

**GUO Shuhong***Dalian University of Technology (Dalian, China)***G. Turban***BSEU (Minsk)*

## INTERNATIONAL TRADE IN THE EU — CHINA AND FREEDOM OF TRANSIT THROUGH THE TERRITORY OF THE BELARUS

*China occupies the first position in exports to the European Union. The EU is a major importer of China. Transportation of goods to the EU — China land transportation is promising. Development of transit through the territory of the states-member EAEU towards Western Europe is currently complicated by a problems associated primarily with high costs of transport.*

*The prospects for the development of international cargo transportation and transit in Belarus are depend on the coherent policy in the European Union.*

**Keywords:** *international transportation; transit; foreign trade.*

**Го Шухун***доктор экономики**Даляньский политехнический университет (Далянь, Китай)***Г. В. Турбан***кандидат экономических наук, доцент**БГЭУ (Минск)*

## МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВЛЯ ЕС — КИТАЙ И СВОБОДА ТРАНЗИТА ЧЕРЕЗ ТЕРРИТОРИЮ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

*Китай занимает первую позицию в экспортных поставках в Европейский союз. ЕС является основным импортером Китая. Перевозка грузов в направлении ЕС — Китай сухопутным транспортом является перспективной. Развитие транзитных перевозок через территорию государства — членов ЕАЭС по направлению к Западной Европе в настоящее время осложняется рядом проблем, связанных прежде всего с высоким уровнем издержек при использовании транспорта.*

*Перспективы развития международных грузоперевозок и транзита в Республике Беларусь в значительной степени зависят от уровня согласованной политики в Европейском союзе.*

**Ключевые слова:** *международные грузоперевозки; транзит; внешняя торговля.*

Азиатско-Тихоокеанский регион — это треть мирового валового продукта, четверть мирового экспорта и почти 40 % всех мировых инвестиций. Все прогнозы сходятся на том, что торговля между странами этого региона и Европой станет самым динамичным рынком, и максимальные выгоды получают те страны, которые смогут привлечь транзитный евроазиатский грузопоток [1].

Важнейшим показателем интегрирования транспортной системы стран — участниц ЕАЭС является рациональное использование существующих транспортных сетей, реализация преимуществ их географического расположения и коммуникационной способности, обеспечивающей кратчайший путь между странами Европейского союза (ЕС) и Азии.

С усилением влияния глобализации и интегрированности государств одним из важных элементов конкурентоспособности экономики страны или группы стран является развитая система транспортных коммуникаций. Данный показатель является одним из важнейших признаков технологического прогресса и цивилизованности. Геостратегическое расположение Евразийского экономического союза является достаточно выгодным при перемещении международных грузопотоков товаров.

Адам Смит в своей работе «Богатство народов» отмечал, что помимо наличия свободной рыночной экономики важное значение для показателей экономической деятельности страны имеют географическое положение и выход к торговым путям.

Целый ряд стран, особенно европейских, таких как Польша, Германия, Венгрия, Чехия, Австрия, Голландия, государства Прибалтики, обладая относительно небольшой территорией, используя выгодное географическое положение, давно превратили транзит в существенные статьи доходов своих бюджетов [2].

Значение международного транзита для государств заключается прежде всего в следующем:

- возможность для стран, осуществляющих транзит по территории своих государств, зарабатывать;
- улучшение качества транспортной инфраструктуры в связи с постоянно увеличивающейся конкурентоспособностью;
- совершенствование нормативно-правовой базы и документации из-за необходимости соответствия международным стандартам;
- создание рабочих мест (работники на таможне, экспедиторы, работники придорожного сервиса и др.);
- совершенствование и постоянное поддержание единообразия правил дорожного движения, знаков и прочих элементов движения;
- необходимость совершенствования таможенных правил, что в результате благоприятно скажется на экономике страны в связи с привлекательными условиями для транзита, и др. [3].

