

УДК 338.47(57)  
ББК 65.37(25)

**Е. Е. Савченко**  
кандидат экономических наук, доцент,  
Байкальский государственный университет  
экономики и права

**ЧЛЕНСТВО РОССИИ ВО ВСЕМИРНОЙ ТОРГОВОЙ ОРГАНИЗАЦИИ,  
РИСКИ И ПУТИ ИХ УСТРАНЕНИЯ  
ДЛЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ  
И СЫРЬЕВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ  
СИБИРСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА\***

Вопрос наличия потенциальных рисков для сырьевой экономики Сибирского федерального округа в результате принятых Правительством РФ обязательств при вступлении во Всемирную торговую организацию является определяющим дальнейшее развитие промышленности региона, особенно в условиях значительной транспортной емкости реального сектора. Значительная величина транспортной составляющей и возможные последствия ее увеличения вследствие унификации тарифов внутренних и экспортных перевозок при вступлении в ВТО на примере «угля» как наиболее массовой производимой номенклатуры товаров в СФО определяют уровень конкурентоспособности экономики и востребованность основы транспортной инфраструктуры региона. Учитывая географическую отдаленность СФО от основных внешних рынков сбыта, в целях обеспечения конкурентоспособности промышленности региона предлагается дифференциация тарифов по видам отправок, а также исследуются вопросы формирования единого тарифа при мультимодальных перевозках.

*Ключевые слова:* глобализация мировой экономики; транспортная составляющая; Всемирная торговая организация; базовая транспортная инфраструктура; сырьевая экономика; Сибирский федеральный округ.

**E. E. Savchenko**  
*PhD in Economics, Associate Professor,  
Baikal State University of Economics and Law*

**RUSSIA'S MEMBERSHIP IN WTO, WAYS OF ELIMINATING RISKS  
FOR TRASPOT INFRASTRUCTURE AND PRIMARY INDUSTRY  
IN THE SIBERIAN FEDERAL DISTRICT**

The problem of emergence of potential risks for the resource-based economy of the Siberian Federal District (SFD), which results from the Russian government's obligations to World Trade Organization (WTO), is crucial for further industrial development of the region, especially in the context of significant transport capacity of the real economy. The significance of the transport component and potential consequences of its growth appearing from unification of internal and export transportation tariffs after the country's joining WTO (by the example of coal as the most large-scale range of items produced in SFD) determine the degree of the region's economic competitiveness and the demand for its basic transport infrastructure. The remoteness of SFD from the key distribution markets

\* Работа выполнена при финансовой поддержке проекта ФБ-10 «Теоретические аспекты формирования стратегии устойчивого экономического роста регионов Сибири в условиях усиления процессов глобализации» (шифр заявки 6.1830.201; номер регистрации в ФГНУ ЦИТиС 01201256019).

requires differentiation of tariffs by shipment type and considering an opportunity of forming a unified multi-modal transportation tariff, which might enhance competitiveness of the regional industry.

*Keywords:* globalization of world economy; transport component; World Trade Organization (WTO); basic transport infrastructure; resource-based economy; the Siberian Federal District (SFD).

В рамках усилившегося процесса глобализации мировой экономики, сопровождающейся обострением конкуренции между товаропроизводителями, отдельными регионами, а также целыми странами, формируются новые условия экономической деятельности, основанные на принципах открытости и вовлеченности в глобальные экономические процессы. При этом снижается протекционизм национальных экономик, носящий дискриминационный характер по отношению к внешним экономикам. Вступление РФ во Всемирную торговую организацию (ВТО) в качестве равноправного партнера ставит новые задачи по исключению рисков, вызванных интеграционными процессами национальной экономики РФ и мировой глобальной экономикой. Одним из ключевых факторов, снижающих конкурентоспособность реального сектора экономики РФ, является избыточная транспортная емкость, вызванная высоким удельным весом сырьевых отраслей в структуре промышленности страны.

Анализ структуры экономики Сибирского федерального округа (СФО) показал, что к еще большему весу сырьевой промышленности добавляется фактор географической удаленности как от внутренних, так и от внешних рынков основных потребителей. В совокупности эти два фактора создают предпосылки уязвимости реального сектора СФО, в значительной мере зависящие от совокупных транспортных расходов, включаемых практически во все товары, выпускаемые на территории СФО.

Основываясь на рассчитанной величине транспортной составляющей в цене наиболее массового груза «уголь», перевозимого железнодорожным транспортом в СФО, реально выполненных объемов перевозок, текущих рыночных цен и действующих тарифов важно рассмотреть аспект «перспективы конкурентоспособности реального сектора экономики СФО» (табл.). Необходимо учитывать особенность транспортной составляющей при использовании железнодорожного транспорта, относящегося к естественной монополии, а также являющегося базовой транспортной инфраструктурой для экономики СФО. Прежде всего, это значительная величина транспортной составляющей в цене товара (более 50 %), технологическая зависимость региональных сырьевых предприятий, генерирующие большие объемы грузов по тоннажу, и острая потребность в перевозках на значительные расстояния. Кроме того в рамках проведенного расчета величина транспортной составляющей имеет различные значения в зависимости от видов перевозок (внутренние или экспортные).

