

Развитие международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации



А. С. Цыденов,
заместитель министра
транспорта Российской
Федерации

Стратегические ориентиры развития Российской Федерации, в частности Сибири и Дальнего Востока, предполагают активное использование важнейшего национального ресурса — международного транзита через отечественные транспортные коммуникации. Соответственно, одна из ключевых задач нашей страны на период до 2020 г. — максимально интегрироваться в международную транспортную сеть и в полной мере реализовать свой потенциал транзитного моста между Европой и Азией.

Географическое положение Российской Федерации в значительной степени предопределяет ее стратегию, политику и экономическое развитие. Занимая центральную часть Евразийского континента, Россия призвана играть роль геополитического моста в отношениях между странами Запада и Востока. Ее одновременное присутствие в Европе и Азии влияет на содержание экономических, политических, культурных процессов в этих частях света.

Благодаря выгодному географическому положению, выходам к морям, системе космической, воздушной, морской навигации наша страна обладает

уникальными возможностями участия в международном транзите.

Формирование на территории России конкурентоспособных транспортных коридоров отвечает как ее внешним, так и внутренним экономическим интересам.

Продукт высокого предела

Транзит является экспортом транспортных услуг, предоставляемых национальными компаниями грузовладельцу и перевозчику при следовании груза и транспортного средства по территории страны. Набор услуг зависит от уровня развития национальной товаропроводящей сети и ее качества. Прежде всего это услуги национальных перевозчиков, экспедиторов, связистов.

Услуги, связанные с транзитными перевозками, — продукт высокого предела, который приносит доход государству без расходования невозполнимых природных ресурсов. Стране, предоставляющей транзит, он обеспечивает прямые денежные поступления в виде оплаты транспортных и сопутствующих услуг, прямые инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры, внедрение самых современных транспортных технологий, создание новых рабочих мест. Доходы от транзита пополняют бюджеты всех уровней.

Целый ряд стран, особенно европейских — Польша, Германия, Венгрия, Чехия, Австрия, Голландия, страны Прибалтики, — обладая относительно небольшой территорией, используют



ФОТО: СЕРГЕЙ ТЮРИН

выгодное географическое положение и давно превратили транзит в существенную статью доходов своих бюджетов. В частности, Голландия, не имея особых преимуществ, стала важнейшим транзитным перекрестком Европы. Доля доходов от транзита в общем объеме экспорта ее услуг составляет более 40 %.

В русле глобальных тенденций

Транспортный транзит органично вписывается в геополитические цели каждого государства, которое ставит перед собой четкие стратегические цели, связанные с упрочением позиции в современном, динамично развивающемся мире. Глобализация, будучи объективной тенденцией развития человеческой цивилизации, открывает дополнительные возможности для развития экономики отдельных стран. Благодаря ей достигается экономия на издержках производства, оптимизируется распределение ресурсов, расширяется ассортимент товаров и улучшается их качество на национальных рынках, повышается доступность достижений науки и техники.

Глобализация экономики и сопровождающие ее процессы развития внешнеэкономических связей требуют нового подхода к развитию транспорта, перераспределения грузовых и пассажирских потоков. В связи с ростом внешней торговли возникает необходимость в качественном пересмотре транспортной составляющей. Уже сейчас аналитики просчитывают транспортные издержки маршрутов движения товаропотоков по суше и воде, исследуя взаимозависимость между развитием транспорта и

ростом интернет-торговли, демографической динамикой и динамикой развития спроса и предложения. Пристальное внимание уделяется анализу и прогнозам политического развития стран и регионов, обладающих большим транзитным потенциалом.

По прогнозным оценкам развития мировой экономики, основные финансовые и товарные потоки будут сосредоточены в треугольнике США — Европа — Дальний Восток.

Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР) — это треть мирового валового продукта, четверть мирового экспорта и почти 40% мировых инвестиций. В торговле между странами этого региона и Европой максимальные выгоды получают те страны, которые смогут привлечь на свои коммуникации транзитный евроазиатский грузопоток. Таким образом, одна из важнейших задач России — в полной мере реализовать свой потенциал естественного транзитного моста между Европой и Азией.

