

ТРАНСКОНТИНЕНТАЛЬНЫЙ ТРАНЗИТ АЗИЯ–ЕВРОПА

© 2016 г. И. Зуенко, С. Зубань

Обслуживание транзитных потоков из Азии в Европу является одним из потенциальных драйверов экономического развития восточных регионов России. В течение долгого времени наши тихоокеанские порты и Транссибирская магистраль фактически не имели конкурентов. Создание транспортных коридоров, проходящих через западные регионы КНР и Казахстан, изменило ситуацию. На основе данных таможенной статистики авторы показывают, насколько обоснованы опасения о потере восточными регионами РФ выгод от трансконтинентального транзита.

Ключевые слова: логистика, транзит, Китай, Казахстан, Таможенный союз, Экономический пояс Шелкового пути.

Статья получена 27.01.2016.

DOI: 10.20542/0131-2227-2016-60-7-70-76

Вопросы хозяйственного развития Восточной Сибири и Дальнего Востока РФ остаются в числе приоритетных [1]. В частности, экономико-географическое расположение предоставляет возможности для их интеграции в транспортные потоки между Азией и Европой благодаря наличию инфраструктуры, созданной еще в XIX–XX веках и до сих пор не потерявшей своей актуальности на карте трансконтинентальной логистики: это Транссибирская и Байкало-Амурская железнодорожные магистрали, порты Восточный, Владивосток, Ванино.

По сравнению с морскими контейнерными перевозками сухопутная транспортировка по маршруту “Восток–Запад” пока невелика (1–2% общего объема [2, с. 9]). Речь идет о потоке грузов, как попадающих на континент морем (то есть производимых в Японии, Корее), так и производимых в прибрежных провинциях КНР и отправляемых в западные регионы Евразии, прежде всего Европу. Однако ситуация с трансконтинентальным транзитом кардинально меняется. Китай уже реализует программу “Экономический пояс Шелкового пути” с целью налаживания стабильного транзита своих экспортных товаров в Европу через страны Центральной Азии. Будучи одной из ключевых стран на данном маршруте, Казахстан пытается

воспользоваться выгодами своего географического положения через проект “Нурлы жол” [2, с. 12; 3].

Движение товаров через территорию КНР, а затем РК, оставляет в стороне всю транспортную систему Дальнего Востока и Сибири, а также северо-восточных провинций Китая и Монголии. Фактически Казахстан и восточные регионы России становятся конкурентами.

В 2012 г. Казахстан ввел в эксплуатацию 293-километровую железнодорожную линию, соединяющую города Хоргос и Жетыген, создав таким образом второй железнодорожный погранпереход на границе с КНР [2, с. 14]. На станции Алтынколь поезда переводятся с колеи 1435 мм на 1520 мм. Тем самым расстояние от Китая до южных регионов Казахстана удалось сократить примерно на 550 км [2, с. 14]. Кроме того, РК заключила соглашение с КНР о создании в порту Ляньюньган (провинция Цзянсу) совместного логистического центра. В 2015 г. объявлено о запуске регулярно контейнерного поезда Ляньюньган–Алматы. Время в пути составляет 12 дней при расстоянии 5600 км [4].

Благодаря наличию единой таможенной территории в рамках ЕАЭС значительно упростились таможенные и иные контрольные процедуры на маршруте перемещения китайских товаров вплоть до границ Евросоюза. Тем самым нивелировано одно из основных конкурентных преимуществ российского транзитного коридора, а логистическая инфраструктура западных регионов КНР и Казахстана стала оттягивать на себя растущую

ЗУЕНКО Иван Юрьевич, старший преподаватель Дальневосточного федерального университета, РФ, 690922 Владивосток, нп Аякс, 10 (ivanzuwei@gmail.com).

ЗУБАНЬ Семен Викторович, главный специалист-эксперт Представительства таможенной службы Российской Федерации в Республике Казахстан, РК, 010000 Астана, ул. Ауэзова, 34 (116).

