



ВЛИЯНИЕ НА УКРАИНУ ОГРАНИЧИТЕЛЬНЫХ МЕР СО СТОРОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТНОСИТЕЛЬНО ЗАПРЕТА МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ СВОЮ ТЕРРИТОРИЮ

Артур КОСТАНЯН,

аспирант кафедры экономического права
Нанкинского университета

Summary

The article analyzes influence on Ukraine of Russian President's Executive Order on measures to ensure Russia's economic security and national interests during transits of freight from Ukraine to Kazakhstan through Russian Federation territory, that was signed on January, 1, 2016. The article pays attention to the fact that the following Order has negative impact not only on international trade relations but also on incoming China investments to Ukraine. Especially the question of Ukraine's impossible participation as transport corridor to Europe is studied within the frameworks of China's strategy realization "one belt and one road".

Key words: investments, one belt and one road, new Silk Road (Eurasian Land Bridge), China, Russia, Ukraine, China-Ukraine relations, Russian-Ukraine relations, trade war, transit of goods.

Аннотация

В статье анализируется влияние на Украину Указа Президента Российской Федерации «О мерах по обеспечению экономической безопасности и национальных интересов Российской Федерации при осуществлении международных транзитных перевозок грузов с территории Украины на территорию Республики Казахстан через территорию Российской Федерации» от 1 января 2016 года № 1. Акцентируется внимание, что для Украины данный Указ имеет негативные последствия не только в разрезе международной торговли, но и в сфере поступлений инвестиций со стороны Китая. В частности, изучается вопрос невозможности участия Украины в качестве транспортного коридора в Европу в рамках реализации КНР своей стратегии под названием «Один пояс – один путь» ("one belt and one road" или «一带一路»).

Ключевые слова: инвестиции, один пояс – один путь, новый шелковый путь, Китай, Россия, Украина, китайско-украинские отношения, российско-украинские отношения, торговая война, транзит товаров.

Постановка проблемы. 1 января 2016 года Российская Федерация ввела запрет на международный транзит грузов с Украины через свою территорию, таким образом перекрыла прямой доступ товаров из Украины в страны средней Азии и на Кавказ через уже привычные маршруты. Как следствие – падение экспорта и уменьшение валютных поступлений, которые нанесли дополнительный урон и так уже ослабленной экономике Украины. Но торгово-экономическая проблема, которая вызвана запретом транзита товаров через Россию, не единственная и, наверное, не самая большая из них. В результате принятых ограничивающих нормативных актов со стороны России Украина фактически стала отрезанной от участия в проекте «Один пояс – один путь», который с 2013 года реализуется Китаем и предусматривает создание транспортного коридора между Азией и Европой. Этот проект связан с многомиллиардными инвестициями в сферу логистики, транспорта, инфраструктуры и другие отрасли, поэтому неучастие Украины в нем на-

носит колоссальный урон развитию страны.

Актуальность темы. Для каждого государства жизненно необходимым является привлечение внешних инвестиций в собственную экономику. Украина в данном вопросе – не исключение, особенно на протяжении последних 3 лет глубочайшего экономического кризиса в стране. В этот период правительство направляет огромные усилия для увеличения притока инвестиций со всего мира, которые остаются безрезультатными (исходя из показателей UNCTAD). Россия, ранее один из самых больших стран-инвесторов Украины, минимизировала свое участие в данном направлении в силу ухудшения двусторонних отношений. А страны запада в основном ограничиваются лишь выделением незначительных кредитных траншей, которых едва хватает для того, чтоб не допустить экономического краха в экономике Украины. В это же время Китай за последние несколько лет начал играть одну из ведущих ролей по объемам внешнего инвестирования за рубеж. Сейчас его уча-

стие в инвестиционной жизни Украины минимально, но потенциально могло бы быть намного больше. Тем более, такой вариант особенно актуален в условиях того, что с 2013 года Китай реализует свою стратегию по построению транспортного коридора в Европу под названием «Один пояс – один путь» («Новый Шелковый путь»). Именно данный проект мог бы открыть Украине возможность присоединиться к участию в построении глобального транснационального транспортного коридора для привлечения китайских инвестиций в национальную экономику, включая, но не ограничиваясь такими сферами, как строительство, производство, транспорт, логистика и т. д.

