

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ СТРАН – УЧАСТНИЦ ЕАЭС В КОНТЕКСТЕ КОНЦЕПЦИИ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»

В статье рассмотрены основные маршруты проекта «Пояс и путь».

Представлены шесть экономических коридоров, которые будут построены и расширят географию проекта Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП). Рассматриваются три возможных варианта железнодорожных коридоров вдоль ЭПШП. Кроме того, выявлены проблемы и определены преимущества интеграции транспортных систем стран – участниц ЕАЭС.

D. M. ANTYUSHENYA

THE PROSPECTS OF THE TRANSPORT SYSTEMS DEVELOPMENT OF MEMBER COUNTRIES OF EEU IN THE CONTEXT OF THE CONCEPT «ONE ZONE – ONE WAY»

In the article the main routes of the project “zone and path” are under consideration. It is submitted six economic corridors, which will be built and will expand the geography of Economic Zone Project Silk Road (JePShP). Three possible variants of the railway corridors along the JePShP are considered. In addition, problems are revealed and advantages of the transport systems integration of the participating countries EEMA are defined.



АНТЮШЕНЯ
Дмитрий Михайлович,
кандидат экономических наук, доцент Белорусского национального технического университета

Введение

Концепция «Пояс и путь» географически охватывает Центральную, Южную и Западную Азию, а также Европу. Наземный Экономический пояс Шелкового пути (ЭПШП) начнется в Сиане (пров. Шэньси), затем он пройдет через Ланьчжоу (пров. Ганьсу) в Синьцзян-Уйгурский автономный район, г. Урумчи, пересечет всю Центральную Азию, Иран, Ирак, Сирию, Турцию, перейдет через Босфорский пролив. Далее пройдет через Восточную Европу: проследует по территории России и Европы от Роттердама до Венеции, где пересечется с параллельным Морским Шелковым путем.

Морской Шелковый путь начнется в городе Фучжоу (пров. Фуцзянь), пройдет через крупнейшие города Южного Китая: Цюань-чжоу (пров. Фуцзянь), Гуанчжоу (пров. Гуандун), Бэйхай (пров. Гуанси) и Хайкоу (о. Хайнань), дойдет до Малаккского пролива с остановкой в Куала-Лумпур, пересечет Индийский океан с остановками в Калькутте (Индия), Коломбо (Шри-Ланка) и с транзитной остановкой на Мальдивах, дойдет до Найроби в Кении. Через Красное море путь пройдет с остановкой в Джибути, через Суэцкий канал дойдет до Афин (Греция) и до Венеции (Италия), где сомкнется с сухопутным путем Экономическим поясом нового Шелкового пути.

Основная часть

В настоящее время существует несколько карт, на которых отражены основные маршруты проекта «Пояс и путь». Одной из наиболее распространенных считается карта, разработанная специалистами из издания «The Wall Street Journal», согласно которой маршрут сухопутного Шелкового пути пройдет через Казахстан, Кирги-

зию, Узбекистан, Таджикистан, Туркменистан, Иран, Ирак, Турцию, Болгарию, Молдову, Украину, Россию, Беларусь, Польшу, Германию, Нидерланды, Бельгию, Францию, Швейцарию и закончится в Италии. Однако данная карта имеет недостатки. В частности, на ней не отражена возможность прохождения сухопутного Шелкового пути в Европу через Казахстан и Россию.

КНР заявила о строительстве шести экономических коридоров, которые должны расширят географию проекта ЭПШП. Китай планирует вложить около 900 млрд долл. в 900 проектов в 60 странах. Средства для реализации этих проектов выделяются из Азиатского банка инфраструктурных инвестиций и Фонда Шелкового пути. Все коридоры будут взаимосвязаны между собой. На данный момент названы следующие коридоры: Новый Евразийский сухопутный мост (Китай – Казахстан – Россия – Беларусь – Европа); коридор Китай – Монголия – Россия; коридор Китай – Центральная Азия – Юго-Западная Азия; коридор Китай – Индокитай; коридор Китай – Пакистан; коридор Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма. При этом только первые три коридора являются по сути конкурирующими, так как ведут в Европу.