часть нынешнего трансконтинентального грузопотока.

Существуют различные взгляды на значимость потоков трансконтинентального транзита для экономик участвующих в нем стран, а также на перспективы соперничества северного (через Транссиб) и южного (через Казахстан) направлений грузопотока. Ряд экспертов и политиков полагает, что “транзитный потенциал может стать важным геостратегическим преимуществом России, если потребности остального мира в ее природных ресурсах сократятся”, иначе говоря оптимальным вариантом использования гигантской территории России [5]. Но многие считают транзит недостаточно привлекательным способом зарабатывания денег, предлагая задействовать транспортные системы преимущественно для экспорта-импорта товаров. Утверждается, что в глобальном смысле ниша трансконтинентального транзита крепко занята океанскими перевозками, а сухопутная инфраструктура России, прежде всего железнодорожная, устарела технологически и не может претендовать на ее завоевание [5, 6]. Надежды на ее совершенствование, в том числе в восточных регионах РФ, связывают с реализацией инициативы Пекина по созданию Экономического пояса Шелкового пути [7].

Западные эксперты, как правило, понимают концепцию Экономического пояса Шелкового пути исключительно как формирование торгово-логистической инфраструктуры в западном направлении (Казахстан, Пакистан) в интересах экспансии китайского бизнеса [8, 9], и практически не учитывают в новой логистической карте Евразии интересы ее северо-восточных регионов. Однако китайские авторы, а следом за ними и российские придерживаются более широких трактовок [7; 10; 11]. Имея в виду логику соразвития всех стран, задействованных в проекте, Россия ждет от Китая масштабных инвестиций в собственную логистическую инфраструктуру. Однако на границе Дальнего Востока РФ и Северо-Востока КНР все пока остается лишь на уровне деклараций, тогда как Казахстан уже пожинает первые плоды проекта “Один пояс – один путь” [4].

Попытаемся установить, какова текущая ситуация с транзитом через территории Казахстана, Восточной Сибири и Дальнего Востока и определить перспективы развития ситуации. Авторами был проведен анализ объемов международного транзита за период 2012–2014 гг. на основе данных таможенной статистики о товарах, перемещенных в рамках процедуры таможенного тран-

зита¹. Отметим следующие особенности нашего анализа:

1) исследовались транзитные контейнерные перевозки только в одном направлении – с Востока на Запад (из Азии в Европу);

2) в категорию “страны Европы” включались страны ЕС и европейской части СНГ, такие как Белоруссия и Украина;

3) при анализе транзита через Казахстан учитывались данные о товарах, перемещаемых транзитом через территории Казахстана и затем России; для Дальнего Востока – данные о товарах, перемещаемых через порты Приморского края; для Восточной Сибири – данные о товарах, перемещаемых через пограничные пункты пропуска, расположенные в Забайкальске, Кяхте, Наушки, без учета транзитных перевозок, страной отправления которых являлась Монголия;

4) при анализе транзита через Казахстан не учитывались данные о транзите из стран Южной и Центральной Азии, так как для товаров, перемещаемых, например, из Киргизии или Узбекистана в Европу в любом случае более естественным выглядит транзит через Казахстан, а не через Восточную Сибирь или Дальний Восток. Однако схожую тенденцию нельзя проследить для товаров из стран и регионов, географически близких к дальневосточным портам: для Японии и Кореи проблема выбора транзитного канала в Европу является актуальной;

5) поскольку стоимостные показатели не отражают объективной картины в сфере транспортных перевозок, исследовались физические объемы перемещаемых товаров. Например, согласно таможенным данным, объемы транзита из Китая в Европу через Казахстан в период с 2012 по 2014 г. в стоимостном выражении увеличились с 1.242 до 1.293 млрд. долл. США (всего на 4%). В то же время в физическом выражении транзит вырос более чем в 2 раза – с 38.9 до 86.6 тыс. т².

