



АЛЕКСЕЙ ХАРНАС,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ИНВЕСТИЦИИ»

КОРОТКИЙ ПОЛЕТ

Несколько лет назад один высокопоставленный металлург рассказывал, что ему проще и дешевле добраться из Екатеринбурга в Самару через Франкфурт-на-Майне, самолетами Lufthansa. Прямого авиарейса между этими городами в то время не было, стыковка через Москву занимала целый день, а вот немецкая авиакомпания смогла выстроить логистику максимально удобно для пассажиров.

Этот пример не единичный. Жители Дальнего Востока до сих пор используют в качестве транзитных аэропорты Китая. А решения логистической задачи «как быстро добраться из промышленного центра Кустанай в промышленный центр Екатеринбург», которые разделяет 530 км, до сих пор нет.

Очевидно, стоит признать, что транспортная инфраструктура в СНГ после распада СССР не только перестала развиваться, но, напротив, стремительно сокращается. Дело даже не в тотальном отсутствии дорог — нормальной трассы нет даже между двумя крупнейшими городами России, и никто уже не верит в ее появление. Авиатранспорт, весьма развитый в СССР, не только перестал развиваться, но и, напротив, объемы авиаперевозок стали ощутимо сокращаться. Все авиамаршруты в странах СНГ так или иначе стали замыкаться на соответствующие столицы. Централизация пассажиропотока может быть экономически оправдана в крошечном государстве, но в России она привела к отмиранию местных перевозок.

Авиакомпании объясняли этот факт отсутствием подходящих самолетов, представители авиазаводов — отсутствием спроса на самолеты. Получался какой-то замкнутый круг. В итоге, когда за оживление регионального авиатранспорта взялись на самом высоком уровне, выяснилось, что самолета в общем-то действительно нет. Спустя девять лет после старта проекта появился Sukhoi SuperJet — действительно хороший региональный самолет. Теперь авторам проекта надо решить другую задачу — организовать спрос на межрегиональные перевозки, стимулировав, таким образом, продажу авиакомпаниями машин.

Будет ли круг разорван, станет ли выпуск SSJ первым в России рентабельным гражданским авиaproектом — пока говорить рано. Но время в пути у управленцев разного уровня, безусловно, сократится.



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ДИССОНАНС

БОЛЬШИНСТВО ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ, ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫХ СОВМЕСТНО СТРАНАМИ СНГ, СЕГОДНЯ КОНЦЕНТРИРУЕТСЯ В ДВУХ ОТРАСЛЯХ — ЭНЕРГЕТИКЕ И ТЕЛЕКОММУНИКАЦИЯХ. ОДНАКО В УСЛОВИЯХ МИРОВОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО КРИЗИСА ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ И ТОРГОВЛИ СТАЛ ПОСТЕПЕННО СОКРАЩАТЬСЯ. ПО МНЕНИЮ ЭКСПЕРТОВ, ПРЕОДОЛЕТЬ НЕГАТИВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ МОЖНО ПУТЕМ УСТРАНЕНИЯ ФОРМАЛЬНЫХ И НЕФОРМАЛЬНЫХ БАРЬЕРОВ И РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИНСТИТУТОВ. ОЛЬГА ХВОСТУНОВА

ЦЕНТР ПРИТЯЖЕНИЯ Для большинства стран СНГ Россия остается центром притяжения как более сильный и экономически развитый партнер. Российская сторона также заинтересована в сохранении хозяйственных связей, сложившихся еще в советский период. Прежде всего это касается области энергетики, транспортной и оборонной промышленности, а также сферы торговли сырьевыми ресурсами и некоторыми потребительскими товарами.

В совместных инвестиционных проектах ведущая роль также принадлежит российскому капиталу. По данным Росстата, объем накопленных российских инвестиций в странах СНГ на 1 января 2008 года превысил \$2,5 млрд (более свежие данных, увы, не приводится), а объем накопленных инвестиций стран СНГ в экономику России за тот же период составил \$1,5 млрд.

