

Транзитный потенциал Казахстана в контексте евразийской интеграции

Л.Б. ВАРДОМСКИЙ, доктор экономических наук, Институт экономики РАН, Москва. E-mail: wardom@yandex.ru

Бурное развитие транспорта, широкое внедрение современных транспортных технологий, тесное сотрудничество с Россией, Китаем и другими соседними странами позволят Казахстану в ближайшие годы стать серьёзным игроком на рынке контейнерных перевозок между Европой и Азией. Повышение международной роли транспортных коммуникаций Казахстана даст возможность улучшить положение сибирских регионов России относительно азиатских рынков.

Ключевые слова: транзитная политика, контейнерные перевозки, транспортное строительство, СНГ, Евразийский экономический союз, Шёлковый путь

Факторы и предпосылки развития международного транзита

Спрос на транзитные услуги непрерывно растёт, соответственно, расширяется и рынок этих услуг. В первом приближении объёмы транзитных перевозок находятся в прямой зависимости от числа государств в мире, объёмов мировой торговли, доли в ней продукции высокой степени обработки и в обратной – от доли транспортных (транзитных) издержек в стоимости перевозимых товаров. За последние 100 лет число государств в мире удвоилось. Сегодня мир разделяют более 600 межгосударственных границ (в 1820 г. их было 75, в 1900 г. – 104, в 1950 г. – 200) [1. С. 12], которые влияют на долю транзита в международных перевозках.

Пересечение государственных границ и использование коммуникаций транзитной страны требуют значительных затрат от стран, зависящих от транзита, что удорожает их внешнеторговый оборот. Более дорогой выход на мировой рынок сдерживает развитие внутриконтинентальных стран, которые в своём большинстве относятся к наиболее бедным в мире (страны Центральной Африки, Афганистан, Кыргызстан, Лаос, Непал, Таджикистан и др.). Кроме транспортно-географического положения, на издержки таких стран влияют величина транзитного тарифа

и правила провоза по коммуникациям стран-транзитёров. Длительность и сложность таможенных процедур могут отклонять транзитные потоки от менее протяжённых, но более затратных маршрутов перевозки.

Затраты на транзит в качестве составной части транспортных издержек международного товарооборота существенно удорожают внешнеторговые операции транзитозависимых стран, особенно если в их экспорте преобладают товары с невысокой стоимостью в расчёте на единицу веса. Очень сильно это проявлялось в прошлые века, когда удельные транспортные затраты и поборы за пересечение границ были значительно выше. Отсюда стремление государств в прошлом обрести выход к морю, преодолеть феодальную раздробленность, контролировать мировые и региональные коммуникации, а в настоящем – через процессы региональной интеграции получить неограниченный доступ к коммуникациям стран-транзитёров, унифицировать транспортные тарифы и минимизировать транзитные издержки.

Для стран, оказывающих транзитные услуги, это своего рода «невидимый» экспорт, приносящий государству в некоторых случаях (Австрия, Беларусь, Голландия, Гонконг, Египет, Латвия, Панама, Польша, Сингапур, Украина и др.) немалый доход. В мировой торговле товарами и услугами, по данным ВТО за 2013 г., доля транспортных услуг составила 4,8% в экспорте и 5,2% – в импорте [2]. Разумеется, транзит – лишь одна из составляющих как экспорта, так и импорта транспортных услуг. Весомую долю занимают фрахт и лизинг транспортных средств, оказание ремонтных и бункеровочных услуг, перевозки национальными транспортными средствами между третьими странами и т.д. Тем не менее у стран-транзитёров доход от транзита может давать до половины дохода от международных транспортных услуг.

Экономическое значение транзита не сводится только к балансу доходов и расходов стран по транзитным операциям. Его объёмы отражают уровень развития транспорта и его международной конкурентоспособности, что важно для национальной экономики. С ним тесно связана деятельность сопряжённых секторов: страхового, логистического, энергетического и т.д. Транзитная привлекательность коммуникаций выступает немаловажным фактором развития прилегающих регионов. В этом

смысле объёмы международного транзита – индикатор уровня развития транспорта и логистики, национальных правил, регулирующих транзитные перевозки.

В транзите тесно переплетаются экономика и политика, поэтому мировое сообщество после первой мировой войны стало прилагать усилия по упорядочению транзита и обеспечению свободного доступа к мировому рынку стран, лишённых выхода к морю. В Версальский договор 1919 г. были включены несколько статей, затрагивающих транзитные сообщения, прежде всего с точки зрения свободы их осуществления. На международной конференции в 1921 г. в Барселоне был принят окончательный вариант Конвенции о свободе транзита. В 1965 г. в рамках ООН была принята Конвенция о транзите стран, не имеющих выхода к морю. В этой Конвенции, помимо свободы транзитных перевозок и выбора транспортных средств, предусматривается запрет для стран, по путям которых осуществляется транзит, вводить таможенные и иные дополнительные платежи, имеющие дискриминационный характер [3. С. 7–10].

Большое значение в деле регламентации международных перевозок грузов имеет принятие в 1975 г. «Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП». Положения этой конвенции направлены на облегчение международной перевозки грузов, улучшение условий перевозки, упрощение и гармонизацию административных (в том числе таможенных) формальностей при пересечении государственных (таможенных) границ. Развитие процессов контейнеризации перевозок потребовало внесения многочисленных дополнений в текст конвенции [4].