Проведенный анализ позволил выявить следующие основные тенденции:

– увеличение объемов транзита из стран Восточной и Юго-Восточной Азии в направлении Европы. В период с 2012 по 2014 г. его совокупный объем увеличился с 112.5 до 170.1 тыс. т.

¹ Данные ФТС РФ; доступны по запросу в ФТС РФ или в специализированные информационные порталы: <http://marketing.1.ru/tranzitelc.html>, [http:// маркетинговые-исследования-россии.рф/транзит/](http://маркетинговые-исследования-россии.рф/транзит/), [http:// cargo-report.info/stat/transit-country](http://cargo-report.info/stat/transit-country)

² Здесь и далее статистика приводится из указанного выше источника.

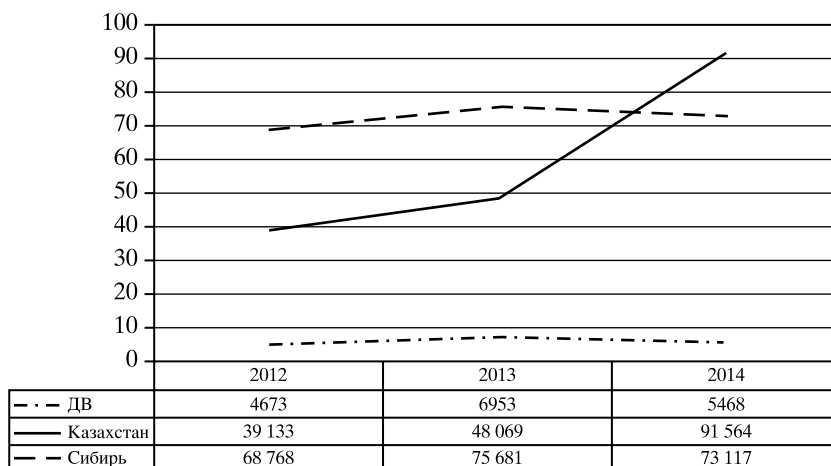


Рис. 1. Динамика транзита из Азии в Европу через Казахстан, Восточную Сибирь и Дальний Восток, 2012–2014 гг., тыс. т

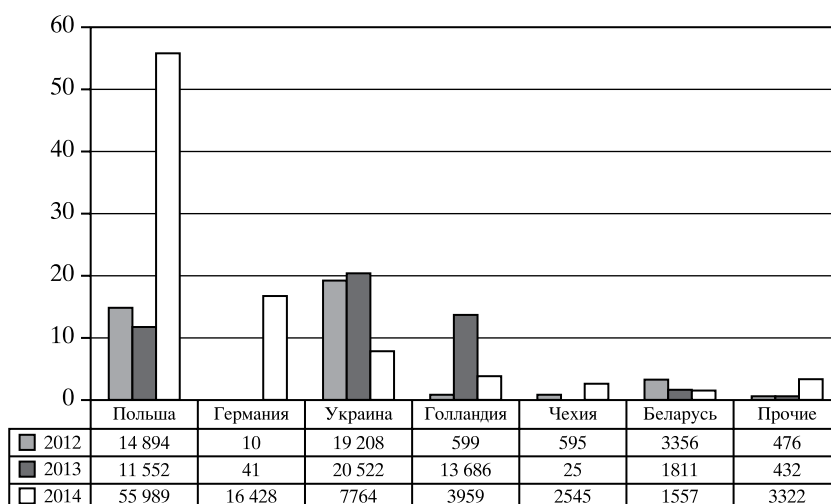


Рис. 2. Транзит через РК по странам назначения, 2012–2014 гг., тыс. т

– транзит через Казахстан уже превышает транзит через Восточную Сибирь и Дальний Восток. С 2012 по 2014 г. объем транзитных перевозок из стран ВА (прежде всего КНР) в Европу через Казахстан увеличился более чем в 2 раза с 39.1 до 91.5 тыс. т. Транзит через Восточную Сибирь вырос всего на 4.4 тыс. т с 68.7 до 73.1 тыс. т, а через Дальний Восток – на 0.8 тыс. т с 4.6 до 5.4 тыс. т (рис. 1).

