

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС И ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ: ОТ ТИХОГО ОКЕАНА ДО ПРИБАЛТИКИ

В работе рассматриваются проблемы и перспективы в контексте развития экономического пояса «Новый Шелковый путь». Основной вывод состоит в том, что кумулятивный эффект от создания международного экономического коридора ожидается при условии соблюдения баланса интересов всеми участвующими в проекте сторонами.

Ключевые слова: социально-экономическое развитие; социальная интеграция; международное сотрудничество; Шелковый путь.

Moiseev Igor Evgenyevich

Academy of Public Administration under the aegis of the President of the Republic of Belarus, Minsk, Belarus

ECONOMIC BELT AND THE SILK ROAD: FROM THE PACIFIC TO THE BALTIC

The paper deals with the problems and prospects in the context of the development of the economic belt «New Silk Road». The main conclusion is that the cumulative effect of the establishment of an international economic corridor is expected, provided that the balance of interests is maintained by all parties involved in the project.

Keywords: social and economic development; social integration; international cooperation; Silk Road.

Концепция «Нового шелкового пути» была четко сформулирована Китаем в 2013 г. К настоящему времени наметились основные тенденции ее реализации на краткосрочный и среднесрочный периоды.

Одновременно прорабатывается ряд маршрутов: морской, несколько комбинированных и сухопутных. Задача ставится не только в рамках транспортно-логистических решений, но и более основательно, с планированием «поясов» и узлов промышленного и научно-технического развития, вернее сотрудничества, вдоль транзитных коридоров.

Следует отметить, что среди всех вариантов будущей транспортной и производственной трансконтинентальной сети (сухопутный или смешанный вариант) наиболее коротким является диагональный маршрут с юго-востока на северо-запад (КНР – переход Достык на границе с Казахстаном – Россия – Беларусь). Данное направление обладает рядом других преимуществ. Следует подчеркнуть подготовленность собственно транспортной инфраструктуры, характер рельефа по маршруту (преимущественно равнинный), минимальное количество пунктов перевалки, таможенных переходов и границ, отсутствие военно-политических рисков. Схожими параметрами обладает и Транссибирский маршрут [Князев, 2016].

Показательно, что только эти направления к настоящему времени вошли в полноценный рабочий режим. В конце 2014 г. странами Таможенного союза была создана Объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК), куда соучредителями вошли Белорусская железная дорога, ОАО «Российские железные дороги» и АО «Национальная компания «Казахстан темір жолы», а уже в феврале 2015 г. по маршруту Китай – Германия пошли поезда. Интенсивность движения была доведена до 20 составов в неделю и по результатам 2016 г. ожидается удвоение показателей (по отношению к 2015 г.) [Железные дороги ..., 2018].

В сентябре 2016 г. ОТЛК договорилась с Латвийской железной дорогой (LDz) о едином тарифе для перевозки грузов, что позволяет подключить к проекту порты Латвии. А уже в конце октября 2016 г. из китайского города Ю в Ригу выехал тестовый контейнерный поезд. Провожавший состав министр сообщения Латвии У. Аугулис назвал это событие историческим для Латвии [Из Китая в Ригу ..., 2018].

В тоже время предпринятая в начале 2015 года попытка обкатать маршрут из Китая в обход России через Кавказ и Украину с выходом на порты стран Балтии успеха не имела (получается дольше, дороже, инфраструктура не готова, много погранпереходов, необходимо несколько раз менять виды транспорта или проводить перегрузку и др.) [Сутырин, 2016].

Пока почти весь транзит грузов проходит через мощности «сухого порта» – Бреста, чья инфраструктура позволяет увеличить объем оказываемых услуг по контейнерам в десять раз [Белорусская транспортная неделя ..., 2018].

