

# БЕЛОРУССКИЙ «КАМЕНЬ» В ЕВРАЗИЙСКИХ ЦЕПЯХ ПОСТАВОК

М.Н. Ковалёв

# Инициатива «Один пояс и один путь» (2013)

- Председатель КНР Си Цзиньпин



- Цель - строительство торговой и логистической сети, соединяющей Азию с Европой и Африкой, вдоль древних торговых путей.

# Концепция инициативы «Один пояс и один путь»

---

Глобальный проект «Один пояс и один путь»

1. Экономический пояс Шелкового пути (ЭПШП)
2. Морской Шелковый путь XXI века.

Форум по международному сотрудничеству 14–15 мая 2017 года в Пекине (более 100 государств и крупных международных организаций выразили поддержку проекту и стали принимать активное участие в строительстве).

# Согласование стратегий

---

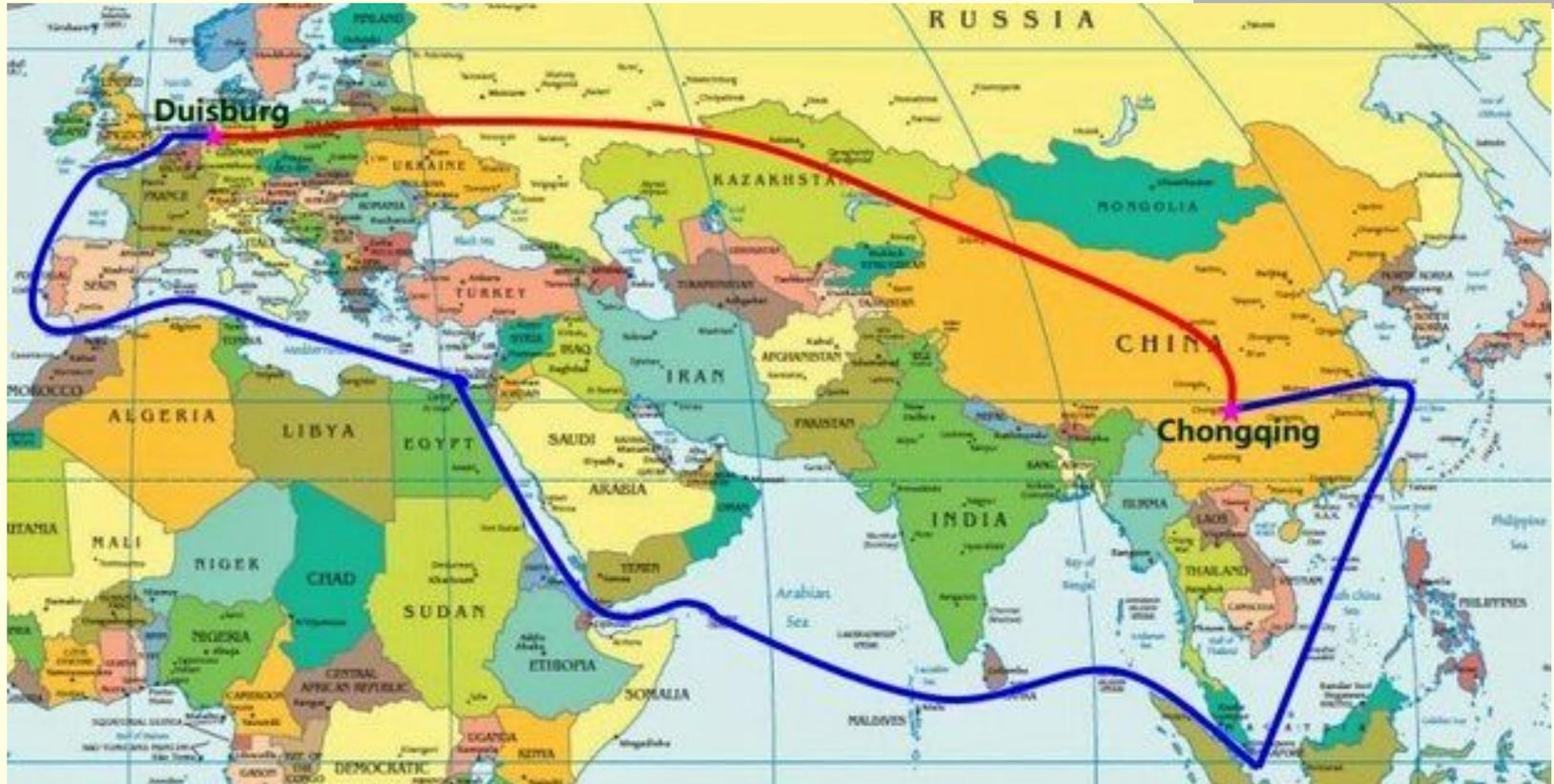
- Россия (сопряжение с ЕАЭС),
- члены АСЕАН (Генеральный план по взаимосвязи и взаимному доступу),
- Казахстан (сопряжение с казахстанской программой «Светлый путь»),
- Турция (сопряжение с проектом «Центральный коридор»),
- Монголия (сопряжение с программой «Путь развития»),
- Вьетнам (сопряжение с проектом «Два коридора, один круг»),
- Великобритания (сопряжение со стратегией Northern Powerhouse),
- Польша (сопряжение с планом «Янтарный путь»).