– основной страной отправления транзита из Азии в Европу является Китай (доля в общем объеме 94%). Прежде всего, это касается грузопотоков через Казахстан (рис. 2, 3) и Восточную Сибирь (рис. 4).

– доля Дальнего Востока в транзитных перевозках из Азии собственно в Европу незначительна. Некоторый рост объемов транзита объясняется его увеличением в страны Центральной Азии –

в основном за счет поставок из Южной Кореи в Узбекистан (67% общего объема) (рис. 5, 6).

Таким образом, сейчас транзитные коридоры с использованием тихоокеанских портов России, с одной стороны, и инфраструктуры Казахстана – с другой стороны, напрямую не конкурируют. Они обслуживают различные сегменты товаропотока: через Дальний Восток идет транзит грузов, направляемых из Южной Кореи и Японии в страны СНГ, а товары китайского производства, предназначенные для европейского рынка, идут через Казахстан. При этом важно подчеркнуть, что по сравнению с морскими контейнерными перевозками оба рассматриваемых транспортных коридора оперируют ничтожно малыми объемами грузопотока. То есть на данном этапе увеличение объемов возможно не за счет перегонивания транзитных объемов у другого коридора, а за счет расширения доли в общем объеме трансконти-

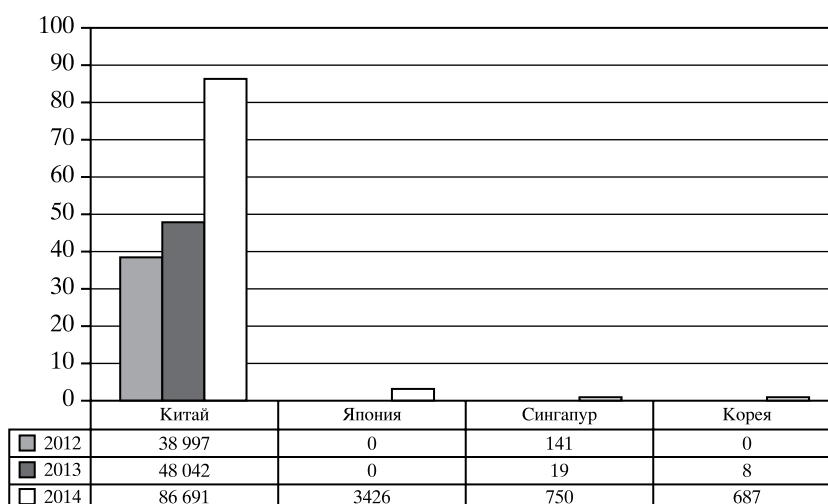


Рис. 3. Транзит в Европу через РК по странам отправления, 2012–2014 гг., тыс. т

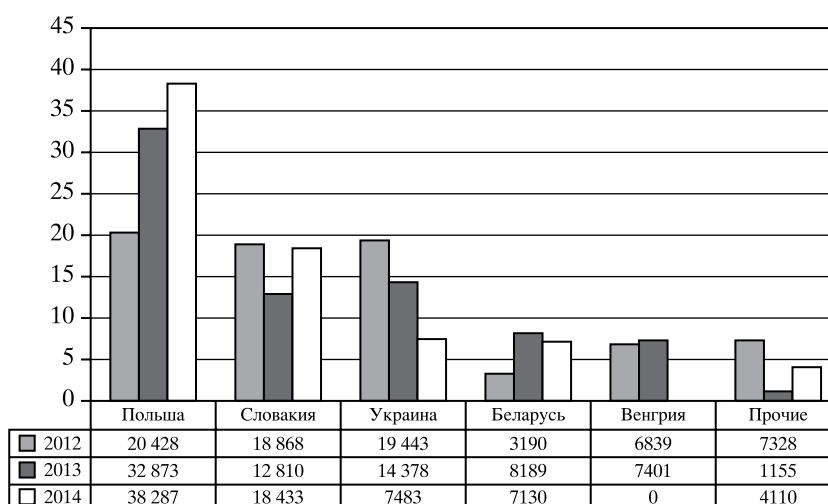


Рис. 4. Транзит через Восточную Сибирь по странам назначения, 2012–2014 гг., тыс. т

нентального транзита, для понимания масштабов которого достаточно сказать, что ежедневный товарооборот между ЕС и Китаем составляет более 1 млрд. долл. США [12].

