

Насколько выгоден России транзит?

Ю.А. ЩЕРБАНИН, проф., д-р экон. наук, член исполкома ЕАТС, директор по научным программам EATU CenterConsult



Предлагая редакции данную статью, автор предпринимает попытку не столько дать однозначный ответ на вопрос, вынесенный в заголовок, сколько призвать специалистов, ученых, практиков продолжить обмен мнениями относительно развития евроазиатского транзита, естественно, с использованием российской транспортной системы. Сегодня существует проблема транзита, а самого его нет. К сожалению, в ходе дискуссий на эту тему не всегда превалирует взвешенный подход, основанный на научных методологиях, анализе фактов, официальной статистике.

Background, или То, что было

Проблематика российского транзита, евроазиатского сухопутного транзита широко обсуждалась на страницах нашей специализированной печати, на конференциях и симпозиумах, особенно на рубеже 1990-х — 2000-х годов. В советский период транзитные перевозки в международном сообщении осуществлялись по Транссибирской магистрали и в рамках нынешнего транспортного коридора «Север — Юг» в основном для обслуживания советско-иранского сотрудничества. После появления на территории бывшего СССР новых государств объективно сложилась благоприятная обстановка для развития транзитных перевозок — со временем перестали действовать строгие правила пропуска по территории суверенных теперь уже стран контейнерных грузов, произошли подвижки в таможенных режимах, увеличился общий товарооборот.

Новая ситуация, естественно, не могла не вызвать интереса со стороны международных экономических организаций, транспортного сообщества. В начале 90-х Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана ООН (ЭСКАТО ООН) провела комплексное исследование евроазиатских железнодорожных маршрутов и опубликовала два весьма подробных материала — «Потребности в трансасиатских железнодорожных маршрутах: предварительное исследование возможностей соединения железнодорожных сетей Китая, Казахстана, Монголии, Российской Федерации и Корейского полуострова»¹ и «Развитие Евро-Азиатского контейнерного транс-

порта с использованием блок-поездов по северному коридору Трансасиатской железной дороги»².

В этих разработках специалисты внимательно и скрупулезно проанализировали практически все составляющие транзитных перевозок по евроазиатским железным дорогам, включая условия на погранпереходах, тарифы, временные затраты на прохождение территории того или иного государства и т.д. Были представлены прогнозы развития транзитных перевозок в евроазиатском сообщении, ситуация по контейнерным перевозкам в целом. Можно сказать, что транспортное сообщество получило «руководство к действию».

Со своей стороны отмечу, что и сейчас, спустя одиннадцать лет после опубликования исследований, они не утратили своей актуальности. Разве что тарифы поменялись. Но и это нормально. Тарифы-то растут, а не уменьшаются, что никак не противоречит рассуждениям ооновских специалистов.

Россия в середине 90-х годов активно откликнулась на многие транспортные инициативы тех лет — соответствующие ведомства принимали полноформатное участие в крупнейших транспортных форумах. В 1997 году, на последней Общеευропейской конференции по транспорту в Хельсинки, Министерство транспорта и МПС России совместно выдвинули инициативу о «взятии эстафетной палочки в свои руки».

Изначально всеми участниками хельсинкской конференции была весьма положительно воспринята идея регулярных встреч министров транспорта

Европы и Азии в Санкт-Петербурге именно для обсуждения евроазиатского транзита. Министры открыто говорили о том, что евроазиатский транзит надо обсуждать в России на самом высоком уровне, ибо никакая другая страна не обладает таким мощным потенциалом.

Работа прошедших в 1998, 2000 и 2003 годах конференций в Санкт-Петербурге дала большую пищу для размышлений. Главное, что было подтверждено: Россия может и должна стать ведущей транзитной державой, основным сухопутным мостом между Европой и Азией. Это стало огромным достижением как политического, так и экономического характера, имеющим стратегическое значение для нашей страны. Не будем и забывать, какие тогда были времена — без руля и ветрил, по большому счету. А вот транспортникам удалось дать стране хорошую возможность развить «транзитный продукт» — умный, реальный, долгосрочный. России удалось убедить евроазиатское транспортное сообщество в том — и оно поддержало россиян, — что наша страна может развить имеющийся потенциал и держать руку на пульсе сухопутного транзита.

Бег на месте

Что же произошло после 2003 года? Почему не были реализованы намеченные цели, почему не работают международные транспортные коридоры, почему не интересует более Россию сухопутный евроазиатский транзит? Попробуем найти ответ, не претендуя, впрочем, на всеобъемлющее объяснение.