Следует отметить, что транспорт является одной из основ экономики Европейского союза и оказывает существенное влияние на экономический рост, создание рабочих мест. Стоимость транспортной инфраструктуры и технологий оценивается в 20 % суммарной стоимости основного капитала стран ЕС. Доля услуг по перевозке грузов в экспорте ЕС в 2015 г. составила 18,7 %, в импорте — 21,5 %. Что касается сопутствующих услуг (складские услуги, услуги по разгрузке, погрузке, оформлению документов и т.д.), то их доля в экспорте составила 4,6 %, а в импорте — 2,2 % [2].

Развитая транспортная инфраструктура в странах ЕС обеспечивает эффективность доставки экспортно-импортных грузов.

США, Швейцария, Китай, Российская Федерация и Турция входят в топ-5 основных экспортеров Европейского союза (16,4; 9,7; 8,5; 6,8; 4,4 % соответственно) [2].

Китай, Российская Федерация, США, Швейцария и Норвегия являются основными странами — импортерами Европейского союза и входят в топ-5. Китай занимает лидирующую позицию с долей в 16,6 %.

ЕС, Корея, Япония, США и Китайский Тайбэй являются основными странами — импортерами Китая. Доля ЕС-28 наибольшая и составляет 12,4 %.

В 2015 г. Китай экспортировал в основном в Германию, Польшу и Великобританию. По сравнению с 2014 г. объемы экспорта увеличились на 13,3, 23,9 и 44,5 % соответственно. В тоннажном выражении объемы экспорта и импорта представлены на рис. 1.

Как видно из рисунка, в анализируемый период с 2012 г. по 2015 г. объем экспорта из Китая в ЕС стабильно возрастал. Экспорт из Евросоюза хотя и имел тенденцию роста, но по своим объемам в несколько раз уступал китайскому импорту.

Основной товаропоток Китая сосредоточен на Востоке: около 91 % экспорта проходит через крупные восточные порты. Однако в настоящее время железнодорожная инфраструктура на востоке Китая перегружена, а загруженность крупнейших портов близка или выше максимальной. Перегруженная инфраструктура является барьером для развития промышленности, и поэтому появляется необходимость переключения части экспортных потоков на сухопутные маршруты доставки товаров.

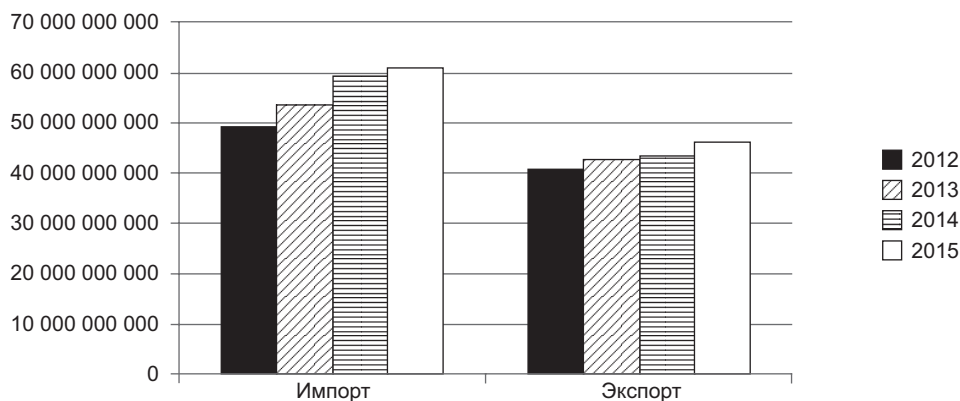


Рис. 1. Импорт и экспорт стран ЕС в направлении ЕС — Китай за 2012—2015 гг., т

Источники: разработано авторами.

Также центральные и западные индустриальные районы в силу своей удаленности от Восточных морских портов, что еще больше увеличивает сроки доставки товаров в ЕС, направлены в сторону железнодорожного транспорта.