Тем не менее страны, зависящие от транзита, стремятся диверсифицировать варианты сообщений с мировым рынком, дабы страны-транзитёры конкурировали за их грузы и пассажиров. Этим они понижают для себя транзитные риски и тарифы. Риски связаны с возможными проблемами на транспорте стран-транзитёров (аварии, природные катаклизмы, социальные волнения), а также с использованием транзитной зависимости как средства политического и экономического давления, получения дополнительных доходов и т.п. Чем больше транзитных вариантов сообщения с внешними рынками, тем менее уязвима страна. И наоборот,

когда такой вариант один, то страна-транзитёр может получать с зависящих от неё государств монопольную транзитную ренту.

Страны, имеющие соответствующие предпосылки, стремятся заработать на транзите, предлагая новые варианты международного сообщения через свою территорию или улучшая качество транзитного обслуживания, прежде всего, через его ускорение и повышение степени сохранности груза в пути, а для пассажиров – комфортабельности путешествия. Для этого создаются новые и модернизируются старые транспортные пути, внедряются новые перевозочные технологии, предоставляются преференциальные тарифы и т.д. Конкуренция транзитных маршрутов в значительной степени регулирует тарифы и упрощает правила транзитных перевозок.

Развитие транзита сегодня обусловлено уже не столько особенностями транспортно-географического положения стран мира и географией их внешней торговли, сколько темпами внедрения современных транспортно-логистических технологий. Вторая половина прошлого и начало нового века отмечены беспрецедентным техническим прогрессом в основных видах международного транспорта, особенно морского и воздушного, что существенно преобразовало общую картину мировой экономики. Глобальное экономическое пространство стало более доступным и удобным для освоения и прибыльного использования. Важнейшую роль в «сжатии» мирового пространства сыграла «контейнерная революция», позволившая многократно сократить время и расходы по перевалке грузов. В настоящее время около 90% так называемых «генеральных грузов», т.е. промышленной продукции – приборов, негромоздкого оборудования, бытовой техники, продовольствия, текстильной продукции, полуфабрикатов, технологических компонентов и т.д. – перевозится в контейнерах.

Главными звеньями мировой контейнерной транспортной системы являются крупнейшие морские порты, связанные множеством контейнерных (фидерных) линий с региональными портами, а те – с локальными. Все контейнерные терминалы в портах взаимодействуют с сухопутными перевозчиками, которые обеспечивают доставку грузов между отправителями и получателями в кратчайшие сроки. Формирование многоуровневой системы, работающей по принципу hub and spoke (узла и тяготеющего к нему пространства), предполагает широкий взаимообмен

транзитными услугами и обусловлено глубокими структурными сдвигами в мировой торговле, в которой всё большее место занимают так называемые промежуточные товары – комплектующие, полуфабрикаты, детали, требующие доставки точно в срок. Благодаря контейнеризации стоимость транспортировки телевизора из Азии в Европу стоит всего 10 долл., пылесоса – 1 долл., бутылки пива – 1 цент [5].

Таким образом, в настоящее время в странах мира одновременно наблюдается стремление к ослаблению транзитной зависимости, к наращиванию доходов от международного транзита, к широкому его использованию для ускорения международных перевозок и повышения их надежности при увеличении конкурентных вариантов маршрутов доставки. Из этих тенденций складывается довольно пёстрая картина развития транзита в странах мира, в том числе и в Казахстане.

Транзитный потенциал и транспортное строительство в Казахстане

В результате распада СССР резко возросла транзитная зависимость Казахстана от России и других постсоветских стран на европейском направлении внешней торговли, поскольку главные рынки сбыта страны находятся за пределами постсоветского пространства. За 2000–2014 гг. доля ЕС в экспорте Казахстана выросла с 26,0% до 56,8%, а СНГ – сократилась с 30,8% до 12,5%, в том числе России – с 19,5% до 6,6% [6]. Но одновременно заметно увеличился и транзитный потенциал Казахстана, понимаемый как совокупность предпосылок роста внешнего спроса на провоз товаров и проезд пассажиров по национальным коммуникациям. Этот спрос определяется внутриматериковым положением Казахстана, положением между Россией и Китаем, быстрым ростом прикаспийских стран и государств Центральной Азии. Следует отметить, что с севера Казахстан соседствует с промышленно развитыми регионами России: западносибирскими, уральскими и поволжскими, он соединён с ними довольно густой транспортной сетью, унаследованной от советского времени. С юго-востока Казахстан примыкает к быстро растущему Синьцзян-Уйгурскому автономному району Китая.

Рост взаимных торговых связей соседей Казахстана (всего их семь), а также их торговли с третьими странами, прежде всего

с ЕС и Китаем, обуславливает рост транзитных перевозок через Казахстан. Важным фактором усиления транзитного потенциала Казахстана является быстро растущий объём взаимной торговли между ЕС и Китаем, который в 2014 г. превысил 615 млрд долл. Другая составляющая – характер проводимой в стране транзитной политики. За годы, прошедшие после обретения независимости, Казахстан постепенно превратился из страны, зависящей от транзита, в страну-транзитёра. На первом этапе, в 1990-е и в первой половине 2000-х годов, страна решала вопросы обеспечения транзитных перевозок основных экспортных товаров, прежде всего нефти, на внешние рынки.