**Величина транспортной составляющей стоимости угля  
отгружаемого из СФО во всех видах направления, %**

Год	Объем перевозок во всех назначениях, тыс. т	Внутригосударственное сообщение		Экспорт через припортовые станции		Экспорт через погранпереходы		Транспортная составляющая во всех направлениях
		Доля перевозок	Транспортная составляющая	Доля перевозок	Транспортная составляющая	Доля перевозок	Транспортная составляющая	
2009	275,4	39,5	67,4	24,9	68,3	35,6	68,8	68,12
2010	276,2	39,5	63,0	24,9	57,2	35,6	59,6	60,36
2011	296,2	39,5	60,9	24,9	57,1	35,6	58,4	59,98

Процесс переговоров по вступлению РФ в члены ВТО, завершившийся в 2012 г., позволит России как полноправному партнеру многосторонней торгово-экономической системы увеличить внешнеторговый товарооборот, получить более широкий доступ к внешним рынкам, а также предоставит новые возможности по соблюдению законных экономических интересов на равноправной основе в процессе двухсторонних или многосторонних торговых взаимоотношений с иностранными партнерами. Членство в ВТО, кроме получения общих прав, предполагает абсолютно конкретные обязательства или рекомендации в отношении изменения национального законодательства, регламентирующего экономическую политику страны. В отношении наиболее значимого фактора для экономики СФО в рамках соглашения по вступлению в ВТО рекомендовано трансформировать железнодорожные тарифы в соответствии с условиями ряда статей. Так, например, в ст. V «В отношении всех сборов, правил и формальностей, связанных с транзитом, каждая договаривающаяся сторона предоставляет транзитным перевозкам, идущим на территорию или с территории любой другой договаривающейся стороны, режим не менее благоприятный, чем режим, предоставленный транзитным перевозкам в третью страну или из нее». Исходя из норм ВТО, тарифная политика РФ должна исключать дифференцированный подход в отношении видов маршрута отправок грузов. Это обстоятельство является существенным условием, влияющим на конечную стоимость экспортируемых товаров из СФО, ввиду высокого удельного веса транспортных затрат в цене реализации.

В настоящее время транспортная составляющая в цене наиболее массовой перевозимой номенклатуры груза в СФО «уголь» включает понижающий коэффициент при тарифицировании экспортных перевозок и в направлении морских портов для того, чтобы стимулировать деятельность и развитие портовой инфраструктуры страны, а также минимизировать транспортные расходы для экспортеров, расстояние перевозок которых составляет от 1 до 3 500 км. С учетом экономико-географического положения (ЭГП) ряда федеральных округов (Уральского, Дальневосточного), а особенно СФО со значительным грузообразованием промышленности, ориентированной на поставку внешним потребителям не только сырьевой номенклатуры грузов, но и группы товаров первичного передела (алюминий, металлопрокат, мазут, рудный концентрат, окатыши и т. д.) «выравнивание» отдельных тарифов, исключая понижающие коэффициенты, снизит конкурентоспособность большей части реального сектора экономики региона. Существующие тарифные схемы расчета провозной платы по прейскуранту № 10-01, безусловно, имеют массу недостатков, которые ограничивают конкурентоспособность предприятий СФО, генерирующих значительный тоннаж выпускаемой продукции и потребность перевозок на значительные расстояния. Но потенциальные риски по унификации железнодорожных тарифов, предполагающие выравнивание стоимости провозной платы «экспортно-импортных» и «внутренних» перевозок, исключая понижающие коэффициенты на дальние перевозки (3 500 км), способны остановить развитие горнодобывающей промышленности и минерально-сырьевой базы региона. Как следствие, востребованность в межрегиональных, крупнотоннажных железнодорожных перевозках уменьшится, что отразится на потенциале развития самой базовой транспортной инфраструктуры региона, обеспечивающей транспортную доступность всей территории СФО.

В сложившейся ситуации, когда унификация железнодорожных тарифов в рамках интеграционного процесса в ВТО влияет на конкурентоспособность сырьевой промышленности СФО, необходимо, кроме моратория на их введение, определенного несколькими годами, выработать механизм, предполагающий компенсацию тарифных платежей при экспортных перевозках более 3 500 км за счет снижения таможенных пошлин. Кроме того, при перевозках в направлении морских портов рассмотреть возможность использования единого тарифа, исключающего возможность отдельной индексации тарифа порта или железной дороги. Это позволит унифицировать расчет транспортной составляющей в конечной цене груза на внешних рынках потребления, повысит точность прогноза цены реализации, повысит аутентичность экономических причин индексации тарифов различными видами транспорта.

#### **Информация об авторе**

*Савченко Евгений Евгеньевич* — кандидат экономических наук, доцент, докторант, Байкальский государственный университет экономики и права, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: [evcentr@yandex.ru](mailto:evcentr@yandex.ru).

#### **Author**

*Savchenko Evgeniy Evgenievich* — PhD in Economics, Candidate for Doctorate Degree, Associate Professor, Baikal State University of Economics and Law, 11 Lenin st., 664003, Irkutsk, Russia, e-mail: [evcentr@yandex.ru](mailto:evcentr@yandex.ru).