Железнодорожный транспорт является наиболее актуальным по доставке товаров для быстро развивающихся центральных и западных провинций Китая. Существует как минимум четыре железнодорожных маршрута по направлению Китай — ЕС: Транссибирская магистраль (Транссиб), Трансазиатский коридор (ТАК), Южная Трансазиатская железнодорожная магистраль (ТАЖМ) и ТРАСЕКА. Наиболее перспективным направлением является Трансазиатский коридор (Чунцин — Достык — Брест — Дуйсбург). ТАК протяженностью около 10 700 км является самым коротким из перечисленных выше. Срок доставки по данному маршруту составляет 16—18 суток, что в 2,5—3 раза быстрее, чем перевозки морским транспортом [4].

Реализуемая программа по развитию западных и центральных провинций Китая только способствует развитию железнодорожных перевозок в направлении ТАК.

Уже сейчас железнодорожные компании предлагают особо требовательным к срокам доставки клиентам конкурентоспособные услуги по перевозке товаров в сообщении Китай — Европа. С марта 2011 г. курсирует ускоренный контейнерный поезд Чунцин — Дуйсбург. Прямой поезд стал одной из причин, по которой многие крупные компании начали открывать свои представительства и производства в Чунцине. На данный момент по маршруту курсируют 1—2 поезда в неделю, однако с 2016 г. планируется отправка по этому маршруту 1—2 поезда в день. Он следует по территории шести государств: Китая, Казахстана, России, Беларуси, Польши и Германии. При этом сроки поставки груза из Чунцина в Дуйсбург значительно ускорились и не превышают 16 суток. Проект экономит время грузоотправителей, поскольку контейнеры с грузами, которые доставляют из Китая в Европу, не находятся в простое для переоформления документов. Вся документация поезда унифицирована, а отсутствие переоформления исключает лишние затраты [4].

Международный опыт свидетельствует, что интеграция стран и создание единой структуры железнодорожных перевозок, терминально-складской сети и логистики является эффективным способом решения организационных вопросов при транзите через территорию нескольких государств. Немаловажным фактором увеличения транзита Китай — ЕС через территорию Республики Беларусь явилось создание Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК) с участием железных дорог России, Ка-

захстана и Беларуси. Рамочное соглашение о создании ОТЛК было принято в июне 2013 г. на Петербургском международном экономическом форуме. Спустя несколько месяцев (в октябре) было подписано соглашение о базовых принципах создания и деятельности ОТЛК, а в конце ноября 2013 г. совет директоров РЖД одобрил решение о формировании уставного фонда его основными акционерами — ОАО «ТрансКонтейнер» (Россия), ОАО «РЖД Логистика» (Россия), АО «Национальная компания «Казакстан темир жолы» (Казахстан), Государственное объединение «Белорусская железная дорога» (Беларусь). Работа данного объединения имеет целью раскрыть потенциал транзита Китай — ЕС на основе ускорения сроков доставки грузов, предоставления комплексных транспортных услуг отправителям, оптимизации транспортно-логистических схем доставки грузов между Азией и Европой.

Также Китай уже запустил проект «Экономический пояс Шелкового пути». Создан фонд Silk Road Company LTD в размере 40 млрд дол., который предназначен для инвестиций в объекты нового Шелкового пути. Один из возможных вариантов пути начинается в Сиане (провинция Шэньси), затем следует в Ланьчжоу (провинция Ганьсу), в город Урумчи (Синьцзян-Уйгурский автономный район), пересекает Иран, Ирак, Сирию, Турцию, проходит через Босфорский пролив. Дальше маршрут следует через страны Европы, среди которых Украина, Россия, Беларусь, Польша, и завершается в Венеции. Там же заканчивается и еще один проект КНР — «Морской Шелковый путь». Другой маршрут пересечет Европу и закончится в Испании. По расчетам властей КНР, их программа затронут более 4 млрд чел. в 65 странах [4].

Таким образом, Китай наращивает промышленный потенциал весьма быстрыми темпами, что ставит страну перед выбором поиска оптимальных путей сбыта продукции. Так как большинство промышленных центров Китая не имеет выхода к морским портам, а Европа является перспективным рынком сбыта, что подтверждается объемами взаимной торговли, перевозка грузов в направлении ЕС — Китай сухопутным транспортом является весьма перспективной.