В экспорте нефти Казахстан после обретения независимости всецело зависел от российской сети нефтепроводов. Для обеспечения транзита нефти через Россию в дополнение к унаследованным от советского времени нефтепроводам Узень – Атырау – Самара и Махачкала – Новороссийск в 1999–2002 гг. Каспийским трубопроводным консорциумом был построен (апрель 2003 г.) нефтепровод от нефтяных месторождений Западного Казахстана до Новороссийска, с первоначальной пропускной способностью 28 млн т нефти в год, которая в 2010 г. была увеличена до 35 млн т, а в 2014 г. достигла 40 млн т [7]. Одновременно для диверсификации рынков сбыта своего основного экспортного товара Казахстан стремился наладить экспорт нефти в соседний Китай, а также в другие страны через каспийский порт Актау, откуда нефть перевозилась морем до Баку и затем либо по трубопроводу Баку – Джейхан (с 2006 г.) либо по железной дороге до грузинского порта Батуми¹. До введения санкций против Ирана часть нефти вывозилась на внешние рынки через иранский порт Нека на Каспийском море.

Другое направление транзитной политики в тот период было связано с сокращением зависимости от российских коммуникаций. Россию и Казахстан связывает множество железнодорожных магистралей: Алматы – Астана – Челябинск, Алматы – Барнаул – Новосибирск, Алматы – Чимкент – Оренбург и др. Некоторые из них, построенные в условиях единой страны, несколько раз пересекают общую государственную границу.

¹ В 2009 г. казахская компания «Казтрансойл» стала собственником Батумского морского порта и Батумского нефтяного терминала.

Большие задержки на пограничных пунктах пропуска и расходы на транзитные перевозки заставили Казахстан построить ряд железнодорожных линий в обход российской территории. В 2001 г. на северо-востоке республики была введена в эксплуатацию 185-километровая дорога Аксу – Дегелен, которая напрямую соединила Павлодарскую и Восточно-Казахстанскую области, минуя Алтайский край. Затем была построена железная дорога Алтынсарино – Хромтау протяжённостью 402 км, соединившая Кустанайскую и Актюбинскую области.

С конца 1990-х годов в странах Центральной Азии и в СНГ в целом начался экономический рост, сопровождавшийся расширением взаимных торговых связей. Одновременно Казахстан и его центральноазиатские соседи, а также Россия стали быстро наращивать торговые связи с Китаем. Это создало условия для активного строительства транспортных коммуникаций, позволяющих более полно использовать потенциал транзитного положения Казахстана. Пути развития транзитного потенциала страны намечены в Стратегии долгосрочного развития Казахстана на период до 2030 г., Концепции государственной транспортной политики РК, Стратегии развития международных транспортных коридоров РК, программах развития транзитно-транспортного потенциала. Следует подчеркнуть, что расширение транзитного потенциала страны неразрывно связано с политикой диверсификации транспортных выходов на внешние рынки казахстанских экспортеров и импортеров.

Ключевую роль в развитии транзитного потенциала Казахстана играет каспийский порт Актау, через который страна имеет возможность выхода к Чёрному морю (через Азербайджан и Грузию, а также внутренние водные пути России), к Индийскому океану и Персидскому заливу (через Иран). Порт занимает важное место в программе развития перевозок по коридору Европа – Кавказ – Центральная Азия. Он был построен в 1963 г. и от советского времени унаследовал мощности по перевалке нефти (12 млн т), металлов и зерна, а также железнодорожно-паромный комплекс, обслуживающий перевозки вагонов между Актау и Баку (мощностью 2 млн т). Расширение порта началось в 2006 г. и должно завершиться в 2015 г. Для улучшения его транзитного положения был построен ряд железных дорог: в 2009–2012 гг. – Жетыген – Хоргос, обеспечившая второе соединение железных

дорог Казахстана и Китая. В 2014 г. была завершена укладка полотна железной дороги Жезказган – Бейнау, которая позволит сократить путь и заметно ускорить перевозки через Казахстан из Китая в Европу.

В 2014 г. было открыто движение по железной дороге Аркалык – Шубарколь, что обеспечило более короткое сообщение северных областей Казахстана, а также прилегающих сибирских регионов России, с казахстанскими портами на Каспии. В конце того же года была открыта железная дорога Узень – Горган (граница Ирана и Туркменистана)², которая создаёт удобный выход западным и северным регионам Казахстана, а также регионам российского Поволжья, Урала и Западной Сибири на рынки Ирана, Пакистана, Индии, стран Персидского залива. В феврале 2015 г. Казахстан присоединился к Ашхабадскому соглашению Ирана, Омана, Туркменистана и Узбекистана, регулирующему создание международного транспортно-транзитного коридора между странами Центральной Азии и Персидского залива.

В 2009 г. в Казахстане было начато строительство международной автомагистрали «Западная Европа – Западный Китай»³, ставшей развитием проекта «Новая евразийская транспортная инициатива» (NELTI), утверждённого в 2005 г. и нацеленного на международные автомобильные перевозки посредством создания транспортного коридора по маршруту Пекин – Бахты (пограничный пункт на казахстано-китайской границе) – Берлин. Проектом предусмотрено строительство автодорожных мостов, дорожно-эксплуатационных комплексов, остановочных площадок, скотопрогонов, сервисных объектов для водителей и пассажиров. Одновременно со строительством автомагистрали намечены ремонт и строительство дорог в близлежащих районах областей, расположенных вдоль трассы. Ожидается, что строительство автодороги «Западная Европа – Западный Китай» на территории Казахстана будет завершено в 2015 г. [8. С. 74].