Ожидается, что первым будет построен экономический коридор между Китаем и Пакистаном. Коридор позволит соединить порт Гвадар в Пакистане с городом Кашгар в Китае. Как уже отмечалось выше, это был первый экономический коридор, в который Китай уже начал инвестировать средства из Фонда Шелкового пути с целью строительства первого инфраструктурного элемента – гидроэлектростанции на реке Карот. Для Пакистана этот проект позволит прежде всего ускорить темы экономического роста страны и, возможно, станет решением нарастающе-

го энергетического кризиса в стране. На сегодняшний момент в Пакистане существует серьезный дефицит электроэнергии. По оценкам экспертов, нехватка электроэнергии составляет от 4500 до 5000 МВт (в последние годы дефицит достигал 8500 МВт в некоторые промежутки времени, что составляет более 40 % от текущего спроса). Данный кризис обусловлен высоким износом оборудования, вызванным низким уровнем обслуживания. Строительство Китайско-пакистанского экономического коридора все-сторонне способствует экономическому росту и социальному развитию Пакистана и содействует развитию взаимосвязи Китая с районом Персидского залива.

Строительство экономического коридора между Монголией и Россией позволит соединить экономическую зону вокруг Бохайского залива, а также Пекин, Далянь и Тяньцзинь с Восточной Европой. Планируется, что данный проект будет способствовать развитию транспортной инфраструктуры и улучшению условий торговли и перевозок между странами, участвующими в его реализации. Это создаст условия для увеличения объемов их взаимной торговли. В настоящее время Россия и Китай являются основными экспортерами товаров на территорию Монголии, их доля в совокупном импорте Монголии достигает 30 и 33,11 % соответственно. Монголия, в свою очередь, экспортирует больше всего товаров в Китай (87 % от всего экспорта).

Важный проект в рамках концепции «Пояс и путь» – создание экономического коридора с Центральной и Западной Азией. Данный коридор станет ключевым каналом для доставки нефти и газа из стран Аравийского полуострова, Турции и Ирана. Коридор также охватывает Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан и Туркменистан.

Коридор Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма соединит Китай с Южной Азией. Коридор будет представлять собой первую скоростную автомагистраль между Индией и Китаем. Экономические преимущества от строительства коридора довольно значительны. Прежде всего он обеспечит доступ Китаю к многочисленным рынкам в Юго-Восточной Азии, будет способствовать улучшению транспортной инфраструктуры и созданию новых промышленных зон. Часть производств, прежде всего трудоемких, может быть перемещена из Китая с целью сокращения издержек труда, которые в последние годы в КНР растут.

Для стран ЕАЭС наиболее привлекательным является проект «Новый евразийский сухопутный мост». Инвестиции, направляемые в Россию, Казахстан и Беларусь, позволят странам улучшить транспортную инфраструктуру, которую можно будет также использовать в целях транспортировки грузов между некоторыми странами – членами ЕАЭС. Коридор представляет собой высокоскоростную железнодорожную магистраль, проходящую через Россию, Казахстан, Беларусь, Польшу и Германию, соединяющую Китай с Западной Европой. В рамках данного проекта в 2015 г. был осуществлен первый пробный запуск поезда по новым путям, ведущим из Китая в Казахстан.

Одним из перспективных направлений развития ЭПШП в долгосрочном периоде является создание зон свободной торговли со странами, участвующими в проекте ЭПШП. В случае договоренности со странами по данному вопросу может быть создана масштабная зона сво-

бодной торговли от северо-западных провинций Китая, Центральной Азии, до Центральной и Восточной Европы. Китай уже подписал 11 соглашений о зонах свободной торговли с 19 странами и регионами. Переговоры еще по семи таким зонам ведутся с 23 странами.

Особенностью большинства стран, которые могут быть включены в реализацию проекта ЭПШП, является их низкий уровень инфраструктурного развития. По данным Всемирного банка, в 2016 году по качеству торговой и транспортной инфраструктуры почти половина стран региона находились во второй сотне в рейтинге (таблица).

