

**ДЕЛОВОЙ СОВЕТ**

**ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА**

**Индекс интеграции 22 октября 2018 года.**

**Обзор. «Формирование консолидированной позиции деловых сообществ по вопросам, связанным с сопряжением ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути».**

**Фонд Шелкового пути стал акционером МФЦА. Китайская организация намерена инвестировать в инфраструктуру Казахстана 2 млрд долларов** #рост

Фонд Шелкового пути стал новым акционером Международного финансового центра «Астана», заявив о намерении инвестировать в инфраструктурные проекты Казахстана 2 млрд долларов, сообщил управляющий МФЦА Кайрат Келимбетов. Капитализация фонда составляет 40 млрд долларов.

Как напомнил Келимбетов, осенью начнется первое размещение казахстанских компаний на площадке МФЦА в рамках IPO. Также планируется, что Министерство финансов Казахстана будет размещать на платформе МФЦА свои суверенные облигации в тенге.

«Мы ожидаем, что до конца года начнется выпуск исламских суверенных облигаций, будут заключены первые сделки. Также поэтапно будут размещаться и выходить на IPO компании частного сектора. Кроме того, мы уже работаем с регионом Центральной Азии, странами ЕАЭС в рамках инициативы «Один пояс — один путь», — рассказал Келимбетов.

Отметим, что 5 июля т.г. глава Казахстана запустил работу Международного финансового центра «Астана». «Я всех поздравляю с тем, что наконец-то долгожданное событие наступило и наш международный финансовый центр отныне находится в действии», — сказал Нурсултан Назарбаев. При этом глава государства пообещал создать на площадке МФЦА максимально комфортные условия для всех участников.

**Владимир Путин и Си Цзиньпин моделируют карту Евразии #**рост

Как российский, так и китайский проекты, стремящиеся возродить огромное пространство Азия - Европа, являются мечтой, основанной на материковом и морском опыте. Если Россия хочет защитить свой внутренний рынок от распространения ЕС, то Китай намерен установить там свое господство, пишет Мишель Брюно, географ Национального центра научных исследований (CNRS), специалист по Юго-Восточной Азии, в дискуссионной рубрике французской Liberation.

Два таких недавних феномена, как экономические и в то же время политические проекты, продвигаемые Россией Владимира Путина и Китаем Си Цзиньпина, сделали евразийские видение и реальность ощутимыми, с применением этого термина или без. Это Евразийский экономический союз (ЕАЭС), запущенный в 2011 году российской стороной, и проект "Один пояс - один путь", "Новый шелковый путь", сформулированный китайской стороной в 2013 году, говорится в статье.

Растущий прогресс в сфере коммуникаций и соединений всех видов, создание инфраструктур способствуют все большей взаимосвязанности, и Евразия становится все более зримой реальностью на фоне соперничества между двумя мировыми державами. Россия и Китай, две мощные экономические, политические и военные силы этого континента, играют и еще будут играть решающую роль в формировании евразийского пространства, которое становится чем-то большим, нежели просто название, считает эксперт.

В качестве региональной организации, основанной на государствах, делегирующих отдельные свои прерогативы наднациональным органам, ЕАЭС представляет собой экономический и цивилизационный центр, стремящийся защитить свой внутренний рынок от потока китайских потребительских товаров.

Но для понимания того, как Евразия принимает определенную структуру, следует прежде всего обратить внимание на Китай. С конца 1990-х годов страна стала новым локомотивом роста в Восточной и Юго-Восточной Азии, обойдя Японию, указывает ученый.

Президент Си Цзиньпин в 2013 году запустил проект "Шелковый путь XXI века", одновременно материковый и морской. Более 65 стран выразили готовность в этом участвовать, уже объявлено о выделении существенных финансовых средств, предоставленных фондом "Шелкового пути", представляющим собой только китайские капиталы, а также новым Азиатским банком инфраструктурных инвестиций (BAII), в котором принимают участие 56 государств.

