ТРАНЗИТНАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ В КОНТЕКСТЕ РЕГИОНАЛИЗАЦИИ ПОСТСОВЕТСКОГО ПРОСТРАНСТВА *

В статье раскрываются особенности транзитной политики России с учетом меняющегося соотношения дезинтеграционных и интеграционных тенденций на постсоветском пространстве.

Ключевые слова: *транзитный потенциал, транзитная политика, транспортные технологии, спрос на транзитные услуги, регионализация.*

Постановка проблемы. Ставится вопрос об изменении транзитной политики России в условиях усиления регионально-интеграционных трендов.

Анализ последних исследований и публикаций. Данная проблематика пока остается вне внимания исследователей. Преобладающая часть публикаций посвящена оценке национального транзитного потенциала без анализа роста транзитного спроса в результате быстрого роста экономик стран Центральной Азии и Западного Китая.

Целью статьи является обоснование необходимости корректировки транзитной политики России в контексте меняющихся геополитических и экономических условий и интересов.

Результаты исследования показали неизбежность перехода России от антитранзитной к протранзитной политике в условиях углубления интеграционных процессов на постсоветском (евразийском) пространстве.

Развитие транспорта – это не только расширение сети путей сообщения, связывающих в единое целое отдельные центры и районы мирового хозяйства, но и создание широкого предложения перевозочных средств рассчитанных на дифференцирующиеся требования к перевозкам – их стоимости, скорости, надежности, экономичности, безопасности, комфортности. Технический прогресс на транспорте позволил «сжать» пространство, понизить его «трение». Как известно, «история экономического развития – это по большей части история преодоления препятствий, создаваемых расстояниями между торговыми партнерами» [12]. Сегодня, при наличии магистральных коммуникаций, высокопроизводительных транспортных средств и технологий, фактор расстояния для торгово-экономических связей постепенно утрачивает свое былое значение. Для современного производства все большее значение приобретает скорость и своевременность доставки грузов. Скоростной, высокотехнологичный транспорт стал важным фактором глобализации и регионализации экономики.

В этих условиях международный транзит, возникающий в связи с тем, что пространство мира занимают суверенные государства со своим весьма индивидуальным транспортно-географическим положением в системе мировых торговых связей, становится средством не только осуществления международного товарооборота, но и его ускорения. В динамике транзита стран, его объемах, соотношении оказываемых и приобретаемых транзитных услуг, участии в нем отдельных видов транспорта преломляются тенденции развития их экономики и ее структуры, конкурентоспособности, международной специализации хозяйства, путей сообщения, транспортных технологий, перевозочных потребностей и логистики, интересы государств и бизнеса и, конечно, вопросы геополитики. Это хорошо видно на примере России.

В результате распада СССР сильно выросла транзитность взаимных перевозок новых независимых государств (ННГ). Так, у Украины только сообщение с соседними Белоруссией, Молдовой и Россией, а также Грузией не требует транзита, а связи с другими десятью ННГ без него невозможны. Еще хуже транзитное положение относительно ННГ у Армении, Таджикистана, которые граничат только с 2 ННГ из 14 возможных. Заметно лучше соотношение прямых и транзитных транспортных связей у России: 8 из 14. Иными словами, в результате распа-

*Статья подготовлена при поддержке гранта РФФИ «Комплементарность и противоречия в социально-экономическом развитии России и Украины» №12-06-90405-Укр_а.

да СССР с точки зрения топологии пространства (число стран-соседей, широкой выход к морям и океанам) заметно увеличился транзитный потенциал России. В частности страны Центральной Азии (ЦА) при осуществлении торговых связей с постсоветскими странами, расположенными в Европе, и большинством стран мира оказались в зависимости от транзита через Россию. Но в условиях трансформационного экономического спада 1990-х гг. и дезинтеграции постсоветского пространства этот потенциал Россия могла использовать только в небольшой его части. Главный транзитный выигрыш от распада получили ННГ, расположенные на коммуникациях, связующих Россию со странами ЕС. В 1992 г. 50,7% внешнеторговых грузов РФ шло через порты Украины и Балтии [2]. Россия в одночасье превратилась в чистого импортера транзитных услуг.