² Общая протяженность новой дороги – 925 км, в том числе по Казахстану – 140 км и Туркменистану – 700 км.

³ Общая протяженность автомагистрали от Ляньюньгана через Урумчи, Алматы до Санкт-Петербурга составит 8445 км. Завершение строительства ожидается в 2020 г. Длина казахстанского участка – 2787 км, из них 2452 км подлежали реконструкции.

В 2007–2009 гг. была построена первая очередь газопровода Туркмения – Узбекистан – Казахстан – Китай. С пуском на полную мощность по нему можно будет прокачивать в Китай около 40 млрд м³ туркменского газа. Благодаря этому страна восстановила свои газотранзитные функции, но по другому направлению. Созданные в советское время газопроводы Средняя Азия – Центр и Бухара – Урал во многом утратили транзитное значение, поскольку поставки туркменского и узбекского газа в Россию за последние годы сильно сократились. Одновременно транзитные функции приобрел нефтепровод Атасу (Карагандинская область) – Алашаньюкоу (Китай), построенный в 2004–2006 гг. Его пропускная способность в настоящее время составляет 20 млн т нефти [9]. Через него «Роснефть» по своповой схеме (русская нефть поступает на павлодарский НПЗ, а равное количество нефти Казахстан отправляет китайским потребителям) прокачивает 7 млн т нефти в Китай.

С учётом перегруженности нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» транзитное значение казахстанского варианта транспортировки российской нефти в Китай будет возрастать [10]. Казахстан предлагает организовать транзит российского газа в Китай по действующим газопроводам Бухара – Урал (который с осени 2014 г. работает в реверсном режиме и снабжает российским газом южные области Казахстана), Бозой – Чимкент и Туркменистан – Узбекистан – Казахстан – Китай. Этот вариант при сравнительно небольших вложениях мог бы принять 10–15 млрд м³ российского газа. Однако Россия и Китай ведут переговоры о строительстве западного газопровода (через Алтай), пропускная способность которого многократно больше.

В результате активной политики экспорт транспортных услуг, в котором большая часть приходится на транзитные перевозки, по данным Национального банка Казахстана, в 2014 г. составил 3,8 млрд долл. и заметно превысил импорт – 2,4 млрд долл. По сравнению с 2005 г. экспорт вырос в 3,7 раза, а импорт – вдвое. По отношению к ВВП (по паритету покупательной способности) экспорт транспортных услуг у Казахстана в 2014 г. равнялся 1,5%, что было меньше, чем у Беларуси (2,4%), но заметно выше, чем у России (0,8%) (рассчитано по данным национальных платёжных балансов этих стран). Наиболее крупным импортёром транзитных услуг Казахстана сегодня является Россия.

Одновременно самый крупный поток транзитных грузов, следующих через Россию всеми видами транспорта, связан с Казахстаном. В экспорте это не только нефть, но и металлы, хлебные грузы, всего, по нашей оценке, около 60 млн т. В импорте ведущую роль играют товары высокой степени обработки, которые следуют в Казахстан или напрямую, или через морские порты по авто- и железным дорогам.

Построенные железные дороги существенно увеличили транзитный потенциал Казахстана. Но его более полное использование требует повышения качества логистических услуг. Одним из важных элементов улучшения логистического обслуживания транзитных перевозок стало открытие движения регулярных (по расписанию) контейнерных поездов прямого формирования. В 2005 г. был пущен первый контейнерный поезд Алматы – Актау – Баку – Потти (проект Silk Wind). Далее были пущены поезда «Балтика-Транзит» (Балтия – Казахстан/Центральная Азия) и «Казахстанский вектор» (Брест – Алматы – Ташкент), а также поезда, курсирующие по мере формирования поездных партий по маршрутам Алматы – Мууга (Таллинн), Алматы – Новороссийск, Аксу (Павлодар) – Херсон, Аксу – Клайпеда. Благодаря этим поездкам стал быстро расти китайский транзит в Европу. Тем не менее в 2014 г. в рейтинге эффективности логистики, рассчитываемом Мировым банком, Казахстан среди 160 стран мира занимал 88-е место, немного выше России (90-е) и Беларуси (99-е).

В мае 2012 г. на заседании Совета иностранных инвесторов президент Казахстана Н. Назарбаев предложил проект «Казахстан – Новый шёлковый путь», который должен стать своеобразным мостом между Европой и Азией и базироваться на принципе 4С: скорость, стабильность, сохранность и современность. В рамках этого проекта началась работа по налаживанию движения регулярных контейнерных поездов между Китаем и Казахстаном. После нескольких пробных рейсов в 2012–2013 гг. в 2014 г. было открыто железнодорожное контейнерное сообщение между китайскими городами Ухань, Чжэнчжоу, Чэнду и европейскими Мадридом, Дуйсбургом и Лодзью. В начале 2015 г. был пущен регулярный контейнерный поезд Ляньюньган – Урумчи – Алматы, который преодолевает расстояние в 4,8 тыс. км за шесть дней.

В конце 2014 г. в условиях резкого падения мировых цен на нефть Н. Назарбаев объявил о новой политике государства «Нұрлы жол», стержнем которой станет план инфраструктурного развития, рассчитанный на пять лет. В этой связи рядом логистических компаний Казахстана и транспортными бизнес-ассоциациями (в частности, KazLogistics) была выдвинута инициатива по реализации программы, которая заключается в строительстве и эксплуатации новой скоростной железнодорожной магистрали из Китая в Европу через страны ЕАЭС (проект «Нурлы жол транзит») протяженностью в 4500 км.

