

**ДЕПАРТАМЕНТ ПО ИССЛЕДОВАНИЯМ
И УПРАВЛЕНИЮ ЗНАНИЯМИ**



One Belt & One Road **Максимизация инфраструктурного потенциала**

МАЙ 2018

Содержание

1. Основные моменты	3
2. Обзор программы One Belt & One Road	4
3. Структура финансирования	6
4. Перспективы и текущий статус внедрения программы	8
5. Текущие проекты B&R в Казахстане и будущие перспективы	14
6. Заключение	18

1. Основные моменты

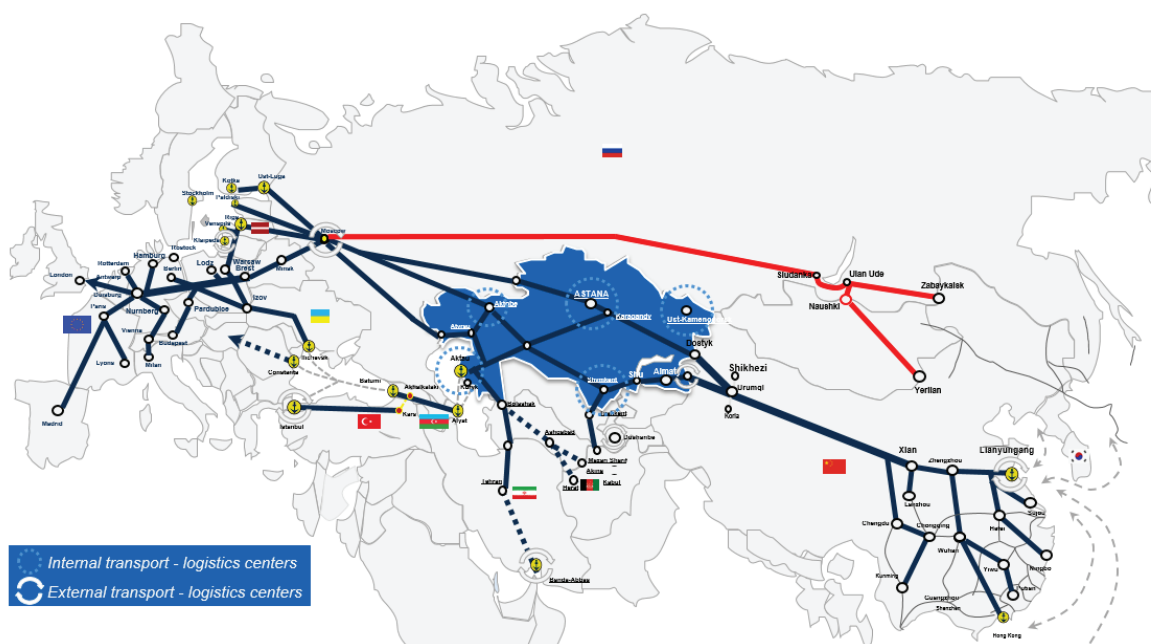
- One Belt & One Road (B&R) инициатива включает в себя два основных маршрута с несколькими промежуточными центрами, которые соединяют Китай с Европой, Африкой и Юго-Восточной Азией. B&R сосредоточится на инвестициях в широкий спектр активов, включая порты, дороги, железные дороги, аэропорты, электростанции, нефтепроводы и нефтеперерабатывающие заводы, общая стоимость уже организованных проектов в Азиатском регионе составляет 250 млрд долл. США. Кроме того, правительство Китая, как ожидается, мобилизует около 1 трлн долл. США государственного финансирования в течение следующих 10 лет для финансирования расходов на инфраструктуру в странах B&R.
- Ожидается, что инвестиции в инфраструктуру B&R окажут положительное влияние на региональную торговлю, сократят затраты на логистику, приведут к новым торговым сделкам и облегчат развитие новых производственных экспортных центров за пределами Китая. В частности, самый сильный импульс в отношении внешней торговли будет наблюдаться на менее развитых рынках, включая Бангладеш, Камбоджу, Лаос, Пакистан, Мьянму. Это частично объясняется эффектом низкой базы и благоприятным расположением вдоль маршрутов.
- Развивающиеся страны Азии, как ожидается, выделяют около 776 млрд долл. США ежегодно на финансирование инфраструктурных проектов к 2020 году, создав более 580 млн тонн годового спроса на цемент, исходя из исторических корреляций с инвестициями в основной капитал в регионе. Кроме того, программа B&R может также обеспечить дополнительный спрос на 272 млн тонн стали, что отражает 5% ежегодный прирост к 2020 году, так как примерно 34 тонны металлопродукции могут быть использованы на каждые 1 млн долл. США инвестиций в железные дороги, катализируя строительство и экономический рост в регионе.
- За 2017 год, объем транзитных грузовых перевозок достиг 17 млн тонн, показав рост на 17% в годовом сопоставлении. Между тем, транзитные грузовые контейнерные перевозки в направлении Китай-ЕС-Китай увеличились почти в два раза, составив 201 000 ДФЭ, по сравнению с 105 000 ДФЭ в 2016 году. Ожидается, что в 2018 году транзитные контейнерные перевозки достигнут 340 000 ДФЭ (источник: КТЖ).
- Следовательно, ожидается, что отрасли, которые в основном занимаются транспортировкой или переработкой контейнерных грузов, в среднесрочной перспективе будут опережать динамику экономики Казахстана. Данные отрасли включают в себя железнодорожные и автомобильные перевозки, логистику и морскую, железнодорожную и дорожную инфраструктуру. Согласно прогнозам, к 2021 году, реализация программы B&R в Казахстане приведет к дополнительному росту ВВП в размере 4,5% -7,0%, создав более 200 000 новых рабочих мест.

