

ПОТЕНЦИАЛ РЕГИОНАЛЬНОГО РЫНКА ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ В УСЛОВИЯХ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКО-КИТАЙСКИХ ТОРГОВЫХ ОТНОШЕНИЙ В РАМКАХ КОНЦЕПЦИИ «НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ»

Ю.С. Якунина

В статье рассмотрены вопросы реализации модели регионального сотрудничества в рамках концепции «Новый шелковый путь», выделены преимущества реализации данной концепции. Также рассмотрены вопросы взаимодействия Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), Евразийского экономического сообщества (ЕАЭС), Таможенного союза Россия, Казахстан, Белоруссия и проекта «новый шелковый путь». Обозначен потенциал Челябинской области как связующего логистического звена в рамках проекта «новый шелковый путь».

Ключевые слова: концепция «Новый Шелковый путь», логистическая инфраструктура, потенциал регионального рынка логистических услуг.

Понятие «новый шелковый путь» (The New Silk Road) появилось в 2009 году в рамках разработки проекта, целью было создание условий для наращивания торговых связей между странами Центральной и Южной Азии.

Центральная Азия как географическое пространство представляет важное пересечение маршрутов и миграции различных народов. Страны, входящие в этот узел занимают значительную часть земного шара: страны

Центральной Азии, а также, с одной стороны – это страны ЕС, Африки и Японии; с другой стороны – США, Латинская Америка и Австралия, и конечно, Россия, Китай и Иран.

Наиболее активными игроками на этом пространстве являются Россия, Китай и Казахстан. Именно эти три страны активно реализуют проекты, прямо или косвенно связанные с развитием «нового шелкового пути»

Председатель КНР Си Цзиньпин в сентябре 2013 года, находясь с визитом в Казахстане, заявил о стратегической концепции создания «экономического пояса шелкового пути», главной целью которого создание новой модели регионального сотрудничества. При этом заявленный проект «экономического пояса» не является проектом интеграционного сотрудничества и не предполагает разрушения существующих механизмов региональных связей [4, 5].

Обозначим преимущества концепции «экономического пояса Шелкового пути» по сравнению с проектом «Новый шелковый путь», предложенный американской державой. В первую очередь, концепция «Экономический пояс Шелкового пути» – это всесторонний проект, который охватывает регионы с населением около 3 млрд человек. С другой стороны, в рамках данного проекта, по мнению китайской стороны, возможно создание евразийской экономической зоны, которая будет включать Китай, Центральную Азию и Европу, а соответственно взаимодействие Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), Евразийского экономического сообщества (ЕАЭС), Таможенного союза Россия, Казахстан, Белоруссия и проекта «новый шелковый путь». Значимым преимуществом этой концепции – значительные финансовые ресурсы. Как известно, в рамках концепции «экономический пояс Шелкового пути» европейские страны заключили с КНР ряд взаимовыгодных инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры стран в сфере транспорта, торговли, науки и техники, возобновляемой энергетике, науки и техники, сельского хозяйства и туризма. С целью развития инфраструктуры, а также экономических и культурных отношений между странами Шелкового пути, КНР и странами Восточной Европы, правительство КНР создает специальный фонд размером более 40 млрд долл., а также Азиатский банк инфраструктурных инвестиций. В целом, предполагаемые суммарные вложения в проект «экономический пояс шелкового пути» оценивают в 22,1 трлн долл., что доказывает глобальные масштабы данного проекта [3].

Эксперты отмечают, что при всех явных преимуществах концепции «экономический пояс Шелкового пути», как будут соотноситься Шелковый путь и региональные объединения (ШОС, Таможенный союз) во многом зависит от Казахстана, который является региональным центром Средней Азии. При этом лидеры данных региональных объединений, не делая окончательный выбор, стремятся извлечь максимальную выгоду из данной концепции.

Россия, в первую очередь, заинтересована в реализации транспортно-логистических проектов в Центральной Азии, где в настоящее время основные преференции получает КНР. Исключение является Таможенный союз России, Казахстана и Белоруссии, чья зона вплотную подошла к границам Китая и центральноазиатского региона.

Необходимо отметить, что данный интерес России подкреплен также мотивацией китайской стороны – снизить логистические издержки при движении китайских товаров в страны Европы.

Таким образом, развитие логистической инфраструктуры стран-участниц концепции, а также регионов следования «шелкового пути» становится приоритетной задачей ближайшего будущего.

