

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ТЕРРИТОРИИ

УДК 330.01: 338.47.656

В. А. Цветков, К. Х. Зоидов, А. А. Медков

ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИИ

В статье рассматриваются основные проблемы экономической безопасности инфраструктурного обеспечения реализации транспортно-транзитного потенциала России: строительство и реконструкция путей сообщения, применение инновационных способов транспортировки грузов, формирование сети транспортно-логистических центров, развитие региональных узловых аэропортов и другие. Особое внимание уделено проблемам реализации транспортно-транзитного потенциала Сибири и Дальнего востока. Показано, что повышение транзитных возможностей территории России происходит в условиях рыночной конкуренции инфраструктурных проектов. Вместе с тем подчеркивается, что по мере исчерпания возможностей сырьевого пути развития экономики естественное конкурентное преимущество России как транспортного моста между Европой, Азией и Америкой будет реализовано в полном объеме.

Ключевые слова: экономическая безопасность, транспортно-транзитный потенциал, финансирование инфраструктурных проектов, модернизация экономики, государственно-частное партнерство

Территориальное развитие экономики России происходит в условиях конкуренции регионов за источники бюджетных доходов, инвестиции и человеческие ресурсы. Развитие транспортной инфраструктуры приводит к повышению качества жизни, привлекательности территории для населения и инвесторов. Осуществление транзитных перевозок грузов и пассажиров создает устойчивые очаги экономической активности, новые рабочие места, обеспечивает рост налоговых и неналоговых доходов региональных бюджетов. Все это — составляющие элементы экономической безопасности России [1, 4, 5].

Необходимость увеличения и реализации транспортно-транзитных возможностей регионов в целях экономической безопасности страны обусловлена тем, что до настоящего времени не наблюдается тенденции к увеличению степени переработки сырья, а создание высокотехнологических компаний носит незначительный и анклавный характер. По мере преодоления финансово-экономического кризиса увеличиваются объемы импорта товаров

народного потребления, машин и оборудования. Промышленное развитие пошло по линии организации сборочных производств, функционирование которых также нуждается в совершенствовании транспортной инфраструктуры. Вместе с тем транспортные компании встраиваются в производственный процесс сборочных предприятий на условиях аутсорсинга, поставляя комплектующие и материалы точно в срок. Например, такая технология используется ОАО «Трансконтейнер» — дочерней компанией ОАО «РЖД», при поставках автокомплектов на завод Volkswagen в Калуге. Железнодорожный оператор намерен предложить всем автомобильным заводам услуги по перевозке автокомпонентов контейнерными поездами.

Экономическая активность концентрируется в Москве, Санкт-Петербурге и сырьевых регионах. По темпам экономического роста и величине привлекаемых инвестиций выделяются крупнейшие городские агломерации, экспортно-сырьевые и приморские регионы, а также территории, выгодно расположенные на торговых путях.

Реализация транспортно-транзитного потенциала России позволяет запустить процесс органической трансформации сырьевой экономики в экономику инновационного типа, включая экспорт высокотехнологических транспортных услуг.

Развитие российского транзита — это инвестиции в инфраструктуру регионов и создание в них рабочих мест, укрепление связанности российского экономического пространства. Большинство субъектов РФ считают, что они имеют выгодное географическое положение, находятся на пересечении магистральных путей из Европы и Азии.

Однако пока масштабная реализация инфраструктурных проектов происходит на основных направлениях экспортных потоков, прежде всего, путем развития, модернизации и приватизаций портов. Повышение спроса на сырье (главным образом, уголь и нефть) в странах АТР привело к формированию в Дальневосточном регионе мощных портовых транспортных узлов — Восточного и Ванино-Совгаванского.

Реализация транспортных проектов идет на основе наработок, планов и проектно-сметной документации, разработанной еще в СССР, закрепляя и продолжая сложившуюся уже тогда сырьевую направленность экономического развития. Однако следует учитывать, что логистика экономики дефицита проще и эффективнее с технологической точки зрения, чем процесс товародвижения в рыночной экономике в условиях ограниченного платежеспособного спроса. Складские мощности, построенные в Советском Союзе, обеспечивали хранение больших объемов промышленных грузов, а в рыночной экономике преобладают потоки товаров массового потребительского спроса. Поэтому совершенствование системы товародвижения требует, чтобы логистические центры обеспечивали обработку мелких, розничных объемов товаропотоков.

1. Основные угрозы безопасности транспортной инфраструктуры России

Угрозой безопасности транспортной инфраструктуры России является наличие барьерных мест на сети железных дорог, например, участков с ограничением тягового энергоснабжения, что увеличивает интервал движения тяжеловесных составов в попутном направлении. Барьерным местом на пути движения грузов на восток яв-

ляется низкая пропускная способность железнодорожной инфраструктуры, а также недостатки в организации эксплуатационной работы дорог Восточного полигона (неэффективное использование локомотивов, локомотивных бригад, пропускных способностей существующих станций и перегонов). Обеспечение экономической безопасности требует привлечения портов и компаний-экспортеров к финансированию развития железнодорожной инфраструктуры.

