

УДК 339.9(476)(510):330.322

M. MYASNIKOVICH,

Doctor of Economic Sciences, Professor, Corresponding
Member of the National Academy of Sciences of Belarus

М. В. МЯСНИКОВИЧ,

доктор экономических наук,
профессор, член-корреспондент
Национальной академии наук Беларуси

GREAT SILK ROAD AS A SYMBOL
OF EAST-WEST COMMUNICATION

ВЕЛИКИЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ – ЭТО СИМВОЛ ОБЩЕНИЯ ВОСТОКА И ЗАПАДА

Обсуждаются перспективы создания нового континентального моста между Европой и Азией «Китай – ЕС – Китай», предусматривающего прохождение основных маршрутов перевозок транзитом через Беларусь, а также вопросы инвестиционного сотрудничества Республики Беларусь и Китайской Народной Республики.

Ключевые слова: железные дороги, инвестиции, Новый Шелковый путь, перевозки грузов, экономической пояс.

The article discusses the prospects for the creation of a new continental bridge between Europe and Asia China – the EU – China, providing for the passage of major transportation routes through Belarus, as well as some issues of investment cooperation of the Republic of Belarus and People's Republic of China.

Key words: railways, investment, New Silk Road, transportation of goods, economic zone.

Одно из основных направлений современного Шелкового пути – «Один пояс и один путь» – подразумевает создание нового континентального моста между Европой и Азией.

Проект предусматривает упрощение инвестиционных и торговых процедур, образование сети высокочассовых зон свободной торговли, укрепление политического взаимодействия.

В качестве приоритетов сотрудничества, а их пять, намечены:

- политическая координация;
- взаимосвязь инфраструктуры;
- бесперебойная торговля;
- свободное передвижение капитала;
- укрепление близости между народами.

Планируется формирование опорных точек в ключевых городах и важных торговых-экономических производственных зонах [1, разд. III]. При этом основные маршруты перевозок в сообщении Китай – ЕС – Китай транзитом будут проходить через Беларусь (см. рисунок).

Безусловно, все приоритеты актуальны для китайско-белорусского сотрудничества. Имеющиеся проекты и уровень политических, экономических и гуманитарных двусторонних отношений Китая и Беларуси уже создали солидный задел для успешного участия Республики Беларусь в этом глобальном проекте.

Что касается грузоперевозок, то грузовые потоки между Европой и Китаем традиционно основываются на морском сообщении (срок доставки 45–60 суток). Это связано со спецификой размещения важнейших грузообразующих объек-

тов промышленности в основном в центральной и юго-западной частях Китая.

На протяжении последних лет стабильно растет количество регулярных грузовых поездов, курсирующих между Китаем и Западной Европой. Все более широкий круг грузоотправителей начинает воспринимать железные дороги как реальную альтернативу морскому и воздушному сообщениям.

В настоящее время перевозка грузов контейнерными поездами в сообщении Европа – Китай – Европа через территорию Республики Беларусь с выходом на Транссиб и Достык является основным, четко отлаженным вариантом транспортировки.

Частота курсирования контейнерных поездов из Китая в Европу уже достигла восьми раз в неделю, а из Европы в Китай – четырех раз в неделю. Время следования маршрутных контейнерных поездов по Белорусской железной дороге от станции Красное (госграница с Россией) до Бреста составляет менее 12 ч, маршрутная скорость соответственно достигает 1400 км/сут с минимальной стоянкой на станциях.

Благодаря созданию ОАО «Российские железные дороги», Белорусской железной дорогой и АО «НК «Казакстан темір жолы»» АО «Объединенная транспортно-логистическая компания» клиентам предложена конкурентная транспортная услуга на территории Единого экономического пространства для максимальной реализации транспортного потенциала стран-членов ЕАЭС, привлечения дополнительных объемов грузовых перевозок за счет их переориентирования с морского транспорта на железнодорожный.

