

Развитие транзитных грузовых перевозок ЕС-Россия-Азия

Что препятствует развитию взаимовыгодного сотрудничества Латвии и России - оценка Baltijas Asociācija Trasports un Loģistika (BATL)

Выдержки из доклада председателя правления BATL Яниса ЮРКАНСА.

В транзитной отрасли, особенно транзитной отрасли в Балтийском регионе, появились негативные тенденции. На основании общедоступной статистики можно сделать однозначный вывод: Латвия, занимавшая первые позиции по объемам транзитных перевозок в конце XX века, утрачивает свое лидерство. И, скорее всего, безвозвратно. Основные грузопотоки в настоящее время переориентируются на порты северо-запада России (СПб и Приморск). Основной прирост объема грузов в портах России достигается главным образом за счет административных протекционистских мер, обеспечивающих российским портам режим наибольшего благоприятствования. В то же время, наш северный сосед – Эстония – добился прекрасных результатов именно за счет грамотной маркетинговой работы с клиентами-грузоотправителями стран СНГ, а также за счет обеспечения благоприятного инвестиционного климата и условий хозяйствования для иностранных инвесторов-транзитчиков.

Видимая разница в ситуации трех стран Балтии – не удивительна. Если кратко рассмотреть работу транзитных отраслей Латвии, Литвы и Эстонии, то можно сделать вывод, что каждая из трех стран пошла по своему, особенному пути развития транзита.

ЭСТОНИЯ.

Главные особенности развития отрасли: избран путь максимальной либерализации. Транзитный рынок открыт для инвестиций со стороны иностранных (в первую очередь российских) партнеров-грузовладельцев, обеспечив им максимально благоприятный инвестиционный климат. В результате портовая инфраструктура страны оказалась в долгосрочной аренде у юридических лиц, которые управляются иностранным капиталом. Российский капитал работает в эстонских портах, привлекая в Эстонию российские же грузопотоки. Таким образом увеличивается количество рабочих мест, пополняется бюджет государства и обеспечивается развитие транспортной инфраструктуры и отрасли в целом. В результате за несколько последних лет Эстония резко увеличила объемы транзитных перевозок через свои порты, и на сегодняшний день значительно опережает по объему грузопотока прежнего лидера Латвию и Литву. В настоящее время грузопоток, идущий через порты нашего северного соседа уступает лишь портам северо-западного региона России – Санкт-Петербургу и Приморску. В результате за последние несколько лет в Эстонии наблюдается бум портового строительства и создания новых современных технологических объектов и терминалов для перевалки различных грузов, в то время как латвийские проекты в основном остаются на бумаге. Последние события вокруг Бронзового солдата и резкое похолодание политического климата между Россией и Эстонией на этом фоне носит временный характер, и Эстония, несомненно, сохранит сформировавшиеся за

несколько последних лет грузопотоки и клиентскую базу.

ЛИТВА. Опора на собственное производство.

По сравнению с соседними прибалтийскими государствами – Латвией и Эстонией, Литва меньше всего зависит от транзитных грузопотоков. Собственная высокоразвитая промышленность, ориентированная на экспорт, позволяет Литве обеспечить существенную часть загрузки собственных портов собственными силами – к примеру, сельскохозяйственной продукцией, продуктами нефтепереработки НПЗ в Мажейкяе, а также химгрузами от компании Ахема.

Конечно, металлопродукция, химические и прочие грузы соседних государств, Беларуси и России, играют важную роль для экономики Литвы. Однако отличительная черта литовской транзитной отрасли – наибольший (из трех стран Балтии) удельный вес собственной (отечественной) продукции в структуре грузовых перевозок.

ЛАТВИЯ. Особый путь.