Повышению безопасности транспортной инфраструктуры способствует разделение существующих железных дорог по видам грузов и строительство специализированных линий для перевозок массовых грузов, движения пассажиров, контейнеров и легковесных грузов. Перевозки по грузовым линиям позволяют увеличить вес поездных формирований, снизить требования к содержанию железнодорожной инфраструктуры. Использование специализированных линий позволяет увеличить скорость движения, обеспечить «твердый» график курсирования составов.

Противодействие монопольным тенденциям в работе портов. Объемы перевалки грузов в портах уже на треть превышают максимальные показатели бывшего СССР. Порты не справляются с вывозом сырья, не обеспечивают своевременную переработку экспортно-импортных потоков. Стоимость перевалки грузов сопоставима со стоимостью их транспортировки. Исправлению ситуации будет способствовать усиление конкуренции между портами и транспортно-логистическими центрами, расположенными на сухопутных пограничных переходах и на внутренних территориях.

ТЛЦ могут выступать в роли специализированных и универсальных тыловых терминалов, включая таможенные, для обслуживания потребностей грузового морского района. Они должны быть связаны как между собой, так и с морскими портами единым технологическим процессом. Особенно это актуально там, где возможности по развитию железнодорожной инфраструктуры ограничены городской застройкой, например, во Владивостокском транспортном узле. Выходом из сложившейся ситуации может быть перенос основной части сортировочной и маневровой работы по формированию поездов за пределы станции Владивосток, а судовые партии грузов будут подаваться в порт в рамках единого технологического графика к приходу конкретного судна. ОАО «РЖД» планирует разработать концепцию

создания ТЛЦ «Приморский» (в Приморском крае), «Балтийский» (в Санкт-Петербурге) и «Таманский» (в Краснодарском крае).

Создание тыловых терминалов («сухих портов»), способных обеспечить весь комплекс услуг для грузов (накопление судовых партий, прием, хранение, обработку и их дальнейшее продвижение), будет способствовать равномерности регионального развития. Рост и повышение эффективности перевалки грузов в морских портах способствует развитию внутренних регионов. Так, при создании Дальневосточного транспортного коридора для перевалки зерна через Владивостокский морской торговый порт (в объеме 1,5 млн т в год) грузообразующими регионами, в первую очередь, станут Омская, Новосибирская, Амурская области и Алтайский край, а также экспортеры зерна из Казахстана. Эффективность функционирования зернового коридора зависит, в первую очередь, от уровня тарифов на железнодорожные перевозки.

В случае когда одна частная компания строит терминал, преимущества при перевалке получают грузы именно этой компании, в собственности одной компании могут находиться и подъездные железнодорожные пути. Для преодоления проблем, связанных с конфликтом интересов собственников при организации смешанных перевозок, управляющей компании должны быть переданы транспортные объекты, расположенные в порту и на подъездах к нему (автомобильные дороги, железнодорожные подъездные пути, станции). Федеральное участие должно заключаться, прежде всего, в финансировании дноуглубительных работ.

2. Развитие контейнерных перевозок и проблемы экономической безопасности России

Транзитные возможности основной транспортной артерии страны — Транссибирской магистрали — используются недостаточно: с января по октябрь 2010 г. перевезено всего лишь 26,7 тыс. транзитных контейнеров (ДФЭ), хотя прирост перевозок к 2009 г. составил 83%.

Транссибирский маршрут транзитных перевозок является интермодальным, включает морские участки, соединяющие дальневосточные порты России с портами Китая, Японии, Южной Кореи и другими. На стоимость транзитных перевозок влияет тарифная политика судоходных компаний, портов, стивидорных компаний и эк-

спедиторов. Составляющие тарифа подвержены взаимной компенсации: снижение тарифных ставок ОАО «РЖД» компенсируется ростом тарифов судоходных, стивидорных и экспедиторских компаний. Уровень сквозного тарифа определяется под влиянием транспортных тарифов перевозчиков Беларуси, Украины и Европы. По большому счету Транссиб используется грузоотправителями Дальнего Востока и стран АТР в качестве аргумента давления для заключения выгодных контрактов с трансокеанскими перевозчиками.

Согласно Транспортной стратегии России до 2030 г., за ближайшие 20 лет только транзитные грузопотоки в стране должны возрасти с 28 до 100 млн т. Перспективные доходы только от транзитных перевозок по железной дороге могут составлять до 10 млрд долл. в год.

Инновационная транспортная технология контейнерных перевозок в России не получила должного распространения. В развитых странах уровень контейнерных перевозок достигает 40-60% от общего объема грузовых перевозок. В России уровень контейнеризации не превышает 6-10%, а в железнодорожных перевозках — 1,6%. Уровень контейнеризации на железных дорогах в США составляет около 6,4%, на китайских железных дорогах — 2,4%.

На российском рынке контейнерных перевозок существует множество мелких операторов, не имеющих возможности эффективно работать на евразийском транспортном рынке. Формирование полносоставных контейнерных поездов доступно только крупным транспортным операторам на самых востребованных направлениях. Состав контейнерного поезда включает 57 и 71 условный вагон (платформа). При этом признание поезда в составе 57 условных вагонов как полносоставного требует разрешения Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД». Несбалансированная структура экономики и внешней торговли приводит к росту удельного веса порожнего пробега контейнеров. В настоящее время свыше 50% контейнеров из России в Европу и не менее 40% из России в Азию следуют порожними, стыковка встречных потоков не осуществляется. Обеспечение такой стыковки требует централизованного оперирования большим количеством контейнеров [3].

