

«Балтийский мост»: консолидация лучше конфронтации

Радий ГУРКОВ, действительный член Российской и международной академии транспорта, к.э.н., генеральный директор Межрегионального межотраслевого Союза транспортников и предпринимателей



Расчеты экспертов показывают, что доставка грузов с Запада на Восток по территории России укорачивается более чем на две недели по сравнению с маршрутами через Суэцкий канал. Соответственно транзит через Россию оказывается для грузовладельцев дешевле.



Япония обсуждает с РФ вопрос о прокладке тоннеля, соединяющего Сахалин с материком. Китай готов инвестировать средства в строительство железнодорожной ветки на Транссиб. Шанхайская «пятерка», Индия и Иран давно подписали соглашение о международном транспортном коридоре «Север — Юг». Все эти страны проявляют большую заинтересованность в транзите через Россию.

Решению проблемы наращивания грузопотоков в направлении Европа — Азия через РФ, несомненно, будут способствовать российские порты на Балтике, в том числе — строящиеся. Развитие этих мощностей определяется потребностями отечественной экономики и динамикой экспорта нефтепродуктов и металлов с Севера.

Чтобы обеспечить эффективно развивающийся транзит через РФ, необходимо создать благоприятные нормативно-правовые условия. Для этого целесообразно, в частности, снизить портовые сборы и транспортные налоги за счет принятия на себя государством отдельных функций (обеспечение ледовых проводок судов зимой, проведение дноуглубления и проч.).

Доставка грузов в Японию, Китай и Корею, в Юго-Восточную Азию из Европы сокращается, если грузы переключить на Северный морской путь. У России разработана морская доктрина, есть проекты, позволяющие возродить ледокольный флот на современном уровне и осуществлять проводку караванов круглогодично, не дожидаясь навигационных периодов. Для этого Северный морской путь нуждается в ледокольном флоте, в обеспечении грузовой базы, безопасности проводки судов с точки зрения гидрографического обследования морских путей и, что самое главное, — допуска иностранного флота в акватории российских портов.

Грузопотоки минуют Россию, если не создать условий для привлечения инвестиций. Сегодня многие инвесторы готовы вкладывать средства в транспортную инфраструктуру РФ. Это выгодно, потому что на транспортировке контейнеров через нашу страну можно снизить расходы грузовладельцев. Чем больше будет грузов, тем выше экономия. Отсюда — и средства, которые позволяют выстроить по-настоящему современную транспортную инфраструктуру.

Для развития этой инфраструктуры пора также пересмотреть таможенные

правила по отношению к торговым и транспортным партнерам России, внести поправки в налоговую систему (с учетом бюджетной отдачи от роста транспортного потенциала).

Не мешало бы усилить обеспечение безопасности перевозок. Известно, что везти груз по территории России — большой риск. Должна быть налажена действенная защита от криминала и от терроризма.

Необходимо разработать современные логистические цепочки и создать логистические центры для комплексного управления перевозками.

Если осуществить всю эту программу, то инвестиции найдут дорогу в отечественную транспортную систему.

Как ранее отмечалось руководством Минтранса России, программа развития международных транспортных коридоров (МТК) до 2010 года потребует инвестиций в размере около 450 млрд руб. Укрепление МТК — важнейшее условие развития российской экономики. Согласно прогнозам вице-президента Евроазиатского транспортного союза Юрия Щербанина, «раскрученные» коридоры «Север — Юг» и «Восток — Запад» обеспечат ежегодное поступление \$15–\$16 млрд. в доход бюджета РФ. Усиление МТК — один из приоритетов в деятельности Межрегионального межотраслевого союза транспортников и предпринимателей.

Остановимся также еще на одном направлении работы Союза — проекте «Балтийский мост», который получил одобрение Исполкома СНГ. Концепция этого проекта, укрепляющая транспортное сотрудничество России и стран Балтийского региона, создана специалистами Межрегионального межотраслевого союза транспортников и предпринимателей. Заметим, что в его структуре была Международная ассоциация балтийских судовладельцев, куда входили крупнейшие акционеры пароводства России, Латвии, Литвы и Эстонии.

Проект «Балтийский мост» — плод сотрудничества представителей этих двух организаций с Международной академией транспорта. Его цели — сох-

ранили направления грузопотоков, существовавшие на Балтике, привлечь инвестиции и активизировать транспортные коридоры «Север — Юг» и «Восток — Запад». Интенсивная работа в рамках «Моста» велась несколько лет назад: тогда руководство Союза обратилось через генконсульства и представительство МИД в Санкт-Петербурге к ведущим транспортным организациям, в частности, Германии, Финляндии, Польши, Швеции, а также к руководителям транспортных министерств стран Балтии. Суть предложений сводилась к необходимости интегрировать в единую структуру всех балтийских перевозчиков для координации в Балтийском регионе. К сожалению, по ряду политических и экономических причин проект не нашел практической реализации.

Сейчас, как нам кажется, ситуация изменилась. Большой порт Санкт-Петербург и наши порты Балтийского моря значительно увеличили грузооборот. В рамках Генсхемы развития порта Санкт-Петербурга принята концепция развития контейнерного терминала до 2010 года. Запущен в промышленную эксплуатацию «Балтийский балкерный терминал». Намечены шаги к упрощению процедур пропуска грузов при одновременном повышении качества работы таможи. Способствуют наращиванию грузопотоков политика Правительства России и администраций субъектов Федерации, расположенных на Северо-Западе.