Основной инфраструктурный проект, который в данный момент уже в стадии реализации – международный транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай» на территориях России, Казахстана и Китая. Необходимо отметить, что только совместная работа над данным проектом трех стран позволит, во-первых, в срок реализовать данный проект (планируемый срок окончания 2023 год), и во-вторых, даст явные экономические выгоды для всех стран-участниц [1, 5].

Экономические выгоды от реализации проекта:

1) для Казахстана – привлечение инвестиций, создание логистических центров, реализация логистического потенциала в силу предполагаемого роста объема грузоперевозок в 2,5 раза;

2) для Китая – дополнительный путь доставки товаров в Европу и снижение себестоимости перевозок в силу уменьшения сроков поставки и возможности получения преимуществ Таможенного союза на территории Казахстана;

3) для России – снижение издержек на перевозки из Европы через Санкт-Петербург, дополнительный источник поступлений от транзитных услуг [5].

Стоит дополнительно выделить, что Россия получает дополнительные выгоды за счет развития логистической инфраструктуры близлежащих регионов пути следования международного транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай». К таким регионам можно отнести Южный Урал, и в частности, Челябинскую области, власти которой в лице губернатора Б. Дубровского на форуме «Евразийская экономическая перспектива» (г. Астана) четко обозначили роль регионов в процессе интеграции ЕАЭС и «экономического пояса Шелкового пути», а также возможности Челябинской области «стать одним из крупнейших логистических узлов нового Шелкового пути» [2].

Обозначим, что способствует Челябинской области стать одним из крупнейших связующим логистических узлов. Во-первых, географическое расположение Челябинской области. Но главным фактором является свое-

временное развитие логистической инфраструктуры Челябинской области. Это пересечение ключевых железнодорожных автомобильных магистралей, наличие международных аэропортов, наличие возможностей создания крупных логистических центров. Логистическая система Челябинской области в настоящее время необходимо рассматривать как логистическое звено логистической системы РФ, как часть логистической системы УрФО и как связующее логистическое звено международной логистической системы.

Челябинская область стала инициатором создания транспортно-логистического комплекса «Южноуральский» на своей территории, что дало возможность включить регион в транспортный коридор Китай–Казахстан–Челябинск–Казань–Санкт-Петербург. Таким образом, Челябинская область закрепила статус важнейшего транспортного узла. Но будущее сотрудничество требует дальнейшего развития логистической инфраструктуры и логистического потенциала региона. Глава региона четко обозначил направления развития в этой области, а именно проект по строительству высокоскоростного участка железной дороги от Челябинска до Екатеринбурга, которая в перспективе выйдет на высокоскоростную магистраль «Москва–Пекин», строительство второго крупного складского комплекса вблизи Челябинска, реконструкция участков автомобильных дорог [2].

Таким образом, новые формы международного сотрудничества предполагают всесторонний анализ с позиций геополитики, правовых вопросов и экономических выгод. Интеграция стран ЕАЭС и концепции «экономического пояса Шелкового пути» становится фактором стимулирующего развития регионов стран-участниц. Основные цели этих сообществ не противоречат друг другу и соответственно создают основу для реального экономического, политического и социокультурного сотрудничества. При этом, с позиции экономического сотрудничества, важнейшим элементом становится развитая логистическая инфраструктура регионов стран-участниц.

Библиографический список

1. Великий шелковый путь. Дорога, которая соединит Китай и Запад. – URL: <http://kommersant.ru/doc/2801505>.
2. Дубровский: «Челябинская область стремится стать одним из крупнейших логистических узлов нового Шелкового пути». – URL: <http://gubernator74.ru/news/dubrovskiy-chelyabinskaya-oblast-stremitsya-stat-odnim-iz-krupneyshih-logisticheskikh-uzlov>.
3. Комаров, Д. Новый шелковый путь: как Китай изменит экономическую карту мира / Д. Комаров // Южный Китай. – 2015. – 25 марта. – URL: <http://southinsight.com/shelk>.
4. Савин, Л. Новый шелковый путь и евразийская интеграция / Л. Савин // Информационно-аналитический портал «Геополитика». – URL: <http://geopolitica.ru/article/novyuy-shelkovyy-put-i-evraziyskaya-integraciya#.VnYn0sQXfic>.

5. Первухин, В.В. «Новый Шелковый путь». Обзор по материалам экспертов из России, Китая и Казахстана / В.В. Первухин // Энергетическая политика. – 2014. – № 3.

[К содержанию](#)