

Российско-Европейский Центр Экономической Политики

**АНАЛИТИЧЕСКИЕ ДОКЛАДЫ РЕЦЭП
«ТРАНЗИТНАЯ ТОРГОВЛЯ МЕЖДУ
РОССИЕЙ И ЕС»**

Ю.Лаурила

Май 2001

Европейский союз является важным торговым партнером России, на которого в 2000 г. приходилось более одной трети совокупного объема российской внешней торговли. В то же время доля России в совокупном внешнеторговом обороте стран ЕС составляла лишь немногим более 1%. Даже поверхностного знакомства с географической картой достаточно, чтобы понять: значительная часть этих торговых потоков неизбежно должна пересекать территорию региона, расположенного между Россией и странами ЕС.

Большинство стран, территории которых расположены между Россией и ЕС, могут рассматриваться в качестве транспортных коридоров. В Центральной Европе транспортными коридорами являются Украина—Словакия и Белоруссия—Польша, в Балтийском регионе — Белоруссия—Литва, Латвия и Эстония, в северном регионе — Финляндия. Финляндия, хотя и является членом ЕС, также трактуется в настоящем исследовании как транспортный коридор, поскольку значительная часть грузов, поступающих в Финляндию из России, направляется далее в другие страны ЕС. Чешская Республика и Венгрия, хотя и расположены между Россией и ЕС, с меньшим основанием могут рассматриваться в качестве транспортных коридоров, так как на них приходится весьма незначительная часть совокупных транзитных поставок, которые распределяются в разных направлениях после того, как они прошли по основным транспортным коридорам. Транзитная торговля между Россией и ЕС через страны Балканского полуострова также незначительна.

В данной статье мы, опираясь на результаты обширного статистического исследования, рассматриваем агрегированную статистику физического объема транзитных товаропотоков между Россией и ЕС, а также ранее не публиковавшуюся статистику их стоимостного объема и распределения между основными транспортными коридорами¹. Наиболее значительные товарные потоки транзитной торговли между Россией и ЕС (свыше 60% по стоимости и более 50% по физическому объему) проходят через центральноевропейские транспортные коридоры. Статистика свидетельствует также о том, что средняя стоимость 1 тонны транзитных грузов, направляемых из ЕС в Россию, в 1999 г. более чем в семь раз превышала аналогичный показатель для товарных поставок в обратном направлении. Очевидная причина подобной ситуации заключается в особенностях структуры торговых потоков: экспорт России в страны ЕС состоит преимущественно из топлива и сырья, в то время как в российском импорте из стран ЕС доминируют готовые промышленные изделия высокой стоимости.

Российский импорт — дорогостоящие товары, российский экспорт — высокотоннажные товары

Совокупный физический объем транзитной торговли между ЕС и Россией в 1999 г. составил 193 млн тонн. Его распределение между основными транспортными коридорами выглядело

¹ Отметим, что товары транзитной торговли не приобретаются в транзитной стране и не проходят в ней процедур таможенной очистки, а сведения о них не отражаются во внешнеторговой статистике транзитной страны. В результате данные национальной внешнеторговой статистики не содержат информации относительно объемов транзитной торговли через территорию соответствующих стран. Как правило, данная информация может быть получена от таможенных органов стран-экспортеров и импортеров. Данные, на основе которых мы рассчитали стоимостные объемы транзитных потоков, были предоставлены российскими таможенными органами. При оценке распределения транзитных товаропотоков по различным транспортным коридорам мы использовали данные Ханну Арконсуо, полученные от официальных организаций стран Балтии и Финляндии (министерств транспорта, статистических органов и администраций железных дорог). Соответствующие данные относятся к 1999 г., поскольку к моменту написания настоящего Специального доклада статистика за 2000 г. была недоступна.