Следует отметить, что государства ЕАЭС в прошлом имели единую транспортную систему, восстановление инфраструктуры и общего транспортного пространства является приоритетной задачей стран данного интеграционного объединения. Затраты на транспортировку непосредственным образом влияют на объем и состав международной торговли: более высокие затраты уменьшают объем торговли. Снижение транспортных затрат может увеличить диапазон товаров, доступных для международной торговли. Транспортные расходы также чувствительны ко времени, что с развитием международных систем поставок становится все более важным фактором. Эмпирические оценки показывают, что задержка на одну неделю в отгрузке может уменьшить объем экспорта на 7 % или поднять цену поставляемых товаров на 16 %, а для чувствительных к своевременной поставке товаров, таких как комплектующие и материалы, на целых 26 %. Значительное влияние на торговые затраты оказывают таможня и процедуры управления движением товаров через национальные границы.

Транзитный потенциал ЕАЭС в настоящее время составляет порядка 220 млн т и, по экспертным оценкам, к 2020 г. может увеличиться фактически вдвое и достигнуть показателя в 400 млн т. Очевидно, что для перевозки возрастающих объемов грузов необходима модернизация существующей транспортной инфраструктуры, развитие современных способов доставки.

Рост спроса на услуги транспорта является следствием экономического развития и неотделим от него. Объем внешней торговли товарами государств — членов Евразийского экономического союза с третьими странами за 2015 г. составил 579,5 млрд дол. США, в том числе экспорт — 374,1 млрд дол., импорт — 205,4 млрд дол. (табл. 1). По сравнению с 2014 г. объем внешней торговли сократился на 33,6 %, или на 293,6 млрд дол. Объем экспорта товаров снизился на 32,7 %, или на 181,5 млрд дол., импорт уменьшил-

ся на 35,3 %, или на 112,1 млрд дол. Сальдо внешней торговли товарами сложилось положительное в размере 168,7 млрд дол. [1].

Таблица 1. Объемы торговли товарами стран ЕАЭС с внешними партнерами, млрд дол. США

Показатель	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Оборот	690,0	912,1	938,8	937,6	873,1	579,4
Экспорт	437,0	581,6	592,7	586,5	555,6	373,9
Импорт	253,0	330,5	346,1	351,1	317,5	205,5
Сальдо	184,0	251,1	246,6	235,4	238,1	168,4

Источники: составлено авторами.

Изменения в импорте-экспорте как между странами — участницами ЕАЭС, так и с внешними партнерами оказали непосредственное воздействие на объемы перевозок грузов (табл. 2) [1].

Таблица 2. Перевозки грузов по видам транспорта, млн т

Страна	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Армения	10,6	9,7	12,1	12,3	10,2	9,3
Беларусь	456,0	493,3	484,4	471,2	467,5	447,4
Казахстан	2439,4	2974,9	3231,8	3508,0	3634,4	3728,6
Кыргызстан	24,1	25,2	26,9	27,9	28,9	29,7
Россия	7750,0	8337,0	8519,0	8264,0	8006,0	7465,1
ЕАЭС	10 680,1	11 840,1	12 274,2	12 283,4	12 147,0	11 680,1

Источники: составлено авторами.

Таким образом, страны — участницы ЕАЭС владеют значительным транспортным потенциалом, который прежде всего обусловлен географическим положением страны. Однако ввиду ряда проблем пропускная способность снижается, что приводит к сокращению как внутренних, так и внешних грузопотоков.

В настоящее время, по данным пресс-службы Белорусской железной дороги (БЖД), в сообщении Китай — Западная Европа (Польша, Германия, Литва, Чехия) — Китай по БЖД курсирует десять контейнерных поездов в месяц.

Грузопоток по данному маршруту через территорию Беларуси имеет очень высокие темпы роста. Если еще в 2011 г. объем перевозок составлял 2,5 тыс. ДФЭ, то в 2016 г. — уже 70,7 тыс. ДФЭ, т.е. за пять лет увеличился в 28,3 раза (рис. 2).