Таблица – Показатели развития торговой и транспортной инфраструктуры в странах, расположенных вдоль ЭПШП

Страна	Место в рейтинге (из 160 стран, по которым имеются данные)	Уровень развития инфраструктуры (1 – самый низкий, 5 – самый высокий)
Азербайджан	67	2,71
Беларусь	85	2,55
Грузия	99	2,42
Индия	57	2,88
Иран	100	2,42
Казахстан	105	2,38
Киргизия	146	2,05
Китай	23	3,67
Монголия	119	2,29
Пакистан	68	2,67
Россия	76	2,59
Таджикистан	107	2,36
Туркменистан	145	2,06
Турция	26	3,53
Узбекистан	147	2,01

Как видно из таблицы, самый низкий уровень развития инфраструктуры наблюдается в странах Центральной Азии. Это отчасти связано с тем, что в советский период страны Центральной Азии обладали единой инфраструктурной системой, предназначенной для транспортировки товаров между регионами, которая после распада СССР и обретения странами независимости пришла в упадок в результате недостатка финансовых средств на ее поддержание.

На сегодня развитие инфраструктуры в регионе имеет первостепенное значение. Планы по развитию инфраструктуры в странах Центральной Азии призваны обеспечить ее региональную интеграцию и способствовать увеличению темпов роста торговли и экономики.

Крайне низкие показатели развития инфраструктуры характерны и для Монголии, которая является одной из самых крупных стран в мире, не имеющих выхода к морю. Для железнодорожного транспорта Монголии характерны высокие временные затраты на прохождение пограничного контроля, а также низкое качество железнодорожных путей. В стране отсутствуют качественные автомобильные дороги, соединяющие ее с соседним Китаем и Россией. Еще одним существенным недостатком в сфере развития инфраструктуры в Монголии является отсутствие интермодальной и складской инфраструктуры в Улан-Баторе и Замын-Ууде – главном пограничном пункте с КНР.

Учитывая особенности географического положения страны, развитие транспортной инфраструктуры представляет для Монголии стратегически важное значение.

Из всех рассматриваемых стран достаточно высокие уровни инфраструктурного развития характерны только для Китая и Турции, для которых показатели качества торговой и транспортной инфраструктуры превышают 3. Рассмотрим более подробно ситуацию с развитием отдельных видов транспорта в регионе. Китай заинтересован в развитии евро-азиатского железнодорожного коридора, что позволило бы сократить издержки на транспортировку грузов за счет переноса части морского грузопотока на сухопутный. Данная задача особенно актуальна в условиях роста товарооборота между Китаем и Европой и перегрузки китайских морских портов.

В настоящее время рассматриваются три возможных варианта железнодорожных коридоров вдоль ЭПШП.

1. Северный коридор. Включает в себя Транссибирскую магистраль, которая через Западно-Сибирскую железную дорогу соединяется с Северным Казахстаном. На западе Северный коридор соединяется с Беларусью и далее с Европой. Данный коридор функционирует в настоящее время, пересекая наименьшее количество стран из всех трех альтернативных железнодорожных коридоров из Китая в Европу.

2. Южный коридор. Берет начало в Казахстане, проходит через Туркменистан либо Кыргызстан и Таджикистан в Иран. Через Иран южный коридор достигает Турции и затем соединяется с Европой.

3. Центральный коридор, его также называют ТРАСЕКА. Пересекает Казахстан до порта Актау. По морю данный коридор достигает построенного в 2014 г. азербайджанского порта Алят. Далее коридор проходит через страны Кавказа и в перспективе через Турцию соединяется с Европой. В настоящий момент Турция, Грузия и Азербайджан вместе планируют строительство железной дороги Баку – Тбилиси – Карс, которая соединит железнодорожные сети трех стран. Линия напрямую обеспечит связь Южного Кавказа с Турцией. Это, в свою очередь, предоставит физический доступ к железнодорожной сети стран Европейского союза и ряда стран Средиземноморья. В 2015 г. по данному маршруту в Грузию пришел первый поезд из Китая, груз которого далее был отправлен в Стамбул по Черному морю из порта Потти. После ввода в эксплуатацию железной дороги Баку – Тбилиси – Карс данный маршрут может составить конкуренцию Северному коридору, проходящему через территорию России.

Проанализируем уровень развития железнодорожной инфраструктуры в каждой из стран, через которые проходят рассмотренные транспортные коридоры.

На сегодняшний момент Россия по протяженности сети железных дорог занимает третье место в мире, уступая Китаю и США. Общая длина железных дорог в России составляет 85,6 тыс. км. Транссибирская железнодорожная магистраль рассматривается страной в качестве стратегически наиболее важного инфраструктурного элемента. Магистраль пересекает территорию 20 российских регионов, на которые в общей сложности приходится 65 % от общего российского объема добычи угля, 20 % переработки нефти, 25 % выпуска деловой древесины.

