

Вхождение Республики Татарстан в систему евразийских транспортных коридоров как основа капитализации региональной транспортной ренты



Хоменко В.В.

доктор экономических наук, профессор, член-корреспондент АН РТ, директор института региональных социально-экономических и правовых исследований при Татарском государственном гуманитарном педагогическом университете

Экономико- и транспортно-географическое положение России является одним из ее главных конкурентных преимуществ на мировом экономическом рынке и в глобальной транспортной системе. Однако его преимущества используется недостаточно, о чем неоднократно указывалось во многих директивных документах Правительства РФ, научных трудах. В своем Послании Федеральному Собранию в 2007г. Президент РФ Путин В.В. это особо подчеркивал: «...считаю необходимым утвердить программу развития дорожной сети до 2015 года. Безусловный приоритет – это строительство высококачественных федеральных трасс и реконструкция дорог, формирующих международные транспортные коридоры в европейской части России по направлениям Север–Юг и Центр–Урал, а также по направлениям, обеспечивающим реализацию экономического потенциала Дальнего Востока и Сибири».

Особенностью современного состояния России является ухудшение ее экономико-географического положения, во многом обусловленное сужением возможностей выхода к основным международным транспортным путям и участием во вновь формируемых крупных международных транспортных магистральных и коридорах. Это, в частности, является следствием снижения потенциала выхода на торговые пути Балтийского и Черного морей. Так, на Балтийском море остался один крупный порт – Санкт-Петербургский, а Выборгский и Калининградский имеют небольшие возможности. Ухудшились возможности развития экономических связей с использованием железнодорожного и автомобильного транспорта в западном направлении. Так, на западных границах СССР было 25 железнодорожных пересечений, а Россия имеет только три. Недостаточно развита система путей сообщения в южном направлении – с государствами Средней Азии и Казахстаном.

Изменение экономико-географического положения России не отвечает мировой геополитической ситуации. В настоящее время увеличивается удельный вес и значение в мировой экономике и политике стран Южной и Восточной Азии, особенно Китая, Индии, ряда стран Ближнего Востока, международных экономических организаций, включающих в основном страны Азии (например, АТЭС). Данные страны, наряду со странами СНГ, имеют огромный потенциальный рынок для российской экономики, обуславливая необходимость развития новых направлений экономических связей, их диверсификации в азиатском направлении. Вместе с тем, основные торгово-экономические приоритеты России по-прежнему формируют страны Европы. Доля ЕС во внешней торговле России составляет около 50 %. Близкое положение дел имеет место и по отношению к Татарстану. Так, если такие небольшие европейские государства, как Нидерланды имели в 2006г. долю в общем внешнеэкономическом

торговом обороте Татарстана на уровне 12,1%, Словакия – 2,3%, Литва – 1,5% и т.д., то удельный вес только двух азиатских стран (из общего их количества) превышал один процент: Турция-8,3%; Казахстан – 3,7%. У остальных, даже крупных и развитых азиатских государств, эта величина была меньше процента: Китай – 0,9%, Республика Корея – 0,9%, Малайзия – 0,01% и т.д. Удельный вес таких государств, как Сингапур, Гонконг, Тайвань приближался к нулевой отметке.

Однако можно утверждать, что в современных условиях перспективы исторической миссии России определяются как связующее звено между прогрессирующим Азиатским и традиционным базовым Европейским центрами мирового развития. Движение в этом направлении обеспечит накопление и реализацию высокотехнологичного потенциала российской экономики, сохранение и развитие культурного и исторического наследия российского общества.

Это находит отражение в выступлениях Президента России Владимира Путина. В интервью телеканалу «Аль-Джазира» в г. Куала-Лумпур 16 октября 2003 года Владимир Путин указал, что «Всегда так было, всегда Россия занимала особое место между Западом и Востоком, была каким-то связующим звеном между Западом и Востоком. Конечно, и в сегодняшнем сложном мире Россия вполне может исполнять такую роль».