На уже упоминавшихся конференциях все выступавшие с российской стороны весьма оптимистично высказывались о будущем евроазиатского транзита, о доминирующей роли российского транспорта в Балтийском регионе, о мощи российских транспортных систем на Дальнем Востоке. (Материалы конференций размещены на сайте Евроазиатского транспортного союза, а также в двух печатных изданиях — «Сборник докладов и выступлений. Международная евроазиатская конференция по транспорту, 12–13 мая 1998 г., С.-Петербург», «Сборник материалов Второй международной евроазиатской

¹ Trans-Asian Railway Route Requirements: feasibility Study on Connecting Rail networks of China, Kazakstan, Mongolia, The Russian Federation and The Korean Peninsula. United Nations, New York, 1996.

² Development of Asia-Europe Rail Container Transport Through Block-Trains Northern Corridor of the Trans-Asian Railway. United Nations, New York, 1999.



конференции по транспорту. 12–13 сентября 2000 г., С.-Петербург»³.

Так, министр путей сообщения в 1998 году отмечал, что «МПС России разработана и в 1997 году утверждена правительством программа поддержки транзитных перевозок с использованием Транссибирской магистрали... Прделана работа по созданию привлекательных условий для транзита Восток — Запад: снижены тарифы, упрощена таможенная и пограничная процедуры, обеспечивается слежение за продвижением контейнеров...»⁴. Министр транспорта тоже подчеркивал, что «Россия имеет федеральное устройство, и многие субъекты РФ по площади, населению и экономическому потенциалу не уступают крупным европейским государствам, поэтому проблема развития транспортных коридоров, включая ее евроазиатский контекст, имеет для нас важнейший региональный аспект»⁵.

Вместе с тем, в выступлениях отдельных делегатов уже тогда звучали тре-

вожные нотки, особенно в части нашей инфраструктуры, наличия нового подвижного состава и т.д.

Тем не менее, общая боевая настроенность на развитие транзита оказывала свое влияние. С 2000 по 2005 год транзитные перевозки контейнеров по территории России выросли до 150 тыс. TEU. А затем из-за повышения тарифов на перевозки транзит упал практически до нуля.

Какой транзит устроит Россию?

Транзит не всегда выгоден стране, региону, району, городу. Это особенно ясно, если отвлечься от эмоций. Вспомните сообщения о бесконечных пробках на латвийско-российской границе — до 1800 автопоездов скапливалось в очередях. Вместе с тем, проблема инфраструктуры (подъездные пути) в Латвии не решена, нарушаются экологические нормы, водители не живут в латвийских гостиницах, не заправляются топливом и т.д. Спрашивается, нужен ли

Латвии транзит, если он не приносит денег? Конечно, нет! Лишь в силу взятых на себя обязательств перед ЕС перевозки все-таки ведутся.

Далее. Транзит, в общем, выгоден на микроуровне. Например, порту, в который приходят транзитные грузы, — растет перевалка. Должна быть выгода и для железных дорог. Но здесь надо учитывать некоторые особенности.

Транзит может быть выгоден и для государства в целом, если из транзитных перевозок выжато все, что можно, и уплачены все налоги. Например, те же грузовики заправляются, водители живут в гостиницах, используются терминальные мощности и т.д.

Можно ли сказать, что в России были приняты все меры для реализации транзита? Ответ известен. Есть несколько причин. Например, для развития транзитных перевозок, в том понимании, в котором следует оценивать выступления зарубежных гостей на евроазиатских конференциях, необходимо развивать интермодальные перевозки в рамках междоудальных транспортных коридоров, интермодальные терминалы и инфраструктуру. Тогда появится возможность расширять географию перевозок.

³ Материалы Третьей конференции вышли на компакт-диске.

⁴ Сборник докладов и выступлений. Международная евроазиатская конференция по транспорту, 12–13 мая 1998 г., С.-Петербург, с. 14.

⁵ Там же, с. 10.



Но, опять же, имеются особенности. Взять хотя бы транзитные перевозки через Россию на бывшие союзные республики. Имеются ли современные технические возможности у принимающих организаций, насколько велика емкость рынка, куда пойдут грузы из этих стран, намерены ли эти страны вывозить свои грузы транзитом через Россию на Европу или Азию? Казахстан, например, стремится вывозить свою продукцию через Россию на Балтику, но в полной мере, как говорят представители транспортных компаний, достичь требуемых объемов не удастся, что-то не клеится в транзитных делах. Может быть, выгода неочевидна?

Почему появляются планы идти с грузами в обход России? Потому что не видно условий для устойчивого развития. И не стоит спекулировать на политическом факторе — в бизнесе преобладают экономические мотивы. Международный транспортный коридор «Север — Юг», о котором много говорилось после подписания соответствующего соглашения в 2000 году, до сих пор не начал работать. Нельзя сказать, что российская сторона ничего не делала. Мы построили ветку, соединяющую порт Оля с магистральной железной дорогой, но грузы все равно не идут. Тщательного анализа причин, по которым «Север — Юг» не работает, нет.