Необходимо отметить, что данный проект вполне увязывается с идеей «Экономического пояса Шёлкового пути», выдвинутой в конце 2013 г. Председателем КНР Си Цзиньпином, которая предполагает углубление сотрудничества Китая, государств Центральной Азии и России [11].

В данном проекте выделяются несколько ключевых моментов. Первый – новая железнодорожная линия от границы Казахстана и Китая до новой перегрузочно-сортировочной станции и контейнерного терминала в Улытау (недалеко от г. Жезказган) на пересечении с железнодорожной линией Жезказган – Бейнеу. Новая железная дорога предлагается с шириной колеи, применяемой в Китае и большинстве стран ЕС (1435 мм), с последующим разветвлением потока контейнеров в Улытау в направлении России и порта Актау - уже по колее 1520 мм. Новая железная дорога обеспечит скоростной провоз контейнеров (без длительной остановки на границе с Китаем) между Китаем и странами ЕС, СНГ, Ираном и Турцией.

Другими ключевыми звеньями проекта «Нұрлы жол транзит» станут расширение пропускной способности пограничной станции Достык, развитие сухого порта в свободной экономической зоне «Хорогос – Восточные ворота», три новых сухогрузных терминала в порту Актау и новый паромный терминал в порту Курык, аренда или приобретение контейнерных терминалов в портах Прибалтики, аренда существующих терминалов в морском порту Янтиен и в сухих портах в Сиане и Чжэнчжоу (Китай) [12].

Актуальность данного проекта обусловлена громадным потоком контейнеров, перемещаемых между КНР и ЕС (около 30 млн контейнеров в год в двадцатифутовом эквиваленте, TEU), который устойчиво растёт. Создание внутриматерикового

контейнерного моста позволит серьёзно ускорить движение контейнеров на этом направлении. Морской путь из Китая в страны ЕС занимает 45–60 суток. Новый путь через Казахстан как минимум в два раза быстрее. Кроме того, для Китая это диверсификация транспортных путей на рынок Европы, что важно в условиях непредсказуемой обстановки на Ближнем Востоке и в районе Южно-Китайского моря. На новом маршруте будет использована технология перевозок на специальных платформах с пониженным центром тяжести для перевозки в два яруса, что снизит стоимость перевозки одного контейнера на 30–50%. Казахстан берёт на себя ответственность за создание соответствующей инфраструктуры и последующее управление транзитными грузопотоками, обеспечивая стабильность и сохранность грузов.

Реализация проекта «Нұрлы жол транзит» означает новый этап освоения транзитного положения Казахстана, основанного на современных транспортно-логистических технологиях. Ожидается, что объём международных транзитных перевозок Казахстана к 2020 г. удвоится [12], что будет связано с ростом перевозок не только между Китаем и ЕС, но и между Китаем и Россией, Турцией и Ираном, между Россией и странами Центральной Азии, Ираном и странами Индийского океана, между центральноазиатскими странами и Китаем, а также другими странами АТР. Создание контейнерного моста существенно улучшит транспортно-логистические условия внешнеторговых связей для соседей Казахстана и всего постсоветского пространства, а сам он обретёт функции евразийского транзитного хаба.

Интеграционные институты использования и развития транзитного потенциала Казахстана и других стран ЕвразЭС и СНГ

Для Казахстана с точки зрения развития транзитных перевозок особое значение имеет сотрудничество с Россией. Для решения вопроса транзита нефти в 1990-е годы с РФ был подписан ряд соглашений: «О сотрудничестве и развитии топливно-энергетических комплексов» от 25 декабря 1993 г., «О техническом и экономическом сотрудничестве и интеграции в нефтегазовых отраслях» от 25 февраля 1997 г. и «О проведении согласованной политики в области транзита нефти и нефтепродуктов по маги-

стральным трубопроводам» от 12 апреля 1996 г. В июне 2002 г. РФ и Казахстаном было подписано соглашение «О транзите нефти», в которое в 2007, 2009 и 2013 гг. вносились изменения, обусловленные появлением новых направлений и схем ее транзита. В 2006 г. было подписано межправительственное Соглашение о порядке оплаты и оформления перевозок грузов по участкам железных дорог России и Казахстана, расположенных на территориях друг друга. Подписанный странами в мае 2008 г. протокол позволил осуществить передачу железнодорожных участков в собственность стороне, осуществляющей их эксплуатацию. Это создало правовую основу транзитного движения в пограничной зоне и позволило отказаться от дорогостоящего строительства обходных путей.

Одновременно проблеме транзита уделялось значительное внимание в рамках постсоветских интеграционных объединений. Для обеспечения взаимного железнодорожного транзита в начале 1998 г. в рамках Таможенного союза было подписано Соглашение о единых условиях транзита через территории государств – участников Таможенного союза, а в 1999 г. в рамках СНГ – Соглашение о порядке транзита через территории государств – участников СНГ. В основе данных соглашений лежало представление об *общем транспортном пространстве*, которое было зафиксировано в Соглашении о принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств – участников СНГ в области транспортной политики от октября 1997 г. В Меморандуме о сотрудничестве государств – участников СНГ в области международных транспортных коридоров (МТК) от 2003 г. они рассматриваются как главный фактор формирования общего транспортного пространства.