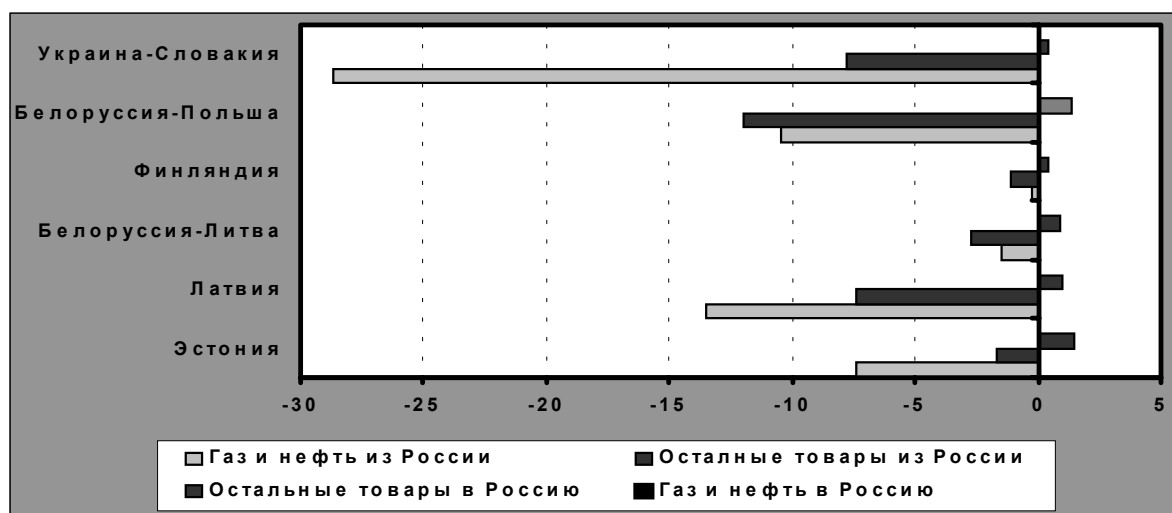
следующим образом: Украина—Словакия — 72 млн тонн, Белоруссия—Польша — 46 млн тонн, Латвия — 42 млн тонн, Эстония — 20 млн тонн, Литва — 10 млн тонн, Финляндия — 3 млн тонн. На товарные поставки из России в ЕС пришлось 94% общего тоннажа транзитной торговли, в то время как на поставки в обратном направлении — лишь 6%.

Данное обстоятельство отражает важную особенность торговли между Россией и промышленно развитыми странами ЕС: Россия экспортирует преимущественно товары с низкой стоимостью в расчете на единицу веса — такие, как нефть, природный газ, другие виды сырья, а также промышленные полуфабрикаты. В свою очередь, импорт России из стран ЕС состоит из дорогостоящих инвестиционных и потребительских товаров, включая товары длительного пользования (автомобили, электронику, бытовую электроаппаратуру и т.д.).

Доминирование в российском экспорте в страны ЕС топлива и сырья обуславливает его зависимость от дорогостоящей специализированной инфраструктуры (трубопроводов, нефтеналивных терминалов и портов). Напротив, сравнительная компактность импортируемых из стран ЕС товаров позволяет транспортировать их в контейнерах, которые сравнительно легко перевозить различными средствами транспорта (ср. график 1).

График 1

Структура транзитных поставок в объемном выражении через основные транспортные коридоры, 1999 г. (%)*



*

Источники: Государственный таможенный комитет РФ, [6], расчеты автора на основе материалов работы [10].

Поставки в Россию и из России приведены справа и слева от оси координат соответственно.