# Экономические коридоры

---

- Китайско-Пакистанский экономический коридор,
- экономический коридор Китай – Монголия – Россия
- Новый Евразийский континентальный мост.

# «Один пояс и один путь»



## Заместитель главы государственного комитета по реформам и развитию КНР Нин Цзичжэ:

---

- общий объем зарубежных инвестиций Китая в следующие пять лет составит около 600–800 миллиардов долларов

# Препятствия «на пути»

---

- китайские компании пытаются с помощью этой инициативы вывести капитал за пределы страны, прикрываясь международным партнерством в области инвестиций;
- «серьезные сомнения» относительно проекта в целом (Китай как донор инвестиций не сможет обеспечить многочисленные страны-реципиенты дешевыми кредитами) ;
- между участниками обнаружилось противоречия;
- индийское правительство заявило о том, что экономический коридор в Пакистане является нарушением ее суверинитета в Кашмире;
- Россия предложила собственную версию всеобъемлющего евразийского партнерства;
- сложности в реализации проекта обусловлены неравномерностью экономического развития стран-участниц.

# Производство ВВП и ВВП на душу населения стран, расположенных на маршрутах КНР–РФ–ЕС

Страна	ВВП страны, млрд. долларов США		ВВП на душу населения, долларов США	
	2015	2016	2015	2016
Belarus	174,107	171,658	18363,803	18073,026
China	19698,234	21286,181	14329,949	15394,538
Kazakhstan	440,707	451,163	24940,131	25167,387
Mongolia	36,167	36,986	12179,992	12271,671
Poland	1011,435	1051,328	26612,769	27690,426
Russia	3822,193	3862,247	26643,489	26925,903

# Опасения для Союзного государства и нашей страны

---

- Рост влияния Китая в Евразии.
- С увеличением кредитования белорусской экономики существует риск оказаться в финансовой зависимости от азиатской супердержавы.
- Рост поставок конкурентоспособных китайских товаров несет угрозу возрастания конкуренции для отечественных предприятий на целевых внешних рынках и на внутреннем рынке;
- «шёлковая удавка китайского производства», которую предполагают накинуть на Евразию, может вызвать у Москвы озабоченность (Толорая).

# Промежуточные достижения

- В целом инициатива «Один пояс и один путь» принесла грандиозные инвестиционные и торговые возможности (в первые семь месяцев 2017 г. Китай подписал со странами вдоль «Пояса и пути» контракты на выполнение подрядных работ на сумму свыше 78 млрд. долларов США; в Китае были зарегистрировано свыше 17 тысяч новых компаний с участием иностранного капитала);
- принципы, такие как инклюзивность и сопряжение стратегий, отвечают общим интересам всех стран;
- Китай экспортирует высокоскоростные поезда и соответствующие технологии в страны вдоль «Пояса и пути».