2. Обзор программы One Belt & One Road

Ожидается, что программа One Belt & One Road (далее - B&R), разработанная правительством Китая для улучшения связи между азиатским, европейским и африканским континентами, будет способствовать расширению торговых потоков и обеспечению долгосрочного регионального экономического роста. Данная инициатива включает в себя два основных маршрута с несколькими промежуточными центрами, которые соединяют Китай с Европой, Африкой и Юго-Восточной Азией. B&R представляет собой совокупность всех текущих, планируемых и будущих инфраструктурных проектов, сопровождаемых различными двусторонними и региональными торговыми соглашениями.

B&R сосредоточится на инвестициях в широкий спектр активов, включая порты, дороги, железные дороги, аэропорты, электростанции, нефтепроводы и нефтеперерабатывающие заводы, при этом общая стоимость уже организованных проектов в Азиатском регионе составляет 250 млрд долл. США. Кроме того, правительство Китая, как ожидается, мобилизует около 1 трлн долл. США государственного финансирования в течение следующих 10 лет для финансирования расходов на инфраструктуру в странах вдоль пути B&R.

Карта покрытия B&R инициативы



Источник: КТЖ, Самрук-Казына

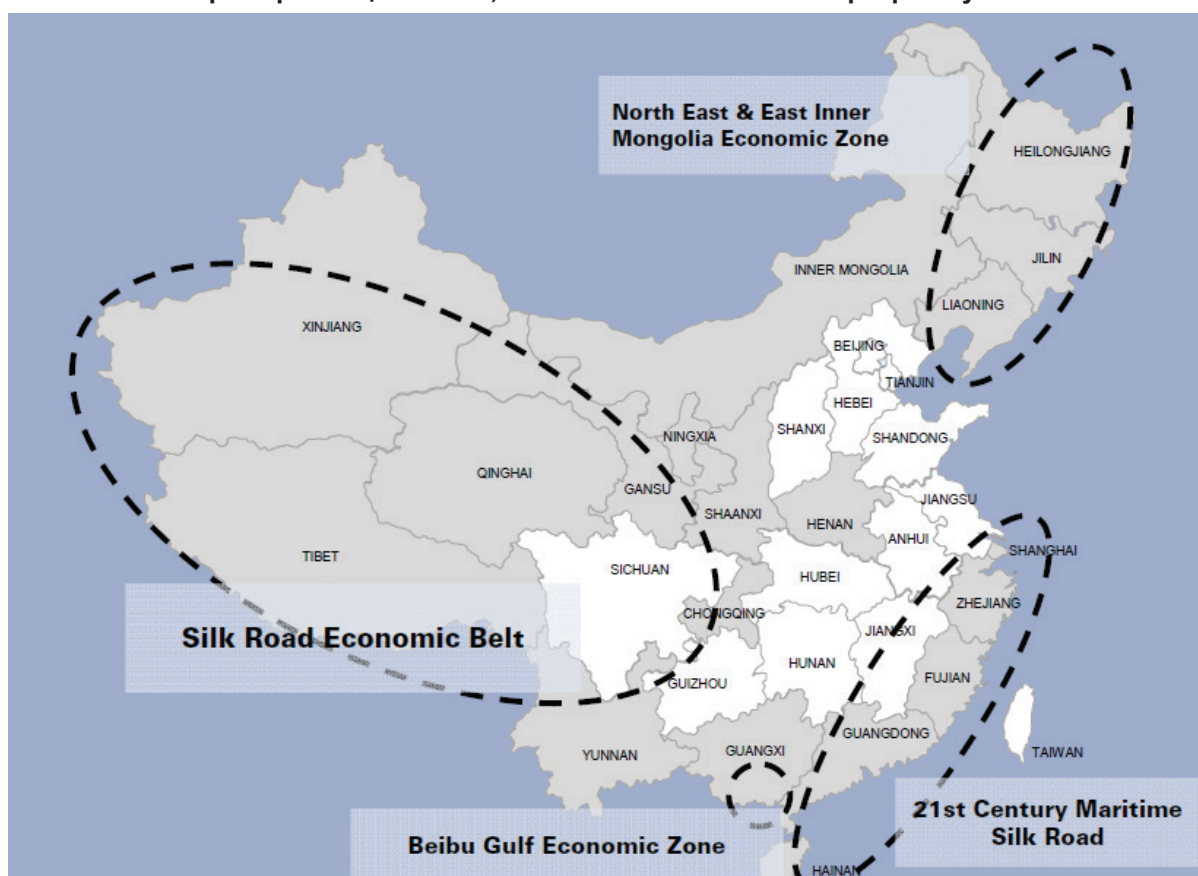
В настоящее время программа включает 69 стран, население которых составляет 4,4 млрд человек, что составляет примерно 29% от общего объема ВВП в мире в 2015 году. В то время как абсолютная численность населения и экономический потенциал значительны, средний ВВП на душу населения для этих 69 стран составил только 5 400 долл. США, по сравнению со среднемировым показателем в 10 000 долл. США, что отражает огромный потенциал роста в регионе B&R.