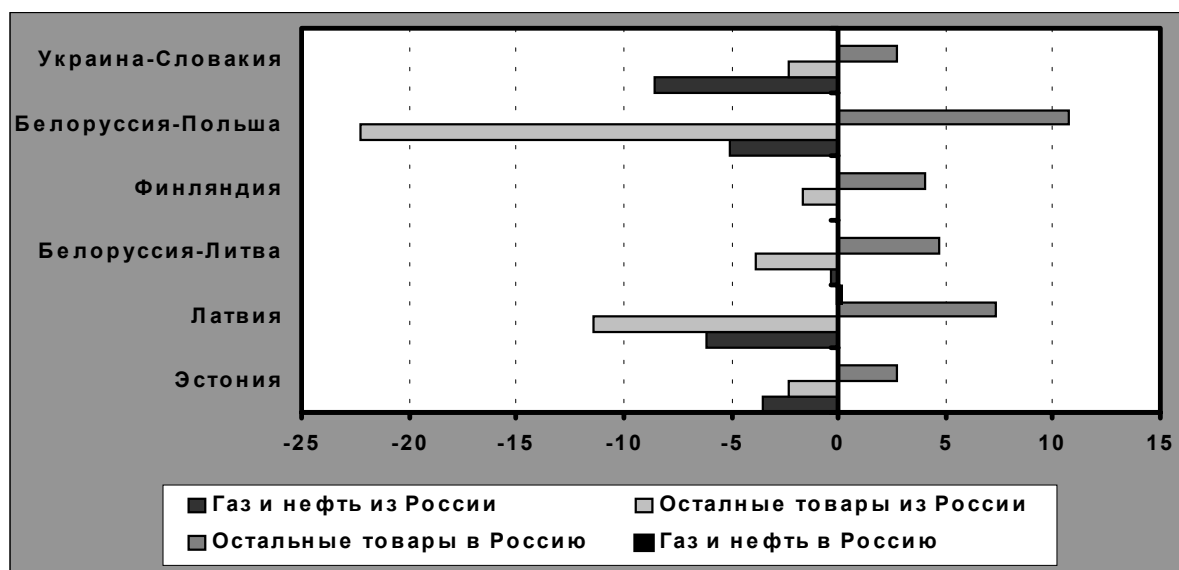
Практически все поставки природного газа из России в страны ЕС (порядка 55 млн тонн в 1999 г.) осуществлялись по трубопроводу «Дружба» через транспортный коридор Украина-Словакия. Следующий по значению транзитный коридор для экспорта топлива — Латвия, за ним следуют Белоруссия—Польша и Эстония. Через указанные коридоры экспортируются преимущественно сырая нефть и нефтепродукты. Маршруты транспортировки этих товаров диктуются существующими нефтепроводами и возможностями использования в дополнение к ним мощностей железнодорожного транспорта.

В 1999 г. поставки в страны ЕС других товаров (помимо топливных) осуществлялись преимущественно самими короткими транзитными путями — через центральноевропейские

транзитные коридоры (Украина—Словакия и Белоруссия—Польша), поскольку доля транспортных издержек в общей стоимости единицы экспортной продукции обрабатывающей промышленности сравнительно велика. Напротив, поставки промышленных товаров из стран ЕС в Россию более диверсифицированы между транзитными коридорами, поскольку ввиду более высокой стоимости соответствующих товаров особую важность приобретают такие факторы, как качество транспортировки и складского хранения, безопасность и своевременная доставка.

График 2

Структура транзитных поставок в стоимостном выражении через основные транспортные коридоры, 1999 г. (%)*



*

Источники: Государственный таможенный комитет РФ, [6], расчеты автора на основе материалов работы [10].