Вместе с тем наметившиеся тенденции неутешительны для северо-восточных регионов Евразии. Транзит через западные провинции КНР и далее Казахстан представляется для КНР – главного грузоотправителя – более перспективным как в силу экономических, так и в силу геополитических причин. Пекин стремится выйти из положения, когда в случае гипотетического осложнения отношений с США безопасность на морских торговых путях не может быть гарантирована в силу военного превосходства американцев на море. Уже сейчас транзитных грузов через Казахстан перевозится больше, чем через российский Дальний Восток и Восточную Си-

бирь вместе взятые. А дальше, учитывая активные действия казахстанской стороны и стремление Пекина приоритетно развивать западные регионы своей страны, он будет еще больше. По всей вероятности, тенденция к смещению фокуса трансконтинентальных логистических коридоров на запад имеет необратимый характер. Это новая реальность, которая неизбежно затронет российские интересы и планы.

Кроме того, учитывая, что основные транзитные грузы через Дальний Восток идут из Южной Кореи и Японии в Узбекистан и Казахстан, есть риск их потери. Нельзя исключать, что они будут переориентированы с портов южного Приморья на более развитый в инфраструктурном отношении порт Ляньюньган, в котором уже действует совместный казахстанско-китайский логистический комплекс и который является начальным

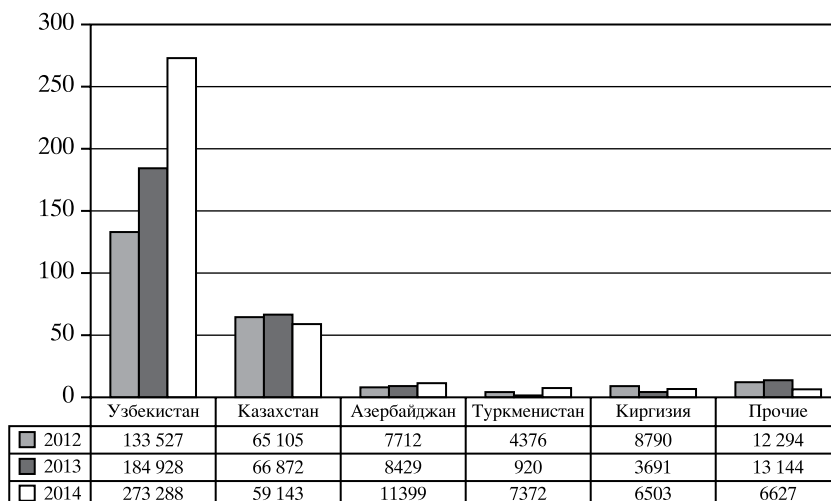


Рис. 5. Транзит через Дальний Восток по странам назначения, 2012–2014 гг., тыс. т

