

Что такое транзит и как его привлечь?

Добрый день, уважаемые участники круглого стола!

Надеюсь, профессионалы в области транспорта позволят мне использовать нетранспортные и нестрогие формулировки. Пользуясь этим и забегаю вперед, отмечу:

- транзит – это больше чем определенное перемещение груза, это критерий, причем непростой,
- «привлечь» транзитный груз и просто и сложно. В простом понимании означает «не отпугнуть». Дальше о сложном.

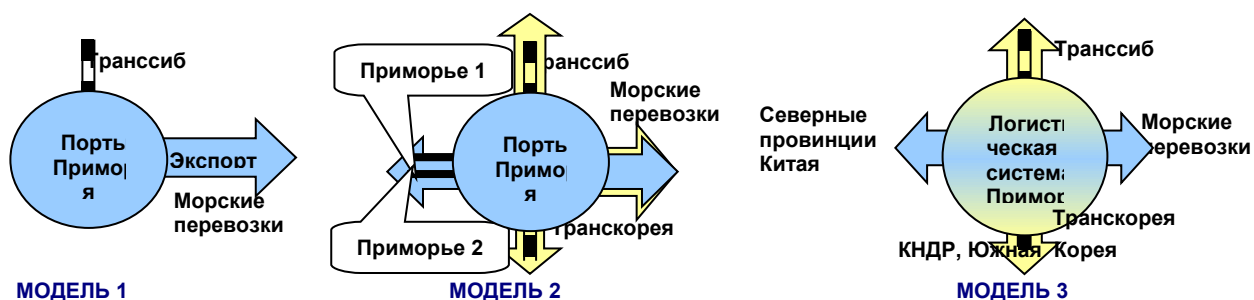
Подробнее.

В рамках долгосрочных перспектив развития транспортной системы Приморского края, существует три модели развития:

- **Первая модель:** обеспечение внутренних перевозок, импорта и российского экспорта. Здесь подавляющая доля – экспорт топливно-сырьевых товаров. **Это устаревшая модель развития** и с точки зрения интеграции в международный транспорт она пассивна и экстенсивна по сути.

- **Вторая модель:** первая модель + участие в международных транспортных коридорах. **Это задекларированная, но не реализованная модель.**

- **Третья модель:** вторая модель + формирование конкурентоспособной региональной транспортно-логистической системы. **Это наиболее перспективная модель интенсивного развития.**



Три модели развития транспортной системы Приморья

Эти модели не являются взаимоисключающими. Они взаимосвязаны, и третья модель интегрирует все потенциальные эффекты развития транспортной системы.

При этом, индикатором начала развития, как по второй, так и по третьей моделям является освоение транзита. Транзит в большей степени, чем экспорт или импорт, отражает нашу «транспортную» привлекательность и уровень интеграции нашего транспорта в международную транспортную систему.

Подчеркнем, что развитие транзита - не прихоть и не самоцель. В России достаточно грузов. Но чтобы обеспечить эффективное развитие транспортной инфраструктуры не хватает именно транзита.

Освоение транзита – это элемент инновационного развития в области транспорта. Казалось бы, это выражение в стиле дежавю. На самом деле – это новый виток в понимании вопроса. Если транзит есть, значит, транспортная система конкурентоспособна.

Поэтому мы рассматриваем транзит в качестве критерия нашей «транспортной» конкурентоспособности, привлекательности, в качестве индикатора развития, а также как статью национального экспорта, более важную, чем вывоз полезных ископаемых.

О привлечении транзита.

В современных условиях наиболее важны не самые короткие расстояния, а привлекательные параметры транспортных услуг.

Например, формула четырех «С» – это параметры скорости, стоимости, сервиса, стабильности. Они имеют прямое отношение к оценке конкурентоспособности того или иного маршрута.

Сегодня у нас транзит фактически равен нулю и нас интересуют основные условия для «сдвига с места».

В первую очередь, это два «Т»: тарифы и технологии, имея в виду согласованные процедуры обслуживания товародвижения,

включая вопросы прохождения грузов в транспортных узлах, на погранпереходах и так далее. Иными словами, договоренность всех сторон. А дальше больше: говоря о товародвижении, нельзя обойти таможенные вопросы. Условно можно назвать формулой четырех «Т».

В значительной мере это околonaучное баловство во имя популяризации вопроса. Но суть здесь есть.

Суть в том, что эти параметры складывать нельзя, поскольку на практике, когда любой из них равен нулю, результат получается нулевой. Это то, что мы имеем сегодня.

Дорого – результат «0».

Долго – результат «0».

Нет сервиса – результат «0».

Нестабильно – результат «0».

Нет согласованности – результат «0».

В науке в таких случаях говорят – неаддитивная система показателей. **Поэтому транзит привлечь сложно.**

Технологическое развитие не может обойтись без мер рыночного **тарифного регулирования**. Эффект подобного регулирования для транспортной системы, для налоговой базы, для всей экономики в свое время точно охарактеризовал Сергей Юльевич Витте: «тариф должен быть не только для коммерции, но и для державы».

С точки зрения государства, развитие транспорта осуществляется не для увеличения сборов налогов от транспорта и не для получения прибыли из транспорта. Это развитие служит достижению основной цели - обеспечению социально-экономического развития страны. Транспорт, в первую очередь, является инструментом обеспечения максимального эффекта в экономике. Ведь макроэкономические эффекты от работы транспорта выше его микроэкономики на порядки.

Естественен вопрос: а причем тут транзит, это же не наш груз? Ответ прост: если транзит есть, значит, транспорт эффективен, а именно это нужно державе.

Понятно, что в убыток работать нельзя. Но тарифы в отношении транзита могут быть исключительно рыночной природы. Речь идет о внешнем рынке. Речь идет о продаваемых услугах, т.е. о сквозном сервисе.

Проблемы развития транзита, как и всего транспорта, лежат гораздо шире взаимодействия транспортных организаций. В условиях рынка для транспорта важным фактором является спрос на перевозки, т.е. выбор грузоотправителями конкретных маршрутов. Здесь существуют многочисленные факторы, которые не управляются транспортниками. Ярчайший пример – таможенное регулирование. Опросы представителей бизнеса позволили выяснить, что исключительное влияние на выбор маршрутов перевозки грузов оказывает правоприменительная практика таможенных органов. Это влияние на товародвижение в стране значительно сильнее тех возможностей, которые есть у моряков, портовиков и железнодорожников вместе взятых.

Цена простая грузов и товаров в процессе таможенного оформления – это мизер дополнительных платежей в бюджет и уход товаропотоков на иные маршруты. Здесь экономические потери на порядки выше успехов таможенных органов в выполнении планов по сбору таможенных платежей.

Это объясняет, почему важно «не отпугнуть».

Поэтому привлечение транзита это не только отдельные транспортные проекты и управление развитием исключительно транспорта. Это управление товародвижением во всех его аспектах.

Здесь имеются не только проблемы, но и значительные ресурсы в развитии страны. В этой области находятся инновационные задачи для управленцев.

Спасибо за внимание!