

Вениамин СТРИГА

■ Ученые Союзного государства разработали транспортные карты глобального проекта «Один пояс - один путь». Получилась целая разветвленная сеть маршрутов, которая позволит нашим странам заработать миллиарды долларов.

## ЕСТЬ КУДА РАСТИ

«Из варяг в греки», «Дорога специй», «Великий шелковый» - с древних времен торговые пути были одной из основ экономики. Продавцы богатели, покупатели дивились диковинным товарам, а города, через которые проходили купеческие тракты, росли как на дрожжах. В современном мире эти законы продолжают работать. Сейчас инфраструктурные проекты - это и новые рабочие места с высокими зарплатами, и новые отрасли экономики, и немалые деньги за транзит.

Проект «Один пояс - один путь» разрабатывается уже не первый год (предлагаемые маршруты см. в графике на стр.12). Речь о масштабной торговой артерии, которая свяжет Азию и Европу, а важнейшие транспортные узлы окажутся как раз на территории России и Беларуси. Путь этот во многом еще предстоит построить, но ожидаемый эффект впечатляет.

- Торговля стран Юго-Восточной Азии и Европы растет гигантскими темпами. В 2015-м объем экспорта из стран ЕС в Китай составил 188,8 миллиарда долларов. В 2017-м - уже 221,4 миллиарда, - привел цифры заведующий кафедрой РЭУ имени Плеханова Руслан Абрамов. - Объем импорта в страны ЕС из Китая растет не меньше: с 388,9 миллиарда долларов в 2015 году до 421,8 миллиарда в 2017-м.

Растить есть куда, очевидно. Но предел роста товарооборота уперся в транспорт.

## ДОРОГИ: БЕЗ ПЫЛИ И ТУМАНА

Сейчас львиная доля товаров из КНР и других азиатских стран переправляется в Европу по морю. Но, как оказалось, сами игроки этого рынка не считают нынешнее положение дел с доставкой удовлетворительным. Долго, дорого и... коррупционно. Да еще и ракеты на некоторых участках палат куда ни попадя. Выражаясь языком бизнеса, повышаются риски и страховые издержки. То есть Южная ветвь современного «Великого шелкового пути» не так уж и надежна. Проблемы разные - от политической нестабильности до понимания проекта как «дойной коровы». Власти некоторых регионов стали задира́ть цены на транзит до невменяемого уровня.

Казалось бы, почему не везти в таком случае сушей? Но мощности Транссиба и БАМа были рассчитаны на внутренние потребности, и резерва там было мало. На сегодня они загружены под завязку. Как и проложенные некогда пути из России в Поднебесную и в Европу через Беларусь и Польшу. Хотя при грамотном подходе это направление сократило бы срок доставки втрое. Пятнадцать суток вместо нынешних 45. А значит, и объемы торговли могут вырасти кратно.

Вот почему Китай и выказал свою заинтересованность в развитии транс-

Дороги, связывающие Старый Свет с Азией через Беларусь и Россию, будут скоростными и автоматизированными.



# ТРАНЗИТ ПОЙДЕТ КАК ШЕЛКОВЫЙ

портных артерий. Да не на словах, а прямыми инвестициями: Поднебесная уже вложила свыше 80 миллиардов долларов в регионы, расположенные вдоль маршрута «Одного пояса - одного пути». И готова продолжать. Причем КНР не единственный потенциальный инвестор. Западные корпорации не только покупают в Азии, но и продают туда.

Теперь Минску, Москве, чтобы выиграть и предложить заказчикам конкурентный продукт, надо быть максимально разв-

ротливыми. И согласованными. Для чего в том числе Союзное государство и было когда-то создано. К работе уже подключили группу ученых, чтобы просчитать самые эффективные для экономики маршруты.

## ГОТОВЫ ВКЛАДЫВАТЬСЯ

Внутри КНР эффект уже показал себя: прокладывая «Шелковый путь 2.0» до города Урумчи, заложили множество новых городов-спутников и технопарков, свободных экономических зон и логистических «сухих портов», исследовательских центров новейших компьютерных, медицинских, технических наук. И тут экономический эффект только одного такого мощного логистического центра с развязками оценивается в суммы, превышающие десять миллиардов долларов. Такие же хабы предстоит создавать и в России, и в Беларуси. За счет создания только одного технопарка «Великий камень» ВВП Республики Беларусь должен вырасти на один-два процента. Экспорт вырастет на 1,5 - 5,2 миллиарда долларов в год. В регионах прокладки магистралей зарплаты и количество рабочих мест вырастут - за счет создания инфраструктуры обслуживания путепроводов, технического сопровождения современной логистики в том числе.

- Очевидно, необходимо рассматривать такие крупные проекты с учетом проектирования новых, скоростных

участков. А это уже технологии XXI века, и требуют они не только технических решений, но и модернизации управления экономикой. Вплоть до создания или наделения полномочиями наднациональных органов, - считает Руслан Абрамов.

Оказалось, львиную долю километража таких дорог и транспортных узлов могут предложить как раз страны Союзного государства - Россия и Беларусь.

## ЛОМАТЬ? НЕТ, СТРОИТЬ!

■ Какие существуют проблемы в проработке грандиозного проекта «до винтика»?

На свои деньги потянуть такой проект полностью ни одному бюджету, даже государственному, невозможно. Ну или очень сложно. И для начала необходимо решить ряд вопросов, без чего привлечь инвесторов и начать реализацию стройки не получится.

Прежде всего у наших государств нет проработанной общей стратегии развития логистики. Отдельные проекты есть, мосты и дороги тоже. Но рассчитывают их из локальных потребностей. Например, довезти нефть из Тюмени или загрузить южные курорты отдыхающими. А транзитные мощности берут так, с кондачка: может, надо, а может, и не надо. Не говоря о региональной интеграции хотя бы в рамках ЕАЭС: если груз попадает в Беларусь, то, чтобы доехать до Китая, необходимо пересечь 2 - 3 границы. Пока что это удорожает доставку на десять процентов и повышает сроки почти вдвое.

- То есть если проложить дорогу оптимально по геофизическим и географическим параметрам, не факт, что она станет оптимальной с точки зрения преодоления прочих барьеров. Таможенный союз внутри своих границ многие вопросы такого рода снимает, но эти нормы пока не покрывают все потенциально интересные направле-

- Можно предложить инвесторам целый пакет проектов с несколькими развязками, - продолжает Абрамов. - И они смогут выбрать наиболее интересные пути железных и автомобильных дорог. Когда со временем произойдет наращивание объемов транзита, будут привлекаться следующие проекты путепроводов и логистических центров, которые вполне можно объединить в единую сеть. И правительства готовы вкладываться.

## НАСУЩНЫЙ ВОПРОС

ния, - объясняет Руслан Абрамов. - Мы посчитали: есть до пятнадцати направлений в СНГ, которые присущи только внутренним линиям, а международным транзитерам до них дела нет. А вот если сделать их безбарьерными - такой интерес может проявиться, и туда тоже придут инвесторы. Очевидно, Союзное государство Беларуси и России на сегодня имеет больший опыт и большую степень проработанного межгосударственного взаимодействия. А кто больше готов, тот и выигрывает в конкуренции.

Специалисты провели ревизию того, что при развитии логистической интеграции России и Беларуси нужно устранить в первую очередь: несогласованность политики по построению транзитной среды между РФ и РБ. До сих пор нет общих правил по внешнему транзиту, каждая страна дает свой логистический тариф.

Наднациональные органы СНГ, способные решать такие и подобные вопросы, уже существуют. Например, Высший Государственный Совет и Совмин, Постоянный Комитет СНГ. Но для начала настоящих, масштабных общих проектов нужно наделить их необходимыми полномочиями. Опыт по таможенному законодательству в рамках СНГ и Таможенного союза подтверждает - эта задача вполне выполнима, было бы желание. В данном случае - желание иметь в обозримом будущем хорошие дороги и на них зарабатывать.

**SOUZVECHE.RU**  
 О СТРОИТЕЛЬСТВЕ СКОРОСТНОЙ  
 МАГИСТРАЛИ МЕЖДУ МОСКВОЙ,  
 МИНСКОМ И ПЕТЕРБУРГОМ  
 ЧИТАЙТЕ НА НАШЕМ САЙТЕ