Необходимо возродить систему перевозок транзитных грузов на основе договоров единого в стране государственного оператора мультимо-

дальних и интермодальных транзитных перевозок с операторами — экспедиторами внешне-торговых грузов в Европе и Азии. Требуется создание национального контейнерного оператора ОАО «Ространзит» по аналогии с существовавшим во времена бывшего СССР внешнеторгового объединения «Союзтранзит». Возможно создание в России контейнерного пула владельцев в целях сокращения расходов по хранению и перевозке порожних контейнеров. Так, в Западной Европе задействованы десятки пулов обмена контейнерами и поддонами [2].

В конце 2010 г. были подписаны документы о создании совместного российско-китайского предприятия по железнодорожным контейнерным перевозкам. Учредителями совместных предприятий стали ОАО «Трансконтейнер» («дочка» РЖД) и Китайская железнодорожная компания по международным мультимодальным перевозкам (CRCT). В планах новой компании увеличение доли в общем объеме перевозок контейнерных грузов в железнодорожном сообщении Китай — Россия с 12,5% в 2010 г. до 40% к 2015 г. совместное предприятие будет оказывать транспортно-логистические услуги на маршрутах, проходящих через погранпереходы Маньчжурия — Забайкальск и Алашанькоу — Достык. Положительную роль играет и создание российско-германско-китайского совместного предприятия по транзиту контейнеров.

Необходима целая сеть контейнерных логистических центров, расположенных на сети железных дорог России в крупных узловых региональных центрах, где происходит взаимодействие различных видов транспорта. Развитие транзита требует организации межтерминального сообщения, сочетания крупнейших контейнерных терминалов в морских транспортных узлах с менее мощными логистическими объектами внутри страны. Повышение конкурентоспособности и эффективности работы терминалов достигается путем их соединения в единую сеть с помощью запуска регулярных контейнерных поездов, следующих по твердому графику, и автомобильного сообщения.

Недостаток собственных логистических терминалов может быть компенсирован продлением путей сообщения в другие страны — участницы транзитной цепочки. Здесь стоит упомянуть проект строительства железной дороги до Южной Кореи и продление колеи шириной 1520 мм до Вены, где расположен крупнейший транс-

портно-логистический хаб Европы. Выполнение работ по продлению железной дороги российской колеи от Кошице до Братиславы и Вены позволит увеличить транзитный грузопоток из России в Европу на 60%.

Порт Клайпеда (Литва) выбран для транзита грузов Соединенных Штатов Америки и стран — членов НАТО в Афганистан. Было решено включить порт в Северную распределительную сеть. Грузы через Клайпедский порт уже доставляют Германия и Великобритания.

Повышению безопасности контейнерных перевозок способствует модернизация подвижного состава, например, использование универсальных платформ со сменным набором фитингов, что позволило бы эффективно осуществлять погрузку и перевозку самых разных типов контейнеров, включая нестандартные танк-контейнеры. Для обеспечения стабильности работы железнодорожные контейнерные операторы помимо фитинговых платформ должны иметь систему обеспечения хозяйственной деятельности: терминалы, порты, контейнеры и даже собственные морские суда.

Для повышения безопасности перевозки по железной дороге контейнеры на платформе устанавливаются по два, дверями внутрь, для того, чтобы затруднить несанкционированное вскрытие. Однако конкурентные преимущества прохождения в 2010 г. полносоставного поезда по маршруту Хамина — Бусловская — Находка-Восточная были обеспечены за счет разрешения на погрузку контейнеров на платформы дверями наружу в целях сокращения времени таможенного досмотра.

3. Проблемы экономической безопасности при формировании сети транспортно-логистических центров

Высокие затраты на осуществление экспортно-импортных операций обусловлены удаленностью большинства российских регионов от внешних границ и дешевых транспортных коммуникаций. Рост объемов перевозок (в том числе транзитных) позволит сократить удельный вес условно-постоянных расходов в себестоимости транспортных услуг. Строительство путей сообщения в районах Крайнего Севера является средством снижения стоимости потребительских товаров.

Развитие транзита и формирование сети ТЛЦ будет способствовать решению проблемы свя-

занности крупных городов — региональных центров, транспортные коммуникации между которыми в настоящее время зачастую осуществляются через Москву. Создание транспортно-логистических центров (ТЛЦ) в регионах России направленно на привлечение импортных и транзитных грузов, которые в настоящее время обрабатываются преимущественно в Москве и Санкт-Петербурге. По некоторым оценкам, 60-80% грузов, поступающих в Москву, имеют транзитное назначение.

Строительство ТЛЦ носит массовый и стихийный характер, ощущается недостаток координации между участниками транспортного рынка. Это способствует росту конкуренции транспортно-логистических центров, построенных по инициативе федеральных и региональных властей, сетевых и местных компаний.

При строительстве ТЛЦ в регионах возникает проблема возврата вложенных средств, возникновения избыточных складских площадей, переоценки перспективных потоков грузов, недобросовестной конкуренции.