Инициатива обеспечит связь между Азией, Европой и Африкой через пять маршрутов, представляя собой синергию программ The Silk Road Economic Belt и The 21st Century Maritime Silk Road. Ожидается, The Silk Road Economic Belt соединит Китай с Европой и Ближним

Востоком через Центральную Азию и Россию и укрепит интеграцию Китая с регионами Юго-Восточной Азии и Южной Азии. Между тем The 21st Century Maritime Silk Road направлен на улучшение морской инфраструктуры прибрежных портов Китая, связывая страну с Европой через Южно-Китайское море и Индийский океан.

Сосредоточившись на вышеупомянутых пяти маршрутах, B&R будет использовать глобальные логистические коридоры, городские центры и ключевые порты, чтобы повысить уровень сотрудничества между участвующими странами, создав шесть международных экономических маршрутов, включая новый Евразийский сухопутный мост, Китай-Монголия-Россия, Китай-Центральная Азия-Западная Азия, Китай-Индокитай полуостров, Китай-Пакистан и Бангладеш-Китай-Индия-Мьянма.

Карта провинций Китая, активно вовлеченных в программу B&R



Источник: Goldman Sachs

Программа была впервые предложена президентом Китая Xi Jinping во время его визита в Казахстан в 2013 году, где он подчеркнул концепцию Silk Road Economic Belt, направленную на укрепление экономических связей в нескольких регионах. В октябре 2013 года президент Xi Jinping повторил свое предложение по B&R в своем выступлении в парламенте Индонезии, указав на готовность укреплять сотрудничество со странами АСЕАН и расширять охват инициативы B&R до строительства The 21st Century Silk Road на море.

Основываясь на информации Правительства Китая, программа B&R открыта для всех государств, которые готовы внести свой вклад в региональное экономическое развитие. Осуществляя значительные расходы на инфраструктуру, Китай планирует создать синергетический контур, соединяющий Восточную, Центральную и Южную Азию с Европой, через Ближний Восток и Африку.

Географическое распределение инициативы указывает на то, что внутренние провинции Китая будут иметь наиболее обширный доступ к программе B&R, максимизируя выгоды от инфраструктурного финансирования и роста эффективности. В частности, 18 провинций и муниципалитетов в материковом Китае были выбраны в качестве основных бенефициаров инициативы, объединившись с некоторыми другими ключевыми национальными зонами экономического развития, включая экономические зоны Северо-Восточной и Восточной Монголии, и зону экономическую развития залива Бэйбу в Гуанси.

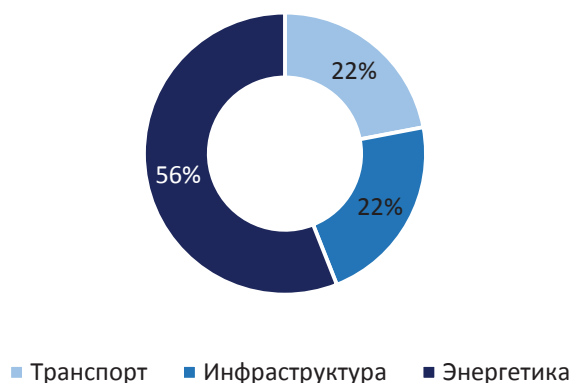
Основные факторы, способствующие реализации инициативы, включают несколько экономических и геополитических последствий. В частности, несмотря на то, что Китай уже наладил продуктивные торговые отношения с другими странами B&R, возможности для не-мерchandайзинговой торговли до сих пор недостаточно используются, а улучшение инфраструктуры потенциально приводит к положительным внешним эффектам и синергизму экономического сотрудничества между участниками. Ожидается, что капиталовложения в инфраструктуру создадут дополнительный спрос на продукцию китайских компаний, особенно в секторах с избыточным потенциалом, а Китай также будет экспортировать технологический опыт и человеческий капитал на конкурентных условиях.