Исходя из этого, одним из основных направлений компенсации ухудшения геополитического экономико-географического положения России является развитие политико-экономических отношений со странами Севера Европы, Центральной, Южной и Восточной Азии. Дальнейшее развитие евроазиатской транспортной сети на основе системной долгосрочной программы было признано приоритетным направлением российской политики в области транспорта [2].

Огромную роль в этом плане имеет развитие системы транспортных магистралей и торгово-экономических коридоров в направлении указанных рынков внешней торговли. Это позволяет улучшить не только макроэкономические показатели развития российской экономики, но окажет огромное влияние на темпы диверсификации и развития экономик

регионов, находящихся в зонах влияния транспортных коридоров, обеспечив возможности перспективной экономической интеграции на уровне «регион – регион», создания межрегиональных экономических союзов и объединений [1]. Приоритетными проектами являются дальнейшее совершенствование инфраструктуры международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации. Большой интерес в плане перспектив развития экономики России и, в первую очередь, ряда ее регионов, имеет формирование евроазиатских коридоров.

В частности, международный транспортный коридор «Север – Юг» свяжет Центральную Европу и Скандинавию с Южной Азией и Ближним Востоком. Соглашение о его создании было принято 12 сентября 2000 г. на II Международной евроазиатской конференции по транспорту, проходившей в Санкт-Петербурге, министрами транспорта и путей сообщения России, транспорта Индии, дорог и перевозок Ирана.

Идея создания транспортного коридора «Север-Юг» появилась в начале 1990-х годов. Для России проект имеет стратегическое значение. Коридор «Север-Юг» призван вернуть направление внешнеторговых грузопотоков по побережью Каспийского моря, Ирана, значительно увеличить объемы товаропотоков с Казахстаном, странами Средней Азии и Китаем. До 15% этих грузоперевозок между Западной Европой и Восточной Азией может следовать через Россию. Российский бюджет будет ежегодно получать оплату транзита. При этом сами перевозчики, как записано в соглашении, будут освобождены от уплаты налогов.

Основное направление этого коридора - Финляндия - Санкт-Петербург - Москва - Астрахань - Каспийское море - Иран - страны Персидского залива /Пакистан/ - Индия. Главными ответвлениями являются: Санкт-Петербург - Мурманск; Санкт-Петербург - Беларусь - Украина (Киев - порты Черного моря); Москва - Киев; Калининград - Вильнюс - Минск - Киев; Москва - Ростов-на-Дону - Новороссийск; Астрахань - Махачкала - Азербайджан; Ростов-на-Дону - Махачкала. В создаваемый коридор войдет сеть российских транспортных коммуникаций, включающая железные и автомобильные дороги, внутренние судоходные пути, морские

порты, а также транспортные сети Казахстана, Туркменистана, Ирана, Индии и других стран.

Конкуренция ряда стран на направлении «Север-Юг» приводит к наличию ряда проектов - Виа-Балтика, ТРАСЕКА и Шелковый путь. Вместе с тем, при обслуживании транспортных связей Европы и в особенности северной ее части, кратчайшие маршруты проходят так или иначе опять же по территории Российской Федерации, что обеспечивает сокращение времени доставки грузов и пассажиров и повышает конкурентоспособность трансроссийских маршрутов по экономическим показателям.

На Общеевропейской конференции в Хельсинки было признано, что продление международных коридоров от Москвы позволит создать уникальные условия для функционирования сбалансированной по техническим и эксплуатационным параметрам Евроазиатской интермодальной транспортной системы.

Конференция подтвердила экономическую целесообразность для Евроазиатского континента использования транспортных сетей России и сопредельных государств в сообщениях между Европой и Азией, прежде всего с такими странами, как Иран, Монголия, Китай, Индия, Северная и Южная Корея, Япония. Это позволяет сформировать новые направления определения конкретных путей дальнейшего развития единых и интегрированных транспортных систем.