В период экономического роста в 2000–2008 гг. транзитный потенциал России стал увеличиваться, поскольку росли экономики и внешняя торговля соседних стран. Но одновременно усиливался европоцентрический характер внешнеторговых, прежде всего экспортных, связей РФ. По геополитическим и экономическим причинам в центре ее транспортной политики стало максимальное сокращение транзитной зависимости от бывших союзных республик. В первую очередь антитранзитная политика проводилась в отношении транспортировки нефти и газа на рынок ЕС.

Другой стороной антитранзитной политики стала защита национального перевозчика, ограничение доступа для нерезидентов на рынок транзитных перевозок по российским путям, более высокие тарифы для транзита в сравнении с внутренними перевозками. В рамках этой линии в 2009 г. Россия отказалась ратифицировать Энергетическую Хартию, поскольку включенный в нее Транзитный протокол создавал риск ограничения ее суверенитета по использованию газопроводов.

Проводившаяся в тот период транзитная политика в России и других ННГ отражала преобладание центробежных тенденций на постсоветском пространстве. Процессы глобализации преобладали над процессами регионализации.

Практическая реализация антитранзитной политики началась в 1997 г. с принятием политических решений о строительстве Балтийской трубопроводной системы (БТС) и газопровода «Северный поток». В 2001 г. была принята Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России на 2002–2010 годы», а после ее завершения – «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы». В соответствии с этими программами перевалка грузов в сопредельных странах должна была сократиться с 49% до 10% от общего объема внешнеторговых грузов России, перевозимых по морю [1].

К настоящему времени на Балтике построены порты Приморск и Усть-Луга, существенно расширены портовые мощности в Санкт-Петербурге, Выборге, Высоцке. Порт Приморск стал конечным звеном созданной в 2000–2006 гг. БТС пропускной способностью 74 млн т нефти. Пуск этой системы дал возможность отказаться от экспорта нефти через порты Балтии. В 2009–2012 гг. была создана БТС-2 (пропускная способность – 30 млн т), связавшая нефтепровод «Дружба» через Унечу и Андреаполь с новым портом Усть-Луга. В 2011 г. грузооборот российских портов на Балтике достиг 186 млн т (в 2000 г. – 38 млн т).

На Черном и Азовском морях были сильно расширены перевалочные мощности в Новороссийске, Туапсе, Азове, Ростове, Ейске, порту Кавказ, Темрюке, построен грузовой порт в Сочи, что позволило в 2011 г. обработать 173 млн т грузов (в 2000 г. – 76 млн т).

Для переориентации экспортно-импортных грузов с транзитных портов на российские на железнодорожном транспорте стали применять в перевозках с ними тарифные ставки на уровне внутренних, которые были существенно ниже, чем при перевозках в международном сообщении. Тем не менее, в 2011 г. суммарный транзит России через порты стран Балтии и Украины составил 103,9 млн т, или 18,6% от всего объема ее внешнеторговых грузов, прошедших через морские порты (16,4% в 2010 г.), в т. ч. 34,2 млн т через украинские [4] и 69,7 млн т через порты стран Балтии. Транзит же грузов других стран, прежде всего СНГ, через порты России был значительно меньше и составил 49,3 млн т, или 9,4% всего грузооборота [8].

Многочисленное наращивание потенциала российских портов в основном было связано с экспортом топлива и сырья. Сравнительно меньше внимание уделялось технологическому обновлению транспорта, контейнеризации перевозок. Однако по мере роста импорта, в том

числе узлов и деталей для развертываемых в стране сборочных производств, стал ощущаться растущий технологический разрыв между российским и мировым транспортом. Общий объем контейнерных перевозок по железным дорогам России в 2011 г. составил 1,6 млн TEU (twenty-foot equivalent unit) с 26,5 млн т грузов. Но уровень контейнеризации составил всего около 2%, против 40–50% в развитых европейских странах. Объем контейнерной перевалки морских портов России достиг 4,6 млн TEU или 39,4 млн т грузов. Контейнеризация грузов переваленных в российских морских портах, составила около 7%. Это в два раза меньше, чем в мировых морских перевозках. Причем две трети контейнеров было обработано в балтийских портах РФ [5].

Не менее серьезную проблему составляет отставание в развитии путевого и локомотивного хозяйства при устойчивом росте вагонного парка. В результате этого скорость доставки груженого вагона за 2010–2012 гг. упала с 324 км в сутки до 269 км [3].

Сократить транзит через порты постсоветских стран до 10% от грузовой базы России не удалось из-за быстрого роста собственных внешнеторговых перевозок и технологического отставания. В структуре транзита транссибирские контейнерные перевозки между странами Северо-Восточной Азии и Европы, служившие символом глобальной транзитной роли России, сократились до микроскопических объемов.

