**ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ТРАНСГРАНИЧНОГО КОРИДОРА КАЗАХСТАН-КИТАЙ**

**Бодаубаева Гульмира Ахановна**

Институт экономики Комитета науки МОН РК,

г. Алматы, Республика Казахстан

*The article evaluates the existence of current and future trans-boundary traffic passageway in the forward and backward direction between China and Kazakhstan. The author analyzed the dynamics of traffic for the last ten years, figure out the tendency of development that includes the structural changes in maternity goods in export and import, and transit directions. Moreover, the author estimated the railroad and automobile transports participations in providing the foreign trade relations between the countries, valuation of commodity pattern of traffic, assessment the main direction of traffic, and transport infrastructure in general. Author defined priorities of the potential development in transport and transitory system.*

Географическая удаленность Казахстана и западных районов КНР от основных центров морских коммуникаций препятствует полноценному развитию транзитно-транспортного потенциала региона. Основные центры экономической активности Китая расположены в его восточных регионах, территориально тяготеющих к морским маршрутам. В этой связи, из всех провинций Китая в настоящее время только СУАР в своей внешнеторговой деятельности ориентирован преимущественно на запад, на долю которого приходится более 80 % внешнеторгового оборота со странами Центральной Азии и Европы. В то же время участие территорий, тяготеющих к транспортным маршрутам, во внешней деятельности КНР проходящим через Казахстан и СУАР, более чем скромное: около 0,7% экспорта и импорта.

Как считает известный российский ученый в сфере логистики, с исчезновением последней преграды трансконтинентальной интеграции – непроницаемых границ Советского Союза, мир вплотную подошел к созданию «единой евразийской транспортной системы, призванной все теснее объединить Юг и Север, Восток и Запад континента» [1]. В этой связи при соответствующем развитии транспортной сети и совершенствовании условий транспортировки появляется возможность расширения этого рынка далее до Западной Европы.

Наряду с этим КНР активно проводит масштабное освоение своих западных регионов посредством формирования современной структуры промышленности и расширяет сотрудничество со странами ЦАР в транспортной и добывающей отраслях с целью установления прочной привязки экономик этих стран к хозяйственным потребностям СУАР [2].

В условиях территориального разобщения регионов с учетом доминирования в перевозках сырьевых товаров необходимая эффективность обеспечивается за счет использования транспорта, осуществляющего массовые перевозки при относительно невысоком уровне затрат, чем и обусловлена ведущая роль железнодорожного транспорта в сфере международных перевозок в Казахстане и СУАР.

Таблица 3. Общий грузопоток через КПП Достык и Хоргас в 2000-2011 гг., млн. тонн

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Направления грузопотоков | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
| Достык-ж.д.  | 4,294 | 5,01 | 5,8 | 7,528 | 9,333 | 11,074 | 13,119 | 12,119 | 12,612 | 14,721 | 13,736 |
| Достык-автомоб.  | 0,031 | 0,036 | 0,042 | 0,055 | 0,068 | 0,08 | 0,074 | 0,134 | 0,075 | 0,467 | 0,053 |
| Достык-всего  | 4,325 | 5,045 | 5,842 | 7,583 | 9,401 | 11,154 | 13,193 | 12,253 | 12,687 | 14,76 | 13,789 |
| Хоргос-автомоб.  | 0,079 | 0,092 | 0,107 | 0,139 | 0,172 | 0,204 | 0,249 | 0,285 | 0,355 | 0,375 | 0,487 |
| Всего  | 4,404 | 5,138 | 5,949 | 7,721 | 9,573 | 11,359 | 13,442 | 12,538 | 13,042 | 15,142 | 14,276 |
| Агентство Республики Казахстан по статистике, http://www.stat.kz |

Как видно из таблицы 3, потоки через пункты перехода Достык и Хоргос постоянно увеличиваются со средним темпом прироста примерно 13%.