После 48-й сессии Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана ООН был утвержден комплексный проект по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии. Российская Федерация приступила к разработке национального плана, предусматривающего реализацию целей, которые ставят перед собой участники проекта. В нем также уделяется значительное внимание развитию и совершенствованию маршрутов по направлению «Запад-Восток» с использованием сетей автомобильных дорог, связывающих Россию с Казахстаном, Монголией, Китаем, Корейским полуостровом. Проводимые в настоящее время исследования позволяют определить оптимальные и взаимовыгодные для транзитных перевозок маршруты международных автомобильных дорог. В целом развертывание системы транспортных коридоров в восточном

и юго-восточном направлениях имеет определенные свои преимущества, в сравнении с южным направлением, когда учитывается интенсивно-развивающаяся экономика Китая и усложнение геополитической ситуации на юге Азии.

Одним из направлений исследования возможностей развития международных транспортных магистралей Северная Европа – Центральная и Восточная Азия является маршрут «Санкт-Петербург – граница Республики Казахстан» в составе нового автодорожного коридора «Балтика-Китай», варианты которого предложены ЗАО «НИПИ территориального развития и транспортной инфраструктуры» (г. Санкт-Петербург) и коллективом Института региональных социально-экономических и правовых исследований ТГГПУ.

Особая роль Республики Татарстан в системе международных транспортных коридоров определена рядом обстоятельств. Татарстан относится к числу наиболее развитых в экономическом отношении регионов России, занимая ведущие позиции по развитию промышленного и сельскохозяйственного производства в Приволжском федеральном округе.

Республика имеет исключительно выгодное экономико-географическое положение, располагаясь практически в центре Приволжского федерального округа, между индустриальными регионами Центра и Урала. Регион имеет благоприятное положение и по отношению к важным сырьевым базам Урала и Сибири, сельскохозяйственным районам Поволжья.

Татарстан отличается выгодностью транспортно-географического положения, находясь на пересечении авиалиний, железнодорожных, автомобильных и речных стратегических магистралей общероссийского значения. Регион имеет значительные перспективы создания крупного логистического центра. Речные пути позволяют достичь важнейших северных и южных морей России. Столица республики - Казань - является крупным железнодорожным узлом, где пересекаются магистрали, соединяющие европейскую и азиатскую части страны.

Следствиями подобного положения является развитость экономических связей, высокий

уровень кооперации и специализации экономики региона. За многолетнюю историю существования Татарстана значительно менялись особенности его геополитического положения. Однако неизменным всегда оставалась наиболее существенная черта - пограничное положение между ареалами европейских и азиатских культур, цивилизаций, что объективно способствует развитию отношений РТ с крупнейшими культурными центрами Европы, Ближнего и Среднего Востока.

В пределах России пересечение широтных и меридианных глобальных транспортно-кооперационных коридоров, как и несколько веков назад, проходит через район Среднего Поволжья, где основную нагрузку традиционно брал на себя Татарстан и его столица - город Казань, выполнявшая и выполняющая роль «Восточных ворот» России. Это определяет особую миссию Татарстана среди других российских регионов. Именно в этом контексте следует понимать слова Президента России, высказанные им на торжественном собрании, посвященном 1000-летию Казани, 26 августа 2005 года: «... строя прочные и долговременные отношения с Казанским ханством, русские правители начали вполне осознанно формировать Россию как интегрированную евразийскую державу. Подчеркну: здесь, в Поволжье, больше чем где-либо видна роль России как моста, связующего две великие цивилизации — европейскую и азиатскую».

Имея более высокий экономический потенциал и большую устойчивость экономических параметров, чем большинство регионов России, входящих в зоны тяготения перспективных вариантов маршрута транспортной магистрали «Северная Европа – Казахстан», Республика Татарстан обладает развитой системой внешне-торговых связей со странами, находящимися в зоне тяготения магистрали - европейскими, Казахстаном, КНР и странами ЕвразЭС. Именно по этой причине прохождение МТК через территорию Республики Татарстан даст большой эффект для развития торгово-промышленных отношений как самого региона, так и РФ в целом. В существенной степени будет ликвидирована недостаточность использования выгодного транспортно-географического положения республики.