Контейнерный трафик в направлении Европа — Азия — Европа сосредоточивается пока на трансокеанском маршруте. Основные грузоотправители в Юго-Восточной Азии — Китай, Япония, Корея — предпочитают отправку контейнеров морем. России предстоит большая работа по предоставлению наилучших условий грузопользователю, в том числе резкого сокращения времени доставки грузов.

Дальнейшее увеличение объемов грузоперевозок на перспективу до 2015 г. потребует инвестиций в инфраструктуру, а также технического и

технологического совершенствования транзитной системы. Потенциальными инвесторами могут стать государственные структуры, частные фирмы, транспортные компании, а также крупные грузоотправители.

Конкурентные преимущества

Путь доставки товаров из Азии в Европу через Россию является кратчайшим. Расстояние по трансокеанскому маршруту от Йокогамы вокруг Индии через Суэцкий канал до крупнейших западноевропейских портов — Роттердама, Гамбурга и других — почти в 2 раза длиннее, чем по маршруту через Транссибирскую магистраль. Намного короче южного трансокеанского маршрута и трасса Северного морского пути.

Транзит по России — это транзит по единой территории, на которой действуют единые законы, в том числе таможенное законодательство, тогда как конкурентам приходится искать консенсус между интересами различных суверенных государств.

Избранный, развитый и укрепленный на практике транспортный транзитный маршрут — это долговременный стабилизирующий фактор. Он остается таковым, какие бы политические, экономические изменения ни происходили.

Развитие регионов

Для России крайне важно, что транспортные коридоры проходят по регионам, богатым полезными ископаемыми и перспективным в плане их освоения. Привлечение внешнеторговых и транзитных перевозок на отечественные коммуникации способствует реализации огромного ресурсного потенциала России как одного из крупнейших участников мирового грузо- и товарообмена.

От состояния и уровня технического развития транспортного комплекса, его экономических показателей в значительной мере зависит социально-экономическое положение Сибирского и Дальневосточного регионов. Развитие российского транзита, безусловно, будет способствовать росту производства и занятости населения в этих частях страны.

Транссиб: привлечь грузопотоки

Транссибирская магистраль — главная составляющая транспортной инфраструктуры страны — является основой международного Транссибирского

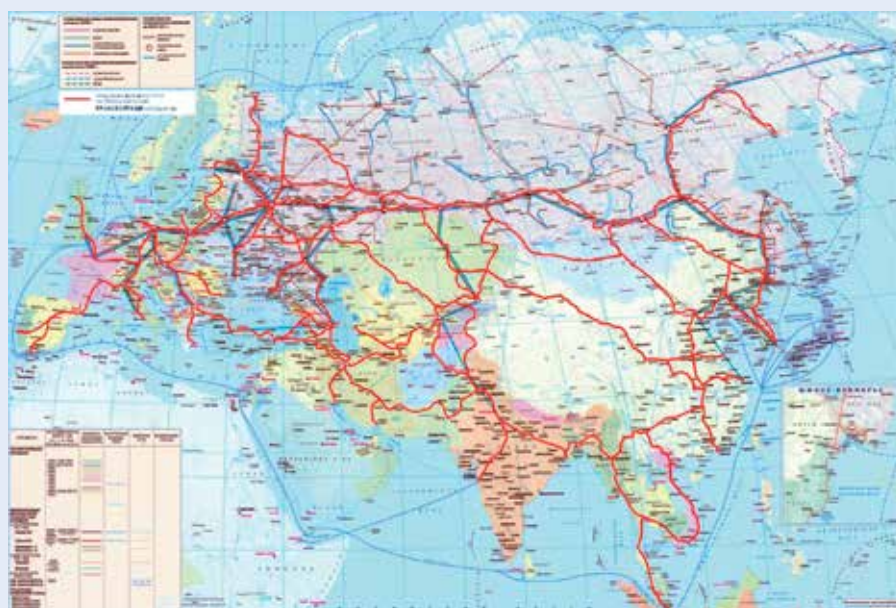


Рис. 1. Схема прохождения международных транспортных коридоров

маршрута, по которому грузы Японии, Южной Кореи и других стран АТР идут в страны Центральной Европы, Скандинавии, Средней Азии, Ближнего и Среднего Востока.