Бюджетная эффективность реализации инфраструктурных (особенно, транспортно-транзитных) проектов на региональном уровне не всегда очевидна. Участникам транспортно-логистического кластера предоставляются льготы по уплате региональных и местных налогов и сборов, а также налога на прибыль в части, подлежащей уплате в бюджет субъекта Российской Федерации. Это сокращает бюджетную эффективность кластерной политики в краткосрочной перспективе.

Органы управления в субъектах Федерации, располагая прогнозами роста грузовой базы внутри региона, как правило, не могут точно оценить перспективный рост транзитных потоков грузов и пассажиров. Кроме того, основные транспортные коммуникации — это линейные объекты большой протяженности, проходящие через несколько регионов и связывающие их друг с другом. Перевозки грузов и пассажиров могут осуществлять компании из других регионов и стран. В результате инфраструктурное обеспечение территориального развития происходит в условиях конкурентной борьбы региональных и межрегиональных проектов за грузовую базу, пассажиропоток, государственные и частные инвестиции.

Главное направление конкуренции — борьба за выделение финансирования из федерального

бюджета, в конечном счете, за сырьевую ренту. Необходимо учитывать желание представителей государственной власти освоить («распилить») денежный поток, направляемый на формирование транспортно-логистических кластеров. По оценкам, как минимум 20% инвестиций направляются на выплаты административной ренты — доходов от статусного положения (должности), и эта доля имеет тенденцию к увеличению.

Имеются проблемы в строительстве ТЛЦ в муниципальных образованиях. Налог на прибыль уплачивается в федеральный бюджет и региональные бюджеты, что дестимулирует местные власти размещать производства на своей территории. В то же время развитие логистического кластера означает повышение нагрузки на улично-дорожную сеть, ухудшение экологической и криминальной обстановки в муниципальном образовании, протесты местных жителей. Кроме того, налаживание транспортных коммуникаций с крупным городом означает увеличение маятниковой миграции и сокращение доходной базы местных бюджетов в части налога на доходы физических лиц и под влиянием сокращения экономической активности в муниципальном образовании.

Необходимо согласовывать планы дорожного строительства и сооружения ТЛЦ с аналогичными проектами на сопредельных территориях. Кроме того, существует риск колебаний объемов транзитных перевозок и изменения их направлений. Для сглаживания этих последствий этих колебаний должна существовать возможность организации замещающих производств в непосредственной близости от ТЛЦ.

После создания Таможенного союза неудовлетворительное качество работы российской таможенной службы способствует переориентации грузопотоков на границы Казахстана и Белоруссии, компании из этих государств и будут получать доходы от предоставления складских и транспортных услуг. Формирование единого экономического пространства на территории Таможенного союза от Китая до Западной Европы требует создания сети координационно-логистических центров для повышения конкурентоспособности отдельных компаний и доходности перевозок в целом. Важнейшими показателями их деятельности будут увеличение объемов и снижение себестоимости перевозок на основе ускорения оборота вагона, рост парка нового подвижного состава, сокращение расходов ОАО «РЖД» и

компаний-операторов. Учредителями таких центров могли бы стать ОАО «РЖД», Минтранс РФ, порты, крупные грузовладельцы, экспедиторские (операторские) компании.

Межрегиональная конкуренция за обслуживание грузопотоков на направлении «Восток — Запад» обостряется. Возьмем, например, ситуацию в Поволжье. В октябре 2009 г. в Саратовской области открылась вторая очередь мостового перехода через Волгу у села Пристанное, входящего в транспортный коридор «Восток — Запад», обеспечивающий связь Центра, Поволжья и Центральной Азии. Строительство северного автодорожного обхода Астрахани также позволит повысить пропускную способность коридора «Восток — Запад». В конце сентября 2010 г. в Высокогорском районе Республики Татарстан открылся новый индустриально-логистический парк класса А Биек Тау, располагающийся на федеральной трассе М7 «Волга». В Ульяновской области реализуется конкурирующий проект «Волжский транзит», который путем строительства трассы «Средняя Волга», проходящей и по новому мосту через Волгу, сможет принять 15-20% автомобильного трафика с федеральных автотрасс М5 «Урал» и М7 «Волга».

Крупные российские и иностранные транспортные компании осуществляют собственные проекты развития транзитных перевозок и обработки грузов. В связи с этим стоит упомянуть работы в рамках реализации Концепции развития терминально-складской деятельности ОАО «РЖД», терминальные проекты компаний «Трансконтейнер», «Евросиб», группы ФЕСКО и др.

Реализация Концепции развития терминально-складской деятельности крупнейшей сетевой компании — ОАО «РЖД» предусматривает на первом этапе вывод с территорий Москвы, Санкт-Петербурга и Екатеринбурга грузовых дворов, модернизацию, реконструкцию, перепрофилирование существующих и строительство новых объектов инфраструктуры. Главным проектом первого этапа является строительство терминально-логистического центра в районе станции Белый Раст Московской железной дороги. На втором этапе предусмотрено создание опорной сети из 35-40 транспортно-логистических центров на основных направлениях товародвижения в системе международных транспортных коридоров. Центры будут

созданы на Московском, Санкт-Петербургском, Калининградском, Новосибирском, Нижегородском, Свердловском, Красноярском, Новороссийском и Владивостокском транспортных узлах.

Развитие логистического бизнеса ОАО «РЖД» предусматривает создание на территории России мультимодальных терминально-логистических центров в Балтийском, Азово-Черноморском и Приморском регионах, предназначенных, в первую очередь, для обслуживания перевозок транзитных грузов.

