

Журналисты, таможенники и бизнесмены уже давно прозвали его современным «шелковым путем». Транспортный коридор «Европа – Западный Китай» - строительство уже начато (готова китайская часть коридора. Активно ведутся работы в Казахстане, где МТК «Европа – Западный Китай» объявлен всенародной стройкой), но в процессе воплощения в жизнь грандиозного проекта появляются свежие идеи и возникают новые вопросы. Ответы пытались найти на Международной конференции «Создание транспортного коридора «Европа – Западный Китай» и его роль в интеграционных процессах между государствами – участниками «Шанхайской организации сотрудничества», которая состоялась в июле 2011 года в Казани.



К созданию современного шелкового пути

В работе конференции приняли участие заместитель руководителя ФТС России Татьяна Голендева, заместитель министра транспорта России Андрей Недосеков, генеральный директор ФГУП «РОСТЭК» Александр Повстаный, начальник Приволжского таможенного управления Вячеслав Голоскоков, таможенный советник Посольства КНР в РФ Чжан Цзянь, директор департамента транспортной политики и международных дел министерства инфраструктуры Республики Польша Томаш Михальский. На конференцию были приглашены представители таможенных органов разного уровня, а также участники ВЭД – всего более двухсот человек.

Место проведения конференции – Казань – было выбрано не случайно. Как отметил в своем докладе министр транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан Ленар Сафин, этот регион в итоге должен стать «восточными воротами» России для всего товаропотока из Китая.

Эксперты Международного валютного фонда ежегодный товарооборот между Европой и Азией оценивают в более чем 600 млрд. долларов. И с каждым годом он растет. Транспортные коридоры, позволяющие наращивать грузопоток, – это необходимость.

Сейчас грузы с Дальнего Востока и Китая перевозят в Европу через моря, Тихий и Индийский океаны. Уникальный проект «Европа – Западный Китай» может позволить сократить путь в 3-4

раза. Так, по воде груз по этому маршруту идет порядка 45 суток, по Транссибирской магистрали – около 2-х недель, а новый транзитный коридор позволит сократить время пути до 10 суток.

Общая протяженность коридора по маршруту Санкт-Петербург - Москва - Нижний Новгород - Казань - Оренбург - Актобе - Кызылорда - Шымкент - Тараз - Кордай - Алматы - Хоргос - Урумчи - Ланьчжоу - Чжэнчжоу - Ляньюньган составляет 8 445 км. Из них 2 233 км будут проложены по территории Российской Федерации, 2 787 км пройдут по Республике Казахстан и 3 425 км дороги планируется построить в Китайской Народной Республике.

Международный транзитный коридор «Европа - Западный Китай» может стать основным маршрутом грузоперевозок в Центрально-Азиатском регионе.

Однако построить высокоскоростной транспортный коридор – это еще не все. Груз не должен задерживаться на границе. «Шелковый путь» должен стать еще и «мягким» в отношении проведения таможенных операций. Таможенный союз отчасти решает эту проблему.

Как отметил в своем докладе начальник Аналитического управления ФТС России Владимир Ивин, существует ряд физических и нефизических барьеров, мешающих реализации транзитного потенциала Таможенного союза.

К физическим барьерам можно отнести неудовлетворительное состояние

путей сообщения, устаревший парк подвижного состава (локомотивы, вагоны), не позволяющий увеличивать скорость и объем перевозок; несоответствие дорог международным стандартам качества; нехватку мощностей погранпереходов и логистических центров. К барьерам нефизического характера могут быть причислены разрешительная система осуществления грузовых перевозок, необоснованные задержки при пересечении границ, всевозможные сборы и дополнительные налоги со стороны контрольно-надзорных и местных органов, регулярный и произвольный контроль по определению веса груза.

Наличие нефизических барьеров является наиболее значимым фактором, сдерживающим становление транзитных перевозок в регионе и приводящим к существенным задержкам транспорта. А потерянное время – это не только потерянные деньги и доверие клиентов, но и потеря главного конкурентного преимущества сухопутных транзитных перевозок над морскими путями.