Между тем, улучшение политического и стратегического сотрудничества между участвующими сторонами может помочь Китаю стать ключевым источником финансирования развивающихся стран B&R, увеличивая экономическое и политическое влияние страны на мировой арене и сохраняя свое присутствие в других конкурирующих многонациональных рамках сотрудничества, таких как ТТИП и ТТП. Кроме того, ожидается, что данная инициатива будет способствовать диверсификации валютных резервов Китая, что ускорит интернационализацию юаня посредством трансграничных операций и финансирования.

3. Структура финансирования

Фонд Шелкового Пути (ФШП) и Азиатский Банк Инфраструктурных Инвестиций (АБИИ) являются двумя основными учреждениями, созданными для финансирования программы B&R, с первоначальным капиталом в размере 10 млрд долл. США и 18,4 млрд долл. США соответственно. Кроме того, ожидается, что Новый Банк Развития (New Development Bank) и Шанхайская Организация Сотрудничества (Shanghai Cooperation Organization) будут продолжать оказывать поддержку программе B&R, осуществляя инвестиции в инфраструктуру.

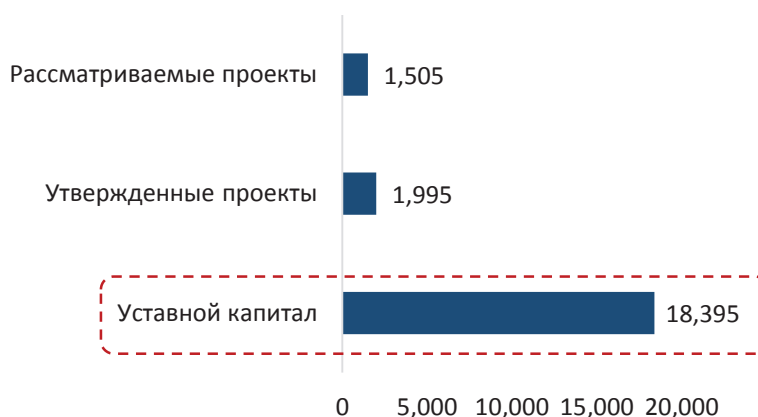
Структура инвестиционного портфеля АБИИ (2016)



Источник: АБИИ, Самрук-Казына

Несмотря на то, что финансирование инфраструктуры первоначально предназначено для целевых инвестиций в логистический сектор и связанную с ним инфраструктуру, энергетический сектор также является значительным бенефициаром программы. По сравнению с транспортным сектором, предварительные данные показывают, что сектор энергетики является основным получателем финансирования, а одобренные энергетические проекты в секторах энергетики и природного газа составляют 56% от общего объема инвестиций АБИИ.

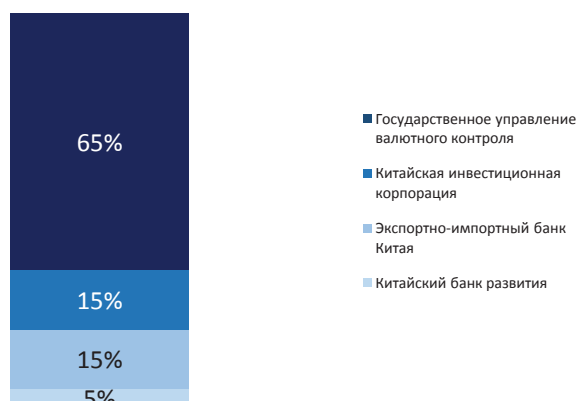
Утилизация капитала АБИИ, млн долл. США (2016)



Источник: АБИИ, Самрук-Казына

АБИИ был основан в октябре 2014 года с уставным капиталом в 100 млрд долл. США. Будучи наднациональным учреждением, банк не подпадает под действие правил Базель 2 и Базель 3, что подразумевает потенциально неограниченные возможности кредитования и заимствования. Согласно данным АБИИ, стоимость одобренных и предлагаемых проектов банка составила 3,5 млрд долл. США, что составляет лишь 19% от первоначального уставного капитала.

Структура капитала ФШП (2016)
Совокупный капитал 10 млрд долл. США (1 этап)



Источник: ФШП, Самрук-Казына

По сравнению с АБИИ, первоначальный капитал ФШП предоставляется исключительно Китаем с уделением основного внимания налаживанием связей в Азии посредством финансирования проектов в области транспортной и энергетической инфраструктуры. Кроме того, общий размер капитала ФШП не ограничивается верхним пределом, что подразумевает возможность дополнительных взносов со стороны других стран и валютных резервов Китая, которые составляют 65% первоначального капитала ФШП в размере 40 млрд долл. США.

Проекты ФШП

Дата	Страна	Сектор	Проект / Инвестирование
Апр-15	Пакистан	Электроэнергия	Проект Karot Hydro Power с установленной мощностью 720 МВт
Июн-15	Италия	Автомобильный	Инвестировано в Pirelli, один из крупнейших производителей шин с Chemchina
Авг-15	Казахстан	Финансы	Вложил 2 млрд долл. США в создание фонда сотрудничества Китая и Казахстана по созданию производственных мощностей
Сен-15	Россия	Финансы	Созданный инвестиционный фонд для изучения возможностей в России и Китае
Дек-15	Россия	Энергоресурсы	Подписано соглашение с NOVATEK и приобретено 9,9% акций Yamal LNG
Янв-16	Саудовская Аравия	Электроэнергия	Подписал МОВ для совместной разработки и инвестирования в энергетические проекты в ОАЭ и Египте
Ноя-16	Россия	Энергоресурсы	Приобретен 10% акций СИБУРа, российской энергетической компании
Ноя-16	Франция	Финансы	Инвестировано в компанию по управлению фондами, ориентированную на французские и другие европейские компании

Источник: Goldman Sachs, Самрук-Казына

4. Перспективы и текущий статус внедрения программы

Ожидается, что инвестиции в инфраструктуру B&R окажут положительное влияние на региональную торговлю, сократят затраты на логистику, приведут к новым торговым сделкам и облегчат развитие новых производственных экспортных центров за пределами Китая. В частности, самый сильный импульс в отношении внешней торговли будет наблюдаться на менее

развитых рынках, включая Бангладеш, Камбоджу, Лаос, Пакистан, Мьянму. Это частично объясняется эффектом низкой базы и благоприятным расположением по маршрутам охвата. По официальным оценкам, Китай уже подписал около 13 000 инвестиционных контрактов, связанных с В&Р с 2015 года, с общим размером в 241 млрд долл. США.

Кол-во и стоимость строительных контрактов, подписанных в странах В&Р

Основные статистические данные	2015	2016	1кв17
Кол-во строительных контрактов, подписанных в странах В&Р	3 987	8 158	952
Стоимость контрактов, млрд долл. США	93	126	22

Источник: MOFCOM, Самрук-Казына

Кроме того, в стремлении увеличить объем операций, выраженных в юанях на мировых рынках, Китай заключил соглашения о валютном свопе с 21 государством В&Р, при этом общая сумма займов от Банка развития Китая и Экспортно-импортного банка Китая, двух из трех основных государственных банков в Китае, в страны В&Р составила 200 млрд долл. США. Между тем, три государственных банка, Банк Китая, Промышленно-торговый банк Китая и Китайский строительный банк, планируют финансировать более 1000 проектов, связанных с В&Р, и предоставят более 500 млрд долл. США в виде займов и инвестиций в акционерный капитал.

Общая стоимость проектов и сделок В&Р, млрд долл. США (2011-2016)



Источник: PWC, Самрук-Казына

Китай провел Форум В&Р для международного сотрудничества в Пекине 14-15 мая 2017 года, который стал крупным международным мероприятием для стран и сторон, заинтересованных в проведении консультаций по реализации инициативы В&Р. Форум, в котором приняли участие более 1 500 делегатов из более чем 130 стран, включая лидеров государств, стал наиболее глобальной конференцией по инициативе В&Р с момента введения президентом Китая в 2013 году. Делегаты достигли широкого консенсуса и подписали совместное коммюнике, а лидеры укрепили свою приверженность к созданию стабильной и устойчивой системы финансовой поддержки для разработки инициативы В&Р.

Основные результаты форума включают 76 результатов, в том числе более 270 инициатив по пяти ключевым областям, охватывающим политику, инфраструктуру, торговлю, финансы. В частности, Китай подписал меморандумы о взаимопонимании о сотрудничестве в области В&Р с Монголией, Пакистаном, Непалом, Хорватией, Черногорией, Боснией и Герцеговиной,

Албанией, Тимором-Лешти, Сингапуром, Мьянмой и Малайзией. Кроме того, страна также подписала документы о сотрудничестве с рядом международных организаций.

