

**ПРОЕКТ «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ»
И РЕСПУБЛИКА БЕЛАРУСЬ**

*Ваццло А.А., магистр экономических наук
Белорусский государственный экономический университет
E-mail: vashchylahanna@gmail.com*

***Abstract.** The favorable geo-economic position and a high level of development of transport and logistic infrastructure create the preconditions for the accession of the Republic of Belarus to the project “Economic belt of the Great Silk Road”, as well as to a transcontinental road corridor “Western Europe – Western China”.*

Экономической целью нового Великого Шелкового пути является более глубокая интеграция экономики Китая с экономиками Центральной, Южной, Средней Азии, а также Европы. Для иллюстрации масштабов этого проекта приводятся данные о капиталах Фонда Великого Шелкового пути (40 млрд долларов США) и Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (100 млрд долларов США), средства которых планируется выделить на реализацию совместных программ в рамках Экономического пояса Великого Шелкового пути [1, с.143]. По разным оценкам, на реализацию данного проекта потребуется около 30 лет.

Китайская сторона считает, что реализация этой концепции не дублирует и не соперничает с такими объединениями, как Шанхайская организация сотрудничества и Евразийский экономический союз. Наоборот, как отмечает китайское руководство, ее реализация способна наполнить эти механизмы новым содержанием и придать им дополнительный импульс.

Присоединение Беларуси к транспортному коридору «Западная Европа – Западный Китай» возможно за счет включения в него ответвления через республику по II и IXВ международным транспортным коридорам в направлении к западной границе Таможенного союза и портам Балтийского моря через автодорожные пункты пропуска Каменный Лог и Козловичи.

В строящемся китайско-белорусском индустриальном парке «Великий камень» Китай планирует создать крупный торгово-логистический парк, а по сути перевалочный хаб из Азии в Европу. Площадь нового логистического парка составит около 94 гектаров [2]. Планируется, что спектр предоставляемых парком логистических услуг будет значительно шире, чем у стандартных логистических центров. В частности, на территории индустриального парка будут отведены площади для контейнерной переработки грузов. В перспективе индустриальный парк «Великий Камень» должен стать полноценным «сухим портом».

Развитие мультимодальных транспортных коммуникаций по линии Азия – Европа является приоритетным направлением и основой для построения Шелкового пути. Масштаб и наличие большого количества точек погрузки позволит осуществить оптимизацию транспортных схем для сокращения сроков и себестоимости перевозок.

Непосредственное участие в реализации проекта Экономического пояса Шелкового пути будет принимать Белорусская железная дорога (БЖД). В настоящее время в сообщении Китай – Западная Европа – Китай по БЖД курсируют восемь контейнерных поездов: Китай – Польша (Чэнду – Лодзь), Китай – Германия (Чжэнчжоу – Гамбург), «Новый шелковый путь» Китай – Германия (Чунцин – Дуйсбург), BMW Германия – Китай (Лейпциг – Шэньян), «Сауле» Литва – Китай, DHL Китай – СНГ/ЕС (через Забайкальск), «Форд» Германия – Китай (Дуйсбург – Чунцин, через Достык), Китай (Ухань) – Польша/Чехия [3].

В рамках реализации проекта Экономического пояса Шелкового пути уже заключено соглашение о долгосрочном сотрудничестве по вопросам развития инфраструктуры Белорусской железной дороги, в рамках которого будут привлечены кредиты Экспортно-импортного банка Китая на сумму до 500 млн долларов США. Также подписан пакет кредитных соглашений между БЖД и Эксимбанком Китая, касающихся финансирования модернизации подвижного состава БЖД (на приобретение 18 электровозов) и электрификации участка железной дороги Молодечно – Гудогай. Общая сумма кредитов, выделенных на проекты, составляет 175 млн долларов [2].

От Республики Беларусь требуется создание на своей территории инфраструктуры Шелкового пути для беспрепятственного выхода китайских товаров не только на рынок Евразийского экономического союза, но и Европейского союза.

Китайская Народная Республика вкладывает средства не столько в белорусскую логистику, сколько в экспорт собственных товаров и оборудования. Любой инфраструктурный проект, финансируемый китайской стороной, содержит условие: доля китайского оборудования, работ, услуг должна составлять не менее 50% общей стоимости финансируемого проекта. Но следует отметить, что условия по китайским кредитам достаточно выгодные: кредиты предоставляются на 10 лет и более, с отсрочкой первого платежа на 5 лет, и процент за пользование ими невысокий – около 4,5 % годовых [2].

Основным преимуществом проекта «Западная Европа – Западный Китай» по сравнению с существующими альтернативными коридорами – Транссибом, автодорожным и морским является его протяженность и время нахождения груза в пути. Например, при использовании морского коридора время нахождения груза в пути доходит до 45 суток, по Транссибу – 14 суток, а по коридору «Западная Европа – Западный Китай» – около 10 суток [4, с.42]. Но важным моментом является тот факт, что сухопутные перевозки по сравнению с морскими дороже на 60-70%. Следовательно, сухопутным образом рентабельно перевозить высокомаржинальные грузы с высокой добавленной стоимостью, где транспортные расходы составляют небольшую часть от цены (электроника, автозапчасти, брендовая одежда с коротким жизненным циклом) [3].

Также следует отметить, что в настоящее время грузопотоки в направлении Китай – Европа и обратно составляют 3 к 1. Таким образом, в обратном направлении контейнеры часто следуют пустыми. Производителям из Европейского Союза, также как и из Республики Беларусь трудно обеспечить встречные грузопотоки, в результате чего увеличиваются транспортные расходы.

Список использованных источников

1. Сивицкий, А. В. Евразийская интеграция в парадигме нового «Великого Шелкового пути» / А. В. Сивицкий // Межнациональное согласие и толерантность – ценностная основа евразийской интеграции : Материалы международной научно-практической конференции, Респ. Беларусь, г. Минск, 9 декабря 2014 г. / Ин-т философии НАН Беларуси. – Минск : Право и экономика, 2015. – С. 142-144.
2. Шелковый путь белорусской логистики [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.belmarket.by/ru/325/171/25843/Шелковый-путь-белорусской-логистики.htm/>. – Дата доступа: 05.10.2015.
3. htm/. – Дата доступа: 05.10.2015.
4. Это в 2 раза быстрее, но дороже на 60-70%. Что Беларуси сулит китайский «Шелковый путь» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://news.tut.by/economics/447654.html/>. – Дата доступа: 03.10.2015.
5. Современные концепции развития транспорта и логистики в Республике Беларусь: сборник статей / сост.: В.В. Апанасович, А.Д. Молокович. – Минск : Центр «БAMЭ-Экспедитор», 2014. – 320 с.