Компания «Евросиб» опирается на развитие внутрироссийской терминальной сети. Движение грузопотоков происходит между терминалами на границе, где обрабатываются внешнеторговые грузы, внутрироссийскими терминалами, приближенными к местам потребления импортных товаров и возникновения экспортных грузопотоков.

Монопольный характер деятельности ОАО «РЖД» препятствует полной реализации транспортно-транзитного потенциала страны. На контейнерных разгрузочных площадках железнодорожной монополии обрабатываются в первую очередь грузы ее дочерних компаний. С 1 января 2008 г. количество важнейших станций на сети железных дорог было сокращено с 51 до 32 по принципу разделения на региональные и сетевые. Важнейшими станциями являются те, которые занимаются формированием транзитных поездов с оборотом не менее 10 тыс. вагонов в сутки. В первую очередь ОАО «РЖД» вкладывает средства в развитие именно важнейших сортировочных станций.

Обеспечение транспортной безопасности требует субсидирования государством развития и содержания железнодорожной инфраструктуры. По оценкам Института экономики УрО РАН, пропускная способность станций Свердловск-Сортировочная и Называевская исчерпаны на 90-100%. На главном ходе Транссиба должны быть реконструированы основные сортировочные станции (Пермь, Свердловск, Называевская), построены обходы Пермского и Свердловского узлов.

Государство ежегодно выделяет ОАО «РЖД» десятки миллиардов рублей. Заключение «сетевого контракта» будет оказывать влияние на проведение региональной экономической политики. Государство должно будет определить, какие грузы, в каком объеме и по каким направлениям

должны перевозиться в перспективе с разбивкой по годам, каковы должны быть скорость перевозок и качество услуг. Размещение новых производственных площадок будет производиться исходя из условий сетевого контракта и наоборот.

Обеспечению экономической безопасности при строительстве региональных транспортно-логистических центров способствуют:

— строительство новых и реконструкция имеющихся автомобильных дорог, особенно обходов крупных городов;

— наличие подвижного состава в собственности региональных предприятий или компаний с долей собственности администраций субъектов Федерации: региональных вагонных парков, торгового флота и т. д.;

— строительство новых железнодорожных станций и путей отстоя региональных вагонных парков;

— поддержание в нормативном состоянии и развитие путей необщего пользования на которых зарождаются грузопотоки и выполняется более 80% всей грузовой работы, повышение эффективности их использования, вхождение в капитал промышленных предприятий железнодорожного транспорта (ППЖТ) (зачастую пути не общего пользования уже находятся в собственности региональных и муниципальных предприятий);

— формирование региональных контейнерных операторов, создание региональных контейнерно-разгрузочных площадок, оборудованных современной техникой, что может стать альтернативой строительству крупных ТЛЦ;

— координация работ по организации смешанных перевозок, стыковки различных путей сообщения, создание управляющих компаний с участием региональных властей в портах для координации транспортной работы, вхождение в капитал морских портов, финансирование строительства и реконструкции портовой инфраструктуры.

4. Организация пограничного контроля и таможенной деятельности в целях обеспечения транспортной безопасности

Несовершенство пограничных и таможенных процедур является серьезным препятствием на пути движения экспортно-импортных и транзитных грузов.

Ключевую роль в привлекательности регионального ТЛЦ играет возможность таможенного

оформления грузов независимо от близости к государственной границе. Оформление экспортно-импортных грузов на внутренних таможенных постах приводило к формированию центров деловой активности на внутрироссийских территориях. В процессе перенесения таможенных процедур на внешние границы России только небольшая часть внутренних таможен (в морских портах, аэропортах, а также вблизи крупных предприятий) сохранит свое нынешнее расположение. Возникновение ситуации, при которой таможенное оформление грузов может происходить только вблизи государственной границы, приведет не только к переделу околотаможенного бизнеса. Ту же цель преследует практика смены терминалов, на которых происходит таможенное оформление грузов, в ходе реорганизации таможенных управлений. Для приграничных регионов такое положение создает условия для ускоренного социально-экономического развития. Например, будет в полной мере задействован транзитный потенциал Псковской области, расположенной на границе России и Европейского Союза, в приграничных районах области будет построено несколько таможенно-логистических центров.

К началу 2011 г. количество пропускных пунктов на территории Московской области было сокращено с 128 до 20. Сроки прохождения таможенных процедур возросли в несколько раз. Приграничные пункты пропуска зачастую находятся в малых городах и отдаленных населенных пунктах, что обостряет проблему отсутствия квалифицированных кадров. Не хватает квалифицированных таможенных работников в Псковской, Новгородской, Смоленской, Брянской и других областях.

С 2004 г. таможенные органы работают по системе управления рисками, которая предполагает выборочную проверку контейнеров. Выбранные компьютером для досмотра контейнеры нужно найти, привезти, а после досмотра вернуть обратно в состав. Контейнер может быть заставлен другими контейнерами. В результате оформление может задерживаться на два-три дня.

