

Национальная транспортная стратегия – залог выхода Армении из полублокады

Интервью директора экспедиторской компании "Апавен" Гагика Агаджаняна информагентству АрмИнфо

- Давид Степанян
- четверг, 28 апреля, 13:02



Основанная в 1993 году транспортно-экспедиторская компания “Апавен” на сегодняшний день является лидером по грузоперевозкам в Армении. Имеет разветвленную агентскую систему в 40 странах, офисы в Новороссийске, Стамбуле, Тбилиси, Ереване. Имеет три автономных автопредприятия, два из которых находятся в Грузии, одно в Армении. Владеет самым большим таможенным терминалом в Армении площадью 85 тыс метров, со всем подсобным хозяйством. На сегодняшний день обрабатывает более 50% всех контейнерных перевозок связанных с Арменией.

Гагик Гайосович, в последнее время в результате подорожания топлива существенно возросли тарифы на грузоперевозки. В частности, с 1 марта произошло увеличение тарифов за использование паромов Ильичевск-Поти и Новороссийск-Поти. Насколько существенно это подорожание и не приведет ли оно к очередной цепной реакции на товары, импортируемые Арменией?

Начнем с того, что подорожание тарифов на грузоперевозки, которые мы перманентно видим, не всегда существенно влияют на стоимость товаров первой необходимости, импортируемых в Армению. Тариф может меняться на 1-1,5-2 доллара США на тонну грузов перевозимых, допустим по железной дороге. Подорожание же перевозок при помощи паромных переправ в последнее время, конечно же, имело место. При этом, изменилась вовсе не тарифная политика, которая осталась прежней. Эта практика применяется во всем мире в зависимости от изменений цен на топливо. В тариф на грузоперевозку включаются все расходы, кроме стоимости топлива, выделенной отдельно в так называемый VAF. Эта практика применяется во всем мире из-за того, что цены на топливо постоянно колеблются. При этом, действительно с 1 марта чуть больше 10% подорожал тариф на перевозку грузов по парому Ильичевск-Поти, на вагон это подорожание составляет около 300-350 долл. И чуть меньше 10% - 250-270 долл. на паром от порта “Кавказ” до Поти. Если же учесть, что один вагон – это ориентировочно 60 тонн, то подорожание составило 5-4 долларов на тонну, а это очень существенные цифры. Конечно, на участке от Поти до Еревана тоже есть какие-то изменения, что выражается в 1-1,5 долл. на тонну груза. Убежден, что на фоне постоянного повышения цен на топливо ожидать сохранения прежних цен на транспорт, по крайней мере, наивно. Если будет новое подорожание топлива, то подорожание тарифов на грузоперевозки неизбежно. Железнодорожные тарифы рассчитываются в достаточно стабильных швейцарских франках, соответственно, связывать их с колебанием валютных курсов также не приходится. Таким образом, происходит цепная реакция, остальные же оценки предоставляю делать вам.

Я все же попытаюсь уточнить Ваши выводы...

Нужно просто элементарно все это просчитать. Каково процентное соотношение повышения тарифов, повышению цен на товары первой необходимости. Возьмем товар первой необходимости и посмотрим, как на него формируется цена. К примеру, транспортная составляющая добавляется к стоимости зерна или муки, которые ввозятся в Армению. Но сама стоимость этого товара уже формируется под влиянием огромных расходов на энергоносители. Это зерно ведь нужно было сеять и убирать, расходуя топливо – вот где основные расходы. То есть подорожание того же зерна начинается с подорожания все того же топлива еще на начальной стадии его производства и уже при конечной перевозке на него накладывается наша часть. Мы можем рассчитать нашу часть, сказав, что при перевозке товара в результате подорожания топлива он подорожает, допустим, на 2 доллара. Но мы не можем рассчитать всю цепную реакцию, поскольку мы не знаем, как формировалось ценообразование изначально. Поэтому как транспортник я могу ответить Вам лишь за транспортную часть.

Армянские политики очень часто и много говорят о грабительской тарифной политике Грузии по отношению к Армении. Каково Ваше мнение на этот счет?

