



Клавдий Корняков,
ведущий научный сотрудник Научно-
исследовательского института Российской
таможенной академии, кандидат экономических
наук, доцент

РОЛЬ ТАМОЖЕННОЙ СЛУЖБЫ РОССИИ В ПРОЕКТАХ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОРИДОРОВ ЕВРАЗИИ

Аннотация. В статье рассматриваются роль таможенной службы в развитии транспортно-логистических коридоров, перспективы развития Экономического пояса Шелкового пути, взаимоотношения стран по формированию и строительству инфраструктуры в экономическом поясе, участие таможенных служб в проектах транспортных коридоров.

Ключевые слова. Экономический пояс, информационное взаимодействие, международный транспортный коридор, транзитные перевозки, инвестирование.

Annotation. The article discusses the role of Customs Service in the development of transport and logistics corridors, prospects for the development of "Silk Road Economic Belt", the relationships of the countries concerning the formation and construction of the infrastructure in the economic belt, participation of the Customs Services in the projects of transport corridors.

Key words. Economic belt, information intercommunication, international transport corridor, transit, investment.

Сотрудничество Евразийского экономического союза и Китая в реализации мегапроекта «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП) имеет целью отнюдь не строительство моста между Европой и Азией. Подобное взаимодействие создает основу для формирования новой модели экономического сотрудничества на всем Евразийском континенте и становления Евразии в качестве самостоятельного, активно действующего и обладающего собственным лицом субъекта мировой политики и экономики.

Реализация проекта ЭПШП к 2020 г. позволит увеличить товарооборот между странами, расположенными по маршруту Шелкового пути, до 1 трлн долларов США, в том числе между Россией и Китаем – до 200 млрд долларов США.

ФТС России и ГТУ КНР подписали российско-китайский трехлетний План стратегического партнерства в области таможенного дела, определяющий основные направления сотрудничества в рамках реализации проекта ЭПШП. Начата работа по согласованию проекта протокола между ФТС России и ГТУ КНР об информационном обмене в целях обеспечения безопасности цепи поставок при контейнерных перевозках, для чего была создана специальная экспертная группа.

ФТС России инициативно предлагает КНР обсудить вопрос по обеспечению безопасности цепи поставок при контейнерных перевозках и организации обмена предварительной информацией с ГТУ КНР о китайских товарах, которые будут следовать на мультимодальный транспортно-логистический комплекс (ТЛК) «Южно-

уральский» Челябинской таможни как один из пунктов ЭПШП.

В то же время ряд вопросов остается нерешенным. Проблема перетекания товарных потоков на территорию Республики Казахстан становится особо актуальной в свете реализации проекта ЭПШП. Так, по оценкам китайских экспертов, в товарообороте сопредельного с Российской Федерацией Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) Китая, занимающего важное географическое положение в ЭПШП (особенно в свете реализации западного маршрута газового трубопровода Россия–Китай), на долю России приходится всего 1%, в то время как доля Казахстана составляет 46%.

Также в настоящее время таможенные органы Республики Казахстан обеспечивают реализацию проекта

«Контейнерный поезд», основанного на обмене предварительной информацией и направленного на ускорение таможенных операций и проведение таможенного контроля контейнерных поездов, следующих из КНР в Западную Европу и страны Центральной Азии.

При проведении Республикой Казахстан мероприятий по функционированию транспортно-логистической системы, являющейся частью ЭПШП, существует риск создания условий для оттока значительного объема транзитных перевозок между странами Юго-Восточной Азии и Европейского союза, осуществляемых в настоящее время через территорию Российской Федерации.

Одним из решений данной проблемы может быть освоение возможностей мультимодального ТЛК «Южноуральский», созданного в рамках развития сотрудничества между Челябинской областью и СУАР. Данный вопрос был рассмотрен на итоговой коллегии Уральского таможенного управления в присутствии руководства ФТС России 30 января 2015 г.

ТЛК «Южноуральский» – это мультимодальный контейнерный терминал, позволяющий принимать до 400 контейнеров в сутки и хранить до 4 тысяч контейнеров (ожидаемый объем грузопотока – 2,5 млн тонн контейнеров в год).

Эффективный таможенный контроль значительного объема поставок на ТЛК «Южноуральский» требует организации обмена информацией о перемещаемых товарах, наличие которой позволит проводить предварительную оценку уровня риска в отношении конкретных товарных партий, а также планировать действия должностных лиц таможенного поста.

В ходе экспертных консультаций китайская сторона выразила готовность к данному информационному обмену. На первом этапе функционирования ТЛК «Южноуральский» (первый поезд из КНР прибыл 27 мая 2015 г.) до его выхода на операционные мощности (запланировано на начало 2016 г.) целесообразно начать работу по организации информационного обмена с ГТУ КНР по товарам, которые будут следовать на ТЛТ «Южноуральский».