В настоящее время даже без технической модернизации магистраль может обеспечить транспортировку транзитных контейнеров в объеме до 300 тыс. в год в среднесрочной перспективе, более миллиона контейнеров в год — в долгосрочной.

Для повышения конкурентоспособности Транссибирской магистрали с учетом квартальных расписаний судов на направлении Япония — Россия и Южная Корея — Россия были разработаны графики движения ускоренных контейнерных поездов. Введен упрощенный порядок декларирования перевозимых по Транссибу грузов в контейнерах. За счет этого время оформления таможенных документов сократилось до 4–6 ч. Предусмотрен ускоренный вариант пограничного оформления судов-контейнеровозов в период их следования с внешнего рейда до постановки к причальной стенке. Продолжается модернизация контейнерных терминалов для переработки 40-футовых контейнеров, развитие железнодорожных станций на границе с Монголией, Китаем и КНДР, усиление железнодорожных подходов к морским портам. В результате общее транзитное время доставки контейнеров из Японии в Западную Европу с участием Транссибирской магистрали сейчас не превышает 17 суток, из портов Кореи — 16 суток, что на 13–15 суток меньше, чем время, затрачиваемое на доставку морем.

Для дальнейшего повышения конкурентоспособности Транссибирской магистрали необходимо решить целый ряд задач, в числе которых:

- обеспечение сквозных конкурентоспособных ставок;
- обеспечение стабильного, конкурентоспособного транзитного времени за счет организации курсирования маршрутных поездов строго по расписанию;
- обеспечение сохранности грузов;
- снижение стоимости морского фрахта на линии порты Японии — порт Восточный.

Кроме того, важной составляющей обновленного Транссибирского сервиса является определение единого оператора сквозного экспедирования грузов из Японии, Южной Кореи и других стран АТР в Центральную, Северную Европу,



Рис. 2. Маршруты международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации

на Ближний и Средний Восток и в страны СНГ.

Справиться с перечисленными задачами можно только при участии крупных компаний — национальных операторов внешнеторговых интермодальных перевозок. Создание этих компаний позволит начать процесс ограничения активности и постепенного вытеснения иностранных контейнерных операторов и множества экспедиторских фирм с российского рынка международных интермодальных перевозок. В настоящее время таким оператором может выступать одно из дочерних обществ ОАО «РЖД», например, ОАО «Трансконтейнер». В задачи операторской компании должно входить оформление конкурентоспособных сквозных ставок, обеспечение стандартного уровня сервиса на всем протяжении маршрута, привлечение к перевозкам контейнерного парка иностранных владельцев.

Контейнерный грузопоток через Транссиб будет увеличен путем создания трансконтинентального коридора Корея — Россия — Европа. Предварительные расчеты показывают, что перевозки грузов по нему будут более выгодными по сравнению с морскими перевозками через российские или европейские порты как по срокам доставки грузов, так и по стоимости транспортировки. Объемы перевозок транзитных грузов в этом сообщении могут составить 4 млн т.

Стоит подчеркнуть, что только совместные, скоординированные усилия Минтранса России, ОАО «РЖД», Федеральной таможенной службы России и других заинтересованных министерств

и ведомств могут способствовать привлечению на Транссибирскую магистраль дополнительных транзитных грузопотоков, в первую очередь из стран АТР.

Север, Забайкалье, Дальний Восток

Помимо Транссибирской магистрали транспортная инфраструктура России включает в себя ряд других значимых объектов, находящихся в северной и северо-восточной частях страны.

Возрастает роль Северного морского пути, связывающего коротким путем Северо-Западную Европу с Юго-Восточной Азией, Америкой, Канадой. Завершение строительства железной дороги Беркаикит — Якутск предполагает возникновение нового варианта транзитных перевозок по маршруту Европа — Северный морской путь — река Лена (глубоководный участок) — Транссиб — Азия. Перспективным направлением является транспортировка по Северному морскому пути нефти с Ямала и Приразломного месторождения.

На юге Приморского края сосредоточены основные порты российского Дальнего Востока: Владивосток, Находка, Восточный, Посыет и Зарубино. Все они имеют прямой выход на Транссибирскую магистраль.