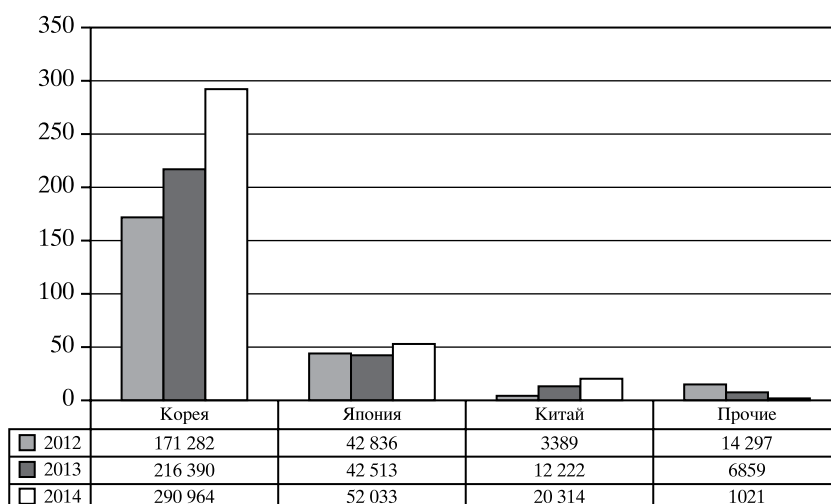


Рис. 6. Транзит через Дальний Восток по странам отправления, 2012–2014 гг., тыс. т

пунктом контейнерного поезда, следующего по маршруту Ляньюньган–Алматы.

Фора, которая имела у восточных регионов России на протяжении долгого времени, не была реализована. Мероприятия по модернизации имеющейся портовой и железнодорожной инфраструктуры запоздали. Транспортная система восточных регионов России, ориентированная на вывоз российского сырья в страны АТР, уже сейчас едва справляется с возросшими объемами. За 2003–2011 гг. объемы погрузки в портах Дальнего Востока возросли на 90%, тогда как пропускная способность железнодорожной инфраструктуры, обеспечивающей подходы к морю, осталась прежней [6]. Об увеличении объемов транзита через эти транспортные коридоры без их модернизации говорить не приходится, даже если бы не существовало активного конкурента в лице Казахстана.

В условиях единого экономического пространства в рамках ЕАЭС помимо технической модернизации транспортной инфраструктуры актуальны вопросы совершенствования налогового и таможенного законодательства. В РК проводятся реформы, направленные на развитие транзитного потенциала и создание благоприятных условий для предпринимательской среды. Ставятся задачи по максимально возможному сокращению времени прохождения грузов через пограничные пункты пропуска, для законопослушных участников ВЭД упрощается таможенное оформление товаров. Создаются условия для развития конкуренции на местном логистическом рынке.

Для сохранения своих позиций и наращивания новых России необходимо принимать адекватные меры по развитию своего инвестиционного и предпринимательского климата, чтобы не проиграть в

этом соревновании соседу. Создание территорий опережающего развития на территории Дальнего Востока и порто-франко во Владивостоке – мера в таком направлении. Однако пока они не заработали, говорить об их эффективности преждевременно.

* * *

Потенциально огромные выгоды от использования транзитного потенциала восточных регионов России в качестве драйвера экономического развития были упущены в связи со смещением трансконтинентального транзита в направлении Центральной Азии. В сложившейся ситуации основные усилия в развитии транзитного потенциала восточных регионов России имеет смысл сфокусировать на привлечение товаропотоков из Южной Кореи, Японии и северо-восточных провинций КНР [13]. В условиях конкуренции с Астаной за транзитные потоки важно наращивать как федеральные, так и региональные связи со странами – отправителями транзитных грузов, активно информировать их об имеющихся возможностях и преимуществах, предлагать проекты, которые могут вызвать у них интерес.

Пекин и руководство северо-восточных провинций КНР активно ратуют за участие в проектах Экономического пояса Шелкового пути и сопряжение их с проектами ЕАЭС. Это отвечает интересам РФ по развитию своих восточных регионов. Однако в случае с Дальним Востоком, помимо Китая важными партнерами являются Юж-

ная Корея и Япония, не учитывать это – значит отказываться от дополнительных грузопотоков.