В настоящее время ФТС России и ГТУ КНР ведут работу по согласованию проекта об информационном вза-

“...необходимо привлекать основные грузопотоки на территорию России, так как функционирование восточной ветки коридора создает дополнительный риск перетекания товарных потоков на территорию Казахстана.

имодействии в целях обеспечения безопасности цепи поставок при контейнерных перевозках.

Реализация проекта об информационном взаимодействии в целях обеспечения безопасности цепи поставок при контейнерных перевозках направлена на создание механизмов, которые будут содействовать развитию взаимной торговли и использованию транзитного потенциала Российской Федерации, в частности в рамках реализации проекта ЭПШП.

Следует отметить, что рассмотрение вопроса о международном транспортном коридоре (МТК) «Север–Юг» является весьма актуальным – это обусловлено необходимостью выработки позиции ФТС России по участию в данном проекте Главного управления акцизов и таможен Индии. В апреле 2015 г. в Дели состоялась встреча руководителей таможенной службы России и Индии, на которой были обсуждены вопросы двустороннего таможенного сотрудничества, а также подписаны два межведомственных протокола об организации сотрудничества по обмену предварительной информации для ускорения торговли и таможенного контроля в отношении товаров и транспортных встреч, перемещаемых между Российской Федерацией и Республикой Индией, а также взаимодействию в сфере борьбы с таможенными правонарушениями, связанными с перемещением товаров воздушным транспортом.

Особое внимание в ходе переговоров было уделено двустороннему сотрудничеству в правоохранительной сфере, а также перспективам развития многостороннего сотрудничества в рамках БРИКС и МТК «Север–Юг». Вопрос участия таможенных служб в проекте МТК «Север–Юг» поднимается Индией, Азербайджаном, Ираном и Россией.

МТК «Север–Юг» – это мультимодальный маршрут транспортировки пассажиров и грузов общей протяженностью 7200 км от Санкт-Пе-

тербурга до порта Мумбаи (Индия). МТК «Север–Юг» связывает с Россией страны Южной и Юго-Восточной Азии. По оценкам ОАО «РЖД», объемом товарного потока МТК «Север–Юг» составляет около 25 млн тонн. Российская Федерация участвует в данном проекте в соответствии с Соглашением между правительствами Российской Федерации, Республики Индия и Исламской Республики Иран о МТК «Север–Юг» от 12 сентября 2000 г. (далее – Соглашение).

До 2002 г. включительно грузоперевозки по МТК «Север–Юг» осуществлялись через порты Астраханской области. Затем из-за повышения тарифов, сложностей с загрузкой контейнеров при поставках из России в Индию, конкуренции со стороны международных компаний, использующих маршруты через Суэцкий канал и вокруг Африки, произошло сужение МТК «Север–Юг» до внутренних перевозок по Каспийскому морю. Движение контейнеров из Индии в Россию по МТК «Север–Юг» было приостановлено.

Проект МТК «Север–Юг» предусматривает создание трех основных маршрутов следования грузов.

1. Транскаспийский: через порты Астрахань, Оля, Махачкала, иранские порты Бендер-Энзели, Ноушехр и Бендер-Амирабад. Роль железных дорог в этом маршруте заключается в доставке грузов в порты и вывозе их из портов.
2. Восточная ветка коридора (прямое железнодорожное сообщение через Казахстан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана по действующему пограничному переходу Теджен-Серахс; строительство завершено в декабре 2014 г.).
3. Западная ветка коридора; совместно с партнерами в Азербайджане и Иране решается вопрос о прямом сухопутном сообщении по западному побережью Каспийского моря со строительством

новой линии железной дороги Астрахань–Махачкала–Самур, далее – по территории Азербайджана до пограничной станции Астара; строительство планируется завершить в 2016 г.

Учитывая политическую обстановку, возросший интерес индийских партнеров к данному проекту, решение российско-индийской Межправительственной комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству о необходимости принятия эффективных мер по расширению использования МТК «Север–Юг», а также относительно скорое завершение строительства западной ветки коридора, можно спрогнозировать увеличение объемов грузоперевозок в данном направлении.

По информации Минтранса России, экономическим интересам Российской Федерации в наибольшей степени отвечает первый маршрут (транскаспийский), преимуществом которого перед другими является сокращение расстояния и, следовательно, стоимости перевозок.

Вместе с тем необходимо привлекать основные грузопотоки на территорию России, так как функционирование восточной ветки коридора создает дополнительный риск перетекания товарных потоков на территорию Казахстана.