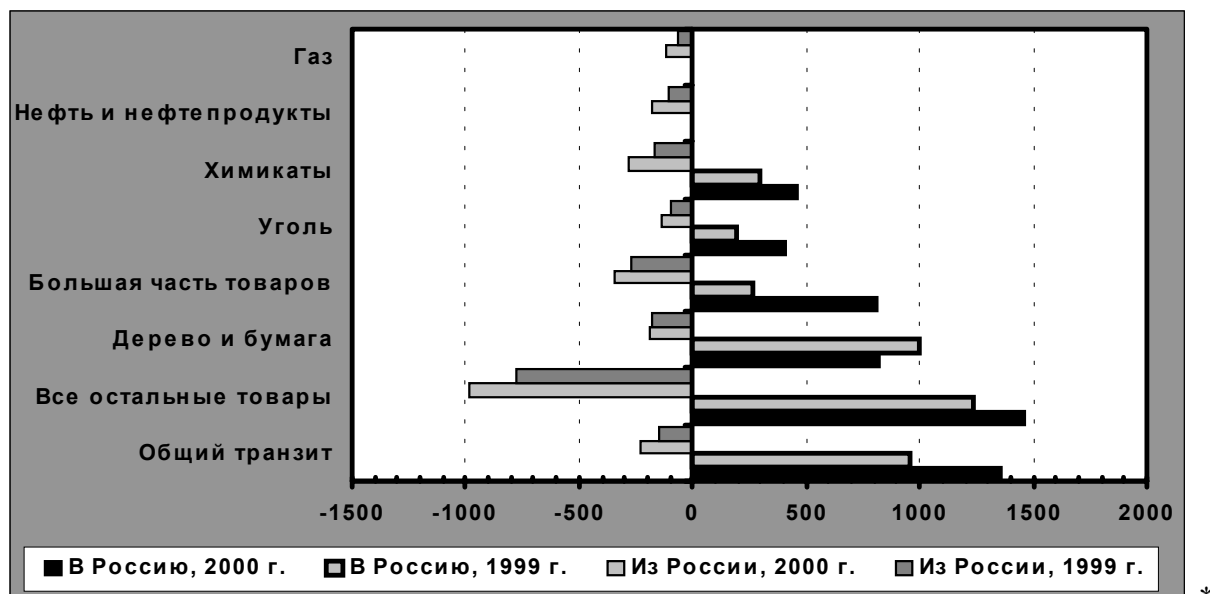
Поставки в Россию и из России приведены справа и слева от оси координат соответственно.

Стоимостное распределение транзитных потоков между Россией и ЕС было более равномерным. Их совокупный объем в размере 42,3 млрд дол. в 1999 г. распределялся между транспортными коридорами следующим образом: Украина—Словакия — 5,8 млрд дол., Белоруссия—Польша — 16,1 млрд дол., Латвия — 10,6 млрд дол., Эстония — 3,7 млрд дол., Литва — 3,8 млрд дол., Финляндия — 2,4 млрд дол. На поставки в Россию в 1999 г. приходилось около одной трети транзитной торговли в стоимостном выражении (см. график 2). На транспортный коридор Белоруссия—Польша приходилась основная часть поставок в Россию, за ним следовали Латвия и Литва, однако через Финляндию также осуществлялись значительные в стоимостном выражении транзитные поставки (если принять во внимание небольшие физические объемы транзита). В действительности стоимость грузов, перевозимых через Финляндию, в расчете на единицу веса была самой высокой — 2107 дол. за 1 тонну по сравнению с 1677 дол. за 1 тонну для поставок через транспортный коридор Белоруссия—Польша.

Статистика, представленная на графике 3 (см. также табл. 2), свидетельствует о том, что в расчете на единицу веса стоимость транзитного импорта в Россию из стран ЕС в 1999 г. более чем в семь раз превышала аналогичный показатель для транзитного экспорта. И вновь объяснение наблюдаемого феномена связано со структурой торговли между Россией и ЕС.

График 3

Средние цены единицы продукции основных товарных групп, 1999 и 2000 гг. (дол. за 1 тонну)*



*

Источники: Российский Государственный таможенный комитет, расчеты автора.

В соответствии с данными Государственного таможенного комитета России, стоимость внешнеторговых грузов в расчете на единицу веса возросла в 2000 г. по всем товарным группам, кроме продукции лесной, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности, импортируемой Россией (см. график 3). Благодаря росту мировых цен на нефть стоимость российского транзитного экспорта в расчете на единицу веса выросла сильнее, чем аналогичный показатель для российского импорта. Общая стоимость транзитных поставок выросла в 2000 г. по сравнению с 1999 г. примерно на треть.