# Возможности для развития экономики Республики Беларусь

**Новый Евразийский континентальный мост (Китай – Казахстан – Россия – Беларусь – ЕС),**  
Для Республики Беларусь особый интерес представляют это направление, поскольку его развитие позволит получить экономические выгоды от увеличения транзитных потоков Китай – ЕС и обратно.

Развитие сухопутных транспортных систем может дать экономический эффект: при перевозке по железной дороге расстояние между Европой и Азией почти в 2 раза меньше, чем по морю. Однако сухопутный транзит гораздо дороже морского.

# Сравнение: контейнеровоз «Maersk» и контейнерный поезд

Новые контейнеровозы «Maersk», работающие на линии Шанхай – Роттердам, могут перевозить до 19200 TEU (стандартных 20-футовых контейнеров).

Контейнерный поезд в среднем перевозит 100–120 аналогичных контейнеров.

Таким образом, современный суперконтейнеровоз соответствует 160–192 контейнерным поездам.

Грузовместимость строящихся судов «Maersk» типа Triple-E Mark II превысит 20000 TEU.



# Контейнеровоз «Maersk»



# Транзитные контейнерные поезда на маршрутах нового Евразийского континентального моста

Наименование	Маршрут	Примечание
«Чунцин–Дуйсбург»	Чунцин/Алашанькоу (Китай) – Достык (Казахстан) – Москва – Брест – Малашевиче (Польша) –Дуйсбург (Германия)	Расстояние – 11 тыс. км, 17 дней
«Чжэнчжоу–Гамбург»	Чжэнчжоу (Китай) – Достык (Казахстан) – Москва – Брест – Малашевиче (Польша) – Гамбург (Германия)	Сборные грузы
«BMW»	Лейпциг (Германия) – Брест – Москва – Забайкальск (Россия) – Шэньян (Китай)	Комплекующие для производства автомобилей «BMW» в Шэньяне
«Чэнду–Лодзь»	Чэнду (Китай) – Достык (Казахстан) – Москва – Брест – Малашевиче – Лодзь (Польша)	Курсирует по графику

# Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016 – 2020 годы

---

разработана с учетом приоритетов социально-экономического развития Республики Беларусь, одним из которых является рост и диверсификация экспорта товаров и услуг, обеспечение сбалансированности внешней торговли.

Целями программы являются:

- совершенствование условий логистической деятельности;
- повышение эффективности использования инфраструктуры, необходимой для оказания логистических услуг, и транзитного потенциала Республики Беларусь.

# Достижение к 2020 году по отношению к 2015 году значений **целевых показателей**:

---

- рост объема логистических услуг в 1,5 раза;
- увеличение общей складской площади логистических центров в 1,64 раза;
- увеличение к 2020 году доходов от транзита, (за исключением трубопроводного транспорта), до 1,5 млрд. долларов США

# Индустриальный парк «Великий камень» на Шелковом пути

- – самый масштабный совместный проект Беларуси и Китая, который реализуется по инициативе Президента Республики Беларусь А.Г. Лукашенко и Председателя КНР Си Цзиньпина. «Великий камень» станет важным звеном в глобальных цепях поставок, промышленным узлом Нового шелкового пути.



Для резидентов парка «Великий камень» определены основные сферы деятельности и производства:

---

- машиностроение;
- медицинское оборудование и материалы;
- биотехнологии, фармацевтика, тонкая химия;
- электроника и электротехника;
- новые материалы;
- оптика.

# Преимущества, которые получают компании в индустриальном парке «Великий камень»:

---

- выгодное географическое положение и удобные транспортные коридоры;
- перспективы беспошлинного входа на рынок стран ЕАЭС и близость рынка Европейского Союза;
- система налоговых и таможенных преференций (резиденты получают льготы по формуле «10+10»: освобождение от корпоративных налогов на 10 лет и снижение налоговых ставок на 50% в последующие 10 лет);
- комплексное обслуживание резидентов парка по принципу «одно окно».