Перед лицом Китая Си Цзиньпина и его "Нового шелкового пути" Индия при поддержке Японии, в свою очередь, пытается запустить конкурирующий проект вокруг Индийского океана: "Коридор роста Азия-Африка", прозванный "Дорога свободы". Это, безусловно, не помешает Китаю, ставшему отныне материковой и морской державой, осуществлять свою гегемонию на большей части Евразии, заключает Брюно.

**Транспортно-логистическая инфраструктура Казахстана имеет небольшой запас транзитной мощности. Стране необходимы современные контейнерные терминалы - Андрей Крайний #**без\_изменений

По мнению заместителя председателя правления Евразийского банка развития (ЕАБР) Андрея Крайнего, в случае решения логистических проблем Казахстан может стать одним из основных игроков и получать наибольшую выгоду от трансевразийского транзита.

"Пока эксперты и аналитики стран анализируют и обсуждают китайскую инициативу Экономического пояса Шелкового пути, мы видим, что объем контейнерных перевозок по сухопутным маршрутам Китай — ЕАЭС — Европа ежегодно растет, хоть и с очень низкой базы. Реагируя на изменение ценовой конъюнктуры, грузоотправители начинают более активно пользоваться сухопутными транспортными маршрутами", — подчеркнул он.

Однако из-за недостатка транзитной мощности с ростом грузопотоков эффективность логистики будет снижаться, что, соответственно, отразится на предпочтениях грузоотправителей. "Для решения этой проблемы на территории Казахстана необходимо строительство современных контейнерных терминалов.

Их появление наряду со строительством и реконструкцией железнодорожных путей (и в меньшей степени – автомобильных дорог) увеличит совокупные транзитные мощности Казахстана от трех до пяти раз в зависимости от направлений.

Построив три-четыре базовых современных контейнерных хаба, по экспертным оценкам, Казахстан сможет добиться роста пропускной способности в транзите более чем в два раза и удешевить внутреннюю логистику на 40%", — отметил Крайний.

Зампред ЕАБР указал, что в апреле этого года банк выдал ТОО "Eurotransit Terminal" первый транш по кредиту на строительство автомобильного пункта пропуска "Нур жолы" и транспортно-логистического центра на участке автодороги Западная Европа − Западный Китай на принципах государственно-частного партнерства. "Этот проект является нашим вкладом в развитие международного транзитного коридора Западная Европа – Западный Китай. Кстати, единственного на сегодняшний день согласованного правительствами России и Казахстана трансграничного проекта развития транспортной инфраструктуры", — заключил он.

Отметим, что 3 июля т.г. на заседании правительства кабмин одобрил скорректированный проект госпрограммы инфраструктурного развития "Нұрлы жол".

**ChinaLogist продолжает публиковать мнения российских специалистов по Китаю** #без\_изменений

Политолог и обозреватель «Коммерсанта» Михаил Коростиков рассказывает о политической и прагматической подоплеке бизнеса с Китаем, сегодняшнем состоянии дел по знаковым газовым, логистическим и инфраструктурным проектам:

- Бизнес с Китаем бывает разным. Если говорить о бизнесе, который составляет основу российско-китайского сотрудничества (нефть, газ, природные ископаемые, военные и инфраструктурные проекты), здесь все, конечно, определяется политическими решениями. Что касается бизнеса grassroots level, сотрудничества между нашими малыми и средними предприятиями, здесь отношения развиваются по принципу довольно свободного рынка. Иногда слишком свободного, так как регуляторика у нас не поспевает за развитием рынка, и порой случаются эксцессы, подобные ситуациям с туризмом в районе Байкала или вырубкой лесов в Сибири.

Китайско-российские связи на уровне «грассрут» не развиваются в должной мере не из-за политических вопросов, а потому, что это новая для нас история. Мы не привыкли сотрудничать с Китаем, у нас плохое отношение к китайским бизнесменам. А у китайских бизнесменов — к нам: многие из них пробовали запускать какие-то проекты в России, а их кинули. Особенно это касается Дальнего Востока и Сибири. Думаю, что сейчас стоит просто набраться терпения и шаг за шагом, кропотливо, заниматься развитием наших деловых отношений. Как говорят китайцы, путь в тысячу ли начинается с первого шага. Мы уже сделали первую сотню шагов, но впереди еще долгая-долгая дорога.