Одним из главных недостатков железнодорожной инфраструктуры в России, который может препятствовать превращению Транссибирской магистрали в приоритетный железнодорожный коридор между Китаем и Европой, является отличие ширины железнодорожной колеи в России от других стран мира. Такие различия приводят к необходимости товарным поездам, следующим из Азии в Европу или в обратном направлении, производить остановки для перестановки поезда на колею другой ширины.

Второй существенной проблемой Транссибирской магистрали является ее ограниченная провозная способность. За последние десять лет нагрузка на железнодорожные пути на восточном участке Транссиба увеличилась с 340 млрд тонн/км до 570 млрд тонн/км в год. В 2015 г. общая протяженность восточных участков железной дороги с ограниченной провозной способностью увеличилась до 3,2 тыс. км. Без соответствующих инвестиций в ремонт и модернизацию железнодорожной инфраструктуры данный показатель может вырасти до 8,1 тыс. км в 2018 г., что составит 75 % от общей протяженности восточной части Транссибирской магистрали. Износ основных фондов железнодорожной инфраструктуры составляет более 86 %.

Третья проблема состоит в дороговизне грузоперевозок с использованием Транссибирской магистрали. В частности, для Европы поставка грузов в Китай и другие страны АТР через Транссиб и далее через российские восточные порты обходится в два раза дороже, чем поставка с использованием морского транспорта. Именно поэтому большая часть грузов поставляется из Европы в Азию через Суэцкий канал вместо более короткого сухопутного пути через Россию.

Основными проблемами на пути создания идеальной транспортной системы ЕАЭС являются недостаточное финансирование, износ существующих транспортных фондов и трудности унификации законодательства. Сложность интеграции транспортных систем стран – участниц ЕАЭС заключается в некоторых несовпадениях налогового законодательства, форм собственности, транспортного регулирования.

Межгосударственным советом ЕАЭС для преодоления данных проблем утверждена инвестиционная программа, согласно которой до 2020 года будут осуществлены 52 совместных проекта по строительству дорог, мостов и логистических центров. В 2017 году разработаны дорожные карты для запуска общего рынка транспортных услуг ЕАЭС с целью снятия к 2025 году всех ограничений и барьеров при перевозках в ЕАЭС.

С целью интеграции железнодорожной транспортной системы ЕАЭС создана Объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК). Основой бизнес-модели ОТЛК является стратегическое объединение ведущих железнодорожных контейнерных операторов, логистической инфраструктуры, грузовых терминалов и предложение комплексной транспортно-логистической услуги по принципу «одного окна», формирование конкурентоспособных сквозных ставок на перевозки контейнеров по территории Беларуси, России, Казахстана, Армении и Кыргызстана.

ОТЛК имеет форму акционерного общества. В уставный капитал ОТЛК внесены акции (РЖД, БЖД, КЖД) или

доли участия в компаниях – операторах подвижного состава и терминалов, а также вагоны для перевозки контейнеров, контейнеры и необходимое для деятельности имущество железнодорожных грузовых терминалов на станциях Забайкальск (Россия), Достык (Казахстан), Алтынколь (Казахстан), Брест-Северный (Беларусь). ОТЛК уже стала глобальным международным железнодорожным оператором между тремя железнодорожными компаниями России, Казахстана и Беларуси.

Заключение

Главная цель компании – увеличение объема контейнерных перевозок в сообщении Китай – Европа, при котором расстояние в 5430 км преодолевается за 5 суток со скоростью 1075 км/сут. Объем контейнерных перевозок в направлении Китай – Европа – Китай составил 137,7 тыс. TEU по итогам 10 месяцев 2017 года, что почти в 2 раза превышает показатель аналогичного периода 2016-го. Поставлена задача к 2025 г. выйти на 1 млн TEU, что потребует отправки в сутки более 10 поездов в направлении Европы и Китая.