Проблема, которая анализируется в статье, новая и возникла немного больше полугода назад, когда был принят соответствующий Указ Президента РФ. В связи с этим она остается открытой для исследования. Тем не менее, в отечественной и иностранной прессе часто появляются аналитические статьи в этом направлении, где в основном затрагиваются вопросы, связанные с проблема-



ми международной торговли между Украиной и странами Средней Азии, но совершенно не поднимается такая проблема, как срыв участия Украины в «Новом шелковом пути» из Азии в Европу и невозможность из-за этого привлекать в свою экономику огромные инвестиции.

Цель статьи – определить, какой урон для Украины несет запрет транзита товаров через Россию в страны Средней Азии, а также то, как это влияет на срыв инвестиционной активности Китая в Украине; изучить, какие решения существуют для выхода из этой проблемы.

Изложение основного материала исследования. 16 декабря 2015 года президент Российской Федерации Владимир Путин подписал Указ о приостановлении с 1 января 2016 года действия договора о зоне свободной торговли в отношении Украины «в связи с исключительными обстоятельствами, затрагивающими интересы и экономическую безопасность Российской Федерации и требующими принятия безотлагательных мер» [1]. А уже 1 января 2016 года Президентом РФ был подписан очередной Указ «О мерах по обеспечению экономической безопасности и национальных интересов Российской Федерации при осуществлении международных транзитных перевозок грузов с территории Украины на территорию Республики Казахстан через территорию Российской Федерации» № 1, который вступил в силу в этот же день. Согласно ему (с учетом изменений, внесенных Указом Президента РФ от 1 июля 2016 года № 319), международные транзитные автомобильные и железнодорожные перевозки грузов с территории Украины на территорию Республики Казахстан или Киргизской Республики через территорию Российской Федерации осуществляются только с территории Республики Беларусь [2; 3]. Кроме того, в соответствии с нововведениями, грузы с территории Украины в Казахстан и Киргизию перемещаются по России только через 2 пункта пропуска по определенному маршруту следования, а также под таможенным сопровождением в конвоях, которые проходят два дня в неделю, и с плом-

бами на основе системы ГЛОНАСС [2; 3; 4; 6]. Официальной мотивировкой таких ограничительных мер со стороны Российской Федерации стало вступление в силу Зоны свободной торговли Украины и Европейского Союза, которая угрожает торговым интересам России.

Из-за вышеуказанных мер, принятых правительством РФ, Украина потеряла возможность доставки грузов со своей территории в страны Средней Азии и на Кавказ традиционным маршрутом, что значительно повлияло на конкурентоспособность ее товаров. В связи с этим, в январе 2016 года было зафиксировано рекордное падение экспорта с Украины в этот регион (на 60–80%), по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года [4]. К примеру, удлинение традиционных маршрутов транзита между Украиной и Казахстаном на дополнительных 900 км повлекло не только дополнительные затраты на логистику, но и увеличение времени транспортировки товаров, что сделало невозможным экспорт до крупнейшего партнера Украины в Средней Азии ряда украинских товаров, которые имеют короткий срок потребления [5]. По данным Минэкономразвития Украины, в первом квартале 2016 года, по сравнению с аналогичным периодом 2015 года, показатель экспорта в Казахстан сократился на 49%, а в другие страны этого региона (Туркменистан, Узбекистан, Азербайджан, Грузия, Армения, Кыргызстан и Таджикистан) – на 48% [6].

