина и продолжительность которого будут зави-

сеть как от внешних факторов, так и от способности российской экономики оперативно адаптироваться к новым условиям.

Замедление роста экономики страны оформилось еще в 2013 году. Тогда темп роста ВВП снизился до 1,3%, промышленного производства – до 0,4%, инвестиции в основной капитал в 2013 году впервые после кризиса 2008-2009 годов сократились на 0,2%.

В 2014 году внешнеэкономическая конъюнктура для российской экономики резко ухудшилась. Главным ограничением роста стало снижение инвестиций в основной капитал.

В предстоящий период следствием внешнеэкономических шоков, с которыми Россия столкнулась, – стремительное падение мировых цен на энергоносители и ограничение в результате санкций возможностей привлечения внешнего финансирования – станет резкое падение объемов финансовых ресурсов, доступных для перераспределения через российскую финансовую систему и направляемых в инвестиции.

Мощным фактором снижения валютных поступлений в российскую экономику стало фактическое закрытие внешних финансовых рынков для российских заемщиков и возникшая вследствие этого необходимость обслуживать существующую внешнюю задолженность за счет других источников. В 2013 году негосударственный сектор российской экономики привлек за

рубежом 116 млрд долларов в различных финансовых инструментах, а в 2014 году, наоборот, пришлось погасить 36 млрд долларов внешних обязательств.

В 2015 году российским банкам и небанковским организациям предстоит выплатить около 100 млрд долларов, и это, по понятным причинам, окажет дополнительное угнетающее воздействие на финансовую систему и инвестиционные процессы в экономике.

Также в качестве дополнительного ограничения экономического роста в 2015 году выступит эффект девальвации рубля, ведущей к удорожанию импорта. Соответственно, рост обменных курсов иностранных валют к рублю ведет к снижению покупательной способности, что ограничивает возможности по наращиванию потребительских расходов.

Кроме того, ряд отраслей

промышленности достаточно сильно зависимы от поставок импортных сырья и комплектующих. Поэтому девальвация рубля не всегда может эффективно стимулировать запуск процессов импортозамещения, поскольку производители отечественной продукции сталкиваются со значительным ростом издержек в

Прогноз: за период 2014-2016 годов цены вырастут на 43,5%

результате удешевления национальной валюты.

Номинальный обменный курс рубля в названном прогнозе таков – 64,5 рубля за доллар в среднем за 2015 год и 75,3 рубля в среднем за 2016 год. Реальный эффективный курс рубля снизится в 2015 году на 14,8%, а в 2016 году – на 4%.

Согласно полученным результатам, в 2015-2016 годах прогнозируется рост номинального объема экономики. Однако падение ВВП в реальном выражении составит 6,4% в 2015 году и 3,3% в 2016 году.

Наиболее резкий спад ожидается в инвестициях в основной капитал, которые в реальном вы-

ходах населения будет сохранение в течение двух лет двузначного темпа инфляции. Индекс потребительских цен в 2015 году составит 16,6%, а в 2016 году – 10,5%. Оборот розничной торговли в реальном выражении снизится на 10,9% в 2015 году и на 4,2% в 2016 году.

Экспорт в 2015 году сократится на треть по сравнению с 2014 годом и составит 367,2 млрд долларов. Основной вклад в сокращение экспорта дадут снижение цен на нефть и газ и, соответственно, уменьшение стоимости экспорта нефти, газа и нефтепродуктов. В 2016 году объем экспорта несколько увеличится – до 382,7 млрд долларов – прежде всего в связи с ростом экспорта неэнергетических товаров.

Объем импорта в 2015 году сократится чуть больше чем на треть – до 272,6 млрд долларов –

вследствие снижения курса рубля и сокращения спроса на импортную продукцию. Восстановление в 2016 году положительной динамики импорта (до 281 млрд долларов) будет связано с прекращением обесценивания рубля в реальном выражении.

В ближайшие два года специалисты прогнозируют высокий уровень процентных ставок по рублевым кредитам, уровень которых будет оставаться заметно выше темпов инфляции. В 2015 году номинальная кредитная ставка прогнозируется на среднем уровне 22% годовых (3,5% в реальном выражении), а в 2016 году – 15% (3,5% в реальном выражении). Высокий уровень стоимости кредитных ресурсов станет дополнительным ограничением для оживления инвестиционной активности в экономике.

Николай ПЛЕХАНОВ