Я категорически не согласен с этим мнением и в этой связи приведу пример. Максимальная стоимость обработки одной тонны груза или контейнера в 20 фут в потийском порту – это 200-250 долл. Минимальная стоимость обработки, к примеру, в порту Лонг-Бич в Лос-Анджелесе – 500 долларов. В роттердамском порту стоимость обработки колеблется в пределах 300 евро. При этом, в Потти эти же контейнеры могут обрабатываться и за 150-200 долл, в зависимости от объемов и т.д. Таким образом, по сравнению даже с тем же Новороссийском тарифы в грузинских портах очень даже приемлемы. Я 18 лет руковожу компанией “Апавен” и все эти годы мы работаем с портом Потти. Таким образом, сравнительный анализ за эти годы между Потти и более 80 портами, с которыми мы имеем дело, в целом в пользу грузинского порта. Что же касается железнодорожной составляющей, то стоимость перевозки одной тонны груза по железной дороге Грузии, и железной дороге Армении принципиально друг от друга не отличается. То есть, мы в принципе не можем требовать от грузин более низких тарифов, в то время как у нас самих эти тарифы практически аналогичные.

В последнее время в Комитете госдоходов очень много говорят о техническом переоснащении и повышении эффективности таможенных пунктов и терминалах на границе с Грузией. Облегчилась ли процедура растаможки и перехода границы по Вашим личным наблюдениям?

В процедуре таможенных оформлений на границе какие-то изменения есть. Я буквально вчера переходил границу и как специалист могу сказать, что, конечно, подвижки есть, но они очень медленные. Не скрою, что по сравнению с грузинской таможней нам еще многое предстоит сделать. Наши таможни принципиально отличаются по качеству и скорости обслуживания и грузины на голову выше нас. Там принцип одного окна, жестко установленные графики, причем, для граждан и грузовиков всех стран, а не только Грузии. То есть, обработка документов должна занять несколько минут, если она займет больше, то это будет для них уже ЧП. Не могу сказать этого о нашей таможне, хотя были времена когда ситуация у нас была намного лучше чем в Грузии. А сегодня она объективно лучше у грузин и нам следовало бы брать у них пример.

Руководство ЮКЖД в последнее время неоднократно заявляло о сохранении своих действующих тарифов на грузоперевозки, несмотря на рост тарифов по всему миру. Насколько объективны эти заявления?

Во-первых, хочу отметить, что факт передачи Армянской железной дороги в концессионное управление РЖД - это большое достижение для Армении. В последнее же время мы ощутили еще более значительные, положительные перемены в работе ЮКЖД. 20 лет мы только эксплуатировали нашу железную дорогу, ни копейки в нее не вкладывая. Сегодня по всей протяженности железных дорог Армении ведутся работы, меняются рельсы, шпалы, контактные линии. Несмотря на

отсутствие нового подвижного состава, зная состояние центральной магистрали, мы уверены, что вагоны с нашими грузами не перевернутся. Буквально несколько лет назад вагон с грузом после пересечения границы с Грузией доходил до Еревана в течение 3, 4 а то и 5 дней. Сегодня этот путь вагон проходит в течение суток. Это стабильное достижение увеличения скорости, которое влечет за собой уменьшение затрат. Это результат хорошей работы ЮКЖД. Мы не являемся конкурентами с ЮКЖД, скорее мы партнеры, которые пытаются найти точки сотрудничества.

Поговорим о ваших конкурентах, является ли таковой недавно созданная компания “Spryka”, специализирующаяся на перевозке сельхозпродукции?

Не думаю. Каждая компания имеет свои приоритеты. “Апавен” не специализируется на перевозке скоропортящихся продуктов. Мы их перевозим, но не специализируемся на этом в отличие от компании “Spryka”, которая занимает сегодня ту нишу, которая до ее прихода была более-менее свободна. Мы приветствуем эту компанию, поскольку после ее выхода на рынок существенно обновился грузовой автомобильный парк Армении, чему можно лишь радоваться.

Охарактеризуйте Ваши отношения со страховщиками?

Еще до введения в Армении ОСАГО, мы долгие годы работали со страховыми компаниями, страхуя и наши автотранспортные средства, и грузы, и всю нашу деятельность. Терминальные услуги, грузоперевозки, складирование, ответственность перед третьим лицом – все застраховано. Мы на уровень выше подняли вопрос страховки в Армении, став членом британского TT Club, имеющего свои принципы и являющегося достаточно дорогим удовольствием. Мы имеем с ними серьезный договор, которым они застраховали практически все, что с нами может произойти. Но независимо от этого мы сотрудничаем и с местными страховыми компаниями по страховке конкретных грузоперевозок.