Автор полагает, что эти причины — сугубо экономического характера. Не будем говорить об экономике в целом: мне кажется, в нынешнем уровне развития транспортно-перевозочной деятельности нет условий для развития транзита и получения за его счет больших денег, о чем мечтают перевозчики.

Изначально подчеркнем, что само понятие «большие деньги» отнюдь не означает, что их можно получать только с помощью тарифа — повышай тарифы да коси деньги косой. Давайте послушаем, что говорят специалисты.

В одном из учебников для студентов, утвержденном Департаментом кадров и учебных заведений МПС России⁶, сказано: «При увеличении объема перевозок за счет длины дороги темпы роста эксплуатационных расходов могут быть выше роста объема перевозок, особенно в первые годы эксплуатации новой линии». Не будем использовать данное наблюдение, подтвержденное практикой, в качестве решающего аргумента, но с ним многое становится понятным. Последствия, например, использования изношенного подвижного состава, его вынужденных простоев. А расстояния-то в России большие. Сколько раз в году одна платформа пройдет по Транссибу с контейнерами в составе блок-поезда? Специалисты говорят, раз десять. Похоже, что с оборачиваемостью получается не очень.

Автор нисколько не претендует на стопроцентную правильность данного тезиса, который для железнодорожников не представляет новизны, но как-то не получается найти статью, прочитать, посмотреть расклад — выгоден ли железным дорогам при теперешних (подчеркиваю — теперешних) условиях транзит? Говорят, выгоден. А нельзя ли посмотреть расчеты?

Уверен, что в материалах специализированных институтов, в министерствах и ведомствах, в транспортных компаниях такие расчеты имеются. Один из заместителей министра транспорта России с высоких трибун твердо заявляет, что в ближайшие несколько лет транзит вырастет в десятки раз (ноябрь 2006 г.), что по Транссибу он в ближайшее время возрастет до 90 млн. тонн в год (апрель 2007 г.). Хотелось бы поинтересоваться, как это выглядит в экономически просчитанной форме. Думаю, иностранных перевозчиков этот вопрос волнует не меньше, чем отечественных — всем необходимо учитывать транспортную составляющую в конечной цене товара.

Есть еще один аспект. Россия наращивает экспорт угля и нефти. Уголь идет из Сибири по Транссибу. Нефть поставляется в КНР. Угля экспортировали в прошлом году 91,3 млн. тонн, везли по железной дороге. В КНР планируется возить до 17 млн. тонн нефти по

участку Транссиба. То есть перевозки растут, и есть еще другие грузы. А хватит ли мощности магистрали? Говорят, да. Но на вопрос, как быть с подходами к портам, которые часто забиваются, ответ один и тот же: «Ведется работа».

Посмотрим на проблему еще с одной стороны. Выгоден ли транзит тем территориям, через которые проходит на высокой скорости блок-поезд? Перечитай-те выступления транспортников, руководителей регионов, через которые без остановок помчатся составы, — что-то никто особо за транзит не ратует. Пронесутся поезда, и все. Что с этого имеют конкретные области и районы? Вот и не торопятся главы субъектов, через которые проложен МТК «Север — Юг», становиться «толкачами» этого проекта. Ну пойдут автопоезда, разобьют дороги — и выпрашивай потом деньги на ремонт из федерального бюджета. Все знают, насколько это легко и приятно...

А на какие средства возводить инфраструктуру — недорогие придорожные гостиницы, дешевые столовые, паркинги? И с этих-то объектов потекут денежки в областной бюджет?! Я не случайно приводил в пример Латвию. Дорого и долго возвращаются деньги. Такой транзит едва ли выгоден. Он вообще может быть выгоден только в случае системного подхода. А значит, начинать надо с поиска специалистов системного подхода, «объемного мышления».

Транзитная политика, ее проведение в жизнь — вещь весьма деликатная. Много надо увязывать, планировать, строить и т.д. Не спорю, можно и заработать солидно. Например, в Дании много работают над тем, чтобы как можно более эффективно использовать свою географию. Датчане серьезно вложились в терминалы и прочие объекты инфраструктуры и стали экспортировать транспортные услуги — включая перевалку, перевозку и т.д. В результате страна, ее компании добились крупных успехов в транспортном деле, используя свои географические преимущества. В 2005 году, например, экспорт транспортных услуг этой крохотной страны составил 26,2 млрд. долларов (WTO 2006, International Trade Statistics — 2006. Table IV.87, p. 182). К слову, как отмечали на своем сайте представители ОАО «Газпром», в 2005 году компания поставила на экспорт газ на сумму 26,1 млрд. долларов.

Существенная разница в подходах к использованию географических преимуществ, не правда ли?

⁶ Себестоимость железнодорожных перевозок. Учебник для вузов ж.-д. транспорта / Н.Г. Смехова, А.И. Купоров, Ю.Н. Кожевников и др.; Под ред. Н.Г. Смеховой и А.И. Купорова. М.: Маршрут, 2003. С. 108.