Требуется комплексный подход. Развитию транзитного потенциала послужат модернизация и создание принципиально новых транспортных систем, усовершенствование существующих управленческих моделей, а также повышение эффективности государственного регулирования. Наглядный пример показан руководством таможенной службы КНР, которое в рамках реформирования общих процессов таможенного оформления и контроля отдельное внимание уделило развитию конкретных регионов. С 1 мая 2015 г. были унифицированы процессы таможенного оформления и контроля в регионах, задействованных в Экономическом поясе Шелкового пути с ориентацией экспортных потоков в страны Центральной Азии. Подобные меры приняты и для Северо-Восточного Китая с ориентацией экспортных потоков на Восточную Сибирь и Дальний Восток России, что позволяет компаниям региона оформляться в любом таможенном управлении на его территории, а не только в родной провинции, как раньше [14]. Совершенствование трансграничных процедур, строительство новых железнодорожных веток, соединяющих КНР и Россию, а также порта Зарубино – все эти совместные проекты реально способствуют развитию наших регионов. Без активных усилий вряд ли удастся сохранить даже имеющиеся объемы транзита.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

1. Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2009 № 2094-р “Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года”. [Edict of Government of Russian Federation no. 2094-p as of 28.12.2009 “About Confirmation of Strategy of Social and Economic Development of Far East and Baikal Region till 2025 Year” (In Russ.)] Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_96571 (accessed 21.05.2015).
2. Ордабаев А.К. *Геополитика транспортных коридоров в Центральной Азии*. Астана–Алматы, 2015. 52 с. [Ordabaev A.K. *Geopolitika transportnykh koridorov v Tsentral'noi Azii* [Geopolitics of transportation corridors in Central Asia]. Astana–Almaty, 2015. 52 p.]
3. Турар А. *Развитие транспортно-транзитного потенциала – мощный ресурс экономики Казахстана*. [Turar A. *Razvitie transportno-tranzitnogo potentsiala – moshchnyi resurs ekonomiki Kazakhstana* [Development of Transit Transportation Potential is the Strong Resource of Kazakhstan Economic]]. Available at: <http://bnews.kz/ru/news/post/240474> (accessed 21.05.2015).
4. Каукунова Т. *Запуск поезда “Ляньюньган–Алматы” глазами китайских СМИ*. [Kaukenova T. *Zapusk poezda “Lyan'yun'gan–Almaty” glazami kitaiskikh SMI* [Start of Transportation by Train Lianyungang-Almaty in View of Chinese Media]]. Available at: <http://radiotochka.kz/8472-zapusk-poezda-lyanyungan-almaty-glazami-kitayskih-smi.html> (accessed 21.05.2015).
5. Иноземцев В. *Транзитной страны из России уже не выйдем*. [Inozemtsev V. *Tranzitnoi strany iz Rossii uzhe ne vyidet* [Russia has Failed to Become a Transit State]]. Available at: http://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2012/11/29/tranzita_ne_vyjdet (accessed 21.05.2015).
6. Ступин И. *Дайте дорогу экономике*. [Stupin I. *Daite dorogu ekonomike* [Give Way to Economics]]. Available at: <http://expert.ru/expert/2012/25/dajte-dorogu-ekonomike> (accessed 21.05.2015).