Проведенная работа позволила полностью упразднить таможенный фитосанитарный и транспортный контроль на границах России с Белоруссией и Казахстаном, - рассказала в своем докладе заместитель руководителя ФТС России Татьяна Голендева. - Это значительно облегчило перемещение товаров между нашими государствами. Организация единой таможенной территории создала предпосылки к дальнейшему развитию интеграционных

процессов Российской Федерации с европейскими и азиатскими государствами. Ускорению прохождения грузов через границу Российской Федерации способствовало и другое нововведение – так называемый принцип «одного окна», когда в пунктах пропуска работают только две службы: пограничная и таможенная. Это сделано для того, чтобы не разрывать единый процесс контроля на ведомственные блоки. Соответствующий закон добавляет к функциям пограничной службы в пунктах пропуска миграционный контроль, а к обязанностям таможенной службы добавляются транспортный контроль в полном объеме и ветеринарный, карантинный фитосанитарный и санитарно-карантинный контроль в документальной форме. Результатом этих мер должно быть сокращение общего времени нахождения транспортных средств в пункте пропуска.

При этом, как для будущих пользователей международного транспортного коридора, так и для нынешних участников ВЭД, скорость проведения таможенных операций является наиболее значимым фактором. А увеличение скорости невозможно без улучшения качества работы таможенных органов.

- В Федеральном законе «О таможенном регулировании в Российской Федерации» определено, что приоритетными задачами для таможенных органов являются защита интересов государства, полнота и своевременность поступления таможенных платежей, а также скорость совершения таможенных операций и сокращение издержек заинтересованных лиц, - рассказал начальник Приволжского Таможенного управления Вячеслав Голоскоков. - По результатам анкетирования участников ВЭД в число таможенных операций, в ходе проведения которых возникает основной объем непроизведенных издержек, попали операции, связанные с завершением процедуры таможенного транзита, помещением товаров на временное хранение, и, конечно же, декларированием, выпуском и применением установленных форм таможенного контроля, - отметил он.

Вопросы повышения качества таможенного контроля и соответственно сокращения издержек участников ВЭД Приволжское ТУ предлагает решать комплексно, на основе применения международных стандартов ИСО серии 9000, с учетом баланса интересов сторон процесса таможенного контроля. Положительный опыт Приволжского ТУ может помочь в дальнейшем при организации таможенного контроля в рамках реализации проекта «Европа – Западный Китай».



Для регионов России «стройка XXI века» может стать настоящей «золотой жилой» - такой масштабный проект должен привлечь значительные инвестиции. Пока же, как позже отметил в своем выступлении Владимир Ивин, транзитный потенциал Таможенного союза не используется полностью. А между тем объем торговли между Европейским союзом и странами Азиатско-Тихоокеанского региона, прежде всего, Китаем, уже в ближайшие годы достигнет \$ 1 трлн.

- В это время миллиарды долларов прибыли от транзита товаров поглощаются морскими фрахтовыми компаниями, - заметил он. - Перевозка транзитных грузов морем (трансокеанскими маршрутами) имеет такие основные конкурентные преимущества, как низкая стоимость доставки, сложившиеся связи с клиентами, а также высокие стандарты предлагаемых транспортных услуг. Это позволяет полагать, что в обозримом будущем морские транзитные перевозки будут превалировать. У сухопутных транзитных маршрутов есть лишь одно конкурентное преимущество – скорость доставки, которая в

два-три раза выше, чем на морских трассах из Восточной Азии в Западную Европу. Это преимущество необходимо использовать. Существенная часть критичного к «фактору времени» транзита может быть переброшена на международные транспортные коридоры стран-членов Таможенного союза.

Европейские страны также заинтересованы в реализации проекта «Европа – Западный Китай», о чем сообщил директор департамента транспортной политики и международных дел Министерства инфраструктуры Республики Польша Томаш Михальский. Готовность сотрудничества с российскими компаниями, в том числе железнодорожными, уже выразили несколько крупнейших польских предприятий, занимающихся международными перевозками – логистические центры, строительные компании.

Представители Китайской Народной республики также выразили надежду, что сотрудничество между нашими странами будет укрепляться – международный транспортный коридор как нельзя лучше этому способствует. Таможенный советник Посольства КНР в России Чжан Цзянь в своем приветственном слове отметила, что китайские предприниматели уже ждут окончания строительства.

Однако сроки завершения строительства пока «плавают». Сейчас даже пересматривается маршрут. Возможно, конечным пунктом с европейской стороны станет не Санкт-Петербург, а дорога пойдет через Россию на Украину и далее в Европу. Как бы то ни было, современный «шелковый путь» снова свяжет Восток и Запад.

Регина ОРЕХОВА