Для активизации развития дальневосточных портов необходимо проводить целенаправленную политику по привлечению дополнительных транзитных грузов. Наиболее перспективными в этом плане представляются три массовых грузопотока: контейнерный, зерновой и угольный.

Например, в северо-восточном Китае сейчас активно развивается сельское хозяйство, возникает избыток сельхозпродуктов, в том числе зерновых, часть которых нужно экспортировать.

Северный Китай занимает первое место в стране по объему добычи угля. Правительство КНР приняло решение об увеличении экспорта угля до 30 млн т в год. Этот грузопоток может быть направлен через порты Приморского края в Японию, Южную Корею и Тайвань, которые в последние 6 лет являются крупнейшими покупателями китайского угля.

На большинстве направлений международных транспортных коридоров (МТК), проходящих по территории России, есть магистральные автомобильные дороги, позволяющие перевозить грузы автомобильным транспортом с достаточно высокими скоростями. Российский рынок автотранспортных услуг является сегодня привлекательным для иностранных автоперевозчиков. Осуществляя экспортно-импортные перевозки в двустороннем сообщении между Европой и Азией, иностранцы при этом активно используют российские автотранспортные магистрали для транзита.

Транспортная инфраструктура Дальневосточного региона в нынешнем своем состоянии не только вполне работоспособна, но и достаточно современна. Однако в перспективе неизбежно потребуются ее развитие и модернизация — соответственно, возникнет проблема инвестиций, решить которую можно путем дополнения классических схем государственной поддержки современными механизмами привлечения частного капитала, такими как транс-

портные концессии. В регионе Забайкалья и Дальнего Востока, где уровень капитализации экономики пока ниже, чем в европейской части страны, применение таких методов актуально вдвойне.

Развитие транспортного комплекса Сибири, Дальнего Востока и Забайкалья можно разделить на два этапа.

Цель первого этапа — стабилизация работы транспортного комплекса. Основные задачи — создание экономической и законодательно-нормативной основы деятельности транспорта, направленной на стимулирование развития производства и повышение конкурентоспособности экспортной продукции Сибири, Дальнего Востока и Забайкалья, а также совершенствование системы транспортных тарифов, главным образом на железнодорожном и воздушном транспорте. На этом этапе необходимо получить научно обоснованные рекомендации по снижению транспортных издержек в восточных регионах страны: доля транспортных издержек во внутреннем валовом продукте территорий Сибири и Дальнего Востока превышает 20 %, районов Крайнего Севера — 60 % (в среднем по России она равна 9 %).

Второй этап предполагает ускоренное развитие транспортного комплекса для вовлечения экономики России в мировые хозяйственные процессы АТР в период до 2020 г. Помимо роста экспорта и импорта через морские порты Дальнего Востока, предполагается увеличение объема грузов, отправляемых в районы северной зоны и прибывающих оттуда. В связи с этим запланированы реконструкция и развитие перегрузочных мощностей морских портов Вла-

дивосток, Находка, Восточный, Посыет, Ванино, Магадан, Корсаков, Холмск, Шахтерск, Петропавловск-Камчатский, Корф, Беринговский.

Требуется обновление транспортного флота Дальневосточного бассейна, пополнение его сухогрузными и наливными судами-снабженцами для обслуживания портопунктов с рейдовой погрузкой-выгрузкой, судами усиленного ледового класса для плавания в замерзающих морях, специализированными судами для обслуживания экспортно-импортных перевозок. Также необходимо обновление пассажирского флота для жителей Сахалина, Курил, Камчатки, Чукотки.

К ключевым задачам развития транспорта в регионе можно отнести:

- завершение формирования опорной магистральной железнодорожной сети (усиление Транссиба, завершение строительства БАМа);
- создание совместно с другими видами транспорта эксплуатационно-технологических и экономических условий для привлечения на российские железные дороги международного транзитного потока;
- развитие международных пограничных переходов и терминального хозяйства, обеспечивающих ускорение технологической и таможенной обработки, комфортные условия для пассажиров.

Задачи на ближайшую перспективу

В целом в России в связи с задачей реализовать транспортно-транзитный потенциал страны назрела острая потребность решить три важнейшие проблемы.