В этих условиях было бы полезным вернуться к проекту «Балтийский мост» для сохранения грузопотоков на Западе, для консолидации усилий России, стран Балтии и Запада. Существующая ныне конфронтация способна увести грузы вообще в другое русло — на юг, вдоль границ России. А вместе с грузами — значительные финансовые потоки. Кому это нужно? Ведь грузов, в конечном счете, хватит на всех. Эксперты ЕС обещают, что объем морских перевозок в 2010 году возрастет на 400 млн. тонн. Кто это «проглотит» в одиночку? И наш Союз готов продолжить работу в направлении, обозначенном проектом «Балтийский мост».

27.10.2005 г. в Санкт-Петербурге состоялась конференция «Балтийский транзит и экономическая безопасность». Целью конференции являлось обсуждение проблем и перспектив сотрудничества стран региона Балтийского моря в сфере транзита.

В работе конференции приняли участие руководители Управления Пре-

зидента РФ по межрегиональным и культурным связям с зарубежными странами и Полпредства Президента РФ в Северо-Западном федеральном округе, сотрудники правительственных организаций и транспортных компаний Латвии, Литвы и Эстонии, представители морских портов, эксперты.

Выступая на конференции, автор этих строк затронул одну из приоритетных задач — усиление транзита и консолидации усилий, и предложил вернуться к проекту «Балтийский мост». Реакция участников, их вопросы и высказывания дают основания полагать, что мы на правильном пути.

Еще на одном вопросе хотелось бы остановиться. Как известно, 21.09.2005 г. на «Правительственном часе» в Государственной Думе РФ был заслушан доклад Министра транспорта РФ И.Е. Левитина «О ходе реализации федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» (далее — ФЦП). Нет необходимости подробно останавливаться на сути ФЦП: специалисты знают, что предпосылкой для разработки Программы послужило плачевное положение, сложившееся в транспортной отрасли, а целью программы является повышение сбалансированности, эффективности и безопасности транспортной системы, обеспечивающей жизненно важные интересы страны.

В своем докладе на «Правительственном часе» министр отметил, что изменившиеся социально-экономические условия, переход работы транспортного сектора с отраслевого принципа к функциональному управлению по конечным результатам потребовали уточнения приоритетов развития транспортной системы и задач государства в области развития транспорта, направлений и механизма их реализации. Правительством РФ была одобрена транспортная стратегия РФ, определяющая транспортную политику, этапы и направления ее реализации на период до 2020 года.

Во исполнение поручения Правительства осуществлена корректировка Программы в соответствии с положениями Транспортной стратегии и с Посланием Президента России Федеральному собранию от 25.04.2005 г., с учетом осуществляемых административной и бюджетной реформ, а также итогов реализации Программы в 2002 — 2004 годах. Повышенное внимание в ходе корректировки было уделено показателям результативности Программы. Но к сожалению, вопросам разви-

тия транспортного комплекса регионов в ФЦП и в откорректированной Программе уделено недостаточно внимания. Транспортным сообществом сегодня активно обсуждается проект нового документа — Транспортной стратегии России до 2010 г. Мы, члены Межрегионального межотраслевого Союза транспортников и предпринимателей и Комитета по транспорту Ассоциации «Северо-Запад», на заседании 8.12.2005 г. признали и поддержали общие приоритеты Транспортной стратегии России. Однако, на наш взгляд, в отношении Северо-Запада эта стратегия проработана пока недостаточно — без учета специфики здешнего транспортного комплекса.

А ведь на Северо-Западе сосредоточены важные порты европейской части России, здесь проходят международные транспортные коридоры, связывающие страну с государствами ЕС и странами СНГ. Наличие достаточно развитой сети железных и автомобильных дорог, системы воздушных сообщений, Волго-Балтийского пути, Беломоро-Балтийского канала и трубопроводного транспорта (обеспечивающего как внутренние потребности региона, так и экспорт нефти, газа и продуктов их переработки) делает Северо-Западный федеральный округ стратегически важным для экономики и национальной безопасности России. Другими словами, на проблему развития транспорта следует смотреть не с позиций конкретной отрасли, а в комплексе — с точки зрения социально-экономического развития СЗФО в целом. Именно потому должна быть отдельно разработана и принята транспортная стратегия СЗФО. Для этого в округе имеются и научный потенциал, и кадры, и необходимые статистические материалы.

На совместном заседании было принято решение: целесообразно провести разработку Транспортной стратегии СЗФО с доведением целевых задач и программ до типовых проектных решений и последующим тиражированием в другие регионы с минимальными затратами и сроками с учетом их специфики. А также под патронажем Полпреда Президента РФ в СЗФО в I квартале нынешнего года организовать круглый стол на тему: «Взаимодействие власти и бизнес-сообщества в формировании и реализации Стратегии развития транспортного комплекса Северо-Запада до 2015 г.».

На сегодня это — один из самых «свежих» проектов нашего Союза.