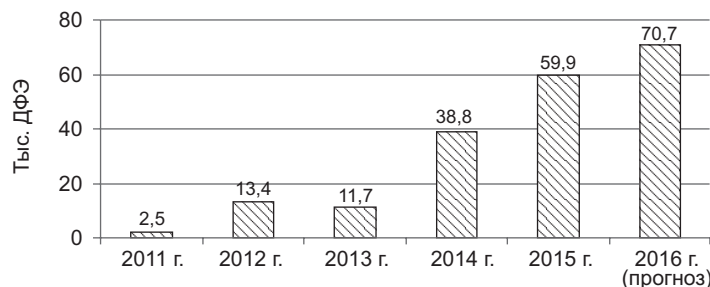


Рис. 2. Динамика перевозок Китай — ЕС — Китай через Беларусь, тыс. ДФЭ

Источники: разработано авторами.

Развитие транзитных перевозок через территорию государств — членов ЕАЭС по направлению к Западной Европе в настоящее время осложняется рядом проблем. Это прежде всего связано с высоким уровнем издержек при использовании транспорта на территории стран Союза. Например, автоперевозки являются рентабельными в том случае, если автопоезд имеет возможность в течение светового дня пройти расстояние до 1000 км. Это требование актуально для Европы, и если к транзиту привлекать европейские компании, то специальные системы отслеживания не позволят им двигаться в ночное время. Это обусловлено и состоянием дорожного покрытия, и дорог в целом [5].

Высокий уровень издержек в государствах — членах ЕАЭС обусловлен следующими факторами:

- крайне неэффективное использование грузового транспорта. Согласно оценкам экспертов его средняя производительность в 4 раза ниже по сравнению с развитыми зарубежными странами;
- значительная доля парка автомобилей характеризуется низким техническим уровнем, высокой степенью изношенности в эксплуатации, несоответствием структуре перевозимых грузов и другим эксплуатационным требованиям;
- недостаточное развитие логистических систем, слабая координация работ при осуществлении смешанных перевозок с участием других видов транспорта;
- отсутствие эффективных перевозочных технологий в грузоперерабатывающих узлах и на междугородных маршрутах обусловили значительное сокращение использования большегрузных автотранспортных средств и неадекватное увеличение на этих перевозках малотоннажного автопарка при полной ликвидации системы загрузки порожних автомобилей грузом в попутном или обратном направлении [6].

К барьерам физического характера можно отнести следующие:

- заметное отставание существующей инфраструктуры и технологий от международных стандартов качества (скорость прохождения пути маршрута и т.д.);
- недостаточная пропускная способность погранпереходов;
- отсутствие развитой логистической и коммуникационной сети, пунктов придорожного сервиса;
- недостаточное развитие мощностей по переработке, консолидации и расконсолидации грузов [7].

Согласно оценкам специалистов Центра социально-экономических исследований CASE Belarus, посвященному транзитным перевозкам через Беларусь, грузоперевозки автотранспортом между Россией и ЕС к 2025 г. вырастут примерно в 2,5 раза, если сравнивать с 2010 г. Для достижения такого роста в первую очередь необходимо гармонизировать законодательство. Если же оставить все как есть, то, по мнению экспертов, возможности транзитной сети ЕАЭС ухудшатся и привлекательность союза будет сходить на нет.

Для привлечения дополнительных грузопотоков Белорусская железная дорога в соответствии с заключенными соглашениями с администрациями железных дорог России, Литвы, Латвии, Украины и Казахстана активизирует работу по мониторингу и анализу рынка грузовых перевозок, проведению совместных маркетинговых исследований и обмену информацией.

Существенное значение в повышении использования транзитного потенциала Республики Беларусь имеет работа по расширению сотрудничества с железнодорожными администрациями и операторскими компаниями зарубежных стран с целью наиболее полной загрузки контейнерных поездов.