Тем не менее, антитранзитная политика дала результат, который наиболее сильно проявляется в Украине. С пуском «Северного потока» и приобретением Газпромом компании «Белтрансгаз» начала сокращаться транзитная прокачка газа через Украину в Европу. В 2011 г. объем транзита российского газа через Украину снизился на 5 млрд м³ по сравнению с предыдущим годом и составил около 90 млрд м³ [11]. Это существенно меньше, чем в докризисный период, когда транзит превышал 120 млрд м³. Если до 2000 г. транзит нефти по трубопроводной системе Украины достигал 53 млн т в год, то в 2011 г. он составил 17,8 млн т [10].

В нулевые годы заметно сократилась перевалка российских грузов через порты Украины, особенно в части наливных и хлебных грузов. До конца 2011 г. имел тенденцию к сокращению железнодорожный транзит, который отчасти был связан с высокими ставками транзитных тарифов.

Самый крупный поток транзитных грузов, следующих через Россию, связан с Казахстаном. В экспорте это не только нефть, но и металлы, хлебные грузы. К порту Новороссийск от нефтяных месторождений Западного Казахстана Каспийским трубопроводным консорциумом в 1999–2001 гг. был построен нефтепровод, который стал первым крупным транспортным проектом, рассчитанным на транзит. В 2010 г. через него было прокачано 35 млн т нефти. К 2014 г. пропускная способность будет расширена до 67 млн т, из которых 50 млн т придется на казахстанскую нефть.

В импорте Казахстана ведущую роль играют товары высокой степени обработки, которые следуют или напрямую по железным и автодорогам, или через морские порты. Для обслуживания транзитных перевозок Казахстана и других стран Центральной Азии в середине нулевых годов было открыто движение регулярных (по расписанию) контейнерных поездов: «Балтика-Транзит» (Балтия – Казахстан/Центральная Азия) и Казахстанский вектор» (Брест – Алма-Ата – Ташкент), а также поездов, курсирующих по мере формирования поездных партий по маршрутам Алма-Ата – Мууга (Таллинн), Алма-Ата – Новороссийск, Аксу (Павлодар) – Херсон, Аксу – Клайпеда [6]. В расчете на казахстанский транзит Национальная контейнерная компания (Россия) строит в Риге контейнерный терминал на 540 тыс. TEU в год. Первая очередь на 215 тыс. TEU должна начать перевалку в 2015 г. [7]. Российские порты не в состоянии справиться с быстро растущим центрально-азиатским транзитом. Во внешнеэкономических связях Казахстана и других стран Центральной Азии, прежде всего в импорте, все большую роль играют порты стран Балтии и Украины.

В целом ценой громадных инвестиций удалось сократить зависимость России от транзита углеводородов через ННГ. Значительно меньше делалось для повышения транзитной конкурентоспособности России, более полного освоения ее транзитного потенциала, что отражает колебание доли экспорта транспортных услуг в общем объеме экспорта товаров и услуг: 3,1% в 2000 г., 3,4 – в 2005 и 3,0% в 2011 г. Доля импорта транспортных услуг в общем объеме ввоза товаров в этот период колебалась асимметрично, соответственно, 3,8%, 3,1 и 3,7% [9].

Глобальный финансовый кризис оказал серьезное влияние на перспективы транзитных перевозок России. Они имеют несколько измерений. Во-первых, вслед за изменениями в географии мировой экономики, обусловленных более быстрым экономическим ростом Китая, в т. ч. его западных районов, Монголии, Вьетнама и других стран ЮВА, а также стран ЦА, рост спроса на транзит через Россию приобрел устойчивый характер. Задача заключается в создании соответствующей инфраструктуры.

Во-вторых, кризис ускорил вступление России в ВТО, членство в котором предполагает сокращение протекционистской практики в части транзитных тарифов и доступа к российским коммуникациям, хотя в ходе переговоров РФ удалось оградить свой рынок транспортных услуг от прямого доступа на него иностранных компаний. Приход на российский рынок иностранных перевозчиков будет регулироваться, как и прежде, двусторонними соглашениями.