Пошла по третьему, собственному пути развития транзитно-транспортной отрасли. Вместе с независимостью в начале 90-х годов Латвия получила огромные преимущества в сравнении с Литвой и Эстонией по части возможного развития собственной транзитной отрасли. Это три глубоководных порта, прекрасно развитая портовая и железнодорожная инфраструктуры. При таком огромном заделе на будущее и грамотном его использовании можно было бы на долгие десятилетия сохранить за собой лидирующие позиции по объемам грузовых перевозок в масштабе целого региона. В то же время в Латвии нет собственной сильной промышленности, способной обеспечить достаточный объем импортно-экспортных грузопотоков через собственные порты, как у Литвы. Одновременно, руководство страны не пожелало делиться с российским и другими инвесторами контролем за портовой инфраструктурой, как это сделала Эстония.

В итоге Латвия выбрала свой, «особенный», путь развития транзита, который в долгосрочной перспективе оказался тупиковым. В результате крупные инвесторы, управляющие и владеющие массовыми грузопотоками, пошли туда, где получили возможность не только инвестировать и строить современные перегрузочные мощности, но и контролировать их для перевалки собственных же грузов. Пока транзитная отрасль соседей развивается, латвийский транзит раздирают внутренние противоречия. Фактически, отрасль в отсутствие четкой государственной стратегии по развитию транзита теряет традиционные грузы. Приморск забрал нефть, Санкт-Петербург – металлы и калийную соль, Мууга – металлы, уголь, Клайпеда – контейнеры.

Ситуация в латвийском транзите выглядит не столь блестяще, как кажется тем, кто считает, что одну овцу можно стричь до бесконечности. По итогам 2006 года через балтийские порты было отгружено 59,497 млн тонн грузов. При этом удельный вес Латвии в общем грузопотоке Балтийского региона составил 42,9% , Эстонии - 32,9%, Литвы - 21,2%.

В сравнении с нашими соседями по Литве и Эстонии – данные показатели

выглядят внушительно. Однако уже идут и тревожные сигналы. Только в латвийских портах в прошлом году упал грузооборот. Всего было отгружено 59,497 млн.тонн, что на 0,5% или 545,2 тыс.тонны меньше, чем за предшествующий 2005 год. В то же время в Эстонии было отгружено 49,818 млн.тонн или на 3,076 млн.тонн больше, в Литве – 29,436 млн.тонн. Прирост в сравнении с 2005 годом составил 5,4%. Если проанализировать работу крупнейших портов стран Балтии, то ситуация выглядит следующим образом: через порт Таллинн было отгружено 41,3 млн.тонн, что на 5% больше к показателям прошлого года. В крупнейшем латвийском порту Вентспилс было отгружено 29,062 млн.тонн, что на 2,7% меньше, чем в предыдущем году. В то же самое время в Клайпеде было обработано 23,5 млн.тонн грузов (+8% к 2005 году).

2. Причины сегодняшней стагнации в отрасли и пути их преодоления:

- a) отсутствие четкой правительственной программы поддержки и развития транзитной отрасли;
- b) отсутствие единой позиции и несогласованность действий частных компаний – экспедиторов, стивидоров и перевозчиков;
- c) затянувшаяся таинственная реструктуризация ГАО «Latvijas dzelzceļš» (LDz), ведущая к монополизации бизнеса грузовых перевозок в руках государственной компании и постоянному непрогнозируемому росту тарифов;
- d) отсутствие единой нормативно-правовой базы, устанавливающей одинаковые условия аренды объектов – земли и инфраструктуры – на территории латвийских портов.

Резюме: Инвестор и грузовладелец вернется в Латвию только в том случае, если ему будут предложены оптимальные условия хозяйствования:

- 1) если грузовой транзит и развитие транспортной инфраструктуры в конце концов получит поддержку на правительственном уровне;
- 2) если LDz закончит свою реструктуризацию и обеспечит прозрачную тарифную политику. При этом тарифная политика должна быть гибкой – в основе стоимость тоннокилометра + скидки в зависимости от специфики груза и объемов перевозок;
- 3) если условия работы для частных стивидорных компаний и иностранных инвесторов в крупнейших портах страны станут прозрачными и будут строиться на одинаковых для всех принципах – только в этом случае можно будет искоренить коррупцию на местах и обеспечить инвесторам равные условия.