Проблема решается путем оснащения таможенных пунктов инспекционно-досмотровыми комплексами (ИДК), на основе рентгеновских установок, позволяющими производить досмотр грузов без разгрузки автомобилей, вагонов и контейнеров. Примером организационного реше-

ния проблемы является ситуация в Казахстане, где службы ветеринарного, фитосанитарного, эпидемиологического контроля переданы в оперативное подчинение таможне.

Необходимо внедрение единого перевозочного документа, совмещающего морской коносамент и железнодорожную накладную. Обременением внешнеэкономической деятельности является определение таможенной стоимости грузов. В таможенную стоимость грузов в России входит как стоимость самого груза, так и стоимость его перевозки. Эта проблема наиболее актуальна в деятельности авиационного транспорта, перевозка которым оказывает существенное влияние на конечную цену груза. Действующий порядок налогообложения приводит к тому, что авиакомпании из Китая летят не в Москву, а в Хельсинки, Ригу, Варшаву, где грузы перегружаются на автомобильный транспорт и доставляются в Россию (в Москву).

В целях сокращения сроков оформления транспортного средства на границе или на внутренних территориях стран — участниц Таможенного союза необходимо ввести нормативное ограничение времени таможенного досмотра грузов.

5. Проблемы и перспективы сооружения инфраструктуры транзитных перевозок (на примере строительства железной дороги «Белое море — Коми — Урал» (Белкомур))

Конкурентный характер борьбы за транзитные потоки грузов можно проиллюстрировать на примере проекта железной дороги «Белое море — Коми — Урал» (Белкомур) общей протяженностью 1311 км (из общей протяженности магистрали новое строительство должно составить более 700 км). Дорога сокращает расстояние перевозок из регионов Сибири и Урала в порты Архангельска, Мурманска и Скандинавских стран (на 400-800 км), снижает стоимость транспортировки грузов на 40% (несмотря на предполагаемое использование тепловозной тяги).

Строительство железной дороги предполагает реконструкцию имеющихся путей и новое строительство двух недостающих участков: северного Вендинга — Карпогоры протяженностью 215 км и южного Сыктывкар — Гайны — Соликамск протяженностью 590 км.

Строительство трассы, которая соединила бы кратчайшим путем порты Баренцева и Белого морей с промышленными предприятиями Урала

и Сибири, было прекращено в середине 1950-х гг. из-за удорожания рабочей силы и изменения приоритетов государственной экономической политики.

Строительство «Белкомура» — часть программы регионального развития Пермского края, Республики Коми и Архангельской области, а также Кировской области и Республики Карелия. Эти регионы уже имеют выходы на сеть железных дорог общего пользования, но в большинстве случаев это происходит в виде инфраструктурных тупиков. Железная дорога должна обеспечить доступ к новым природным ресурсам (расчетная лесосека регионов освоена не более чем на 15%), спрямить и сократить действующий маршрут от Урала до Белого моря, обойти загруженные транспортные узлы, эффективно преодолеть сырьевой, тупиковый характер железных дорог в регионах (особенно в случае прохождения линии по маршруту Соликамск — Архангельск) и увеличить их транспортно-транзитный потенциал. Железная дорога укрепит транспортную ось Восток — Запад, включая перевозку грузов из Центральной Азии с Дальнего Востока.

Регионам поручено выработать объединенный бизнес-план, доказать грузовую базу и большую величину экономического эффекта от реализации проекта. Существуют несколько вариантов строительства железной дороги. Согласно одному, линия будет проложена по маршруту Пермь — Кудымкар — Сыктывкар — Архангельск. По другому варианту железная дорога будет включать в себя 53-километровый обход Березников по маршруту Яйва — Соликамск. Для ускорения строительства предполагается также использовать однопутную лесовозную железную дорогу, проходящую по территории Кировской области и находящуюся в ведении ГУИН Министерства юстиции России. Предполагается возведение рядом с железной дорогой промышленных предприятий, что ускорит окупаемость проекта. На территории Карелии Белкомур может быть соединен с железнодорожной веткой Ледозеро — Кочкома, обслуживающей перевозки ОАО «Карельский окатыш».

Общий объем будущего грузопотока Белкомура оценивается в 24 млн т в год, основными грузами станут энергетические угли, бокситовая руда, коксующиеся угли, глинозем и хлористый калий (около 11 млн т в год). На базе

Березниковско-Соликамского промышленного кластера будет развиваться весь Северный округ Пермского края. Частные инвесторы должны вложить средства в освоение месторождений полезных ископаемых и лесных ресурсов вдоль железной дороги. Перевозки круглого леса в Финляндию будут осуществляться с минимальными издержками, упрощаются и становятся выгодными экспортные перевозки угля Печорского угольного бассейна. Магистраль будет кратчайшим маршрутом для доставки тиманских бокситов на алюминиевые заводы Урала и Западной Сибири. На базе Архангельского морского торгового порта планируется создать базовый порт для регионов Приволжского федерального округа.

В настоящее время Архангельский порт не обладает достаточной мощностью и нужной глубиной фарватера. В рамках реализации проекта предусмотрено создание нового глубоководного района Архангельского порта и прокладка к нему железной дороги протяженностью 55 км.

Белкомур и новый порт откроют дополнительный выход на главную судоходную магистраль России в Арктике — Северный морской путь. Реализация проекта связана с развитием перевозок по Северному морскому пути. Строительство железнодорожной ветки на западный берег Кольского залива должно увеличить загрузку Мурманского порта. Мурманский порт потеряет значительную часть импортных грузов.