Китайскую сторону интересует не только чисто сухопутный маршрут через Брест, активно прорабатывается направление на порты стран Балтии. Так, в начале июля 2015 года в Клайпеде прошел форум «Экономический пояс и Шелковый путь», в ходе которого между Клайпедским портом и портом Шэньчжень подписан договор о сотрудничестве (подобное мероприятие в 2014 году проводила и Латвия). Корпорация «СМГ» подписала протокол о намерениях с дирекцией Клайпедского порта и предприятием услуг логистики «VPA Logistics» о развитии сотрудничества. В мае 2015 г. протокол о намерениях был подписан с Литовскими железными дорогами, Клайпедским государственным морским портом и Каунасской СЭЗ. При этом китайскую сторону интересовали прежде всего возможности доставки грузов между Клайпедой и Минском как планируемых к производству в индустриальном парке «Великий камень», так и следующих из Китая, что сохраняет транзит через территорию Беларуси в любом случае.

В 2015 году начались встречные работы по электрификации участка железной дороги от Молодечно в Беларуси (Минское направление) до Новой Вильни в Литве с перспективой продолжения проекта до Клайпеды, что позволит снизить транспортные издержки на этом участке на треть, повысив привлекательность направления.

Впрочем, латвийское направление тоже не сбрасывают со счетов. Руководство Белорусской железной дороги в мае 2015 года сообщило о готовности рассмотреть со своими российскими и латвийскими коллегами вопрос электрификации участка Смоленск – Витебск – Даугавпилс – Рига, а в ходе Белорусской транспортной недели в начале октября 2015 г. подтвердило намерение электрифицировать железнодорожный путь на Латвию через Даугавпилс. Правительство Латвии со своей стороны прорабатывает возможность привлечения фондов Евросоюза для проведения встречных работ на своей территории [Правительство ..., 2018].

Однако это более отдаленная перспектива, как и планы создать логистический узел с участием китайского капитала в районе Орши (город стоит на пересечении и примерно в центральной части как II-го, так и IX-го транспортных еврокоридоров), откуда открывается удобный выход на Латвию. Пока белорусская сторона приступила к строительству самостоятельно.

Есть все основания предположить, что ключевым узлом (хабом) западной оконечности нового Шелкового пути на ближайшую перспективу станет

площадка Китайско-белорусского индустриального парка «Великий камень». Крупнейший из операторов государственных портов Китая – корпорация «China Merchants Group» («CMG») намерена до весны 2017 г. запустить на территории парка торгово-логистического центр. Затем ожидается вступление в строй экспортоориентированных производств других резидентов парка.

Объективным фактором, который в любом случае будет влиять на развитие ситуации, является также строительство на южном побережье Финского залива многофункционального перегрузочного комплекса «Бронка». Пропускная способность первой очереди порта позволит обрабатывать более одного миллиона TEUs контейнерных грузов. Во всяком случае, контейнеры из Китая будут приходить в регион по российским железным дорогам.

Однако в конечном счете положение дел в трансконтинентальном транзите будет определяться в рамках взаимоотношений между созданной Россией, Казахстаном и Беларусью «Объединенной транспортно-логистической компанией», грузоотправителем (Китай) и грузополучателем (прежде всего Германия).

Для России реализация концепции «Нового шелкового пути» (с подключением Северного морского пути) может стать наиболее крупным проектом по комплексному взаимодействию со странами АТР, с одной стороны, и Евросоюзом, с другой, вернув ей роль географической оси истории.

Литература

Белорусская транспортная неделя: Вектор Шелкового пути [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.baif.by/stati/belorususkaya-transportnaya-nedelya-vektor-shelkovogo-puti/>

Железные дороги России, Белоруссии, Казахстана наращивают китайский транзит [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://regnum.ru/>

Из Китая в Ригу выехал первый тестовый контейнерный поезд транзит [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.baltic-course.com/rus/good_for_business/&doc=124902.

Князев С. Триумф геополитики: дракон в Российских транспортных коридорах [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://news-front.info>

Правительство решит об электрификации латвийской железной дороги [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.baltic-course.com/rus/transport/>

Сутырин В. Украина и Литва подключат Белоруссию к Шелковому пути? [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.rubaltic.ru/articlt/>