Особо в контексте направлений магистрали следует отметить характер торговых отношений РТ со странами ЕвразЭС. Общий товарооборота с ними увеличился за 2002-2005 гг. более чем в 3,5 раза, а доля этих стран в товарообороте со странами СНГ увеличилась с 22,9% до 24,3%. При этом опережающими темпами рос экспорт продукции, в результате чего соотношение экспорта и импорта в товарообороте увеличилось с 1,06 раз в 2002 г. до 2,7 раз в 2005 г. Особо высок удельный вес экспорта в торговом обороте с Казахстаном и Киргизией. Заметно (с 18 до 54%) вырос удельный вес экспорта в Белоруссию. Для остальных стран соотношение экспорт/импорт остается в целом стабильно. Очень важно отметить и то, что, несмотря на существенные меньшие объемы импорта по сравнению с экспортом, преобладающая часть импорта из стран СНГ обеспечивается именно за счет региона ЕвразЭСа. И эта доля постоянно растет (с 64% в 2002 г. до 75,5% в 2005 г.). Характерно, что наибольшие темпы роста торговли с ЕвразЭС были достигнуты в 2004 и особо в 2005 гг.

Рассматривая внешнеторговые связи РТ с отдельными странами ЕвразЭС, следует особо отметить объемы товарооборота с Казахстаном и Белоруссией. К концу 2005 г. на эти страны приходилось 98,5% соответствующего торгового оборота РТ со странами сообщества. При этом заметно прогрессировала доля Казахстана, выросшая за период 2002 - 2005 гг. с 41,7% до 48,8%. Размер этой доли выше, чем соответствующей доли Казахстана в объеме товарооборота РФ со странами ЕвразЭС, составившей в 2005 г. - 36,8%. То есть, по отношению к Татарстану Казахстан позиционируется как более крупный партнер, чем по отношению к России в целом.

Большое значение в плане направления маршрута магистрали «Северная Европа – Казахстан» имеет состояние и направления развития торговых связей РТ с рядом стран дальнего зарубежья, входящих в зону тяготения магистрали. Среди них особо следует отметить страны Северной Европы (Норвегия, Финляндия, Швеция), Китай, страны Балтии, Польшу и Германию.

В период 2002 – 2005 гг. наблюдался устойчивый рост товарооборота со всеми странами

Северной Европы, который увеличился с 266 млн. долл. до 656 млн. долл. Удельный вес данной группы стран во внешней торговле РТ достаточно стабилен на уровне 8 - 9%.

Товарооборот с КНР имеет в целом неустойчивый характер, меняясь в пределах от 75 до 133 млн. долл. Характерно его снижение до 75 млн. долл. в 2005 г. по сравнению со 103 млн. долл. в 2004 г. Снижается и удельный вес КНР в общем объеме внешней торговли РТ (с 3,1 до 1,0%). Вероятно, здесь сказывается отсутствие в достаточном объеме прямых коммерческих связей, которые, безусловно, будут усиливаться в случае формирования транзитного автомобильного транспортного маршрута через территорию РТ и с выходом его к границам КНР. Безусловно, притягательным для китайской стороны будут традиционные позиции татарстанского экспорта, включая продукты нефтепереработки и нефтехимии, имеющие возможности автомобильной транспортировки. Здесь необходимо отметить и строящиеся на территории Оренбургской области совместно с казахстанскими инвесторами крупные производства по переработке газа, продукция которых подлежит экспортной транспортировке, в том числе автомобильным транспортом.

Для наблюдаемого периода характерен заметный (в 1,7 раза) рост товарооборота со странами Балтии. Товарооборот с Германией и Польшей, составляющих дальнюю периферию магистрали, имеет тенденцию роста объема в 2-3 раза при более стабильном его характере для последней страны. Удельный вес отмеченных стран в торговле с РТ примерно одинаков и составил в 2005 г. соответственно 7,4 и 8,2%.