С 2000 по 2008 год объем накопленных инвестиций России в страны ЕвразЭС, куда входят помимо России Казахстан, Белоруссия, Таджикистан, Узбекистан, Киргизия (Армения, Грузия и Украина на правах наблюдателей), вырос на 160%, а в страны СНГ в целом — на 350% (без учета финансового сектора).

По оценке Евгения Винокурова, начальника отдела экономического анализа Евразийского банка развития (ЕАБР), перед наступлением мирового финансового кризиса произошел не только количественный, но и качественный рывок во взаимных инвестициях: «Затронутыми оказались практически все крупные секторы: ТЭК, метал-

КРУПНЕЙШИМ ИНВЕСТИЦИОННЫМ ПРОЕКТОМ РОССИЙСКОГО КАПИТАЛА В СНГ СЧИТАЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО В ТАДЖИКИСТАНЕ САНГУДИНСКОЙ ГЭС

лургия, машиностроение, сельское хозяйство, транспортный сектор, телекоммуникационная отрасль. Прямо на наших глазах возникали первые евразийские транснациональные корпорации. Хотя абсолютные объемы еще низки и несопоставимы с размером экономик, мы стали свидетелями бурного роста и фактического восстановления кооперационных связей на новой, рыночной основе».

СИСТЕМНЫЕ БАРЬЕРЫ Однако на пути экономической интеграции стран СНГ наблюдается целый ряд препятствий. В первую очередь макроэкономического характера. Уровень развития экономик стран СНГ сегодня слишком разный, отраслевая специализация слишком узкая, что не создает благоприятной базы для взаимных инвестиционных проектов. По словам Дмитрия Баранова, ведущего эксперта УК «Финам Менеджмент», в Россию инвестиции текут в основном в машиностроительную и энергетическую отрасли, а в других странах СНГ — в сырьевой сектор.

Препятствует объединению бизнесов стран СНГ также отсутствие унифицированной правовой базы и зависимость судьбы проектов от политического фактора. Александр Либман, старший научный сотрудник Института экономики РАН, в качестве главного фактора, препятствующего интеграции бизнес-структур в регионе СНГ и в то же время парадоксальным образом способствующего ей, называет крайне низкое качество экономических институтов (защита прав собственности, госрегулирование), что дает простор для лоббирования и передела активов: «С одной стороны, российский бизнес охотно „плавает в мутной воде“, пользуясь своим опытом работы в непрозрач-

ной экономике. Но с другой — потенциал долгосрочного сотрудничества в таких условиях принципиально ограничен. Так что главным препятствием на пути интеграции можно считать необходимость внутренних институциональных реформ в самих постсоветских экономиках».

Наконец, свою ложку дегтя в интеграционные процессы в странах СНГ добавил мировой финансовый кризис. По данным Минэкономразвития, товарооборот России со странами СНГ в январе—июле составил всего \$34,5 млрд, что почти в два раза ниже, чем за аналогичный период 2008 года. На 45% сократился экспорт, в два раза — импорт.

ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЕ УСПЕХИ Впрочем, сегодня в странах СНГ реализованы или находятся в стадии разработки десятки крупнейших инвестпроектов. Практически все это — российские инвестиции в страны СНГ, сосредоточенные преимущественно в энергетической (нефтегаз, электроэнергетика) и телекоммуникационной (мобильная связь) отраслях.

Энергетическая ориентированность объясняется как спецификой самой российской экономики, так и созданной еще в советский период единой инфраструктурой, включающей сеть трубопроводов и линий электропередачи. По словам Сергея Аслибекяна, управляющего партнера компании «Грант Торнтон», участие России в энергетических проектах объясняется также политическими причинами: «Россия стремится сохранить контроль в таких традиционных для нее сферах влияния, как топливно-энергетический комплекс». Однако, как отмечает Александр Либман, инвестиции здесь направлены прежде все-



ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА