

Зиневич А. С. Перспективы участия Республики Беларусь и стран ЕАЭС в логистическом проекте возрождения «Нового шёлкового пути»

Исторически сложилось, что Республика Беларусь в силу выгодности своего геоэкономического расположения и компактности территории призвана играть роль стратегически важного международного транспортно-логистического узла в Евразийском регионе. Транзитный и логистический потенциал страны выступает важнейшим ресурсом её национальной экономики [1]. При этом логистика играет ключевую роль в экономическом развитии не только нашей республики, но и функционирующего при её активном участии Таможенного союза ЕАЭС. В настоящее время ЕАЭС выступает формой торгово-экономической интеграции Беларуси, России, Казахстана, Армении и Кыргызстана. В свою очередь, такие страны как Таджикистан, Сирия, Тунис являются кандидатами на вступление в указанный союз.

На сегодня в странах ЕАЭС за счёт логистики формируется 10-12% валового внутреннего продукта (ВВП), в том числе транспортный сектор – 7-8% ВВП. Для сравнения, в странах Европейского союза данный показатель составляет 20-25% [2]. При этом создание ЕАЭС обеспечивает перспективы для роста объёмов грузовых перевозок, расширения номенклатуры перевозимых грузов (включая международный транзит), увеличения объёмов оказываемых транспортно-логистических услуг. Договором о создании ЕАЭС предусмотрена отмена разрешительной системы на перевозки внутри объединения в двухстороннем сообщении, транзитом, а также между другими государствами-членами ЕАЭС. Таким образом, при условии продуктивного взаимодействия в рамках объединения в будущем можно достичь значительного эффекта по наращиванию транзитного потенциала Республики Беларусь. Сегодня суммарный транзитный потенциал стран ЕАЭС оценивается экспертами более чем в 220 миллионов тонн, а к 2020 г. прогнозируется его двукратный рост.

Современный вариант возрождаемого «Великого шёлкового пути» нацелен на интеграцию трёх основных торговых блоков Евроазиатского континента: Европейского союза, ЕАЭС и стран юго-восточного азиатского региона (Китай, Япония, Южная Корея). Кроме того, приоритетной задачей проекта выступает активное включение в процессы мировой торговли стран, мало участвовавших в ней прежде, за счёт переориентации потоков экспорта товаров и капитала. Речь идёт о странах Африканского континента и Центральной Азии.

Реализация «Нового шёлкового пути» предполагается в форме двух основных маршрутов – наземного (через страны Центральной Азии, Ближнего Востока и Восточной Европы) и морского (через Индийский океан и Суэцкий канал).

Для Республики Беларусь участие в сухопутной части проекта в рамках экономического сотрудничества с Китаем имеет приоритетное значение, что отмечается на высшем государственном уровне. Директивой Президента Республики Беларусь № 5 «О развитии двусторонних отношений Республики Беларусь с Китайской Народной Республикой» закреплены основные направления двустороннего сотрудничества, предполагающие развитие отношений всестороннего стратегического партнёрства, отвечающих долгосрочным интересам Беларуси, укреплению её международных позиций. Для нашей республики это обеспечит стимулирование развития транспортной инфраструктуры, транзита, торговли и промышленности, развитие технологий и культурный обмен [3].

Что касается непосредственно концепции «Нового шёлкового пути», Беларусь призвана стать важной узловой платформой на пути формируемого транспортного коридора. Сегодня активизирована работа по развитию указанного коридора: созданы межгосударственные структуры, проводятся научные исследования, ведутся работы по модернизации участков коридора. Главной задачей, стоящей перед Республикой Беларусь на данном этапе, выступает интеграция национальной транспортно-логистической системы страны в международную логистическую сеть для максимального использования возможностей логистической инфраструктуры республики в рамках проекта «Новый шёлковый путь».