В целом, интеграционное взаимодействие Татарстана с регионами сквозного участка зоны Балтия – ЕврАзЭС можно оценивать как высокое (выше среднероссийского).

Перспективы участия РТ в формировании трассы магистрали «Санкт-Петербург – Казахстан» во многом зависят от уровня развития и потенциала транспортной системы республики.

Транспортный комплекс Республики Татарстан включает в себя автомобильный, железнодорожный, внутренний водный и трубопроводный транспорт, гражданскую авиацию, городской электрический (включая метрополитен),

промышленный транспорт и дорожное хозяйство. Он насчитывает около 1400 субъектов хозяйственной деятельности. В транспортном комплексе республики трудятся свыше 80 тысяч человек [3].

Пути сообщения транспортной системы Татарстана на сегодня включают:

848 км железных дорог общего пользования;

18,5 тыс. км автомобильных дорог (в том числе 1086 км – федерального значения, 13486 км – республиканского значения, 4 тыс. км – улично-дорожная сеть);

843 км обслуживаемых внутренних судоходных путей;

58 авиалиний;

232 км путей промышленного железнодорожного транспорта.

Транспортный комплекс республики вместе с предприятиями связи формирует 7% ВРП (2006 г.) при ожидаемом увеличении этой доли в полтора раза в 2015 г. Транспортная отрасль является одной из основных системообразующих отраслей экономики Республики Татарстан.

Среди всех видов транспорта особую роль играет автомобильный. Предприятия практически всех отраслей Республики Татарстан при транспортировке грузов отдают предпочтение данному виду. Так, в промышленности РТ по комплексному параметру «скорость транспортировки/стоимость перевозки» автомобильный транспорт в среднем в 3,7 раза предпочтительнее железнодорожного. Абсолютное предпочтение автомобильному транспорту уделяют такие отрасли промышленности республики, как легкая, пищевая, молочная, а также все отрасли агропромышленного комплекса. В среднем по Республике Татарстан доля затрат на автоперевозки составляет 6,02% себестоимости продукции отраслей материального производства, а железнодорожного и внутреннего водного видов транспорта - на порядок меньше (0,63% и 0,35%, соответственно). Это наглядно свидетельствует о высокой конкурентоспособности автомобильного транспорта.

Республика Татарстан располагает возможностью обеспечивать эффективность управления и организации работы крупных участков международных автодорожных коридоров.

Учитывая экономический потенциал республики, она может взять на себя ведущую роль в формировании центральной компании по созданию и эксплуатации российского участка рассматриваемого автодорожного коридора. Соответствующие паи в уставной фонд этой компании могут быть внесены акциями ОАО «КамАЗ» и рядом других республиканских компаний, включая ОАО «Татнефть». В функции компании может быть включена перевозка грузов в пределах автодорожного коридора, их техническое обслуживание и заправка. Автомобили татарстанского предприятия пригодны для перевозки грузов на всем протяжении российского участка, а также на значительной территории казахстанского и китайского участков, учитывая качество дорог и характер перевозимых грузов на территориях данных государств. В случае применения при этом технологии прямой перегрузки контейнерных грузов на граничных пунктах контроля (прежде всего западных) с зарубежных автомобилей на российские, сократится время на таможенный осмотр самих автомобилей, что существенно снизит потери времени при осуществлении контрольно-пропускных операций и повысит эффективность всего цикла перевозки.

Рассматривая перспективы участия республики в формировании магистрали «Северная Европа – Казахстан», необходимо особо отметить позиции Республики Казахстан по отношению к этому вопросу.

Казахстан играет ключевую роль в проекте рассматриваемой магистрали, особенно в плане ее продвижения к границам КНР и стран Центральной Азии.

Согласно положениям Государственной программы развития автодорожной отрасли Республики Казахстан, в республике сформировался транзитный потенциал по исторически сложившимся международным маршрутам. Для Казахстана основными стратегическими задачами развития транспортной системы являются:

- 1) Выход республики как внутриконтинентального государства к морским портам.
- 2) Транзитный пропуск автотранспорта по трем основным направлениям:

- Россия, страны Европы, Балтии;

- Китай, Япония, страны Юго-Восточной Азии;

- Республики Средней Азии, Закавказья, Иран, Турция.