Республика Беларусь в настоящее время активно подключена к переговорам по реализации Китаем проекта Шелкового пути в Литве, в частности, по созданию логистического центра в Каунасе.

China Merchants Group разработала «Стратегию-2234», которая подразумевает следующее:

- участие двух стран, а именно Беларуси и Литвы;
- соприкосновение двух экономических зон — зоны Европейского союза и зоны Экономического союза России, Беларуси и Казахстана;
- соединение трех точек, а именно Китайско-белорусского индустриального парка, свободной экономической зоны в Каунасе (Литва) и порта Клайпеды (Литва).

Реализация данного проекта предполагает слияние четырех потоков: прорубить крупный сухопутный и морской транспортный канал, соединяющий Беларусь, Центральную Азию и Балтику, через эффективное слияние четырех логистических моделей, а именно железной дороги в Европе и Азии, общеевропейских автомагистралей, авиа- и автоперевозок в Беларуси и морских перевозок в Балтийском море.

### Л и т е р а т у р а

1. Таможенное регулирование [Электронный ресурс] // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2016.
2. Евростатистика: авто, динамика импорта/экспорта в Республику Беларусь, страны ЕС [Электронный ресурс] / Eurostat. Аналитическое бюро. — Режим доступа: <http://www.eurostat.com/services/state/by-road-dynamic.php>. — Дата доступа: 18.09.2016.
3. Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества [Электронный ресурс] / ЕврАзЭС. — Режим доступа: <http://evrazes.com/docs/view/68>. — Дата доступа: 19.11.2016.
4. Шимов, В. Н. Новый Шелковый путь как глобальный проект развития: выводы для Беларуси / В. Н. Шимов, А. А. Быков // Экономический рост Республики Беларусь: глобализация, инновационность, устойчивость : материалы IX Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 19—20 мая 2016 г. : в 2 т. / Белорус. гос. экон. ун-т ; редкол.: В. Н. Шимов (отв. ред.) [и др.]. — Минск, 2016. — Т. 1. — С. 5—12.  
*Shimov, V. N. New Silk Road as a global development project: conclusions for Belarus / V. N. Shimov, A. A. Bykov // The economic growth of the Republic of Belarus: globalization, innovation, sustainability : materials of the IX Intern. sci.-practical conf., Minsk, May 19—20, 2016 : in 2 vol. / Belarus State Econ. Univ. ; ed.: V. N. Shimov (chief ed.) [et al.]. — Minsk, 2016. — Vol. 1. — P. 5—12.*
5. Ефименко, А. Г. Формирование и развитие логистической системы в Республике Беларусь / А. Г. Ефименко // Региональная экономика и управление : электрон. науч. журн. — 2015. — № 1 (17).  
*Efimenko, A. G. Formation and development of the logistics system in the Republic of Belarus / A. G. Efimenko // Regional economics and management : electronic sci. j. — 2015. — № 1 (17).*
6. Кудряшов, Н. Г. Использование транзитного потенциала Республики Беларусь посредством формирования транспортно-логистической системы [Электронный ресурс] / Н. Г. Кудряшов // РАЗВИТИЕ. — Режим доступа: <http://www.evolutio.info/content/view/1841/232/>. — Дата доступа: 12.10.2016.  
*Kudryashov, N. G. The use of transit potential of the Republic of Belarus by forming a transport and logistics system [Electronic resource] / N. G. Kudryashov // EVOLUTIO. — Mode of access: <http://www.evolutio.info/content/view/1841/232/>. — Date of access: 10.12.2016.*
7. Дзикович, Н. Г. Международные транспортные операции и логистика : курс лекций [Электронный ресурс] / Н. Г. Дзикович // Библиотека. — Режим доступа: <http://bib.convdocs.org/v41621/>. — Дата доступа: 10.10.2016.  
*Dzикович, N. G. International transport operations and logistics : a course of lectures [Electronic resource] / N. G. Dzикович // Library. — Mode of access: <http://bib.convdocs.org/v41621/>. — Date of access: 10.10.2016.*

Статья поступила в редакцию 09.12.2016 г.