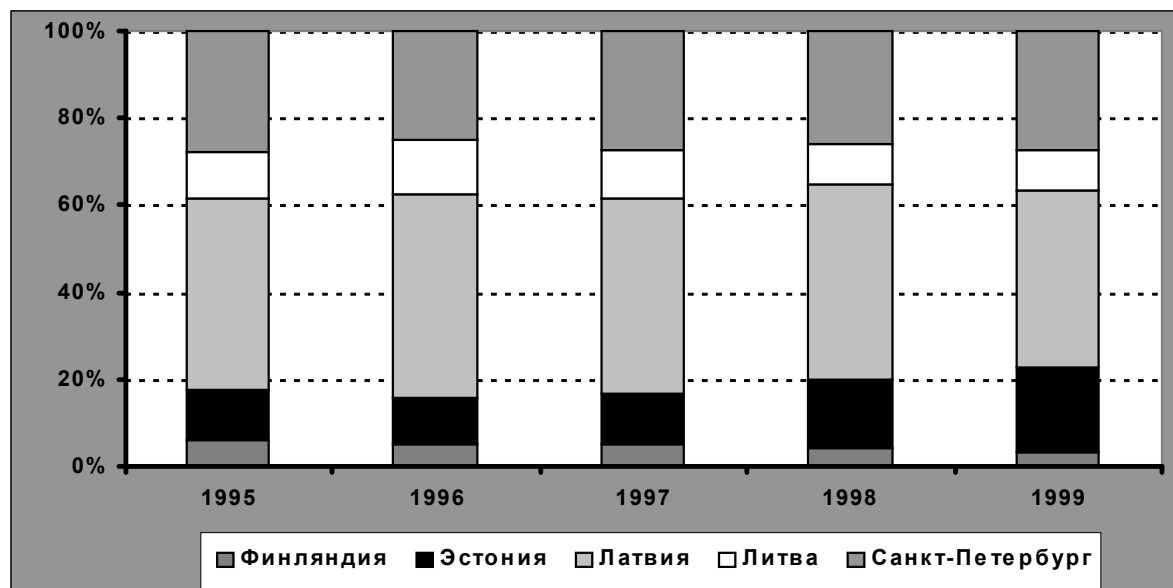
Обострение конкуренции между балтийскими портами

Во второй половине 90-х гг. наблюдалось обострение конкуренции между балтийскими портами за обслуживание транзитных торговых потоков. Крупнейшие российские нефтяные компании воспользовались преимуществами роста региональной конкуренции, сумев столкнуть балтийские торговые порты друг с другом и заставить их снизить транзитные расценки. Кроме того, Россия увеличила физический объем прямых поставок через Санкт-Петербург, а также другие свои порты на Балтийском море — Калининград и Выборг.

С целью сравнения на графике 4 и в табл. 1 приведены физические объемы прямых торговых поставок (хотя, по определению, они не попадают в категорию транзитных), но только через порт Санкт-Петербурга, поскольку детальными данными о поставках через порты Калининграда и Выборга мы не располагали.

График 4

Объемы транзитных поставок через отдельные страны и прямых поставок через Санкт-Петербург, (% объемов поставок, измеренных в млн тонн)*



*

Источники: [10], расчеты автора.

Таблица 1

Средний годовой прирост физических объемов транзитных поставок через отдельные страны и средние доли транзита на запад и транзита нефти, 1995–1999 гг. (%)*

	Санкт-Петербург	Эстония	Латвия	Литва	Финляндия	Всего
Общий объем транзитных поставок	11,5	20,3	5,4	4,0	–8,9	8,2
в западном направлении	13,2	21,2	5,3	3,8	–8,2	8,6
в восточном направлении	2,8	15,4	7,5	4,9	–10,6	5,4
нефти в западном направлении	–4,5	39,8	5,4	0,7	29,0	10,5
Объем поставок в западном направлении (% общего объема)	84	86	96	83	66	91
Объем поставок нефти (% общего объема)	28	61	64	29	9	50
Среднегодовой общий объем поставок, 1995–1999 гг. (млн тонн)	15675	13155	41063	9726	4254	83873

* Источники: [10], расчеты автора.