Как отмечалось «Kazakhstan Today» (от 13 ноября 2006 г.), Правительство Казахстана положительно относится к участию РТ в формировании автомагистрали «Европа - Россия - Казахстан – Китай». После встречи с Премьер-министром Республики Татарстан Р. Миннихановым Глава правительства Казахстана Д. Ахметов сообщил, что выявлена уникальная возможность строительства самой короткой дороги, маршрут которой включает наряду с Санкт-Петербургом, Оренбургом, городами Казахстана, также и Казань.

Поддержку участия РТ в маршруте магистрали выразили в своих письмах Президенту Республики Татарстан Президент Республики Казахстан Н. Назарбаев, губернаторы регионов, через территорию которых проходит магистраль, в т.ч. Вологодской, Ленинградской, Костромской, Кировской, Оренбургской областей и Санкт-Петербурга.

Отмеченные выше обстоятельства позволяют дать в целом положительную оценку перспектив участия РТ в формировании российского участка «Санкт-Петербург - Казахстан» в составе нового автодорожного коридора «Балтика-Китай».

Важнейшей характеристикой при этом является увеличение к 2025 году грузопотока более чем в 3 раза при адекватном увеличении объемов налоговых поступлений в федеральный и региональный бюджеты, повышении занятости в сфере автомобильных перевозок и транспортной инфраструктуры.

Схема финансирования подобного проекта должна обеспечивать реализацию принципов государственно-частного партнерства. По нашему мнению, управляющая компания, создаваемая на паевых основах, должна взять на себя процесс реконструкции маршрута российского участка и его дальнейшую эксплуатацию на период не менее 15-20 лет. В течение этого срока должен быть обеспечен необходимый возврат средств частным инвесторам.

Актуальность изложенных выше проблем и подходов определяет необходимость разработки глобального республиканского проекта

интеграции Татарстана в систему международных кооперационных связей и транспортных коридоров, определяющего перспективную его внутрироссийскую и международную экономическую специализацию. Логично рассматривать этот проект как приоритетный в системе принятия решений по отраслевой оптимизации и схеме размещения производительных сил РТ. Нужно видеть, что транспортно-географическая рента - не единственный эффект от соответствующего проекта. Он должен рассматриваться как «якорный» в системе проектов промышленного развития, так как ориентирован на максимальное использование потенциала транспортного машиностроения, нефтехимии, финансовой сферы и сферы услуг. В этом его уникальность и значимость для республики.

Утверждая место лидера в системе развития межрегиональной конкуренции, Татарстан должен интенсивно развивать соответствующую исследовательскую базу проблем внешнеэкономической и транспортной кооперации, добиваясь преимуществ в системе аргументации за право называться «Великим Перекрестком», концентрируя на себе крупнейшие российские и международные транспортно-кооперационные проекты. В рамках республики назрела необходимость формирования национального научного проекта,

который сконцентрировал бы совокупные интеллектуальные усилия в этом направлении. Важно представить данное направление в качестве одного из факторов реформирования системы межбюджетных отношений, в рамках которых должно стимулироваться развитие регионов-интеграционных ядер, выступающих движущей силой развития периферийных районов страны. Для России, имеющей самую большую протяженность национальной территории и огромные различия в потенциале, которым обладают отдельные ее регионы, такой подход представляется единственно верным. Татарстан должен активно инициировать подобные подходы, что вполне соответствует его экономической мощи, политическому авторитету и национальному интересу.

Литература:

1. Гранберг, А.Г. Основы региональной экономики. – М. – ГУВШЭ. – 2001.
2. Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации до 2025 г. – ГНИУ Совет по изучению производительных сил. – М. – 2003.
3. Республиканская целевая программа «Развитие транспортного комплекса Республики Татарстан на 2006-2010 годы». – Казань. – 2006.