В 2011 году объем импорта в Казахстан почти в 5 раз превысил экспорт. Основными экспортными грузами являются железная руда (65 %), черные металлы (10,3 %), химикаты и сода (7,7 %), цветная руда и цветные металлы (9,9 %). Ввозятся преимущественно химикаты (17,8 %), строительные товары (11,6 %) и товары, попадающие в группу «прочие» (55,5 %) - это продукция легкой промышленности и машиностроения, пищевой промышленности, сельского хозяйства.

В таблице 4 приводится информация о географическом распределении транзитных потоков железнодорожным транспортом через пункт Достык.

Таблица 4 – Объемы транзита через железнодорожный пункт Достык-Алашанькоу по странам отправления и назначения, 2011 г.

|  |  |
| --- | --- |
| Транзит из КНР | Транзит в КНР |
| Страна отправления | Объем, млн.т. | Страна назначения | Объем, млн.т. |
| Узбекистан | 0,43 | Узбекистан | 0,91 |
| Россия | 0,18 | Россия | 0,5 |
| Кыргызстан | 0,03 | Туркменистан | 0,22 |
| Таджикистан | 0,03 | Таджикистан | 0,16 |
| Туркменистан | 0,02 | Кыргызстан | 0,14 |
| Прочие  | 0,06 | Азербайджан | 0,03 |
|  |  | Прочие  | 0,02 |
| Итого  | 0,75 | Итого  | 1,98 |
| Агентство Республики Казахстан по статистике, http://www.stat.kz |

Основной страной-грузополучателем, проходящих транзитом по Казахстану, является Узбекистан, доля которого составляет более 50% от всего количества транзитных грузов. Основным грузом в контейнерах, получаемых Узбекистаном, являются машины и оборудование, а именно комплектующие для сборки автомобилей на заводе GM-Uzbekistan. Транзитом через Казахстан из КНР в транзитном сообщении следуют химикаты (21,5%), машины и оборудование (18,1%), металлоизделия (11,8%), стройматериалы (8,3%) и прочие грузы. В КНР следуют хлопок (32,4%), удобрения (24,9%), древесина и изделия из нее (9,6%), цветная руда (9,5%), нефтепродукты (8,9%) и другие грузы.

Объем транзитных перевозок автомобильным транспортом по данным официальной статистики крайне незначителен – 144,7 тыс. тонн в 2011 г. Согласно приведенным данным, основной страной формирования транзитных грузопотоков является Китай - (66,4 %).

Основной объем автомобильных перевозок между КНР и республиками ЦАР осуществляется, прежде всего, через Хоргос – самый крупный пункт пропуска на казахстанско-китайском участке границы, обеспечивающий объемы автомобильных грузоперевозок, значительно превышающие объемы других действующих пограничных пунктов перехода («Кольжат», «Майкапчагай» и «Бахты»). С декабря 2012 г. к КПП Хоргос присоединилась новая пограничная железнодорожная станция. Ежегодный объем грузов, перевозимых через Хоргас, в последние годы составлял около 400 тысяч тонн, что, конечно же, несравнимо мало с объемом грузоперевозок через Достык. Однако, следует отметить, что Казахстаном в настоящее время реализуются проект создания Международного центра приграничного сотрудничества «Хоргос» и формирование на его основе СЭЗ «ПТЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» для развития различных видов обрабатывающих производств и транспортно-логистических услуг. Представляется, что функционирование МЦПС, создание новых предприятий на территории СЭЗ повлекут рост объемов перевозок, включая приграничные [3].