Наиболее яркой тенденцией рассматриваемого периода был феноменальный рост транзитных поставок через Эстонию — примерно на 20% с 1995 г. по 1999 г. (см. табл. 1). Этот рост был обусловлен главным образом увеличением экспорта российской нефти через Эстонию почти на 40% в год. Доля нефти в совокупных транзитных поставках через Эстонию возросла с 32% в 1995 г. до 70% в 1999 г. Для сравнения: доля нефти в совокупных транзитных поставках через Латвию осталась практически неизменной на уровне чуть выше 60% (при этом объем транзитных поставок нефти через Латвию до сих пор почти в два раза превышает объем поставок через Эстонию). Транзитные поставки через Эстонию, не

связанные с торговлей энергоносителями, также быстро увеличивались, — гораздо быстрее, чем аналогичные поставки через Латвию и Литву.

Успех Эстонии был обусловлен улучшением железнодорожных коммуникаций и логистики, расширением нефтеналивных терминалов (порт Мууга) и тесным сотрудничеством с российскими нефтяными компаниями (особенно с компанией «ЛУКОЙЛ») в организации поставок с Киришского нефтеперерабатывающего комбината и других российских предприятий. Совершенствование технологий обработки и хранения грузов, повышение эффективности операций и снижение издержек позволили Эстонии переключить на себя транзитные транспортные потоки Финляндии и, возможно, отчасти Латвии.

Транзитные поставки через Латвию и Литву также увеличились, хотя темпы их роста были ниже, чем в Эстонии. Латвия модернизировала нефтеналивной терминал в Вентспилсе и привлекла к управлению им иностранных инвесторов, однако ограниченные мощности трубопроводов и железнодорожного транспорта, а также сложные отношения с Россией продолжают служить факторами, ограничивающими рост транзитных поставок.

Как свидетельствуют данные, представленные в табл. 1, объемы транзитных поставок через Финляндию сократился как в абсолютном, так и в относительном выражении (главным образом в пользу Эстонии и Санкт-Петербурга). Эту тенденцию не смогло переломить даже значительное увеличение транзита нефти, поскольку на него приходится только 9% общего объема транзитных поставок через Финляндию. Ввиду незначительного объема транзита через Финляндию (менее 2% совокупных объемов транзитной торговли между Россией и странами ЕС), переориентации даже незначительного по стоимости объема торговых потоков или единичных поставок может быть достаточно для существенного процентного изменения объемов транзита. Транспортный коридор, проходящий через Финляндию, по-видимому, предпочитают поставщики, готовые платить за безопасность и высокое качество обработки и хранения грузов, поскольку высокие транспортные расходы могут быть оправданы применительно к товарам с высокой стоимостью в расчете на единицу веса, поставляемым ими в Россию (см. табл. 2).

Таблица 2

Средняя стоимость единицы груза через транзитные коридоры, 1999 г. (дол. за 1 тонну)*

	Из России	В Россию	В обе стороны
Финляндия	283	2107	725
Эстония	142	415	180
Латвия	185	1517	251
Белоруссия—Литва	216	1181	383
Белоруссия—Польша	269	1677	352
Украина—Словакия	66	689	81
Всего, в среднем	158	1170	219

* Источники: Государственный таможенный комитет РФ, [10], расчеты автора.

Политика в области транзита: режим взаимных зависимостей

Транзитные поставки связывают экономики балтийских стран с экономикой России таким образом, что относящиеся к ним вопросы легко могут быть транслированы в политическую сферу. И наоборот, политические соображения нередко оказывают влияние на решения об инвестициях в инфраструктуру транзитного транспорта и о переориентации транзитных поставок с одного транспортного коридора на другой.