Приоритетные направления сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 г., утвержденные главами правительств в 2008 г., определили формирование и развитие МТК СНГ в качестве одного из ключевых стратегических сегментов региональной интеграции на транспорте и обозначили необходимость создания координирующего органа в данной сфере. В 2009 г. было подписано Соглашение о согласованном развитии МТК, проходящих по территории государств – участников СНГ, а в 2012 г. был создан Координационный комитет транспортных коридоров СНГ.

В настоящее время МТК СНГ включают транспортные маршруты, размещённые в полосе четырёх евроазиатских транспортных коридоров, сопряжённых с панъевропейскими транспортными коридорами, и международные транспортные соединения, входящие в число 18 основных железнодорожных направлений и главных международных автомобильных дорог СНГ [13].

Договором о ЕврАзЭС предусмотрено осуществление скоординированной транспортной политики, направленной на последовательное и поэтапное формирование *единого транспортного пространства* (ЕТП) на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надёжности, доступности и экологичности. ЕТП является частью единого экономического пространства, посредством которого осуществляется свободное трансграничное движение товаров, услуг, капиталов и людей [14. С. 7]. Поскольку страны ЕврАзЭС одновременно являются членами СНГ, то различия в понятиях единого и общего транспортного пространства не существенные, а формальные. В этом случае сеть МТК СНГ призвана сыграть роль интегратора общего транспортного пространства СНГ и единого – ЕврАзЭС, что важно для развития евразийских транзитных перевозок [13].

В настоящее время на ЕТП ЕврАзЭС постепенно начинает формироваться *общий рынок транспортных услуг*, под которым понимаются взаимная либерализация доступа к национальным рынкам транспортных услуг, установление единых подходов к развитию конкуренции, формирование унифицированной тарифной политики, устранение нефизических барьеров [15]. Образованию такого рынка способствуют единая таможенная территория и единые технические регламенты. В ходе запуска общего рынка транспортных услуг происходит постепенное упрощение процедур трансграничного перемещения товаров в пределах ЕврАзЭС, что создаёт дополнительные преимущества для МТК, проходящих через территорию государств – членов ЕврАзЭС.

С 2010 г. транзит был открыт от внешней границы ЕврАзЭС сразу до места нахождения получателя, в каком бы государстве ЕврАзЭС он ни находился. Перевозчики, в том числе таможенные, приобрели право перемещения по всей территории ЕврАзЭС без применения к ним внутригосударственного

таможенного контроля. При этом сумма обеспечения для таможенных перевозчиков сократилась с 500 до 200 тыс. евро. А железнодорожный перевозчик вообще освобождён от необходимости внесения обеспечения транзита товаров. Законодательно минимизированы сроки совершения таможенных операций, в частности, транзитная декларация должна быть зарегистрирована в течение 1 часа [16]. Соглашения, подписанные в рамках Таможенного союза и Единого экономического пространства, обеспечили гарантированный и равный доступ к услугам по перевозке для товаропроизводителей и пассажиров, независимо от национальной принадлежности. Благодаря этому начал функционировать единый рынок железнодорожных перевозок трёх стран.

В Евразийской экономической комиссии обсуждается вопрос о возможности присоединения ЕврАзЭС к Европейской конвенции об общей транзитной процедуре от 1987 г. Если это произойдёт, то от Лиссабона до Владивостока и Хоргоса груз будет перемещаться по единому документу, что будет способствовать сокращению издержек участников внешнеэкономической деятельности и позволит более полно использовать транзитный потенциал стран ЕврАзЭС [17].

С 1 января 2013 г. в железнодорожных перевозках между странами Таможенного союза и Единого экономического пространства применяют унифицированный тариф для каждого государства, т.е. единый для внутренних и международных перевозок. Но речь не идёт об унификации национальных тарифов и переходе к единой тарифной системе. Соглашениями, подписанными в связи с формированием Единого экономического пространства, предусмотрено, что формирование тарифов осуществляется в соответствии с национальным законодательством, а разработка единого тарифа на перевозку грузов пока не предполагается. Грузовладельцы из стран ЕврАзЭС взаимно могут пользоваться тарифами, равными взимаемым национальными перевозчиками со своих юридических лиц. При этом международные транзитные железнодорожные тарифы странами регулируются самостоятельно. Для этой категории перевозок сохраняется разрешительный порядок, и их регулирование далеко от совершенства, что проявляется в разных ставках национальных транзитных тарифов.

Указанные соглашения предполагают наличие возможности у железных дорог стран-участниц принимать тарифные решения в рамках определённых ценовых пределов. Это важно с точки зрения формирования источников инвестиций на развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в случае, если такое развитие на избранных участках признано необходимым и есть заинтересованные в этом инвесторы.

С 1 января 2015 г. в соответствии с Договором о ЕврАзЭС перевозчики, зарегистрированные на территории государств – членов ЕврАзЭС, осуществляют международные автомобильные перевозки грузов (двусторонние, транзитные, между другими государствами-членами) на безразрешительной основе. Весной 2015 г. Евразийской экономической комиссией был одобрен проект программы поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств – членов Союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена (так называемые каботажные перевозки), на период с 2016 г. по 2025 г. с определением степени и условий либерализации. Из стран ЕврАзЭС за более быструю либерализацию транспортного рынка выступает Беларусь. Казахстан и Россия, учитывая интересы своих грузоперевозчиков, готовы пойти на полную либерализацию не раньше 2020 г. [18].