Проблемой является отсутствие достаточной грузовой базы и достоверных прогнозов ее увеличения. Кроме того, влияние железной дороги на рост транзитных перевозок нуждается в дополнительных доказательствах, которые порой заменяются декларациями о намерениях и благими пожеланиями. Перспективный грузопоток по Белкомуру оценивается в 35,5 млн т ежегодно.

Еще одна проблема — поиск достоверной информации и отсека лоббистских усилий, направленных на получение государственного финансирования и закрепления монопольного положения, в частности, ОАО «РЖД»

Строительство железной дороги сформирует необходимую конкурентную среду. Возникнет конкуренция за привлечение грузов между Мурманским, Архангельским и прибалтийскими портами. Соединение Белкомура с Финляндией и Норвегией создаст альтернативный сухопутный маршрут перевозки грузов в Скандинавские

страны и порты. Белкомур привлечет грузы с сети ОАО «РЖД», которое выступает за реализацию проекта лишь после 2020 г., когда полностью будут загружены существующие линии. Также предусматривается, что участие ОАО «РЖД» в проекте будет носить консультативно-организационный характер. Кроме того, может быть произведена реконструкция и модернизация существующих линий.

Развитие транзитных перевозок по Белкомуру требует его соединения с другими инфраструктурными проектами, налаживания обмена информацией с потенциальными потребителями транзитных услуг. На западе таким проектом является поддержанный Евросоюзом железнодорожный маршрут «Баренц Линк», являющегося составной частью Северного транспортного коридора «Восток — Запад». Цель проекта — развитие транспортного железнодорожного сообщения Норвегии, Швеции и Финляндии с выходом в Россию на железнодорожную магистраль Белкомур и далее на Транссиб.

Необходимо информировать железные дороги и потребителей транспортных услуг в странах Центральной Азии (прежде всего в Казахстане и Узбекистане) о конкурентных преимуществах нового транзитного маршрута, о возможности осуществлять экспортно-импортные операции через реконструированные порты Мурманска и Архангельска. Порты Санкт-Петербурга или Новороссийска чрезмерно перегружены, а перевозки через прибалтийские порты требуют дополнительного пересечения границы.

Линия должна стать составной частью евразийского транспортного коридора Баренц — Линк и международного Северного транспортного коридора по направлению Северо-Восток США и Канады (Бостон, Галифакс) — Северная Европа — Россия — Казахстан — Китай и другие страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Грузы с Урала должны доставляться в порты Белого и Баренцева морей (Northern East-West (N.E.W.)).

Планируется построить однопутную железную дорогу на тепловозной тяге. Отсутствие электрификации не только сокращает затраты на реализацию проекта, но и способствует организации перевозок собственными поездными формированиями.

В целом можно заметить, что централизация перевозочного процесса способствует дальнейшей электрификации железных дорог, а развитие

конкуренции предполагает расширение использования тепловозной тяги, как более гибкого (в выборе маршрута) типа подвижного состава (по типу большегрузных автомобилей).

Задачей ООО «Межрегиональная инвестиционная компания «Северо — Запад — Прикамье»» является экономическое обоснование проекта комплексной программы промышленного и инфраструктурного развития трех регионов и подготовка заявки в Инвестиционный фонд.

Координирующая роль государства заключается в согласовании и выборе оптимальных маршрутов строящихся путей сообщения. Предстоит решить вопрос о принадлежности трассы: войдет она в состав путей общего пользования ОАО «РЖД» или будет частной дорогой. Для строительства железной дороги создано объединение, корпорация, в которую на правах соучредителей войдут крупные промышленные предприятия и администрации заинтересованных регионов. Строительство «Белкомура» не только не противоречит, но и является составной частью развития транспортной инфраструктуры в Сибири и на Дальнем Востоке.

Средства на подготовку проектно-сметной документации и реализацию проекта (около 100 млрд руб.) планируется получить в федеральном инвестиционном фонде.

Реализация программы оценивается в 350 млрд рублей. На средства инвестиционного фонда планируется построить южный и северный участки железной дороги (около 100 млрд руб. в ценах 2007 г.) и подъездные пути к Архангельскому порту (5 млрд руб.). Частные инвесторы должны профинансировать работы по обустройству нового глубоководного района Архангельского порта (около 45 млрд руб.) и реализацию собственных проектов, формирующих грузовую базу дороги. Чтобы выполнить требования привлечения на каждый вложенный государством рубль не менее трех рублей частных инвестиций, суммарные инвестиции компаний должны составить не менее 300 млрд руб. Это является большой проблемой даже в условиях

посткризисного восстановления экономики, кроме того, возникли проблемы с привлечением инвестора по строительству глубоководного порта в Архангельске. К 2020 г. планируется ввести в эксплуатацию новый глубоководный район «Северный» Архангельского морского порта в губе Сухое море, способный принимать суда грузоподъемностью до 70-80 тыс. т.

В разное время участвовать в реализации проекта планировали до 15 промышленных предприятий. Однако у крупных частных компаний отсутствуют жесткие планы долгосрочного развития, что вполне закономерно в условиях изменчивой внешнеэкономической конъюнктуры, специфики частной собственности и российских особенностей государственного управления. Например, объемы и структура грузовой базы «Белкомура» зависят от величины пошлин на вывоз необработанной древесины («кругляка»). Объемы перевозок древесины глубокой переработки намного меньше, чем сырья.