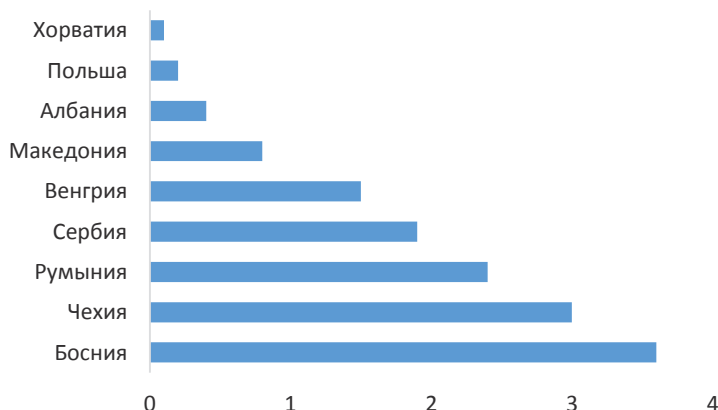
Правительство Китая также достигло торговых соглашений и экономических соглашений с 30 странами, такими как Вьетнам, Пакистан, Шри-Ланка, Филиппины, Индонезия, Узбекистан и Беларусь, подтверждая приверженность страны расширению финансирования для этой инициативы. Следовательно, ФШП будет дополнительно капитализироваться на 100млрд юаней, в то время как Фонд содействия сотрудничеству Юг-Юг получит пополнение в размере 1млрд долл. США.

Форум также привел к созданию Азиатской ассоциации финансового сотрудничества, предоставляющей дополнительную поддержку B&R. Между тем, чтобы повысить степень сотрудничества между северо-восточным регионом Китая и Дальнего Востока России, Комиссия по национальному развитию и реформам Китая планирует создать инвестиционно-инвестиционный фонд развития инвестиционный фонд развития регионального сотрудничества России и Китая с общим первоначальным доходом в 100млрд юаней, при этом капитал первоначального взноса 10млрд юаней.

Реализация программы «One Belt & One Road» набирает динамику, а охват инициативы теперь достигает Центральной и Восточной Европы. В целях содействия финансированию инфраструктурных и логистических проектов в европейской части Нового Шелкового пути Китай недавно сформировал группу «16 + 1», состоящую из 16 стран Центральной и Восточной Европы.

По данным Центра стратегических и международных исследований (ЦСМИ), с 2012 года китайские фирмы предоставили около 15 млрд долларов США на финансирование инфраструктуры и дополнительных отраслей, постепенно создавая условия для географического расширения B&R. В частности, Сербия, представляющая одного из бенефициаров китайских инвестиций, получила финансирование в размере 1,9 млрд долларов США, в то время как Венгрия привлекла около 1,5 млрд долларов США, а Чешская Республика получила более 3,3 млрд долларов США.

**Совокупные инвестиции Китая в инфраструктуру Центральной и Восточной Европы,
млрд долларов США
(2012-2016)**



Источник: FT, Самрук-Казына

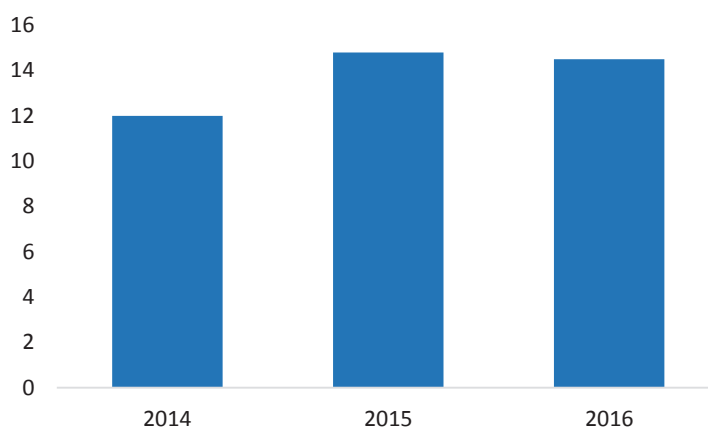
Будучи выгодным с экономической точки зрения, расширение В&Р в Восточной и Центральной Европе насторожило некоторые страны Западной Европы, поскольку Китай может потенциально использовать политическое влияние в регионе для формирования общей политики ЕС по отношению к себе. Кроме того, некоторые из стран группы «16 + 1» могут усилить двусторонние отношения с Китаем, чтобы укрепить свои позиции в ЕС.

В Южной Азии, Китай продолжил усиливать свое присутствие в Индийском океане, при этом одна из крупнейших компаний в стране - China Merchants Group - приобрела глубоководный контейнерный порт, расположенный в Шри-Ланке. Сделка представляет собой транзакцию по приобретению права аренды сроком на 99 лет на сумму около 1,1 млрд долларов США, при этом ожидается, что присутствие Китая значительно увеличит транзитный потенциал порта и впоследствии стимулирует экономическую деятельность в Шри-Ланке. Интересы Китая в первую очередь связаны со стратегическим расположением порта в Индийском океане, причем объект находится всего в 10-12 морских милях от ключевой морской полосы, соединяющей Малаккский пролив и Суэцкий канал.