Во-первых, необходимо упорядочить внутренние вопросы, т. е. наше отношение к транзиту, а также сформировать единые требования к объектам транспортной инфраструктуры (какими они должны быть, какими могут быть схемы инвестиций и организации управления с учетом правового статуса и т. д.), к набору специальных сервисов и услуг для МТК. Это позволило бы сформировать план действий по модернизации и развитию данных объектов.

Во-вторых, требуется значительно улучшить инвестиционную привлекательность транспортных проектов внутри страны и в международном окружении: обеспечить благоприятный инвестиционный климат, льготы, снижение рисков, гарантии и т. п.



Рис. 3. Оценка стоимости перевозки грузов из Китая в Москву двумя альтернативными способами

В-третьих, нужно выяснить, каков спрос на транспортно-транзитные услуги у международного транспортного окружения (на таких различающихся коммуникативных площадках, как Европа и Азия), и суметь его удовлетворить.

Кроме того, следует учесть, что решение вопросов по интеграции России в международную транспортную сеть невозможно без завершения оптимизации трансграничных процедур в соответствии с передовой международной практикой. Это означает существенное улучшение работы пунктов пропуска, унификации перевозочных документов и т. п.

С 29 июня 2011 г. на границе России начал внедряться принцип одного окна. Прочие меры совершенствования работы таможенных органов базируются на Концепции таможенного оформления и контроля в местах, приближенных к государственной границе РФ.

Пока эта концепция не касается транзита. Кроме того, она следует основным положениям Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 г. в редакции протокола от 26 июня 1999 г., предусматривающей

использование предварительной информации, ее передачу в электронной форме, а также рамочных стандартов безопасности и облегчения мировой торговли (приняты Всемирной таможенной организацией в июне 2005 г.). В перечисленных вопросах наша правоприменительная практика отстает от современного международного законодательства, и это отставание нужно устранить.

Концепция комплексного развития международных транспортных коридоров

По обобщенным экспертным оценкам, неосвоенный международный транзитный потенциал России только по контейнерным перевозкам составляет порядка 15 млн TEU, что ориентировочно соответствует 15–20 млрд долл. ежегодных доходов для российских транспортно-логистических операторов.

Мы планируем провести комплексные исследования, позволяющие оценить существующие и перспективные грузо- и пассажиропотоки по направлениям МТК, обосновать оптимальные сквозные ставки на перевозку по МТК,

разработать предложения по привлечению дополнительных грузов и повышению доходов от функционирования МТК.

В числе первоочередных задач Минтранса России — разработать концепцию комплексного развития МТК на территории Российской Федерации. В ней будут предусмотрены меры по устранению разрывов и узких мест на направлениях максимальной концентрации внешнеторговых и транзитных грузо- и пассажиропотоков. Это позволит ускорить доставку, усовершенствовать процессы управления перевозками, развивать транспортно-логистические технологии, структурное и информационное взаимодействие различных видов транспорта.

Разработка данной концепции должна проводиться с учетом мнения и экспертной оценки бизнес-сообщества, обеспечивающего международные перевозки на территории Российской Федерации, профессиональных союзов и ассоциаций (Союза транспортников России, Союза экспедиторов РФ, АСМАП, ОАО «РЖД» и др.), а также пользователей транспортных услуг (грузовладельцев, предприятий различных отраслей экономики и сферы услуг). **Т**

Messe München International

Узнайте будущее логистики. С новейшими импульсами для Вашего успеха.

Ведущая выставка логистики, мобильности, ИТ и организации цепочек поставок **transport logistic** – важнейшее мероприятие отрасли в 2013 г

- » Международная, ориентированная на заключение сделок деловая платформа
- » Новинки и тенденции всей цепочки создания стоимости
- » Превосходная сопутствующая программа с форумами, конференциями и мероприятиями по странам

Обязательное мероприятие для Вашего успеха!

Купите билет online прямо сейчас:
» www.transportlogistic.de/tickets/en

Контакт:
ООО «Мессе Мюнхен Консалтинг»
Tel. (495) 697 1670, 697 16 72
info@messe-muenchen.ru
» www.transportlogistic.de
» www.AirCargoEurope.com

ti
transport logistic
THE LEADING EXHIBITION

including
Air Cargo Europe

4 – 7 июня 2013
Messe München, Германия