Экспорт услуг транзитного транспорта представляет собой важный источник дохода для небольших экономик балтийских стран. Чаще всего цитируются оценки, в соответствии с которыми в 1998–1999 гг. на него приходилось около 14% ВВП Эстонии, 18–20% ВВП Латвии и примерно 10% ВВП Литвы². Как правило, эти показатели рассчитываются на основе данных о доле транспортного сектора в ВВП соответствующих стран, которые корректируются с учетом информации о том, что примерно 60–90% транспортных услуг стран Балтии во второй половине 1990 гг. приходилось на обслуживание транзитных поставок. Для сравнения можно отметить, что, по расчетам, результаты которых приведены в работе [10], совокупный (как прямой, так и косвенный) вклад транзитного транспорта в ВВП Финляндии составлял в 1998 г. лишь 0,0013%³.

Российская экономика в значительной степени зависит от доходов, связанных с экспортом энергоносителей, на которые в 2000 г. приходилось более половины общих экспортных доходов России. В настоящее время они являются наиболее важным источником финансовых ресурсов федерального и региональных бюджетов⁴. В свою очередь государства ЕС зависят от поставок нефти и газа из России, на которые в 1999 г. приходилось около 20% импорта странами ЕС природного газа и около 30% их импорта нефти. Согласно оценкам Международного энергетического агентства (IEA), в случае перебоев с поставками природного газа и нефти из России в Европу возникнет необходимость в радикальной реориентации поставок этих видов сырья в мировом масштабе⁵.

Россия в борьбе за транспортную самодостаточность

После провозглашения независимости стран Балтии, Украины, кавказских и центральноазиатских республик Россия ощутила себя территориально отрезанной от внешних рынков. Соответственно в России началась разработка политики в области энергетического транспорта на федеральном и региональном уровнях.

Стратегическую безопасность России планируется укрепить за счет строительства новых линий трубопроводов. Для обеспечения безопасности поставок ведется строительство Балтийской трубопроводной системы (включая Приморский нефтеналивной терминал на Финском заливе) в обход стран Балтии, трубопровода Баку-Новороссийск к Черному морю в обход Чечни и трубопровода Сухородная-Родяновская к Черному морю в обход Украины. Для обеспечения безопасности поставок природного газа планируется построить газопровод по территории России до Финского залива и далее по дну Балтийского моря в Германию.

Усилия России, направленные на сохранение практики прокачки природного газа и нефти стран Центральной Азии через российские трубопроводы, имеют своей целью предотвратить конкуренцию со стороны более дешевых энергоносителей из этих стран. В конечном счете цель также состоит в укреплении сотрудничества в области энергетической политики между странами СНГ (особенно между Россией, Казахстаном и Туркменистаном). Ожидается, что новые поставки природного газа и нефти из Центральной Азии и региона Каспийского моря приведут к незначительному увеличению нагрузки на транспортные мощности транзитной торговли со странами ЕС.

² Помимо статистики национальных счетов соответствующих стран используется также информация из работ [9] и [5].

³ При соответствующих расчетах использовалась дезагрегированная модель затраты—выпуск, в которой учитывались различные способы осуществления транзитных поставок. См.: [10], глава 5.

⁴ См.: [1], [4], и [13].

⁵ См.: [2].

Региональные интересы и интересы российских нефтяных компаний также играют свою роль. Ленинградская область энергично лоббировала строительство Приморского нефтеналивного терминала и Балтийской трубопроводной системы. Однако российские нефтяные компании столкнулись с трудностями в выработке единой стратегии развития новых портов и терминалов. К примеру, компания «ЛУКОЙЛ», которая ранее была заинтересована в развитии портов на Балтийском море, недавно открыла новый порт Варандей на севере России. Одна из ведущих нефтяных компаний России, Сургутнефтегаз, осуществляет строительство порта в бухте Батарейная на Финском заливе, однако прогресс в возведении этого порта до сих пор является более чем умеренным.

Обеспечение транспортной самодостаточности сопряжено для России со значительными трудностями. К примеру, и Всемирный банк, и Европейский банк реконструкции и развития нашли проекты строительства Балтийской трубопроводной системы и Приморского нефтеналивного терминала убыточными. Их рекомендации сводились к тому, что Россия должна по-прежнему пользоваться дешевыми транзитными услугами стран Балтии. Однако оба эти проекта уже реализуются, и компания «Транснефть», являющаяся собственником российских нефтепроводов, по-видимому, приняла решение финансировать их за счет сборов с компаний — пользователей трубопроводов и терминалов. Соответствующие издержки неизбежно приведут к снижению конкурентоспособности российских поставщиков нефти и газа и на долгие годы лягут косвенным бременем на российский бюджет.