Заинтересованной стороной может стать компания «Русал», у которой возникли проблемы с поставками природного газа на теплоэлектростанцию, обеспечивающую электроэнергией производственный комплекс на Средне-Тиманском бокситовом месторождении.

Работа по получению и освоению государственного финансирования является одним из основных стимулов разработки крупных инфраструктурных проектов. Только подготовка проектно-сметной документации строительства железной дороги оценивается в 150 млн руб., разработка межрегиональной комплексной программы будет стоить 6 млрд руб. Эти средства планируется получить из инвестиционного фонда РФ на условиях паритетного финансирования из региональных бюджетов.

Реализация плана строительства железной дороги может быть отложена на неопределенный срок, проект является рискованным.

Окончание статьи см. в №2.

Список источников

1. Зоидов К. Х., Медков А. А. Транспортно-транзитный потенциал России: проблемы и направления развития. Проблемы развития рыночной экономики / Под ред. член-корр. РАН В.А. Цветкова. — М.: ЦЭМИ РАН, 2011.
2. Плужников К. Не вернуться ли к советской практике организации перевозок транзитных грузов? // Международный экспедитор. — 2007. — №2. [Электронный ресурс]. URL: <http://old.morvesti.ru/slog/exp-arj/2007/2/8.asp> (дата обращения: 07.09.2010).
3. Стимулирование экспорта российских транспортных услуг требует создания крупного игрока контейнерного рынка. Транспорт России, №46 (11 нояб. 2010 г.). [Электронный ресурс]. URL: <http://www.transportrussia.ru/logistika/tehnologii-budushego.html> (дата обращения: 23.05.2011).

4. Цветков В. А., Зойдов К. Х., Медков А. А. Проблемы интеграции и инновационного развития транспортных систем России и стран Центральной Азии. — М.: ЦЭМИ РАН, 2010. — 149 с.

5. Цветков В. А., Медков А. А. Перспективы государственно-частного партнерства при строительстве и реконструкции железнодорожной инфраструктуры. // Журнал экономической теории. — 2008. — №1. — С. 170-182.

Информация об авторах

Цветков Валерий Анатольевич (Москва) — член-корреспондент РАН, доктор экономических наук, профессор, заместитель директора по науке, Институт проблем рынка Российской академии наук (117418, г. Москва, Нахимовский проспект, 47, e-mail: tsvetkov@semi.rssi.ru).

Зойдов Кобилжон Ходжиевич (Москва) — кандидат физико-математических наук, доцент, заведующий лабораторией, Институт проблем рынка Российской академии наук (117418, г. Москва, Нахимовский проспект, 47, e-mail: kobiljonz@mail.ru).

Медков Алексей Анатольевич (Москва) — кандидат экономических наук, старший научный сотрудник, Институт проблем рынка Российской академии наук (117418, г. Москва, Нахимовский проспект, 47, e-mail: medkov71@mail.ru).

UDC 330.01: 338.47.656

V. A. Tsvetkov, K. Kh. Zoidov, A. A. Medkov

PROBLEMS OF ECONOMIC SECURITY IN RUSSIAN TRANSPORTATION AND INTERMEDIATE CARRIER INFRASTRUCTURE

This paper reviews the basic problems of economic security in infrastructural ensuring of the implementation of transportation and intermediate carrier potential of Russia: development and reconstruction of communication lines, usage of innovative transportation methods, building a network of transportation and logistics centers, development of regional airport hubs and others. Particular attention is paid to the problems of transportation and transit potential implementation of Siberia and the Far East. It is shown that the increase of transit facilities in the territory of Russia takes place in a competitive market of infrastructure projects. At the same time it is emphasized that along with exhausting the possibilities of commodity economy development, a natural competitive advantage of Russia as a transport bridge between Europe, Asia and America will be implemented in full force.

Keywords: economic security, transportation and transit potential, intermediate carrier potential, infrastructure projects funding, modernization of the economy, public-private partnership

Territorial development of the Russian economy is running in terms of a competition between the regions for the sources of budget revenues, investments and human resources. Development of transport infrastructure results in improved quality of life, attractiveness of the area for the population and investors. Implementation of transit freight and passenger transfer creates focal points of sustainable economic activity, new positions of employment; it is driving the growth of tax and non-tax revenues of regional budgets. All these parts are constituent elements of Russia's economic security [1, 4, 5].

The need to improve and implement transportation and transit facilities in the regions in order to increase the economic security of the country is due to the fact that, to date, there is no tendency

to increase the degree of raw materials processing and the creation of high-tech companies is insufficient and little enclaves-alike. As the financial crisis is being mastered, the import amounts of consumer goods, machinery and equipment increase. Industrial development has gone through the organization of assembly plants, which functioning also needs improvement of the transport infrastructure. However, transportation companies are being incorporated into the production process of assembly plants in terms of outsourcing, supplying components and materials just in time. For example, this technology is used by JSC «Transcontainer», a subsidiary of JSC «RZD — Russian Railways», in the supply of car kits to the Volkswagen plant in Kaluga. The railway operator intends to offer all automotive factories a