

УДК 339.9: 332.1

Перспективы и динамика развития транспортно-логистического сотрудничества ЕАЭС и КНР

Рожко О.Н.

Доктор экономических наук,
кандидат технических наук, профессор
Российского университета транспорта (МИИТ) (Москва)

Представлены стратегическое значение, а также динамика развития потенциала транспортно-логистической инфраструктуры и таможенного обеспечения грузовых перевозок для сотрудничества стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Китайской Народной Республики (КНР). Дана оценка текущего состояния реализуемых и перспективных проектов, намечены пути решения имеющихся проблем.

Ключевые слова: транспортно-логистическая инфраструктура, таможенное оформление, транспортные коридоры

Развитие транспортно-логистического сотрудничества имеет стратегическое значение и для стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС), и для Китайской Народной Республики (КНР). Для стран ЕАЭС значимость определяется необходимостью решения внутренних проблем формирования и совершенствования инфраструктуры их транспортно-логистических систем, контейнеризации и наращивания объема грузоперевозок, развития мультимодальных транспортных технологий, позволяющих не только реализовать транзитный потенциал их территорий, но и повысить транспортно-коммуникационную связь регионов, не имеющих выхода к морским путям. Для КНР создание разветвленной транспортной инфраструктуры позволяет разрешить вопросы неравномерности социально-экономического развития территорий страны, связывая богатые сырьем и энергоресурсами западные провинции с имеющими высокоразвитую обрабатывающую промышленность восточными регионами, а также ориентированными на тяжелую промышленность северными и на легкую южными, что в целом повысит логистический потенциал национальной экономики.

Основная цель транспортно-логистического сотрудничества, как отмечают первые лица стран ЕАЭС [1], – это формирование «евразийского транспортного каркаса», позволяющего создать интегрированную в национальные логистические системы стран-участниц инфраструктурную сеть, объединяю-

щую в структуре мультимодальных технологий перевозок все виды наземного, водного и авиационного транспорта. Предлагаемая логистическая интеграция приведет не только к приросту экспортно-импортных торговых операций, но и позволит нарастить ВВП национальных экономик государств [2].

По итогам 2021 г. КНР стала основным экспортным направлением для ЕАЭС с долей 15,1 % и основным поставщиком товаров на рынок союза (27,4 %). В декабре 2021 г. состоялось онлайн-заседание Совместной комиссии по реализации Соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР. Его участники обсудили ход подготовки дорожной карты, одним из ключевых разделов которой стал вопрос развития транспортных коридоров и поддержки организуемых в них цепей поставок цифровым инструментарием управления.

На сегодняшний день в рамках евразийско-китайского сотрудничества реализуется шесть инфраструктурных транспортных проектов, включающих мультимодальные международные транспортные коридоры, объединяющие железнодорожный, автомобильный виды транспорта, а также водные пути. Завершены и запущены в действие два проекта унитарного железнодорожного сообщения и один автомобильного, всего в 2021 г. оборот завершенных проектов составил 5,6 млрд долл. [2].

В первом полугодии 2022 г. завершены два масштабных совместных трансграничных проекта. Это сданный в эксплуатацию в Еврейской автономной

области 27 апреля железнодорожный мост Нижнеленинское – Тунцзян (протяженность построенного объекта на российской стороне – 5272 м, общая длина уложенных путей – 24145 м) и запущенный 10 июня автомобильный мост Благовещенск – Хэйхэ (протяженность 1080 м: российская и китайская сторона построили ровно по 540 м, однако в целом на территорию Амурской области пришелся больший объем работ – 13 км подъездных путей, в том числе мост через Каникурганскую протоку длиной 278 м).

Первый проект был реализован Российским фондом прямых инвестиций через Российско-китайский фонд (CIC) (доля в проектной компании – 56,25 %), АО «РЖД» (25 %) и «ВЭБ.ДВ» (18,75 %). Пропускная способность железнодорожного перехода составляет на сегодня 5,2 млн т экспортных грузов в год с перспективой расширения до 20 млн т при условии решения актуальных задач увеличения пропускных способностей БАМа и Транссиба. Мост рассчитан на поочередный пропуск российского подвижного состава с колеей 1520 мм и китайских поездов с колеей 1435 мм.