Предполагается, что финансирование развития транспортного сектора будет осуществляться без привлечения дополнительных инвесторов, только за счет собственных средств ОТЛК. Согласно бизнес-плану общий грузопоток ОТЛК к 2020 году превысит 4 млн ДФЭ и соответственно возрастет прибыль как акционеров ОТЛК, так и стран. Так, по предварительным расчетам, кумулятивный вклад в ВВП стран ЕАЭС к 2020 году составит 11,3 млрд долл.: почти 5 млрд долл. для России, 5,3 млрд долл. для Казахстана, около 1 млрд долл. для Беларуси.

Принятие изменений и нововведений ЕАЭС приемлемо для белорусской транспортной системы как в краткосрочном, так и в долгосрочном периоде. Выгодное географическое положение Республики Беларусь создает благоприятные условия для развития транспортной инфраструктуры и получения конкурентных преимуществ во внешнеэкономических отношениях. На развитие транспортной системы влияет множество факторов, главными из которых являются экономические, политические и социальные.

Близость страны к портам Балтии, несомненно, отразится на укреплении позиции Беларуси на международном рынке транспортных услуг. Развитие транспортной инфраструктуры в рамках реализации программ ЕАЭС также откроет широкие возможности для транзитного транспортного потенциала Беларуси.

На сегодняшний момент через два крупных транспортных коридора: Запад – Восток (номер II «Автомобильная дорога М1/030 Брест – Минск – граница Российской Федерации») и Север – Юг (номер IX автомобильная дорога М8/Е95 «Граница Российской Федерации – Витебск – Гомель – граница Украины» с ответвлением IXB «Гомель – Минск – Вильнюс – Клайпеда/Калининград»), – ежегодно пропускается более 50 % всего транзитного потока автотранспортных средств.

В рамках ЕАЭС действует единый таможенный тариф (ЕТТ), который представляет собой свод ставок таможенных пошлин, применяемых к товарам, ввозимым из третьих стран на территорию стран – участниц ЕАЭС. ЕТТ систематизирован в соответствии с единой Товарной но-

менклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (ТН ВЭД ЕАЭС). ЕТТ обеспечивает свободное движение товаров между странами – участницами ЕАЭС. Установленные ставки едины для всех стран – участниц ЕАЭС, за исключением некоторых заранее прописанных случаев, не могут быть изменены в зависимости от страновой принадлежности перевозчика ни в большую, ни в меньшую сторону.

Интеграция транспортных систем стран – участниц ЕАЭС создаст следующие преимущества.

1. Общий рынок транспортных услуг в рамках ЕАЭС, что должно привести:

- к снижению барьеров (технических и административных) для компаний стран – участниц ЕАЭС, занимающихся деятельностью в транспортной отрасли;
- предотвращению недобросовестной конкуренции (в первую очередь за счет разработки совместного антимонопольного регулирования);
- формированию согласованной тарифной политики;
- внедрению стандартов качества транспортных услуг в соответствии с международными нормами;
- созданию общей системы информационного обеспечения;

2. Единые транспортные зоны по видам транспорта, функционирующие по гармонизированным административным правилам и единым техническим нормативам.

3. Возможности для увеличения транзитного потенциала стран – участниц ЕАЭС.

4. Условия для внедрения большого количества инноваций.

5. Возможности для повышения роли науки в транспортной сфере и использования высокотехнологичных методов.

6. Условия для ужесточения требований к транспорту в части его влияния на экологию.

Согласование транспортной политики стран – членов ЕАЭС – процесс достаточно длительный. Например, в области перевозок автомобильным транспортом договоренность между всеми странами была достигнута в короткий промежуток времени, но для окончательного вступления ее в силу потребовалось длительное время (в частности, продолжительное время заняли поиски решения по нагрузкам на ось, так как дорожное полотно не везде выдерживало современные автопоезда). Относительно перевозок железнодорожным транспортом следует отметить, что полностью интегрированной системы нет. Вырабатываются решения по устранению различий в техническом оснащении (три различные ширины колеи, переменный и постоянный ток, лево-правостороннее движение и т. д.). Как в сфере автотранспорта, так и железнодорожного транспорта задержки в окончательном вступлении в силу согласованной политики вызваны в основном решением вопросов технического характера.

На рынке транспортных услуг существуют определенные барьеры, к числу которых относится довольно обширный набор факторов, препятствующих новым компаниям и предпринимателям начинать деятельность на транспортном рынке и на рынке сопутствующих услуг.

Основным барьером является монопольная власть практически во всех видах транспорта, за исключением автомобильного.