Инвесторы из Китая планируют увеличить трафик порта, поручив государственным судоходным компаниям и другим подрядчикам использовать Шри-Ланку в качестве ключевого центра логистики в Индийском океане, оптимизируя маршруты доставки грузов. Кроме того, China Merchants и другие государственные компании будут развивать новую специальную экономическую зону вокруг порта, при этом запланированные инвестиции в размере 5 млрд долларов США создадут более 100 000 новых рабочих мест.

Порт будет иметь возможность обслуживать крупнейшие в мире 400-метровые контейнерные суда, а также сухогрузные и нефтеналивные танкеры, что приведет к снижению транспортных тарифов и оптимизирует цепочку поставок в регионе. Между тем аналогичный порт в Сингапуре в настоящее время является основным центром логистики в регионе, но он примерно в четыре раза более удален от крупных портов Индии по сравнению с портом в Шри-Ланке. Сингапур имеет один из крупнейших портов, на который приходится более 20% мирового контейнерного трафика и 50% перевалки сырой нефти. Тем не менее, порт в Шри-Ланке, как ожидается, будет поглощать значительную часть контейнерных перевозок в Сингапуре из-за его оптимального местоположения и потенциальных преимуществ по стоимости.

**Нефинансовые прямые иностранные инвестиции Китая в страны В&Р,
млрд долларов США (2014-2016 годы)**



Источник: FT, Самрук-Казына

Согласно предварительным оценкам, нефинансовые прямые иностранные инвестиции Китая в страны с B&R снизились на 2% в 2016 году. Снижение частично объясняется активизацией нынешней политики сокращения доли заемных средств в Китае и некоторыми регуляторными и фискальными барьерами, с которыми сталкиваются китайские инвесторы в странах B&R. Однако, учитывая высокую геополитическую и экономическую значимость инициативы B&R для правительства Китая и постоянную оптимизацию нормативно-правовой базы в странах-участницах, данное снижение считается временным.

В стремлении дополнительно усилить программу One Belt & One Road, Китай недавно разработал концепцию Digital Silk Road, которая будет сосредоточена на развитии и совершенствовании инфраструктуры цифровой связи и обмена технологиями между странами B&R. В частности, ожидается, что Digital Silk Road увеличит качество международной связи благодаря созданию трансграничных широкополосных оптических сетей и использованию спутниковой инфраструктуры.

Ключевыми последними событиями являются строительство наземной кабельной сети между Азией, Европой, Китаем и Россией и развитие сети оптоволоконных кабелей в Афганистане. Кроме того, правительство Китая планирует внедрить спутниковую сеть Beidou, которая, как ожидается, заменит GPS в странах B&R.

По данным Азиатского Инфраструктурного Инвестиционного Банка, развивающимся странам Азии необходимо будет инвестировать 22,6 трлн долларов США в инфраструктуру к 2030 году для поддержания текущих темпов роста, что влечет за собой ежегодные расходы на инфраструктуру в размере 1,5 трлн долларов США. С учетом затрат на смягчение последствий климатических изменений, общая оценка расходов на инфраструктуру возрастает до 26 трлн долларов США. Потребность в инфраструктурных инвестициях Тихоокеанского региона оценивается в 9,1% ВВП, в то время как Южная Азия, Центральная Азия и Юго-Восточная Азия должны будут инвестировать в инфраструктуру 8,8%, 7,8% и 5,7% ВВП соответственно. Предполагается, что страны Восточной Азии потратят 5,2% ВВП на инфраструктуру.

**Потребность в инфраструктурных инвестициях в региональном разрезе,
млрд долларов США**

Регион	Базовые оценки			Скорректированные оценки*		
	Потребности в инвестициях	Средняя потребность в год	Инвестиционные потребности в % от ВВП	Потребности в инвестициях, млрд долл. США	Средняя потребность в год	Инвестиционные потребности в % от ВВП
Центральная Азия	492	33	6,8%	565	38	7,8%
Восточная Азия	13 781	919	4,5%	16 062	1 071	5,2%
Южная Азия	5 477	365	7,6%	6 347	423	8,8%
Юго-Восточная Азия	2 759	184	5,0%	3 147	210	5,7%
Тихоокеанский регион	42	2,8	8,2%	46	3,1	9,1%
Азия и Тихий океан	22 551	1 503	5,1%	26 166	1 744	5,9%

Источник: Азиатский банк развития

*С учетом затрат на смягчение последствий климатических изменений

В настоящее время ежегодные инвестиции в инфраструктуру в Азиатском регионе оцениваются в 881 млрд долларов США, что может привести к тому, что разрыв в инфраструктурных расходах составит примерно 2,4% от прогнозируемого ВВП в течение следующих пяти лет. Для уменьшения разрыва, азиатским странам необходимо будет ввести несколько регуляторных и институциональных реформ, сделав инвестиции в инфраструктуру более привлекательными для частного сектора. Для Китая разрыв в расходах на инфраструктуру в настоящее время составляет 1,2% от прогнозируемого ВВП, при этом разрыв остается на уровне 5% от ВВП для остальных азиатских стран, за исключением Китая.