Реализация всей сухопутной части проекта «Экономический пояс Шёлкового пути» предполагает создание до нескольких сотен инфраструктурных объектов. На территории Беларуси важнейшим из них призван стать индустриальный парк «Великий камень», строительство которого предусматривает инвестирование в объёме 500 млн. долларов США. Площадь нового логистического центра в составе комплекса «Великий камень» – около 94 га. Планируется, что спектр предоставляемых инфраструктурным объектом логистических услуг будет значительно шире, чем у стандартных логистических центров. В частности, на его территории будут предусмотрены площади для контейнерной грузопереработки. В перспективе объект должен стать полноценным «сухим портом». Рассматриваемый логистический центр будет многофункциональным и мультимодальным благодаря связи с Национальным аэропортом «Минск», железной дорогой и автомобильной магистралью Москва-Берлин.

Значимое место в процессе реализации рассматриваемого проекта на территории стран ЕАЭС должны занять контейнерные перевозки. В настоящее время в Беларуси принят и реализуется проект по развитию контейнерных перевозок. По состоянию на 1 января 2016 года в Беларуси функционируют 18 специализированных ускоренных поездов, 10 из которых («Сауле», «Балтийский ветер», «Казахстанский вектор», «Монгольский вектор», «Чунцин-Дуйсбург» «Чжэнчжоу-Гамбург», «Чэнду-Лодзь» и др.) осуществляют контейнерные перевозки в направлении «Восток-Запад». Маршруты 10 указанных поездов частично совпадают с участками транспортного коридора «Новый Шёлковый путь» и в случае проведения ряда необходимых мероприятий могут быть в него интегрированы.

В целом, наблюдающиеся сегодня в рамках ЕАЭС интеграционные процессы в области экономики, политики и социума в условиях нестабильной мировой экономической ситуации позволяют несколько смягчить её негативное влияние на национальные экономики. Формирование единой эффективной логистической системы в рамках ЕАЭС, обеспечивающей снижение транспортной составляющей в конечной цене товара на 10-12%, а суммарные затраты товаропроизводителей, связанные с транспортно-логистическими услугами, – на 10-30%, выступает

сегодня важнейшим направлением модернизации национальных экономик стран-участниц межгосударственного объединения [4].

Литература

1. Ивуть, Р. Б. Развитие транзитного потенциала Республики Беларусь в условиях формирования её транспортно-логистической системы / Р. Б. Ивуть, А. Ф. Зубрицкий, А. С. Зиневич // Новости науки и технологий. – 2015. – №1. – С.19-33.

2. Бугаева, Е. В. Критерии внешней оценки логистики в Республике Беларусь и странах Таможенного союза ЕАЭС / Е. В. Бугаева, Ю. Р. Гавриленко, М. Л. Третьякова // Логистические системы и процессы в условиях экономической нестабильности. – Минск, 2015. – С.54-64.

3. Новый шёлковый путь: как Китай изменит экономическую карту мира [Электронный ресурс].

4. Зиневич, А. С. Транзитный потенциал как фактор логистической интеграции и модернизации в рамках ЕАЭС / А. С. Зиневич, В. П. Старжинский // Общая история единения народов. Роль лидеров Казахстана и Беларуси в становлении и развитии независимых государств. – Минск, 2015. – С.197-201.

Каражан К. С., Каражанова Ж. К. Казахстан-Беларусь: динамика и характер интеграционного взаимодействия

В современных условиях необходимость экономической интеграции подстегивает многие страны на поиск новых форм международного взаимодействия, которые обеспечивали бы им устойчивость развития в системе мировой экономики. Одной из таких форм является интеграция стран в различного рода межгосударственные союзы, в том числе и крупномасштабные региональные экономические комплексы с общей территорией, аппаратом управления, финансовой системой, экономикой, гражданством, внешней политикой. Вместе с тем возникающие современные вызовы и угрозы мировой экономики такие, как нестабильность мировых рынков, санкционная политика, ослабление доверия между ведущими державами мира, угрозы обострения военно-технической и политической ситуации