

БУДУЩЕЕ РОССИЙСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ



МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Сергей Оттович Франк

Сохранность имущества сама по себе важна для любого нормального хозяина. Если право частной собственности – это «святое», то не менее «святой» должна быть и собственность государства.

Недавно Минтранс провел масштабную инвентаризацию госимущества транспортного комплекса с целью определить количественный и качественный состав имущества портов, находящегося в собственности государства и переданного в аренду либо хозяйственное ведение.

Инвентаризация выявила две проблемы, связанные с приватизацией. С одной стороны, в ряде случаев (в Туапсе, Новороссийске, Находке и Санкт-Петербурге) в уставные капиталы АО включалось имущество, не подлежащее по закону приватизации. Соответствующие представления направлены в Минимущество, ряд дел рассматривается в арбитражных судах. С другой стороны, инвентаризация показала, что в некоторых сегментах транспортного рынка присутствие государства лишь формально обозначено, а быть эффективным собственником оно не в состоянии. И значит, предстоит смелее приватизировать некоторые объекты.

Возможности для этого есть. Хотя в послекризисном 1999 г. иностранные инвестиции в транспортный комплекс «просели» почти вдвое – с \$ 535 млн. до \$ 331,2 млн., – в целом динамика иностранных инвестиций в 1993–1999 гг. положительна. Как ожидается, в 2000 г. сумма иностранных инвестиций составит около \$ 350 млн. Вместе с тем если представить перспективный стратегический рейтинг инвесторов в транспортном комплексе, то иностранные инвесторы будут в нем далеко не на первом месте. Деньги в транспортные отрасли, как во флот, так и в подвижной состав наземных видов транспорта, должны обеспечить в первую очередь сами транспортные операторы, – безусловно, с опорой на ресурсы заинтересованных банков. Что касается развития инфраструктуры, например, грузовых терминалов, то здесь решающую роль могут сыграть грузовладель-

цы, прежде всего те, кто заинтересован в создании стабильных каналов экспорта своей продукции. Третья группа инвесторов – это отечественные банки. Они пока недостаточно знакомы со спецификой транспорта как объекта инвестиций, но налицо растущий взаимный интерес.

Бюджет же должен участвовать в этом процессе не прямыми инвестициями, а субсидированием ставок коммерческих банков. Соответствующие, весьма перспективные механизмы сейчас уже разрабатываются. По подсчетам Минтранса, в инвестиционных проектах со сроком окупаемости 5–6 лет от такого субсидирования бюджет ничего не теряет, поскольку субсидии государства перекрываются дополнительными налоговыми поступлениями. Ведь размер таких субсидий в сущности невелик – речь идет о 3–5 пунктах процентной ставки. Это очень мало по сравнению с полным риском заемщика по основному долгу и процентам. Но эти 3–5% работают как катализатор, повышающий шансы российских транспортных компаний. Он стимулирует и движение заказов на отечественные верфи.

Что касается прямого участия западного банковского капитала в наших транспортных проектах, то многие проекты идеально подходят для привлечения таких институтов, как Всемирный банк, ЕБРР, а также Европейский инвестиционный банк, созданный специально для финансирования транспортной инфраструктуры (пока он не участвовал в российских проектах). Хотя, конечно, абсолютной гармонии в бизнесе не бывает. Неудачными оказались проекты ЕБРР (кредит для Сахалинского морского пароходства) и Bank of Scotland (кредит для «Востоктрансфлота»). Однако эти проекты с самого начала представлялись недостаточно «прочными». Кредиторы, ссужая деньги, всегда допускают, что эти деньги могут не вернуться, но здесь заемщики явно шли на повышенный риск. О своей готовности финансировать российские судостроительные проекты заявляли также крупнейшие российские банки – ВЭБ и Сбербанк. По состоянию на начало 2000 года морской транспортный флот, контролируемый российскими судовладельцами, составлял 923 единицы общим дедвейтом около 11,2 млн. т. Из них около 60% от общего тоннажа России – 186 судов общим дедвейтом 6,7 млн. т – под иностранными флагами. Судоходные предприятия России контролируют флот, зарегистрированный под иностранными, в основном так называемыми «удобными» флагами, через принадлежащие им дочерние компании или предприятия с иностранным капиталом. И этот российский «иностраный» флот растет: из 162 судов, построенных для российских судовладельцев в 1992–1999 гг., 90% имеют иностранный флаг. Причина в том, что российские банки не предоставляют конкурентных кредитов на срок 7–9 лет. А все зарубежные кредиторы, обеспечивая возвратность вложений, требуют регистрации нового судна под иностранной юрисдикцией. В итоге доля морского флота России в перевозках национальных внешнеторговых грузов снизилась с 70% до 6%; от этого наш торговый флот ежегодно теряет \$ 2–3 млрд., которые российские грузовладельцы переводят иностранным судовладельцам за оплату фрахта. Решению этой проблемы будет способствовать как внедрение предлагаемых финансовых механизмов (того же субсидирования ставок), так и принятие закона о международном морском реестре.