Страны – члены ЕврАзЭС делают разные акценты в проводимой транзитно-транспортной политике. У России отчётливо просматривается тенденция к максимальному ослаблению своей зависимости от бывших союзных республик, но по возможности при сохранении их зависимости от транзита по своим коммуникациям, особенно трубопроводным. При этом транзитные тарифы в России значительно превышают внутренние. Такой подход отражает не только желание сократить транзитные риски обслуживания внешней торговли, связанные, например, с геополитикой, но и увеличить доходы бюджета. Беларусь и Казахстан проводят протранзитную политику, создавая для этого соответствующую инфраструктуру и предлагая более низкие тарифы, чем у России.

Условия ЕврАзЭС и членства в ВТО ограничивают возможность проведения Россией прежней протекционистской практики. Для исполнения установок «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г.» России предстоит сменить акценты

в своей транзитной политике и постепенно перейти от привычной антиимпортной к проэкспортной политике, от политики, нацеленной на минимизацию транзитных рисков, к более полному использованию своего транзитного потенциала, опираясь в этом на сотрудничество со странами ЕврАзЭС и другими новыми независимыми государствами. При этом следует исходить из того, что транзитные потенциалы Беларуси, Казахстана и России дополняют друг друга, прежде всего в том, что все они лежат на кратчайшем сухопутном пути, связывающим Китай с Европой. Это создаёт возможность получения синергического эффекта при углублении сотрудничества в транзитной сфере.

Важным инструментом наращивания транзитных перевозок в рамках ЕврАзЭС становится Объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК), созданная в 2014 г. железнодорожными ведомствами Беларуси, Казахстана и России. Цель компании – обеспечить транспортные связи экономик стран – участниц ЕврАзЭС, выход на высокодоходные сегменты рынка, в том числе реализация потенциала транзитных контейнерных перевозок по направлению Китай – ЕС, повышение конкурентоспособности железнодорожных перевозок на рынке транспортных услуг на территории ЕврАзЭС. Пространственный охват деятельности ОТЛК выходит за пределы ЕврАзЭС и совпадает с зоной размещения транзитных клиентов, которые располагаются на большей части географической Евразии. Через ОТЛК может координироваться развитие и деятельность транспортно-логистических систем, возникающих в рамках Экономического пояса Шёлкового пути и Трансевразийского пояса развития.

Стержнем концепции Экономического пояса Шёлкового пути являются инфраструктурные проекты, обеспечивающие торгово-экономические связи между Азией и Европой. В этом же заинтересованы Казахстан, Россия и другие страны ЕврАзЭС, развитие экономики и взаимного сотрудничества которых сдерживает слабая инфраструктура.

Инфраструктурные усилия России и Китая концентрируются на широтных транспортных коридорах. Россия наметила модернизировать Транссиб и БАМ. В этом контексте проект Экономического пояса Шёлкового пути может рассматриваться как конкурент проекта Трансевразийского пояса развития (вдоль

Транссиба), который продвигает ОАО «РЖД» [19]. Следует отметить, что авторы Трансевразийского пояса развития рассматривают его в основном как национальный проект, способный ускорить развитие сибирских и дальневосточных регионов. С моей точки зрения, эти два мощных евроазиатских коридора дополняют друг друга, поскольку к ним, в зависимости от расположения отправителей и получателей грузов, тяготеют разные части пространства ЕС, России, стран СНГ, Китая и Японии. Их наиболее эффективное использование возможно при создании между ними современных в технологическом отношении меридиональных соединений, таких как Новосибирск – Китай (на базе существующих или новых транспортных магистралей), Тюмень – Астана – Алматы – Ташкент – Афганистан – Пакистан – Индия, Красноярск – Кызыл – Монголия – Китай, Саратов – Атырау – Узень – Туркменистан – Иран и т.п., в которых ключевую роль играет Казахстан.

Два сходящихся в районе Урала и Поволжья евразийских транспортных коридора глобального значения позволят укрепить экономические позиции экономики стран ЕврАзЭС и СНГ на евразийском материке, положение ЕврАзЭС в системе региональных интеграционных группировок мира, заметно улучшить транспортно-логистические условия внешнеэкономических связей кавказских, поволжских, уральских и сибирских регионов России со странами Азии. Для создания упомянутых транспортных коридоров можно будет использовать ресурсы Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, учрежденного осенью 2014 г. по инициативе Китая. В июне 2015 г. РФ подписала договор об участии в этом банке.

В этом контексте многообещающим выглядит подписание Россией и Китаем совместного заявления «О сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шёлкового пути» от 8 мая 2015 г. В заявлении намечаются шаги по наращиванию сотрудничества между ЕврАзЭС и Китаем, с использованием для этого формата Шанхайской организации сотрудничества. Оно звучит как общая идея, требующая конкретного раскрытия, чем и будет заниматься создаваемая для этого международная рабочая группа.