На днях в Ереване было подписано соглашение о строительстве железнодорожного участка Ванадзор-Фиолетово. Это внесет какие-то коррективы в деятельность вашей компании?

Подписание данного соглашения было, наверное, самой приятной вестью, которую мне приходилось слышать в этом году. Начиная с 2004 года, я говорил о необходимости реализации этого проекта, в 2006 году я написал об этом премьер-министру Армении Андранику Маркарян, возглавлявшему тогда Совет корпорации “Вызовы тысячелетия”. Этот проект тогда его очень воодушевил и он сказал, что даже если США не найдут для нее средства он его осуществит за счет бюджетных средств. Сокращение железнодорожного участка на 20% это уже очень существенно. Проехать от Еревана до грузинской границы вместо 300 км - 220, – это уж прогресс. Кроме этого, мы получим кольцевое движение по всей Армении, это кратчайший путь от севера до юга, от Гюмри до Зода и т.д. То есть, достижений множество.

Какие меры нужно предпринять Армении для выхода из полублокадного состояния. Помогут ли этому строительство новых нормальных дорог и другие мероприятия по повышению транзитной привлекательности республики?

Армения действительно находится в полублокаде, и от этого никуда не денешься. Но можно предпринять ряд шагов по улучшению ситуации. Одним из таких шагов является разработка в Армении Национальной транспортной стратегии. У нас должно быть свое видение по развитию транспорта внутри нашей страны. Речь идет о целом комплексе вопросов, связанных с терминальными услугами, пограничными переходами, таможенными пунктами, автотранспортом, железной дорогой, авиацией, различными пошлинами, сборами и т.д. То есть, нам нужна уникальная система, разработанная именно для Армении, находящейся в полублокаде. Мы должны создать максимально облегченную систему транзита, которая до минимума облегчила бы положение Армении. Эта система предоставит для Ирана и Грузии, чьими территориями мы пользуемся, такие возможности, которые позволили бы стать Армении не просто пользователем, а их равноправным партнером. В этом направлении нужно серьезно подумать, и создать оптимальные условия хотя бы

для транзита из Ирана в Грузию и из Грузии в Иран, так как у нас сейчас практически нет транзита через территорию Армении. В свое время аналогичная ситуация была в Грузии, но они ликвидировали визы, создали максимально-облегченные условия для того, чтобы привлечь грузоперевозки и туристов в свою страну. В свое время армяне вообще не ездили туристами в Грузию, а посмотрите, что происходит сейчас. В Грузии с 1 марта ввели налог на использование инфраструктуры иностранным грузовым транспортом. Делегация Минтранса Армении уже обсуждала этот вопрос в ходе своего визита в Тбилиси, этот вопрос также обсуждался во время визита грузинского премьера. Это очень важная проблема, учитывая наличие межправительственного соглашения между нашими странами, которым стороны освободили друг друга от всех подобных вопросов. При этом, и у Армении, и у Грузии есть обоюдные претензии. Таким образом, уже сегодня мы упираемся в необходимость разработки Национальной транспортной стратегии.

Чем недовольны грузины?

Межправительственным соглашением Армения и Грузия освободили друг друга от всех возможных сборов и пошлин и достаточно долгое время стороны жестко придерживались этого соглашения. Потом начались мелкие дразги, в Армении появился институт брокеров и их платные услуги стали бременем для заезжающего и выезжающего из Армении автотранспорта. Потом в Армении появилось ОСАГО, причем и для всех въезжающих в республику авто. Причем делается все это очень грубыми методами, к примеру, временный ввоз на 15 дней сталкивается с установленным страховыми компаниями минимальным сроком страховки в 1 месяц. Человек не находится месяц в Армении, но платить почему-то должен за месяц. При этом, все это выражается в каких-то мелких непринципиальных суммах. А грузины сразу взяли и ввели пошлину в 200 лари, а это около 115 долл, причем лишь для грузовых авто, все остальные проходят без проблем, то есть грузины не цепляются за эти несколько лари. Поэтому, нужно как-то разрегулировать эту ситуацию, ведь, в конечном счете, в выигрыше-то остались не мы, а грузины. В этих вопросах нужен государственный подход, внимание, национальная политика, выраженная в четкой Национальной транспортной стратегии.