Но вместе с проблемой в торговой-экономической сфере ограничительные меры РФ в отношении транзита грузов из Украины негативно повлияли и на инвестиционную привлекательность страны. Указ Президента РФ от 01 января 2016 № 1 фактически изолирует Украину от многомиллиардных прямых инвестиций со стороны Китая, которые могли бы поступить в рамках реализации транснационального проекта «Один пояс – один путь». Сейчас Китай стал одной из самых активных стран в мире по объемам инвестируемых средств за рубеж. В 2014 году общий объем исходящих инвестиций из КНР достиг \$ 116 миллиардов

(3-й показатель в мире), охватив 8,6% доли от общего количества мировых инвестиций [8]. А стратегия «Один пояс – один путь» дает основания полагать, что Китай в краткосрочной перспективе займет первую строчку в рейтинге стран по инвестиционной активности за рубежом.

По мнению директора компании Eurizon SLJ Capital, «Один пояс – один путь» по своим масштабам для Европы может стать более значимым, чем план Маршалла после Второй мировой Войны, и должен превысить его в долларовом выражении в 12 раз [9]. В свою очередь, член Постоянного комитета Политбюро и секретариата ЦК КПК Лю Юньшань в Пекине на встрече с зарубежными участниками форума сотрудничества «Один пояс – один путь 2016» заявил, что в течение 10 лет КНР планирует инвестировать в страны, которые присоединятся к новому шелковому пути «Один пояс – один путь», \$ 4 триллиона [10].

«Один пояс и один путь» (ит. 一帶一路) – это выдвинутая в 2013 году Китаем инициатива объединенных проектов создания «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века», которые должны соединить Азиатский и Европейский мировые рынки.

В рамках проекта «Экономический пояс Шелкового пути» рассматривается создание трех трансевразийских экономических коридоров:

- 1) Северного (Китай – Казахстан – Россия – Европа);
- 2) Центрального (Китай – Центральная и Западная Азия – Персидский залив и Средиземное море);
- 3) Южного (Китай – Юго-Восточная Азия – Южная Азия – Индийский океан).

Что касается Украины, то она как раз стоит на пути Северного коридора и могла бы стать своеобразным мостом между Россией и Евросоюзом, принимая транспортные потоки в обе стороны Азиатского и Европейского рынков. Этому способствует географическое положение, а также единая транспортная система с РФ и Казахстаном, оставшаяся после распада СССР.

Китай рассматривал такой вариант и готовил почву для включения



Украины в строительство проекта «Один пояс – один путь». Так, на протяжении 2013 года между Украиной и Китаем было подписано в совокупности 19 совместных соглашений, меморандумов, программ и других документов, которые должны были закрепить плотное сотрудничество между двумя странами и обеспечить Украине участие в инвестиционных проектах Китая по построению «Нового Шелкового пути» через свою территорию. Основными документами стали Совместная декларация Украины и КНР о дальнейшем углублении отношений стратегического партнерства, а также Программа развития отношений стратегического партнерства между Украиной и КНР на 2014–2018 гг.

Но события начала 2014 года, смена власти в стране, подписание Украины с Европейским Союзом договора об ассоциации, практически полный разрыв экономических связей с Россией и Указ президента РФ «О мерах по обеспечению экономической безопасности и национальных интересов Российской Федерации при осуществлении международных транзитных перевозок грузов с территории Украины на территорию Республики Казахстан через территорию Российской Федерации» от 1 января 2016 года № 1 полностью исключили возможность Украины участвовать в реализации проекта «Один пояс – один путь» по ранее спланированному сценарию.

Отныне преимущество географического расположения Украины между Россией и Европой трансформировалось в ее недостаток. Транспортные потоки пошли в обход Украины, которую заменила Белоруссия. Этому непосредственно способствовал и Указ Президента РФ от 1 января 2016 года № 1, который исключил Украину из маршрута транспортировки грузов с Европы в Китай через свою территорию. Отныне Белоруссия вместе с союзниками по ЕАЭС Россией и Казахстаном составили единый маршрут как из Китая в Европейский Союз, так и в обратном направлении. Сейчас по нему на постоянной основе уже курсируют несколько поездов в рамках проекта «Один пояс – один путь», которые

соединили Поднебесную с Францией, Германией, Испанией, Нидерландами, Польшей и другими странами Евросоюза [12; 13; 16; 17].