7. Инь Шэншань, Иванский В. *Вышито шелком*. [Yin Shengshan, Ivanskii V. *Uyshito shelkom* [Embroidered by Silk]]. Available at: <http://www.rg.ru/2015/05/21/reg-dfo/koncepciya.html> (accessed 21.05.2015).
8. Stanzel A. *China's Silk Road to Nowhere?* Available at: http://www.ecfr.eu/article/commentary_chinas_silk_road_to_nowhere3025 (accessed 21.05.2015).
9. Tiezzi S. *China's Silk Road in the Spotlight as Xi Heads to Kazakhstan*. Available at: <http://thediplomat.com/2015/05/chinas-silk-road-in-the-spotlight-as-xi-heads-to-kazakhstan> (accessed 21.05.2015).
10. Денисов И.Е. *Дежурные по Евразии*. [Denisov I.E. *Dezhurnye po Evrazii* [Attendants of Eurasia]] Available at: <http://lenta.ru/articles/2015/05/15/eurasiaway> (accessed 21.05.2015).
11. *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road*. National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Commerce of the People's Republic of China with State Council authorization. Available at: http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html (accessed 28.06.2015).
12. *EU-China Trade Statistics*. Available at: <http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/china> (accessed 21.05.2015).
13. Михеев В., Луконин С. Китай после Боао-2015. *Мировая экономика и международные отношения*, 2015, № 8, сс. 61-70. [Mikheev V, Lukonin S. Kitai posle Boao-2015 [China after Boao-2015]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya*, 2015, no. 8, pp. 61-70.]
14. 海关总署公告2015年第10号 “关于开展东北地区海关区域通关一体化改革的公告” [PRC Bureau of Customs Instruction no. 10-2015 “About Beginning of the Reform on Procedure Unification of Customs Service and Control in North-Eastern Region” (In Chin.)] Available at: <http://www.customs.gov.cn/publish/portal0/tab49659/info735661.htm> (accessed 21.05.2015).

TRANSCONTINENTAL TRANSIT ASIA-EUROPE

(*World Economy and International Relations*, 2016, vol. 60, no. 7, pp. 70-76)

Received 27.01.2016.

Ivan Yu. ZUENKO (ivanzuwei@gmail.com),

Far Eastern Federal University, 10, Ajax Bay, Vladivostok, 690922, Russian Federation.

Semyon V. ZUBAN',

Representative Office of Russian Federation Customs Service in Republic Kazakhstan, 34 (116), Auezova Str., Astana, 010000, Republic of Kazakhstan.

For a long time, transportation infrastructure of Russian Eastern regions was nearly monopolist in the market of land transcontinental transit services for the cargos supplied from Eastern Asia to Europe. Transit was not seen as a top priority for Russian transport system which was mostly oriented at export deliveries of Russian primary goods to the markets of Asia-Pacific region. As a result, the share of land transcontinental transit from East to West is very low compared to maritime traffic (1–2 per cent of total). Situation changed drastically in 2000–2010s when China and Kazakhstan started to develop transcontinental transport corridor through China's Western regions and Central Asia to transit goods manufactured in Asia (first of all China itself) to Europe. According to Beijing's strategy of Silk Road Economic Belt, transportation traffic through Central Asia will be expanding. These changes imply risks that Eastern regions of Russia lose (or already lost) profit linked with transcontinental transit traffic through its territories. The authors analyzed recent customs statistics regarding cargos transited from Asia to Europe through Eastern regions of Russia (Far East and Eastern Siberia) and Kazakhstan. It was found that transcontinental transit through Kazakhstan is already bigger than through Eastern regions of Russia. Main consignor is China for which using land transport system is attractive not only economically but politically as well. Transit traffic through Pacific ports of Russia is mainly provided by cargos from South Korea and Japan mostly delivered not to Europe but to Central Asia. In other words, as of now the two transit channels employ different niches and can expand not at the expense of each other but by attracting a growing part from the maritime traffic. The trend of expanding transportation traffic through Kazakhstan seems to be non-reversible. This becomes a new reality that Russia needs to accept. This demands modernization of its transportation infrastructure and improvement of trans-border procedures in order to maintain and, hopefully, expand transit passing through Russia.

Keywords: transcontinental transit, Russia, China, Kazakhstan, Eurasian Economic Community Customs Union, Silk Road Economic Belt.

About authors:

Ivan Yu. ZUENKO, Senior Lecturer.

Semyon V. ZUBAN', Expert.

DOI: 10.20542/0131-2227-2016-60-7-70-76