

КОНФЕРЕНЦИЯ: «МИР 2002: ВЫЗОВЫ И НАДЕЖДЫ».
Июнь 2002г., Юрмала, Латвия.

Цыпляев Сергей (Россия) – председатель Фонда «Республика»

**ИЗ РОССИИ В ЕВРОПУ И ИЗ ЕВРОПЫ В РОССИЮ. ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ
БАЛТИЙСКОГО ТРАНЗИТА**

В понятие глобализации входит трансграничное перемещение четырех вещей – это идеи, финансовые инструменты, люди и товарные ценности. Если идеи перемещаются достаточно просто, финансовые инструменты более или менее легко, то для того, чтобы перемещались люди и товары, необходимо создание определенной инфраструктуры, чем сегодня занимаются многие государства, в том числе и Россия на Балтике.

С 2000 г. произошли очень серьезные изменения в России в транспортной сфере, и эти изменения носили практически взрывной характер. Многие проекты, в возможность осуществления которых вообще не верили, или ожидали их реализации очень нескоро, оказались вдруг, неожиданно уже работающими.

Прежде всего, немного истории. В Советском Союзе было 40 морских портов, с грузооборотом 360 млн. т. На северо–западе Советского Союза, включая Прибалтику, обрабатывалось 89 млн. т, из них, приблизительно 40 сухих, 49 наливных. На северо–западе будущей России 37 млн. т обрабатывалось генеральных, сухих, навалочных грузов, ни одной тонны нефтепродуктов не проходило через российские порты. Россия получила в наследство 40 морских портов, из них 11 могло работать на экспорт–импорт с суммарной мощностью 135 млн. т на 1990 г. Все порты очень старые, буквально архаичные, постройки не позже, чем 100 лет тому назад. Поэтому проблема выглядела действительно драматично для России. В 1992 г. российские грузы прошли: 45 млн. т через Украину, 60 млн. т через Балтию и 5.5 млн. т через Финляндию. Так, в 2000 г. через Вентспилский порт прошло 35 млн. т – это 11% российского экспорта нефти и нефтепродуктов. Для справки, в 2000 г. всего через Балтию прошло 80 млн. т нефти. А российские порты обрабатывают приблизительно 10% наших грузов. Вот такая была картина.

В 1993 г. была утверждена генеральная схема реконструкции всех портовых комплексов в Финском заливе и строительства новых. Было принято решение реконструировать порты в Санкт–Петербурге, Выборге и Высоцке и построить 4 новых порта. Самый большой из новых – это Приморск, нефть, светлые нефтепродукты, нефтехимические продукты и сжиженный газ с проектной мощностью прокачки – 45 млн. т в год. Далее – это Лужская губа, Усть–лужский порт – генеральные, контейнерные, навалочные, в целом 35 млн. т. Бухта Батарейная – темные нефтепродукты и нефтехимические грузы – 15 млн. т. Ломоносов – сухие грузы 2 млн. т. Была принята программа реконструкции действующих портов. Так, Санкт–Петербург прошел достаточно серьезную реконструкцию. Если порт в 1990 г. переваливал 10.5 млн. т, то в 2000 г. – это уже 18.6, и на 2010 г. ставится задача выйти на 60 млн. т. Если в 90–е годы Санкт–Петербургский порт – это приблизительно по объему половина Вентспилского, то сейчас они практически сравнялись и выступают в качестве лидеров на Балтии.

По Приморскому порту. Надо сказать, что программа строительства была реализована вместо 40 месяцев за 18 и 27 декабря прошлого года был проведен торжественный пуск первой очереди. Первый этап должен позволять переваливать 12 млн. т нефти в год. За первые 4 месяца прошло 4.5 млн. т, т.е. сроки приблизительно выдерживаются. В 2003 г. за год предполагается осуществить вторую очередь – это строительство второй нитки нефтепровода из Ярославля на Приморск. Портовых мощностей хватит, он рассчитан на большие объемы, а сейчас реальное узкое место – это труба. После того, как будет проложена вторая труба, возможен выход на проектную мощность порядка 45–48 млн. т в год.

По порту в Лужской губе. Там предполагается строительство многих терминалов. Угольный терминал построен, и первая пробная партия угля ушла. Надо сказать, что есть определенные конфликты по поводу собственности, но, похоже, найдено решение. Кроме того, там строится терминал пищевых грузов, паромная переправа, лесной терминал, угольный терминал, терминал минеральных удобрений и терминал

контейнерных грузов. Я хотел бы сразу сказать, что там картина строительства не такая, как «исключительно расхищение государственных средств». Сейчас порт определяется с аудиторской компанией, и проходят переговоры. Последняя информация, что это будет КПМГ, будет сделана отчетность за последние 3 года и предстоит заниматься привлечением иностранных инвестиций.

Я дам короткую справку о том, на какие деньги будет строиться этот порт. Терминал пищевых грузов – список инвесторов пока еще не определен. Паромная переправа – это приоритетный проект правительства, готовится проведение конкурса на проектирование. Лесной терминал – разрабатывается проект, есть инвестор. Угольный терминал – готовая первая очередь простаивает из-за конфликта собственников. Терминал минеральных удобрений – начато строительство, есть инвестор. Терминал наливных грузов – есть инвестор, ведутся изыскательские работы. Контейнерный терминал – пул инвесторов не сформирован. Терминал генеральных грузов будет развиваться самостоятельно компанией «Усть-Луга». Могу сказать, что развитие этого порта вызывает большой интерес со стороны инвесторов и это будет делаться в том числе и на частные деньги.