Строительство автомобильного трансграничного моста велось по концессионной модели полностью без бюджетных средств, финансирование осуществлялось концессионной российско-китайской компанией, концедентами которой являются Правительство Амурской области и Народное правительство провинции Хэйлунцзян (по расчетам, инвестиции, вложенные в проект, должны окупиться в течение 16 лет). Суточная пропускная способность моста – более 600 грузовых автомобилей, а пункта пропуска – до 4 млн т грузов и до 2 млн пассажиров в год.

Сегодня усилия бизнеса стран ЕАЭС направлены на раскрытие транзитного потенциала территорий государств. Так, только подмосковный логистический центр «Белый Раст» в 2021 г. запустил семь маршрутов Китай – Европа [3], а объем контейнерных перевозок по маршруту Китай – Европа – Китай на транзитных сервисах акционерного общества «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» в 2021 г. составил 692,5 тыс. ДФЭ (грузовой вместимости одного двадцатифутового контейнера), что на 27 % превышает показатель 2020 г. [2].

Важную роль в динамике развития транспортно-логистического сотрудничества ЕАЭС и КНР играет продолжение строительства и модернизации транспортно-логистической инфраструктуры в рамках коридора «Европа – Западный Китай». Общая протяженность путей сообщения – около 8445 км, из них 2233

км маршрута проходит по территории России от Санкт-Петербурга через Москву, Нижний Новгород, Казань и Оренбург до Казахстана, затем часть пути (2787 км) лежит через Актобе, Кызылорду, Шымкент, Кордай и Алматы, заканчиваясь на территории ЕАЭС в приграничном Хоргосе, затем по западным провинциям Китая через Урумчи, Ланьчжоу до прибрежных Чжэнчжоу и Ляньюньганом (рис. 1).

Предполагается, что основные работы по возведению российского участка маршрута завершатся к 2024 г. При этом на сегодня введены в эксплуатацию скоростные автомобильные трассы Москва – Санкт-Петербург (М-11) и Центральная кольцевая автомобильная дорога Московской области, проектируется дорога Казань – Екатеринбург с продлением ее до Тюмени и Челябинска, начато активное строительство скоростной магистрали Москва – Нижний Новгород – Казань (М-12).

Китай и Казахстан уже завершили строительство основной дорожной и сопутствующей транспортной инфраструктуры своих участков коридора, введя в эксплуатацию: 3850 км двухполосных двухсторонних магистралей (КНР), 2787 км одно- или двухполосных дорог (Казахстан).

Еще один член ЕАЭС, Белоруссия, также провел модернизацию автодорожной инфраструктуры, обеспечивающей движение по путям следования МТК-2, построив 611 км двухполосных дорог, обеспечив тем самым себе выход к российской части международного транспортного коридора.

Кредитное финансирование проектов осуществляется с привлечением Международного и Европейского банков реконструкции и развития, Азиатского и Исламского банков и Евразийского банка развития, который также готов кредитовать финансирование строительства скоростной магистрали «Меридиан» – первой полностью частной автомобильной дороги в КНР. Магистраль «Меридиан» – это проект Русской холдинговой компании, согласно которому планируется построить в обход крупных городов по территории восьми регионов (рис. 2) – от автомобильного пункта пропуска «Красная Горка» на границе с Белоруссией в Смоленской области до международных автомобильных пунктов пропуска «Маштаково» и «Сагарчин» в Оренбургской обла-

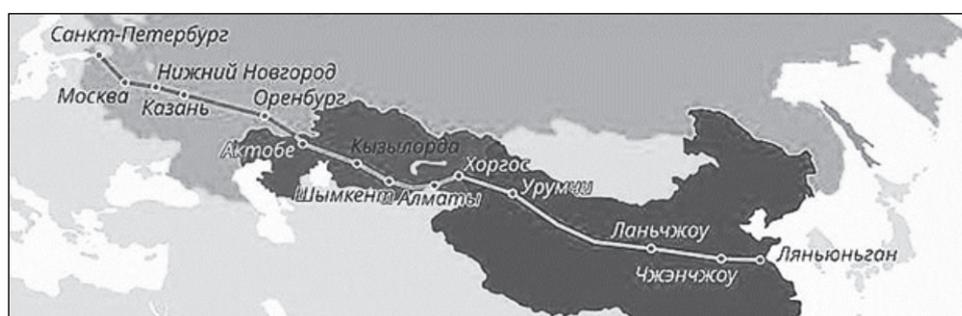


Рис. 1. Трансконтинентальный автодорожный коридор «Европа – Западный Китай» [4]



Рис. 2. Проект частной автомобильной дороги «Меридиан» [6]

сти. Всего протяженность российской части автодороги составит ориентировочно от 1,3 тыс. до 2,02 тыс. км, далее магистраль переходит на трассы Казахстана до Китая [5].