Сегодня 70% мирового флота зарегистрировано в странах «удобной» юрисдикции. А международный судовой реестр – это альтернатива «удобным» иностранным флагам. В подобных реестрах ряда европейских стран сосредоточена большая часть всего торгового флота под национальным флагом: в Норвегии – 91% дедвейта, в Дании – 97%, в Португалии – 80% и т. д. Россия предлагает дополнить эту практику тем, что этот реестр пропагандируется в основном для случаев, когда российский судовладелец заказывает флот на именно российской верфи. По предварительным подсчетам, сумма сборов, которые могут быть получены за регистрацию судов в российском международном реестре, находится на уровне аналогичных сборов Либерии. А Либерия – это страна, в которой зарегистрировано сегодня 10% всего мирового торгового флота.

Не менее важны и проблемы наземного транспорта, прежде всего развитие евроазиатского транзита через территорию России. По нашим наземным коммуникациям проходят два евроазиатских транспортных коридора: Транссиб и «Север–Юг», а также панъевропейские коридоры № 2 и № 9. Развитие международного транзита через территорию России может стать весьма доходной статьей экспорта страны за счет взимания транзитной ренты, не зависящей от колебаний конъюнктуры сырьевого рынка. Ежегодные поступления от продажи транспортных



услуг оцениваются в суммы от \$ 8 млрд. до \$ 15 млрд. На Транссибе вполне реально довести ежегодный транзит контейнеров до 200 000 уже через год-полтора с перспективой увеличения этих объемов до 400 000 контейнеров. В общем масштабе евроазиатской торговли по данному направлению это будет составлять 5–7% рынка (сейчас не более 1%). А в целом, в масштабе страны, от транзита через территорию России в краткосрочной перспективе можно получать около \$ 2 млрд. дополнительных доходов в год, а через 10 лет – до \$ 8–10 млрд. Это позволит вывести экспорт транспортных услуг на 4–5-ю позицию в общей структуре российского экспорта.

Российские транзитные коридоры выдерживают конкуренцию со множеством альтернативных проектов. Так, при перевозке по маршруту TRACESA контейнер должен преодолеть десяток таможен и четыре перевалки с одного вида транспорта на другой. Для перевозчиков – это существенный изъян. При транзите через Россию этих недостатков нет.

Главные проблемы развития транзита – в другом. Так, чрезвычайно высоки железнодорожные тарифы на европейском сегменте перевозок за пределами России. Эту проблему можно решить, развивая доставку транзитных грузов в Европу морским путем через российские порты Северо-Западного региона. Порт Санкт-Петербург в прошлом году в два раза увеличил объем переработки контейнеров. Есть и другие проекты, например, возрождение паромного сообщения Санкт-Петербурга со Швецией, Данией, Германией. В ближайшее время Дальневосточное пароходство и «Совкомфлот» откроют новую контейнерную линию из портов Приморья на китайские порты. И, наконец, давняя проблема: до сих пор у операторов контейнерных перевозок нет особых стимулов делать серьезные инвестиции, предлагать какие-то инновации. Ключом к решению этой проблемы должно стать появление сквозных операторов, которые будут консолидировать этот сервис и продавать его и в Европе, и в Азии. Эта идея возникла давно, активно продвигалась работа по созданию национальной операторской компании, но сейчас подписание ее учредительных документов отложено в связи с тем, что концепция реформы железнодорожного транспорта все еще находится в стадии обсуждения.

В перспективе в России, как в абсолютном большинстве стран мира, может и должно появиться единое транспортное министерство, однако пока железнодорожная реформа не войдет в стадию практической реализации, этот вопрос ставить рано. Тем не менее задача повышения общей конкурентоспособности российских портов, их коммерческой и технологической привлекательности на рынке решается и сейчас, причем системно, совместно с ГТК и МПС. Конечно, монополизировать весь экспортный грузопоток невозможно: всегда были и будут возникать причины, по которым какому-то грузовладельцу или экспедитору выгоднее сделать выбор в пользу иностранного конкурента. Однако и сейчас удастся добиться успехов: если в 1996 г. доля российских портов в переработке внешнеторговых грузов составляла 62%, то сейчас она превысила уже 70%, и рост продолжается. Тем не менее на отдельных сегментах рынка ситуация по-прежнему сложная: так, на Балтике, например, на тонну переработки грузов в российских портах приходится две перерабатываемые за рубежом. Кстати, именно в этом регионе львиную долю российского транзита составляет «лжетранзит» товаров, следующих через финские консигнационные склады и обратно в Россию. Главная причина такого положения – несовершенство таможенного регулирования. Сегодня проще пройти таможню, используя «обходные» варианты: если груз идет сначала через российскую территорию как транзит, а потом из Финляндии – снова в Россию или же морем приходит в Финляндию, а в Россию ввозится автомобильным транспортом. Решением проблемы могло бы стать предоставление ряду российских морских портов и аэропортов статуса свободного таможенного склада. Над этим вопросом предстоит совместно поработать и Минтранс, и ГТК.