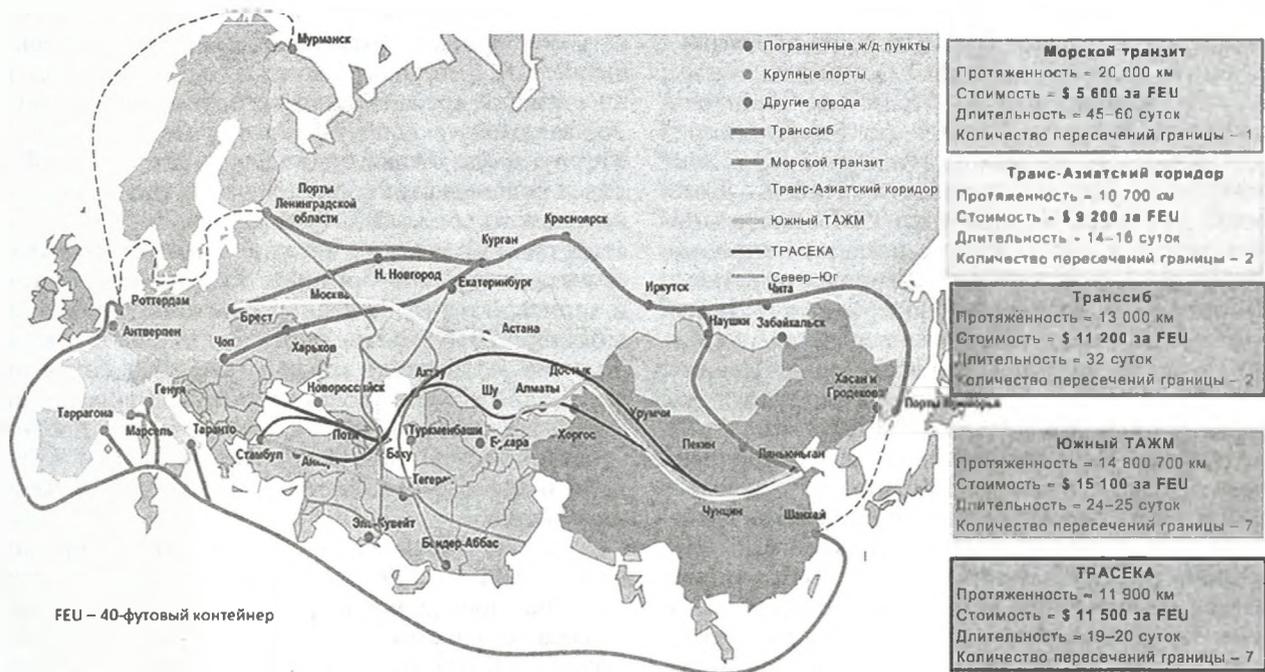


Рисунок. Возможные маршруты транспортировки грузов из Китая в ЕС (на основании официальной информации и обзора [2, с. 12])

По итогам работы за 2015 год достигнута положительная динамика роста контейнерных перевозок в сообщении Китай – Европа – Китай до 59,9 тыс. контейнеров в ДФЭ, рост в 1,8 раза к аналогичному периоду 2014 г., в том числе в сообщении Китай – ЕС перевезено 36,1 тыс. контейнеров в ДФЭ (рост в 1,9 раза), ЕС – Китай перевезено 23,8 тыс. контейнеров в ДФЭ (рост в 1,6 раза).

Перевозятся грузы с высокой добавленной стоимостью и низкой транспортной составляющей в цене – такие как компьютерная и бытовая техника, автомобильные запчасти, брендовая одежда.

В рамках реализации концепции «Экономический пояс Шелкового пути» разные страны предлагают альтернативные маршруты, в том числе Азербайджан и Грузия с использованием Транскаспийского коридора (без участия Республики Беларусь).

Интерес для Республики Беларусь могут представлять перевозки по Транскаспийскому коридору в направлении Скандинавских стран в рамках действующих проектов ускоренных контейнерных поездов «Викинг» и «ZUBR» с использованием коридора «Север – Юг».

Однако необходимо учитывать, что Шелковый путь будет выбирать более выгодный маршрут и вовсе не факт, что другие страны не предложат менее выгодные условия, чем белорусские. Поэтому требуется, чтобы Директива Президента Республики Беларусь от 31 августа 2015 г. № 5 «О развитии двусторонних отношений Республики Беларусь с Китайской Народной Республикой» [3] была безусловно выполнена. Положения Директивы и парадигма проекта «Один пояс и один путь» должны быть развернуты в большую и системную работу,

подкреплены соответствующими нормативными правовыми актами, источниками финансирования и, возможно, государственными преференциями. В первую очередь это касается упрощения таможенных процедур, развития инфраструктуры пограничных переходов, информационного обеспечения логистических процессов, включая космическую навигацию.

Базовым проектом в этом большом деле должен стать Китайско-Белорусский индустриальный парк «Великий камень», концепция деятельности которого утверждена директивными органами Китая и Беларуси и практически соответствует идеологии Нового Шелкового пути. Однако считать, что все вопросы решены – это преждевременно. Предстоит еще большая работа органов государственного управления и коммерческих компаний, как белорусских, так и смешанных (в том числе с капиталом из третьих стран).

Следует при этом учитывать, что КНР является членом ВТО, а Республика Беларусь планирует войти в состав этой авторитетной организации. Это потребует гармонизации и унификации норм ВТО и проекта «Один пояс и один путь». Нельзя исключать и то, что и сама организация – ВТО – и государства, не являющиеся участниками проекта Шелкового пути, будут выдвигать определенные требования к этому интеграционному проекту, и потребуются немало усилий и аргументов, чтобы сделать проект успешным, партнерским, а значит, взаимовыгодным для всех: и участников и неучастников.

Для реализации данного направления современного Шелкового пути – «Один пояс и один путь» – представляется чрезвычайно важным ак-

тивизация инвестиционного сотрудничества. Без инвестиций как основы развития нет перспективы. Расчет только на имеющийся потенциал и парк «Великий камень» неверен. Нужны дополнительные солидные капитальные вложения. Директива № 5 Президента Республики Беларусь [3] ставит задачу на ежегодное привлечение китайских инвестиций в размере 100 млн долл. США каждой областью и г. Минском. Это чрезвычайно непростое дело. Во-первых, Китай осторожничает с прямыми инвестициями. За достаточно продолжительный

валют за рубежом» [1, разд. IV], следует учитывать особенности китайской финансовой сферы, китайского фондового рынка и то, что юань, хотя в настоящее время и не является мировой резервной валютой, но войдет в список резервных валют Международного валютного фонда (далее – МВФ). Такое решение было принято на заседании исполнительного совета МВФ 30 ноября 2015 г. Юань станет пятой валютой в корзине после американского доллара, евро, британского фунта стерлингов и японской иены. Решение МВФ вступает в силу

С полным текстом документа можно ознакомиться в библиотеке