Помимо МТК «Европа – Западный Китай», в рамках развития транспортно-логистической интеграции государств ЕАЭС и КНР на базе действующих погранпереходов реализует российско-китайский проект двух МТК: «Приморье-1» и «Приморье-2». Проект предусматривает расширение и полную модернизацию путей сообщения и реконструкцию пограничного перехода Краскино, обслуживающего «Приморье-2». Однако это самый длительный долгострой на российской границе, хотя и является одним из важнейших объектов федеральной целевой программы «Государственная граница России» и нацпроекта «Международная кооперация и экспорт». Росгранстрой в декабре 2021 г. должен был ввести в строй шесть полос движения транспорта на въезд и столько же на выезд, 10 кабин паспортного контроля. Однако ничего из этого до сих пор не выполнено. Краскино, главное направление российского экспорта морепродуктов из Приморья, работает на пределе технического износа, выпуская 30 автомобилей на экспорт в Китай ежедневно, при пиковых нагрузках возникают многокилометровые очереди из большегрузов. Несмотря на сложности, возникшие у российской стороны при реализации проекта, полностью завершить строительство инфраструктуры планируется к 2024 г., что позволит увеличить суточную пропускную способность таможенного перехода до 750 автомобилей. В конце 2023 г. планируется полностью завершить первую часть проекта МТК «Приморье-1», находящегося на последнем этапе строительства дополнительной как дорожной, так и таможенно-логистической инфраструктуры на пункте пропуска «Пограничный».

Погранпереходы со стороны ЕАЭС на сегодня – самое узкое место, тормозящее развитие транспортно-логистического взаимодействия между международными субъектами цепей поставок. И если Казахстан активно решает эту проблему, то у РФ ее актуальность не снижается, а наоборот, возрастает с каждым годом. Так, на границе Казахстана с Китаем действуют два железнодорожных пограничных перехода с Китаем – станции Алтынколь и До-

стык. На станции Алтынколь работают три перегрузочных терминала, в том числе Eurotransit-КТС, и в настоящее время наблюдается избыток мощностей по перевалке контейнеров [7]. На станции Достык к концу 2022 г. будет введен в эксплуатацию новый перегрузочный терминал, тем самым мощности на казах-

станских железнодорожных переходах превышают потребности намного вперед. Инфраструктура пяти автомобильных переходов Казахстан – Китай также модернизирована и реконструирована.

Сложности развития инфраструктуры и числа погранпереходов с Кыргызстаном связаны со сложным рельефом приграничной местности. Так, основной пограничный переход между Китаем и Кыргызстаном в Эркештаме, на высоте чуть менее 3 км над уровнем моря сильно перегружен, так как он используется для перевозки грузов не только в Кыргызстан, но и в Таджикистан и далее на запад в Узбекистан [8]. Однако сегодня Китай выдвигает на согласование с Кыргызстаном экономически амбициозный и технически сложный проект, требующий огромных капитальных вложений: строительство железнодорожных путей на запад через Кыргызский Тянь-Шань в Ош и вдоль Ферганской долины до Узбекистана, а также для ее соединения с Ираном и Международным транспортным коридором «Север – Юг». Такой путь позволит создать первую транс-центральную афганскую железную дорогу с востока на запад, а также соединит центральноазиатские железнодорожные пути, идущие с севера на юг, предлагаемым трансафганским маршрутом из Узбекистана на юг в Пакистан и арабскими морскими портами в Гвадаре и Карачи, а также создаст ответвления, ведущие в Таджикистан. Если это произойдет, тогда Центральная Азия будет впервые разделена на четыре стороны света и получит доступ к морским портам, что важно для такой страны ЕАЭС, как Кыргызстан, не имеющей выхода к морю.

В настоящее время у РФ с КНР действуют 24 погранперехода, большинство из которых имеют статусы многосторонних и двойных по видам транспорта, а именно – 9 речных, 20 автомобильных, 5 железнодорожных [9]. Стоит отметить, что как российские, так и китайские эксперты подчеркивают, что основные сложности в их работе связаны с многосторонними факторами: гибкой перестройкой маршрутов в условиях санкций, нехваткой контейнеров и портового оборудования, неразвитой логистической инфраструктурой большинства российских погранпереходов, их слабой оснащенностью цифровым инструментарием и, как следствие, недостаточной эффективностью таможенного досмотра.