В свою очередь, КНР достаточно активно развивает свои транспортные коммуникации, в том числе в рамках реализации Национального плана сети скоростных автомагистралей и Программы ускоренного развития западных провинций КНР. Целью данного плана является соединение всех провинций с Пекином и друг с другом скоростными магистралями общей протяженностью 85000 км [4]. Особый акцент сделан на ускорении строительства участка международного автомобильного коридора «Западная Европа – Западный Китай», а именно высокоскоростной магистрали Ляньюньган – Хоргос. Одновременно, Казахстан реализует проект реконструкции своего участка, в который входят два внутренних коридора Казахстана: граница Узбекистана – Шымкент – Тараз – Алматы – Хоргос – Китай и Шымкент – Кызылорда – Актобе – Уральск – РФ. Общая протяженность маршрута составляет 8455 км, в том числе по Китаю 3425 км, Казахстану 2787 км и России 2233 км.

Вместе с тем, нельзя забывать, что автомобильные перевозки, во-первых, значительно дороже морских и железнодорожных; во-вторых, общее время нахождения товара в пути должно учитывать также и сроки выполнения административных и физических процедур на границе, с чем у Казахстана есть известные проблемы; наконец, только незначительная часть скоропортящихся товаров, как правило, требует ускоренной доставки до потребителя.

Основной проблемой указанных коридоров является невыдерживание сроков доставки, задержки при пересечении границ снижают скорости движения по коридорам на 50%. К примеру, в среднем в Европе грузовик проезжает 750 км в день (включая 2 часа ожидания на границе), у нас – от 100 до 500 км в день, на пересечение границ требуется от 3 часов до нескольких дней. По данным АБР, время ожидания в очереди и погрузка/выгрузка составляют по 13 часов, таможенное оформление - 7 часов на каждые 500 км. Как отмечено в исследовании, часто на таможенную очистку грузов на казахско-китайской границе уходит 4 дня [5]. И, наконец, часто упоминающимися проблемами являются неофициальные платежи и другие расходы, связанные с задержками. Причинами являются отличия таможенного регулирования в странах, отсутствие интегрированных информационных систем, плохое оборудование таможенных постов, устаревшее программное обеспечение.

Недостатками сложившихся международных перевозок является также осуществление на основе двусторонних разрешительных систем, которые проявляются особенно остро при организации перевозок на дальние расстояния – это многочисленные ограничения доступа на рынок, наличие «серых зон» регулирования, различия в предоставляемых преференциальных режимах, ограничение (через квотирование или запрет) перевозок в «третьи страны» и пр.

Сохранили свою актуальность проблемы инфраструктурного характера. Речь идет не столько о состоянии автодорожной инфраструктуры (во всех странах региона реализуется внушительный перечень инфраструктурных проектов), сколько о недостатке современных логистических центров вдоль маршрутов Великого шелкового пути и недостаточном развитии придорожного сервиса, в т. ч. современных и безопасных автомобильных стоянок, мест отдыха водителей и др.

Немаловажным остается и факт международного соперничества за участие в транспортных трансграничных проектах, которое неизбежно затрагивает сферу геополитических интересов соседних стран, обостряет политические и международно-правовые противоречия. К примеру, конкуренция за транзит со стороны российской стороны (загрузка коридора «Транссиб»), киргизской стороны (прокладка трансграничной железной дороги «Китай-Кыргызстан-Узбекистан») и другие политические и бюрократические вопросы. По сведениям Российского института стратегических исследований, особую обеспокоенность у российских и белорусских экспертов вызывает создание СЭЗ «Хоргос», куда из КНР смогут беспошлинно завозиться практически готовые товары китайского производства и, подвергаясь здесь минимальной доработке, беспошлинно распространяться по общей таможенной территории уже в качестве казахстанской продукции [6].

Важно подчеркнуть, что со вступлением в Таможенный союз Казахстан получает возможность побороться за товаропотоки, следующие через Россию, что связано с приобретением ряда преимуществ. Во-первых, произошла унификация таможенного законодательства Республики Беларусь, Российской Федерации и Республики Казахстан в части установления единых правил таможенного оформления на всем пути следования транзитных грузов железнодорожным транспортом через территорию Беларуси, Казахстана и России. Благодаря единым подходам значительно усовершенствованы процедуры таможенного оформления и контроля при перевозке транзитных грузов. Во-вторых, значительно сократились временные затраты на выполнение таможенных процедур за счет реализации на пограничных станциях проектов предварительного электронного уведомления об объеме перевозочных и коммерческих документов.