В то же время Белоруссия уже начала пожирать плоды своего участия в проекте «Один пояс – один путь» в виде привлечения в страну крупных инвестиций из КНР. Так, правительства Белоруссии и Китая договорились о создании индустриального парка с соответствующей инфраструктурой в окрестностях Минска общей стоимостью на \$ 5 миллиардов [15]. Китайская компания «China Merchants Group», в связи с запуском «Нового Шелкового пути», планирует до 2020 года вложить в создание крупного логистического центра под Минском около \$ 500 миллионов [14].

Для того чтобы обойти транзитные ограничения со стороны России и все-таки принять участие в транснациональном проекте «Нового Шелкового пути», Украина в начале 2016 года запустила в обход РФ поезд по направлению в Китай. Маршрут позиционировался правительством Украины как альтернативное направление «Нового Шелкового пути» и проходил через территорию Грузии, Азербайджана, Казахстана, при этом пересекал еще Черное и Каспийское моря. Но фактически этот маршрут так и не вписался в концепцию «Один пояс – один путь», поскольку по стоимости и скорости он не смог конкурировать с традиционным сухопутным маршрутом через территорию РФ, вследствие чего грузовой поезд, который был запущен в обход России, вернулся в Украину пустым [17]. Для удешевления издержек на перевозку, оптимизации логистических процессов и увеличения конкурентоспособности по данному маршруту в обход России 17 мая 2016 года Украина присоединилась к Транскаспийскому международному транспортному маршруту (МТМ), подписав в Тбилиси соответственный протокол. Достигнута договоренность о снижении комплексной ставки за перевозки грузовых контейнеров до границы с КНР (Достык) [18]. И хотя Китай поддержал предложенный Украиной новый транспортный маршрут [19],

но он вряд ли будет им финансироваться, поскольку тот уже выделил \$ 40 миллиардов для финансирования другого, ранее утвержденного Транскаспийского маршрута в обход России по южному направлению через Казахстан, Каспийское море, Азербайджан, Грузию, Турцию и далее в Европу. Этот маршрут был разработан Казахстаном еще в 2013 году под названием «Шелковый ветер» и был одобрен всеми причастными к нему странами [20]. Украинский же проект Транскаспийского маршрута «Нового Шелкового пути» до сих пор остается невостребованным, а полное его финансирование за свой счет Украина осуществить не готова.

Выводы. Ограничительные меры РФ по отношению к Украине в сфере транзитных перевозок, которые были введены Указом Президента РФ от 1 января 2016 года № 1, нанесли урон не только международной торговле Украины со странами Средней Азии и Кавказа, но и изолировали ее от участия в транснациональном проекте «Один пояс – один путь». Это делает невозможным для Украины получение со стороны КНР многомиллиардных инвестиций в свою экономику. Присоединение Украины к Транскаспийскому транспортному маршруту с целью обойти негативное влияние ограничений со стороны России на сегодняшний день не дали желаемого результата из-за неконкурентоспособности нового пути. Для того чтобы иметь возможность принимать участие в проекте «Один пояс – один путь» и таким образом повысить свою инвестиционную привлекательность, Украина вынуждена находить общий язык с правительством РФ и путем переговоров снимать с себя транзитные ограничения, которые не дают в полной мере пропустить через себя транспортный поток из Азии в Европу и обратно. Только в таком случае Украина сможет составить реальную конкуренцию Белоруссии, которая уже задействована в реализации проекта «Один пояс – один путь» и у которой нет проблем по транзиту груза через территорию союзных в ЕАЭС государств – России и Казахстана.