На основании данных оценок можно сделать вывод, что в основе положительной динамики развития транспортно-логистического сотрудничества между ЕАЭС и КНР лежат не только инфраструктурные проекты, реализация которых невозможна без значительных капитальных вложений, но и менее затратные и в тоже время не менее важные задачи, требующие оперативного решения. В частности, повышение эффективности работы пропускных пунктов на пограничных переходах с применением цифровых технологий электронного обмена данными в режиме реального времени на основе совместимых нормативных документов, что сократит период прохождения контроля; постепенное внедрение, начиная с унимодальных перевозок, единого смарт-контракта на перевозку, что ускорит прохождение таможенного оформления как экспортно-импортных, так и транзитных грузов, снизит риски, связанные с сохранностью грузов, сократит период прохождения транзитных грузопотоков по территории ЕАЭС.

Проведенный анализ позволяет сделать вывод: перспективы и динамика развития транспортно-логистического сотрудничества стран ЕАЭС и КНР при непрерывно растущих объемах грузоперевозок зависят от успешного решения как долгосрочных задач развития и модернизации транспортной инфраструктуры, так и от оперативных задач внедрения современных IT-технологий в управление цепями поставок, организацию перевозок и таможенное оформление, а также задач усовершенствования транспортных технологий, а именно сокращения числа сопутствующих операций и времени их выполнения в мультимодальных цепях поставок, увеличения доли контейнерных грузоперевозок (побороть постоянный дефицит контейнеров может только развитие собственного их производства в странах ЕАЭС). Таким образом, залогом успешной транспортно-логистической интеграции государств ЕАЭС и КНР является выработка совместных комплексных решений не только в области инфраструктурных проектов, но и в сфере применения цифровых технологий при организации транзитных и экспортно-импортных перевозок.

Prospects and Dynamics of Development of Transport and Logistics Cooperation Between the EAEU and China

Rozhko O.N.

Russian University of Transport (MIIT) (Moscow)

The strategic importance, as well as the dynamics of the development of the potential of transport and logistics infrastructure and customs support for freight traffic for cooperation between the EAEU countries and the PRC, presented. An assessment of the current state of ongoing and promising projects presented, and ways to solve existing problems outlined.

Key words: transport and logistics infrastructure, customs clearance, transport corridors

Литература:

1. Информационно-аналитический портал Большая Евразия. Второй Евразийский конгресс. Выступление М. Мишустина. – URL: <http://www.gea.site/2021/12/3055/> (дата обращения: 15.06.22).
2. Российско-китайский диалог: модель 2022: доклад А.В. Картунов, К.В. Бабаев, Чжао Хуашэн, Лю Хуацинь и др.; под ред. И.Н. Тимофеева, П.В. Бакулиной, Е.О. Карпинской и др. // Российский совет по международным делам (РСМД). – М.: НП РСМД. – 2022. – № 78. – 82 с.
3. Официальный сайт компании Taixin International Logistics. – URL: <http://www.tx-ru.com/index.php?case=archive&act=show&aid=538> (дата обращения: 15.06.22)
4. Абдраимов А. Международная трасса «Западная Европа – Западный Китай»: настоящее и перспективы. – URL: <https://www.ritmeurasia.org/news--2021-11-18--mezhdunarodnaja-trassa-zapadnaja-evropa-zapadnyj-kitaj-nastojashee-i-perspektivy-57418> (дата обращения: 15.06.22).
5. Официальный сайт RBC. – URL: <https://www.rbc.ru/newspaper/2021/12/03/61a8826d9a7947439608d67e> (дата обращения: 15.06.22).
6. Информационно-аналитическое агентство «Бизнес-вектор инфо» (Россия). – URL: <https://www.business-vector.info/> (дата обращения: 15.06.22).
7. Информационно-аналитическое агентство Sea News (Казахстан). – URL: <https://seanews.ru/2021/12/06/gruzooborot-na-avtomobilnyh-pogranperehodah-kitaj-kazahstan-padaet/> (дата обращения: 15.06.22).
8. PRS. today. Китай сегодня. – URL: <https://prs.today/category/news/> (дата обращения: 15.06.22).
9. Группа компаний «Региональный Центр Инновационных Технологий». – URL: <http://www.rcit.su/inform-pprf-ppcn.html> (дата обращения: 15.06.22).