В России распространено мнение, что если из одной страны в другую проложена труба, то это гарантирует долгосрочное сотрудничество. Как показала история с Украиной, это не совсем так, но некие логические основания у такого предположения есть. Сейчас мы пытаемся связать наши страны твердой инфраструктурой. Это и дороги, и высокоскоростная магистраль Пекин – Берлин, и многочисленные трубопроводные проекты, и портовая инфраструктура.

Из наиболее значимого можно выделить соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и Китаем. Его основная задача — упростить таможенные процедуры, унифицировать таможенные стандарты, технические регламенты на всей территории от Китая до самых западных стран ШОС, куда входит и Россия. Фактически, до границ России. Чтобы все было едино. Начиная от документации и заканчивая длиной поездов, которые будут проходить по новой магистрали Пекин – Берлин.

Это в некоторой степени облегчит работу бизнеса на данной территории, но я не стал бы слишком обольщаться на этот счет, так как еще предстоит довольно долго разрабатывать все эти стандарты, да и охват данного документа не очень велик: он касается технических регуляторных аспектов. И ни в коем случае не несет облегчения в сферах торговли товарами и услугами. В этом соглашении всего пока по минимуму, так как к зоне свободной торговли с Китаем мы еще не готовы.

Россия от проекта «Пояса и Пути» не получила и не получит ничего, и это вполне логично, потому что Россия не участвует в этом проекте. Мы, как часть ЕАЭС, участвуем в сопряжении ЕАЭС и «Пояса и Пути». В настоящий момент я лично жду, когда мы узнаем, что случилось с теми 38 транспортно-логистическими проектами, которые были переданы китайской стороне на встрече министров транспорта стран ЕАЭС и Китая в декабре 2017 года. Проектов, реализуемых на территории ЕАЭС, в которых мы были бы рады видеть китайских инвесторов.

До сих пор нет какой-либо информации на эту тему. Я понимаю, что китайцы смотрят, пытаются оценить, куда они могли бы вложиться, что принесет им прибыль... И только по итогам этого рассмотрения можно будет сказать, что принесла ЕАЭС китайская инициатива.

О перспективах проекта скоростной магистрали Москва – Казань. Проекта магистрали Москва – Казань как самостоятельного уже нет. Есть проект магистрали Пекин – Берлин, который вобрал в себя как участок магистраль Москва – Казань. Про перспективы этого проекта могу сказать, что не встречал ни одного эксперта, ни российского, ни китайского, за пределами компании РЖД, который бы сказал, что этот проект реализуем.

О совместных российско-китайские бизнес-проектах, которые находят наибольший отклик в китайских элитах. Этот вопрос нужно переадресовать китайским элитам. Каких-либо новых крупных проектов за последние несколько лет и не было. Конечно, для китайских элит локально важен проект «Сила Сибири», «Сила Сибири-2», но в последнее время он уже не вызывает большого интереса, так как в Китае спрос на газ растет намного медленнее, чем предполагалось. А строительство «Силы Сибири-2» и вовсе «встало», в связи с низким спросом в тех регионах, куда ведет эта труба — на северо-западе Китая.

Надо понимать, что в Китае сейчас больше озабочены китайско-американскими отношениями, а российско-китайские не генерируют такого количества новостей, потому что они закреплены на стабильно высоком политическом уровне. На экономическом уровне они тоже развиваются, но, в основном, за счет наращивания объемов в рамках существующих контрактов. Или за счет стоимости нефти. На высоком уровне нового практически ничего не заключается.

**Мы будем рады включить в обзор новости о вашей деятельности или новости по интересующей вас теме из Плана работы Президиума Делового Совета на 2018 год.**
[http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/План%20работ%20ДС%20ЕАЭС%20на%202018%20год.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/%D0%9F%D0%BB%D0%B0%D0%BD%20%D1%80%D0%B0%D0%B1%D0%BE%D1%82%20%D0%94%D0%A1%20%D0%95%D0%90%D0%AD%D0%A1%20%D0%BD%D0%B0%202018%20%D0%B3%D0%BE%D0%B4.pdf)