В целом, по мнению российского эксперта Н.В. Котляра, решением проблем трансграничных транспортных коммуникаций должно стать формирование совершенно новой системы многосторонних договоренностей, опережающей современное международное право. К числу таких мер можно отнести, полный контроль над движением подвижного состава; отсутствие каких-либо рисков; современные пути, допускающие выход к нескольким соседним странам и т. д. Наряду с ними необходимо упрощение торговых процедур в целях содействия международным перевозкам, такие как совместный таможенный контроль, управление риском, системы “сейф-пакетов”, создание региональной ассоциации грузовых перевозчиков; мониторинг и оценка работы коридоров; модернизация пограничных служб региона и др. [7]

Проведенная оценка имеющегося в регионе инфраструктурного потенциала позволяет заключить, что имеются все необходимые и достаточные условия для развития транспортно-транзитного потенциала в направлении Казахстан-Китай и обратно, в основе которого должны быть следующие основные условия:

1. Производственная кооперация между КНР и Казахстаном. Необходимо развитие сотрудничества не только в добывающей индустрии, но и текстильной, легкой и пищевой промышленности, отдельных видах машиностроения. Технологический опыт и инвестиции Китая, примерно одинаковая энергоемкость промышленного производства могли бы стать факторами конкурентоспособности китайско-казахстанских СП на внешних рынках.
2. Создание транспортно-логистической интегрированной системы, состоящей из приграничных логистических центров, складских таможенных терминалов, логопарков, технопарков, совместных предприятий, унифицированных производств, финансовых учреждений, коммерческих, информационно-логистических, научно-образовательных, оздоровительных, туристических центров, общественных объединений.
3. Создание на основных направлениях транзитных потоков транспортно-логистических центров, функционирование которых позволит не только формировать банк заказов на транзитные перевозки и транспортно-экспедиционное обеспечение и реализовать оптимальные схемы перевозок, но и организовать внешнеторговые перевозки в соответствии с международными стандартами на базе развития информационных технологий.
4. Расширение участия стран в многосторонней системе конвенций и соглашений ООН и Всемирной таможенной организации, их правовая имплементация.
5. Сближение таможенных процедур и обеспечение их прозрачности.
6. Развитие приграничной, погранично-таможенной, дорожной инфраструктуры, унификация технических стандартов и транспортных технологий.
7. Проведение единой политики в области безопасности перевозок.

В результате, формирование эффективной транспортно-логистической системы приграничных районов даст новый импульс в развитии трансграничной торговли, будет способствовать росту взаимовыгодного сотрудничества, а также максимальной реализации транзитного потенциала региона.

**Список использованной литературы.**

1. Гаджиев К. С. Миф и реальности «Нового великого шелкового пути» // Междунар. экономика и междунар. отношения. 2008. № 11. С. 6–7.
2. Экспортный сектор в модели экономического развития КНР, Ван Пэй, Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук, Москва, 2010 г.
3. По данным МЦПС «Хоргос», [www.mcps-khorgos.kz](http://www.mcps-khorgos.kz)
4. Китай и страны Центральной Азии в современных гео­политических реалиях / Под ред. Л. Музапа­ровой. – Алматы: Центр по изучению Китая при ИМЭП, 2008. – 130 с.
5. Азиатский банк развития 2006г. и Molnar&Ojala 2005г.
6. Российский институт стратегических исследований: <http://www.region.kg/index.php?option=com_content&view=article&id=579:2012-08-16-10-53-47&catid=4:politika&Itemid=5>
7. Н. В. Котляр. Российские регионы в мировой транспортной системе (геополитические аспекты) / Вестник Челябинского государственного университета. 2011. № 14 (229). Политические науки. Востоковедение. Вып. 10. с. 17–24.