

ВОЗМОЖНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ БЕЛАРУСИ ДЛЯ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ В РАМКАХ ПРОЕКТА «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ»

П.В. Божанов

Белорусский научно-исследовательский институт транспорта «Транстехника»

e-mail: bozhanov@tut.by

Summary. *The article deals with the issues of participation of Belarus transport and its infrastructure in the delivery of Chinese goods into the country and through its territory through the use of railways, highways and waterways, identify areas for such transport operations and transport infrastructure, which is necessary to develop.*

Оценивая состояние транспортной деятельности между Китаем и Европой, следует отметить, что в 2012-2015 гг. максимальный объем работы приходится на Южный морской путь (более 94 %) и только около 4 % на сухопутные маршруты через центральный коридор [1], который затрагивает интересы транспортников Беларуси. Рассматривая китайскую инициативу «Один пояс, один путь» в аспекте участия в ней национального транспорта следует отметить, что через нашу страну проходит один из семи международных транспортных коридоров, которые задействованы для перевозок китайских грузов – Центральный сухопутный № 2 (авто- и ж/д маршруты через Казахстан, Россию, Беларусь в Центральную Европу), другие минуют Беларусь – Южный морской через Индийский океан, Суэцкий канал в порты Европы, с выходом на порты Балтики, Южный сухопутный (авто- и ж/д маршруты через Среднюю Азию, Иран, Турцию в Южную Европу), Транскаспийский (авто-, ж/д, водный маршруты через Среднюю Азию, Кавказ в Восточную Европу), Центральный сухопутный № 1 (авто- и ж/д маршруты через Казахстан, Украину, Восточную Европу в Западную Европу), Северный сухопутный (ж/д маршрут через Россию, включая Транссиб, в Скандинавию), Северный морской с заходом в порты Дальнего Востока, Поморья, Скандинавии и выходом на Балтийские порты.

Заинтересованность Беларуси в китайском проекте обозначена Директивой Президента Республики Беларусь от 31.08.2015 № 5 «О развитии двухсторонних отношений Республики Беларусь с Китайской Народной Республикой», в рамках которой Минтрансом Беларуси реализуются соответствующие мероприятия, включая наполнение проектами кредитной линии Эксимбанка Китая, увеличения грузовых железнодорожных перевозок в направлении Китай – Западная Европа, привлечение Китайской компании по экспорту и импорту электрооборудования к электрификации Белорусской железной дороги, приобретение локомотивов Датунского электровозостроительного завода, сотрудничество в области прикладной науки, проработка возможности взаимного обмена специалистами для участия в программах стажировки и повышения квалификации, а также участие предприятий Минтранса в строительстве инфраструктурных объектов Китайско-Белорусского индустриального парка «Великий Камень». В рамках сопряжения национальной транспортной инфраструктуры с КБИП «Великий Камень» Минтрансом реализуется ряд проектов – строительство второй взлетно-посадочной полосы, реконструкция аэровокзального комплекса и строительство гостиничного центра, электрификация железной дороги в Национальный аэропорт Минск, а также строительство автодорог и иной сопутствующей инфраструктуры.

Планом действий по строительству Экономического пояса Шелкового пути [2] предусмотрено создание и улучшение транспортно-логистической и другой инфраструктуры по маршрутам следования китайских товаров, включая строительство в Беларуси объектов КБИП «Великий Камень».

Следует отметить, что из 12 публично анонсированных КНР до 2016 г. проектов только КБИП «Великий Камень» затрагивает интересы Беларуси, причем этот парк создается как своеобразный «форпост» китайской индустрии и логистики в странах Восточной Европы. Месторасположение КБИП «Великий Камень» на пересечении важнейших транспортных коридоров, проходящих через Беларусь, позволит обслуживать грузопотоки, идущие с востока через Казахстан и Россию и с севера – через порты Балтики, и затем доставлять сухопутным транспортом из Беларуси в Западную Европу и через Украину в Черноморский регион, на Ближний Восток и Кавказ. Указанная логистика позволит привлечь дополнительный транзитный грузопоток в Беларусь в объемах 3-7 млн. тонн в год. Сотрудничество с китайскими участниками проекта позволяет уже сегодня обрабатывать в Беларуси часть такого грузопотока. Так, белорусским предприятием «Белинтертранс – транспортно-логистический центр» осуществляется доставка в Беларусь китайских товаров прямым контейнерным поездом, в том числе для строительства КБИП «Великий Камень», и подписано соглашение с оператором контейнерного маршрута «Север – Юг» ООО «Национальный контейнерный оператор» (г. С-Петербург).

Перспективным направлением обслуживания китайских товаропотоков является терминальная обработка грузов на белорусских железнодорожных станциях. Развитие системы координации обработки грузов, прибывающих в Беларусь по железной дороге, позволит обеспечить их бесперебойный трафик по транспортным коридорам Экономического пояса Шелкового пути. Такая система предусматривает обработку грузов на станциях Колядичи и Брест-Северный в едином логистическом пространстве, включая единого транспортного оператора. Для повышения конкурентоспособности железнодорожных перевозок через Беларусь Белорусской железной дорогой электрифицируются линии в направлении Украины и Литвы.

В области автотранспорта Беларуси одной из задач по его участию в проекте Экономический пояс Шелкового пути являются развитие отдельных автодорог. Необходима реконструкция автодороги М-10 граница России – Гомель – Кобрин, Р-43 граница России – Кричев – Бобруйск – Ивацевичи – Чериков, Р-122 Могилев – Чериков – Костюковичи и обхода г. Могилева. Другие международные автодорожные маршруты Беларуси соответствуют современным требованиям и имеют возможность для увеличения их загрузки грузовым автотранспортом.

Китайская концепция по совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути предусматривает также использование водного транспорта. Для Беларуси вариантом участия водного транспорта может стать перевозка грузов между Балтийским и Черным морями по международному водному пути Е-40 «Днепр – Висла» посредством строительства логистического центра на реке Припять в районе н.п. Нижние Жары или г. Мозырь.

Рассматривая транспортный потенциал Беларуси в рамках Экономического пояса Шелкового пути, следует отметить, что этот проект является взаимовыгодным в части сотрудничества транспортников на основе общих экономических интересов, в первую очередь через интеграцию железных дорог, автомагистралей и другой инфраструктуры, которая будет обеспечивать оперативную доставку китайских товаров в Беларусь и через нее. В перспективе развитие такого сотрудничества усилит взаимодополняемость транспортных комплексов стран-участниц Экономического пояса Шелкового пути и позволит сформировать новую крупномасштабную зону свободной торговли.

Литература

1. Транзитный потенциал евроазиатских транспортных коридоров [Электронный ресурс] // Информационный сервер публикаций презентаций – Режим доступа: <http://www.myshared.ru/slide/508275>. – Дата доступа: 25.08.2016.
2. One Belt, One Road [Электронный ресурс] // Официальный сайт Европейского парламента – Режим доступа: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/586608/EPRS_BRI\(2016\)586608_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/586608/EPRS_BRI(2016)586608_EN.pdf). – Дата доступа: 26.08.2016.