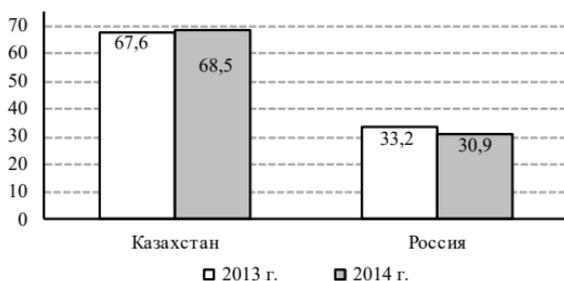
В заключение следует отметить важную роль Казахстана в наращивании транзитного значения евразийского пространства. Опыт страны свидетельствует о важности сочетания институтов международного сотрудничества с энергичной реализацией транспортных проектов, что создаёт заметный интеграционный эффект в рамках как ЕврАзЭС и СНГ, так и географической Евразии. Обращает на себя внимание ведущая роль транспорта и логистики в постсоветских интеграционных процессах, поскольку они развиваются на обширном, экономически разреженном пространстве с малой плотностью путей сообщения. Растущее транзитное значение пространства ЕврАзЭС и СНГ обусловлено не только ростом регионального, но и внешнего по отношению к нему спроса, что свидетельствует в пользу открытого характера ЕврАзЭС. Развитие трансматериковой транзитной функции Казахстана, России и Беларуси фактически означает обретение конкретного мирохозяйственного смысла евразийской интеграции, обусловленного обеспечением быстро растущих экономических связей между Европой и странами Азии.

Литература

1. Reshaping Economic Geography. – Washington, DC: World Bank, 2009.
2. World Trade Report 2014. Trade and Development: recent trends and the role of the WTO. – Geneva: WTO Publications, 2014.
3. *Patryn E.* *Tranzyt a gospodarka narodowa.* – Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, 1967.
4. *Гречуха В.Н.* Проблемы правового регулирования транзита товаров // Вестник МГИУ. Серия «Гуманитарные науки». – 2002. – № 1. – С. 123–136.
5. *Jung A., Schulz T., Wagner W.* Shipping industry drowning in financial woes // Der Spiegel. – 2009. – 14 Aug.
6. Основные показатели внешней торговли Республики Казахстан за 2014 г. URL: http://www.stat.gov.kz/faces/wcnav_externalId/homeNumbersCrossTrade?_afLoop=3932798357642291#%40%3F_a (дата обращения: 10.05.2015).
7. Объем экспорта нефти через терминал КТК в 2014 г. составил 39,958 млн тонн. URL: <http://www.transport-nefti.com/news/4321/> (дата обращения: 10.05.2015).
8. *Кузьмина Е.М.* Развитие транспорта в Казахстане // Транспорт и связь в новых независимых государствах: особенности и факторы развития. – М.: ИЭ РАН, 2013. – С. 69–88.

9. Буянов С. Нефтепровод Атасу – Алашанькоу выходит на полную мощность // Казахстанская правда. – 2013. – 15 декабря.
10. Мельников К. «Роснефть» ищет обходные пути в Китай // Коммерсантъ. – 2015. – 1 апр.
11. Китайский Шелковый путь и «Нурлы жол» пойдут одной дорогой // Forbes. – 2015. – 12 мая. URL: http://forbes.kz/finances/integration/kitayskiy_shelkoviy_put_i_nurly_jol_poydut_odnoy_dorogoy (дата обращения: 15.05.2015).
12. Новых транспортных потоков станет в два раза больше. URL: <http://kazkonteiner.kz/2015/03/> (дата обращения: 13.05.2015).
13. Международные транспортные коридоры – ключевой элемент транспортной инфраструктуры СНГ. – М.: Исполнительный комитет СНГ, 2013. URL: <http://www.e-cis.info/foto/pages/23695.doc> (дата обращения: 06.04.2015).
14. Единое транспортное пространство ЕвразЭС: перспективы создания единой системы управления. ЕАБР. – Алматы: Евразийский банк развития, 2012.
15. Одним из ключевых направлений деятельности ЕАЭС является формирование общего рынка транспортных услуг и единого транспортного пространства. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/pae/news/Pages/13-03-2015-1.aspx> (дата обращения: 06.04.2015)
16. Ивин В.В. Таможенный союз как фактор развития транзитного потенциала России, Белоруссии и Казахстана. URL: ptu.customs.ru/attachments/article/5820/Доклад_В.В._Ивина.doc (дата обращения: 08.04.2015).
17. Михалевич И. Конвенционный транзит // Экономическая газета. – 2013. – 24 сент.
18. Грузоперевозчики обходят стороной Таможенный союз. URL: <http://www.ventagroup.ru/news/nn/2013/06/05/gruzoperevozchiki-obhodyat-storonoy-tamozhennyu-soyuz.html> (дата обращения: 08.04.2015).
19. Большие проекты: транс-Евразийский пояс «Razvitie». URL: <http://erazvitie.org/article/pojas-razvitie>(дата обращения: 04.05.2015).

Нефть в экономике Казахстана и России



Доля нефти в экспорте в 2013г., 2014 г., %

Источники: Национальный банк Республики Казахстан. (URL: http://www.nationalbank.kz/cont/publish439008_28005.pdf. С. 8), Банк России (URL: http://www.cbr.ru/statistics/credit_statistics/bp.pdf. С. 35).



Доля нефтяной ренты в ВВП (2013 г.), %

Источник: Мировой банк. URL: <http://wdi.worldbank.org/table/3.15>



Цена на нефть и валютные курсы в 2014–2015 гг.,
% к 1 июля 2014 г.

Источники: рассчитано по данным агентства Thomson Reuters. (URL: <http://finstat.info/tsena-na-neft-brent-segodnya-i-v-dinamike>), Национального банк Республики Казахстан (URL: <http://www.nationalbank.kz/?docid=747&switch=russian>), Банка России (URL: http://www.cbr.ru/currency_base/dynamics.aspx).