В целях своевременного реагирования на предполагаемый рост товаропотоков по МТК «Север–Юг» таможенным органам необходимо принять соответствующие меры по организации эффективного таможенного контроля.

В соответствии с Соглашением, меры, направленными на достижение

целей, поставленных перед странами – участниками проекта, являются:

1) сокращение времени транзитных перевозок пассажиров и товаров через территории указанных государств;

2) упрощение и унификация всей административной документации и процедур (включая таможенные), касающихся транзитных перевозок пассажиров, товаров через территории государств – участников проекта в соответствии с принятыми международными соглашениями и стандартами.

Упрощению и ускорению перемещения товаров и транспортных средств через границу Российской Федерации при сохранении эффективности таможенного контроля может способствовать взаимодействие с таможенными службами иностранных государств в рамках проектов по организации обмена предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых между Россией и иностранным государством, и по взаимному признанию результатов таможенного контроля в отношении определенных видов товаров.

Следует отметить, что Евразийский экономический союз (ЕАЭС) и ЭПШП предлагают странам и народам региона принципиально разные вещи. ЕАЭС – общее правовое регулирование и облегчение экономической деятельности на пространстве от границ Китая до Восточной Европы. ЭПШП – развитие масштабных инвестиционных проектов в транспортно-логистической сфере, в сфере производства и сопутствующих отраслях. Иначе говоря, эти два проекта могут гармонично дополнять друг друга, что уже

нашло отражение и в политической, и в интеллектуальной дискуссии.

Мы видим, что реализация проектов ЕАЭС и ЭПШП действительно создает предпосылки к формированию центра политической и экономической силы. Во-первых, Центральная Евразия – это реальный крупный рынок. Во-вторых, и это не секрет, регион обладает богатейшими природными ресурсами, которые должны быть задействованы в хозяйственной деятельности. В-третьих, это регион с высоким интеллектуальным и научным потенциалом. В совокупности потенциал Центральной Евразии исключительно велик.

Следует напомнить, что транспортная составляющая ЭПШП представлена несколькими маршрутами из западных регионов Китая в направлении ключевых центров экономической активности в Европе и Южной Азии общей протяженностью от 8,5 до 11 тысяч километров. Так называемый Северный маршрут проходит через территорию Казахстана и стыкуется с российским Транссибом. Морские маршруты задействуют казахстанский порт Актау и другие порты Каспийского моря – Махачкалу и Баку, обеспечивающие выход в кавказский регион, Турцию и в черноморский бассейн. Южные маршруты проходят через территории Кыргызстана, Узбекистана, Туркменистана, Ирана и Пакистана, предоставляя выход к Индийскому океану в районе Персидского залива.

Даже такая достаточно упрощенная схема ЭПШП дает представление о масштабах и амбициозности проекта. Однако, несмотря на то что за последние 30 лет концепции возрождения Великого Шелкового пути выдвигались неоднократно, именно китайский проект оказался наиболее жизнеспособным и реалистичным.

В настоящее время Китай подошел к очень важному рубежу: когда порты на юго-восточном побережье оказались перегружены, а количество каботажных перевозок стало зашкаливать, когда какие-либо движения, для того чтобы продавать свои товары у себя же, стали нерентабельны, родилась прекрасная идея – проложить транспортные магистрали через СУАР на запад, насытить инфраструктурой Центральную Азию, помочь России с инвестициями в ее проекты. Суть идеи и выгоды от нее очевидны: Китай получает определенную независимость



от судоходных компаний и создает безопасный транзитный коридор для вывода своей продукции на рынки сопредельных государств и Европы.

Безусловно, сегодня этот путь транзита еще недостаточно насыщен необходимой инфраструктурой западнее Урумчи. По мнению экспертов, на более высокую степень готовности к работе демонстрирует Казахстан: за последние 10 лет в республике построено более 2 тысяч километров железных дорог; в настоящее время завершается строительство автомобильной трассы «Западная Европа–Западный Китай»; создано оптимальное для первого времени количество логистических центров. Теперь дело за Россией и другими государствами региона.

Что касается цены вопроса, пока стоимость доставки грузов железнодорожным транспортом, например, из Шанхая до Гамбурга или из Центрального Китая до Москвы, существенно превышает стоимость морских перевозок. Но и в этой сенсации ключевое слово – «пока».