У России есть опыт репрессивного регулирования экспортных транзитных потоков с целью оказания давления на страны Балтии. В 1998 г. поставки нефти через порт Вентспилс (Латвия) были приостановлены в интересах защиты прав русскоязычного населения страны. Дискриминационные транспортные тарифы и ограничения поставок использовались на протяжении 90-х гг. для оказания давления на страны Балтии по различным вопросам. Украине, которая использовала часть российского газа, направляемого на экспорт в страны ЕС, в собственных целях, был преподан урок, когда в 2000 г. в России было принято решение о строительстве нового газопровода через Белоруссию и Польшу в обход Украины.

В соответствии с прогнозами Международного энергетического агентства и ОЭСР, основанными на предположении о сохранении благоприятной динамики экономического роста на протяжении последующих двадцати лет, темпам роста ВВП в странах Европы на уровне 2,1% в год будет соответствовать рост потребления энергоносителей на 1%. В ситуации роста ВВП России в среднем на 2,4% ежегодно производство энергоносителей будет увеличиваться на 1,4% в год. Это означает, что перераспределение транзитных потоков не обязательно окажется игрой с нулевой суммой: рост объемов транзитных поставок будет по-прежнему обеспечивать полную загрузку мощностей транспортных коридоров, хотя можно ожидать дальнейшего перераспределения объемов поставок под влиянием факторов конкурентной либо политической природы.

Список использованной литературы

ABN AMRO. Macroeconomics: Russia. London. February 13, 2001.

Energy Information Administration, Oil and Gas Resources of the West Siberian Basin, Russia, DOE/EIA-0617, Washington D.C., November 1997.

International Energy Agency — Organisation for Economic Co-Operation and Development, World Energy Outlook 2000, Paris 2000.

International Monetary Fund (IMF). Country Report № 01/102, Washington D.C., July 2001.

Maheshwari V., Robinson A. Financial Times Survey, www.ft.com/ftsurveys, 19.5.2000.

Petroleum Economist. Change looms over the mighty Gazprom. September 2000.

Puheloinen A. Russia's Geopolitical Interests in the Baltic Area. Finnish Defence Studies. National Defence College. Helsinki, 1999.

Trenin D., Ham van P. Russia and the United States in Northern European Security. The Finnish Institute of International Affairs. Helsinki, 2000.

Unibanka. Main Sectors of Economy, Transport and Transit. Unibank Research. Riga. September 1998.

Widgren M., Kaitila V., Arkonsuo H. Transit and Arbitrage Trade with Russia – Finland and the Baltic Region. ETLA. Series B 163. Helsinki 2000.

Госкомстат России; данные, предоставленные автору.

Концепция внешней политики Российской Федерации, подписанная президентом В. Путиным 28 июня 2000 г., <http://www.mid.ru/mid/eng/econcept.htm>.

Центральный банк России. http://www.cbr.ru/statistics/credit_statistics, 17.4.2001.

В аналитических материалах, распространяемых РЕЦЭП, могут излагаться различные точки зрения на экономическую политику, однако Центр как организация придерживается в этом отношении нейтральной позиции. Все мнения, высказываемые в публикуемых материалах, отражают исключительно точку зрения их авторов, но не мнение РЕЦЭП, организаций, принадлежащих к его руководящему консорциуму, Европейской комиссии или любой другой организации, принадлежащей к Европейской комиссии.

РОССИЙСКО-ЕВРОПЕЙСКИЙ ЦЕНТР ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ

Потаповский пер., 5, стр. 4,
Москва 101000 Россия
<http://www.recep.ru>
e-mail: recep@recep.ru
тел +7 (503) 232-36-13 факс +7 (503) 232-37-39