Список использованной литературы:

1. Действие договора с Украиной о ЗСТ приостанавливается с 1 января 2016 г. – указ президента РФ [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://interfax.com.ua/news/economic/311915.html>.
2. О мерах по обеспечению экономической безопасности и национальных интересов Российской Федерации при осуществлении международных транзитных перевозок грузов с территории Украины на территорию Республики Казахстан через территорию Российской Федерации : Указ Президента РФ от 1 января 2016 № 1.
3. О внесении изменений в Указ Президента Российской Федерации от 1 января 2016 г. № 1 «О мерах по обеспечению экономической безопасности и национальных интересов Российской Федерации при осуществлении международных транзитных перевозок грузов с территории Украины на территорию Республики Казахстан через территорию Российской Федерации» : Указ Президента РФ от 1 июля 2016 года № 319.
4. Экспорт украинской продукции в Среднюю Азию и на Кавказ в январе упал на 60–80% [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://rian.com.ua/economy/20160224/1005727160.html>.
5. Ограничение РФ транзита украинских товаров привело к сокращению экспорта в Кавказ и Среднюю Азию в среднем на 48% [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://112.ua/ekonomika/ukraina-v-vto-potrebovala-ot-rossii-nemedlennogo-vozobnovleniya-besprepyatstvennogo-tranzita-305800.html>.
6. Транзитные войны Украина-Россия. Игра в одни ворота [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://rian.com.ua/analytics/20160707/1012823388.html>.
7. Россия запретила транзит украинских товаров в Среднюю Азию. Что это значит? [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://strana.ua/articles/analysis/21114-tranzit-v-kazahstan.html>.
8. 《中国企业海外发展报告. 2014》/主编: 张新民等. —北京: 对外经济贸易大学出版社, 2014.
9. August 8, 2016 “China's Marshall Plan” [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.bloomberg.com/news/articles/2016-08-07/china-s-marshall-plan>.
10. Китай инвестирует 4 триллиона долларов в страны «Шелкового пути» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://ukranews.com/news/441553-kytay-ynvestyruet-4-trillyona-dollarov-v-strany-shelkovogo-puty>.
11. Триллион за десять лет: как Китай завоевывает мир своими инвестициями // РБК [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.rbc.ru/economics/23/10/2015/562a33c59a7947579c0d9740>.
12. Из Китая в Германию отправился первый регулярный поезд [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://laowai.ru/iz-kitaya-v-germaniyu-otpravilsya-pervyj-regulyarnyj-poezd/>.
13. Китай запустил самый быстрый контейнерный поезд в ЕС через Россию [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://biz.censor.net.ua/news/5187/kitayi_zapustil_samyi_bystryi_konteyinernyi_poezd_v_es_cherez_rossiyu.
14. Китай готов построить в Беларуси крупный логистический центр за 500 млн. долларов [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://eurobelarus.info/news/economy/2015/05/10/kitay-gotov-postroit-v-belarusi-krupnyu-logisticheskiy-tsentr-za.html>.
15. Китай построит в белорусских лесах промышленный парк за 5 млрд долларов [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://zn.ua/WORLD/kitay-postroit-v-belorusskih-lesah-promyshlennyu-park-za-5-mlrd-dollarov-123088_.html.
16. Грузовые поезда из КНР в Европу устанавливают новые рекорды [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://regnum.ru/news/economy/2144779.html>.
17. Запущенный по «Шелковому пути» в обход России украинский поезд вернулся пустым [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://lenta.ru/news/2016/04/21/pagovoz/>.
18. Украина присоединилась к Транскаспийскому транспортному маршруту [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://interfax.com.ua/news/economic/343806.html>.
19. Китай поддержал Украину в создании нового «Шелкового пути» в обход России [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://24smi.org/news/34849-kitaj-podderzhal-ukrainu-v-sozdanii-novo_newsve_ek.html.
20. Окно в Европу: как Китай запустил новый «Шелковый путь» в обход России [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.rbc.ru/politics/15/12/2015/56703a6d9a7947f88a89ae7d>.
21. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://unctad.org/>.