В Санкт-Петербурге запущен Балтийский балкерный терминал без особой помпы. Он открыт в декабре и началась перевалка калийных удобрений. Это очень важная позиция в экспорте России. Санкт-Петербургский порт идет сейчас на серьезное развитие по линии контейнеров. В 2010 г. ставится задача выйти на 2 млн. контейнеров в год. Сейчас переваливается порядка 700 тысяч. Рост предполагается в 3 раза. Делается достаточно большая программа – более 300 млн. долл. инвестиции должно быть вложено в порт до 2007 г. Надо сказать, что формируется интересная связка – предполагается, что контрольный пакет акций первого контейнерного терминала, вокруг которого все это будет происходить, перейдет в руки «Северстали» и тогда производитель, он же мощный транспортный перевозчик по железной дороге, и он же владелец порта – создаст одну мощную замкнутую цепочку, которая будет работать на перевозку контейнеров.

Я хочу сказать, что в стране идет серьезная дискуссия по поводу тарифов. Железная дорога выступает за уравнивание тарифов и речь идет о том, что экспортные тарифы и тарифы внутренние должны быть выровнены и решение должно быть принято до 1 июля 2002 г. Есть разные варианты – почти выровнять, совсем выровнять. Естественно, основной возражающей стороной выступают морские порты, поскольку для них выгодно, чтобы тариф внутрироссийский был бы, так сказать, направляющий грузопотоки в сторону портов. Но я хочу заметить, что участники производственной деятельности не исчерпываются только хозяевами и операторами порта, есть еще люди, которые производят товары и пользуются услугами. У них бывают иногда другие точки зрения и другие задачи, отличающиеся от интересов только лишь транспортников.

Еще одно важное событие, которое произошло в России. 21 мая в Петербурге прошла встреча министров транспорта России, Индии и Ирана. Официально вступило в силу соглашение о международном транспортном коридоре «Север-Юг». Объявлено, что еще 6 стран сделали заявление о желании присоединиться к этому транспортному коридору. Это Казахстан, Белоруссия, Азербайджан, Армения, Болгария и Бахрейн. Речь идет о том, чтобы товары стран Персидского залива, Индии, Пакистана двигались в Европу не через Суэцкий канал, вокруг Европы, а транспортным коридором через Иранские порты и дальше паромом на российскую железную дорогу, либо с помощью судов класса река-море непосредственно шли в Европу, в Скандинавию прямо по направлению назначения. По оценкам многих людей, участвующих в этом проекте, это действительно глобальный транспортный проект, который сильнее всего поменяет всю транспортно-экономическую географию европейской части России. Ориентир – выйти в 2010 г. на 40 млн. т грузопотока по этой линии, 3/4 – нефть и 1/4 контейнерные перевозки. Экономия ожидается 400–500 долл. на транспортировку каждого контейнера по сравнению с вариантами вокруг Европы, по срокам может быть в 3 раза быстрее доставка грузов из этого региона непосредственно на север. Я думаю, что этот проект заслуживает внимания.

Коротко я скажу о создании кольцевой дороги вокруг Петербурга, мы ожидаем, что это улучшит транспортные потоки на Северо-Западе. Есть определенные улучшения в транспортном сообщении с точки зрения перевозки граждан. Снова начинается работа над восстановлением паромного движения. Практически есть уже договоренность о

том, что со второй половины года начнется сообщении Санкт–Петербург – Хельсинки, есть вариант Санкт–Петербург – Хельсинки – Таллинн и обратно. Ведутся переговоры о восстановлении транспортного паромного движения между Санкт–Петербургом и Стокгольмом.

Вот то, о чем я хотел проинформировать, а теперь о выводах или последствиях, которые мы ожидаем для всех участников Балтийского региона и балтийского транзита. Очень хорошо, что появляется серьезная конкуренция за транспортные потоки. У любого производителя будет выбор, везти груз так или иначе. Я думаю, что эта ситуация постепенно поставит власти всех стран, участвующих в этом процессе перед принципиальным вопросом – в какой степени допустимы изоляционистские эксперименты всякого рода (это касается и нас и стран Балтии), если мы сказали, что мы хотим быть транзитными державами. Сейчас мы превращаемся в страны, обслуживающие клиентов. Балтия обслуживает нас, другие государства, в транспортном коридоре «Север–Юг» мы тоже будем обслуживать другие государства. Это означает, что и подход к производителям этих стран, к структурам должен быть как к клиентам, к покупателям. Рынок продавца в сфере транспортных услуг заканчивается и постепенно наступает рынок покупателя. Считаю, что эти изменения будут самым серьезным образом учитываться в выработке политической линии всех стран, находящихся вокруг Балтии, и никто не будет позволять себе делать шаги, которые в перспективе могли бы наносить ущерб интересам собственного бизнеса, собственной экономики, а значит и интересам собственного народа.

Мы не всегда будем выступать, как только чистые конкуренты. Существуют, как я уже называл, другие методы и способы перемещения грузов. Грузопоток, если все будет нормально, если в этой части Европы будет происходить нормальное экономическое развитие, будет расти. Это означает практически, что мы должны будем садиться вместе за стол переговоров и обсуждать, что бы нам сделать вокруг Балтийского моря, чтобы наш регион с точки зрения транспортных потоков и транзитов был гораздо более привлекательным, чем различные «шелковые пути» и иные направления. Норвегия, например, самым сильным образом лоббирует сейчас создание транспортного коридора, который бы выходил из Мурманска и Архангельска и шел бы в обход Скандинавии, с целью развития норвежского порта Керкенес.

Действительно мы конкуренты, но мы же и сотрудники по развитию балтийского транзита. Я надеюсь, что эта простая мысль постепенно овладеет умами всех, кто волею судеб оказались живущими вокруг Балтийского моря.