Все китайские регионы, следуя установке стимулировать развитие собственного производства, активно помогают компаниям-экспортерам, компенсируя их расходы на перевозки грузов, осуществляемые по железнодорожным или автомагистралям через СУАР. И результат такой дотационной политики очевиден: уже сегодня поток грузов из Западного Китая в Европу через Россию и Казахстан составляет около 150 тысяч условных единиц контейнеров, а экспорт в Россию и Казахстан и другие государства Центральной Азии – около 300 тысяч. Несколько лет назад эксперты говорили о неготовности самого СУАР к подобным объемам товарооборота. Очевидно, еще через 5–6 лет, когда Шелковый путь будет обкатан, грузопоток на Европу достигнет миллиона условных единиц контейнеров, и это будет способствовать снижению стоимости грузоперевозок.

Между тем транзитно-транспортная составляющая – главная, но не единственная компонента ЭПШП. Другое направление состоит в том, что это, по сути, комплексный план экономического соразвития государства, включающий многочисленные промышленные проекты, проекты интенсификации торгового обмена и сферы услуг, обеспечивающие стабильную и безопасную среду для развития не

только западных районов Китая, но и всей Евразии как самостоятельного и полноценного экономического субъекта.

Понимая это, многие государства учитывают фактор ЭПШП в национальных программах развития. В частности объявленная президентом Казахстана стратегия «Нурлы Жол», т.е. новая экономическая политика – путь к стабильности и процветанию страны, в значительной степени синхронизирована и во многом базируется на планах по развитию ЭПШП. В то же время это стратегия развития транспортно-логистической инфраструктуры страны. Более того, республика заявила о готовности инвестировать в развитие инфраструктуры на своей территории около 4 млрд долларов. При этом в Казахстане есть понимание того, что границы республики с Китаем – это точка входа в ЕАЭС. И это уже не локальный аспект, а геополитический вопрос регионального развития.

С позиций государств, на территории которых будут реализовываться масштабные инвестиционные проекты ЭПШП, членство в ЕАЭС позволит более эффективно обеспечивать их интересы не напрямую, а через общесюзное регулирование. Но главное, что в условиях неизбежного и во многом желательного экономического продвижения Китая в Центральную Азию ЕАЭС будет выступать институциональным инструментом защиты национальных рынков при сохранении их инвестиционной привлекательности.

История глобальных транспортных путей всегда тесно связана с геополитикой. Поэтому не случайно проекты создания новых коридоров для международных перевозок рождаются на фоне масштабных перемен в расстановке сил на мировой арене. В первую очередь речь идет об усилении значения Китая и азиатского вектора международной политики в целом. Выдвинув в 2013 г. концепции Морского Шелкового пути (сеть маршрутов, предполагающая связать китайские порты с портами Сингапура, Малайзии, Индонезии, Австралии) и наземного Великого Шелкового пути (через Среднюю Азию и Россию в Европу), Пекин обозначил свои внешнеполитические амбиции.

Объединение Морского Шелкового пути и Северного морского пути в глобальную систему дает очевидные бонусы не только отдельным странам, но и всему миру.

Во-первых, новый транспортный коридор экономически выгоднее, чем традиционно сложившиеся маршруты. Во-вторых, Северный морской путь абсолютно безопасен (нет пиратов и исламистов). В-третьих, еще одним плюсом проекта является его миротворческий потенциал.

Проект слияния этих двух маршрутов (коридоров) способен не только естественным образом объединить интересы России, Китая и США, но и создать эффективный механизм для стабилизации ситуации в Северо-Восточной Азии в целом и решения корейской проблемы в частности.

Следует отметить, что сверхзадачей глобального и многослойного проекта объединения этих двух коридоров в единую транспортную систему является постепенное втягивание в сотрудничество третьей стороны – Соединенных Штатов Америки, причем на наших условиях.

Необходимо продолжать поиск нестандартных каналов для решения дипломатических проблем. То, что не удается решить политикам и дипломатам, могут решить простые люди. Не стоит опасаться неконтролируемых последствий. Опыт показывает, что предприниматели, ученые, деятели культуры и обычные граждане являются не меньшими патриотами, чем те, кому по должности поручено защищать национальные интересы.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Информационно-консультационный портал «Виртуальная таможня». Электронный ресурс: <http://vch.ru>.
2. Ольга Соколай. Евразийская интеграция. Экспертно-информационный портал «Ритм Евразии». Электронный ресурс: <http://www.ritm Eurasia.org>.
3. Официальный сайт Федеральной таможенной службы. Электронный ресурс: <http://www.customs.ru>.
4. Справочно-информационный портал «Polpred». Электронный ресурс: <http://www.polpred.com>.
5. Официальный сайт министерства иностранных дел Российской Федерации. Электронный ресурс: http://www.mid.ru/foreign_policy/economic_diplomacy/-/asset_publisher/VVbcl0lf1FVU/content/id/187770.