В-третьих, прямо или косвенно кризис ускорил процессы регионализации на постсоветском пространстве. Были созданы Таможенный союз и Единое экономическое пространство в составе «тройки»: Белоруссии, Казахстана и России, а также Зона свободной торговли в рамках СНГ. В декабре 2010 г. странами ТС было подписано Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики. Соглашение направлено на обеспечение гарантированного и равного доступа к услугам по перевозке для товаропроизводителей и пассажиров независимо от национальной принадлежности. С 1 января 2013 г. в железнодорожных перевозках между странами ТС/ЕЭП будет применяться унифицированный тариф каждого государства. В рамках Соглашения предусматривается обеспечение с 1 января 2015 г. равного доступа к услугам железнодорожной инфраструктуры стран-партнеров и создание тем самым равных условий для перевозчиков. Благодаря этому будет создан единый рынок железнодорожных перевозок трех стран. В настоящее время ведутся переговоры по соглашениям, регулирующим в рамках ЕЭП условия предоставления услуг авиационного и автомобильного грузового транспорта. В сумме это может существенно повлиять на географию транзитных перевозок на постсоветском регионе, поскольку отклоняющее действие преференциальных или дискриминационных тарифов будет серьезно ослаблено. При этом усилится взаимная конкуренция как в рамках ЕЭП, так и с перевозчиками соседних Украины и стран Балтии, которые в настоящее время проводят тарифную политику с целью привлечения больших объемов транзитных грузов. Одновременно они инвестируют значительные средства, в т. ч. и через российские компании, в современные транспортно-логистические технологии.

Выводы. Таким образом, Россия вступила в этап устойчивого роста транзитного потенциала при сокращающихся возможностях протекционистского регулирования транспорта. Это делает необходимым переход от антитранзитной к протранзитной политике (широкое использование транзитных возможностей России и ее соседей для ускорения и удешевления международного товарооборота) с опорой на широкое региональное сотрудничество в сфере транспорта. Слаборазвитый транспорт России не соответствует задачам евразийской интеграции и не должен быть барьером развития ее постсоветских соседей.

Список использованной литературы

1. Гребенник Е. Россия в ВТО: порты лишаются преференций [Электронный ресурс] / Е. Гребенник. – Режим доступа: <http://cfts.org.ua/articles/41331/>
2. Давыденко А. На каждый рубль затраченный государством было привлечено более семи рублей частных инвестиций / А. Давыденко // Коммерсантъ. – 2008. – № 68, Business Guide – Логистика.
3. Екимовский А. Реформа на ходу / А. Екимовский // Коммерсантъ. – 2012. – № 17, Business Guide – Грузовой железнодорожный транспорт. – С. 4.
4. Ильницкий К. Казахстанский транзит [Электронный ресурс] / К. Ильницкий // Порты Украины. – 2012. – № 2. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/2532>
5. Контейнерные перевозки: всё не так уж... хорошо... Все о таможене [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.tks.ru/logistics/2012/03/23/0002>

6. Контейнерные поезда АО Казтранссервис [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kts.kz/ru/clients/train/>
7. Панченко А. ННК причалит в Риге / А. Панченко // Коммерсантъ. – 2012, 25 апреля.
8. Перевозки российских грузов через морские порты в 2011 году. Морцентр-ТЭК [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://transrussia.net/analytics/2011/12/analytics.aspx>
9. Рассчитано по платежному балансу РФ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.cbr.ru/statistics/?Prtid=svs>
10. Транспортировка НАК Нафтогаз Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.naftogaz.com/www/2/nakweb.ru.nsf/0/55281C46033E071DC22574020053D761?OpenDocument&Expand=2.2.3&>
11. Украина в 2011 г. увеличила транзит газа в Европу на 6% [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://rian.com.ua/economy/20120116/78964844.html>
12. Хилл Ф. Сибирское бремя. Просчеты советского планирования и будущее России / Ф. Хилл, К. Гэдди. – М.: Изд. Научно-образовательный форум по международным отношениям, 2007. – С. 23.

У статті розкриваються особливості транзитної політики Росії із врахуванням мінливого співвідношення дезінтеграційних та інтеграційних тенденцій на пострадянському просторі.

Ключові слова: *транзитний потенціал, транзитна політика, транспортні технології, попит на транзитні послуги, регіоналізація.*

In the article features of transit policy of Russia taking into account a changing ratio of disintegration and integration trends on the post-Soviet area.

Key words: *transit potential, transit policy, transport technology demand for transit services, regionalization.*

Надійшло до редакції 20.06.2012.