Несмотря на то, что нормативные и институциональные реформы в развивающихся азиатских странах за пределами Китая могут заполнить 2% из ранее упомянутых 5% от ВВП, частный сектор должен будет увеличить инвестиции с текущих 63 млрд долларов США в год до более чем 250 млрд долларов США в год к 2020 году в чтобы покрыть оставшиеся 3% от ВВП разрыва в инфраструктурных расходах.

Ожидается, что программа B&R окажет широкое влияние на все сектора, связанные со строительными материалами и услугами. В частности, согласно оценкам Bloomberg, инвестиции, необходимые для создания нового торгового маршрута в Европу, приведут к росту спроса на сталь в размере 272 млн тонн к 2020 году, что предполагает совокупный рост на 24%.

**Потребность в инфраструктурных инвестициях по секторам, млрд долларов США
(2016-2030 гг.)**

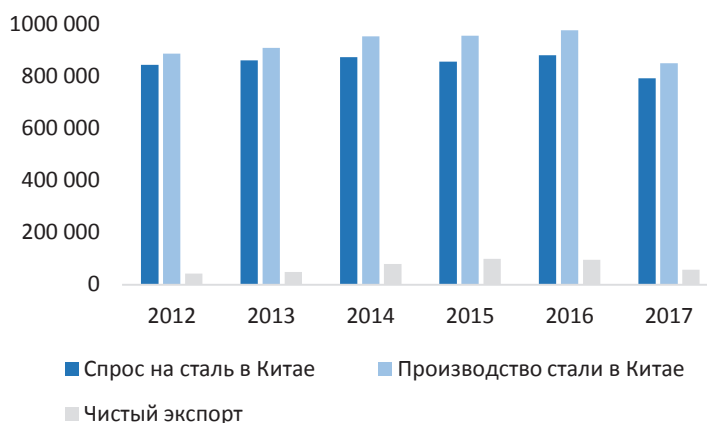
Сектор	Базовые оценки			Скорректированные оценки*		
	Потребность в инвестициях	Средняя потребность в год	Доля	Потребность в инвестициях	Средняя потребность в год	Доля
Энергетика	11 689	779	51,8%	14 731	982	56,3%
Транспорт	7 796	520	34,6%	8 353	557	31,9%
Телекоммуникации	2 279	152	10,1%	2 279	152	8,7%
Водоснабжение	787	52	3,5%	802	53	3,1%
Всего	22 551	1 503	100,0%	26 166	1 744	100,0%

Источник: Азиатский банк развития

*С учетом затрат на смягчение последствий климатических изменений

Кроме того, программа B&R может привести к перемещению производственных мощностей Китая на запад из-за потенциальной экономии на транспортных и логистических издержках. В дополнение к этому, правительство Китая также поощряет отечественных производителей переносить производственные мощности за пределы страны, так как это поможет уменьшить эмиссии в окружающую среду и может привести к сокращению антидемпинговых судебных исков против фирм Китая. Согласно ожиданиям Bloomberg, крупнейшая в Китае сталепромышленная провинция Хэбэй, к 2023 году, переместит около 20 млн тонн производственных мощностей в Юго-Восточную Азию, Западную Азию и Африку.

Динамика спроса и предложения стали в Китае, тыс. тонн (2012-2017 гг.)



Источник: Bloomberg, Самрук-Казына

Новый торговый маршрут B&R в Европу может стимулировать Китай к модернизации своего сталелитейного сектора с целью производства более высокотехнологичной сталолитейной продукции с добавленной стоимостью и снижения текущего избыточного предложения товарной стали, поскольку для строительства объектов инфраструктуры, таких как высокоскоростные железные дороги и трубопроводы, потребуются более высококачественные продукты, в том числе высокопрочная сталь, растягивающая сталь и высококачественные автолисты. Реструктуризация позволит металлургическим компаниям Китая увеличить рентабельность и снизить подверженность волатильности цен на сталь. Одним из способов ускорения перехода является создание совместных предприятий с западными компаниями для приобретения соответствующей технологической и рыночной экспертизы, перехода от трудоемкого производства к автоматизированной обработке.

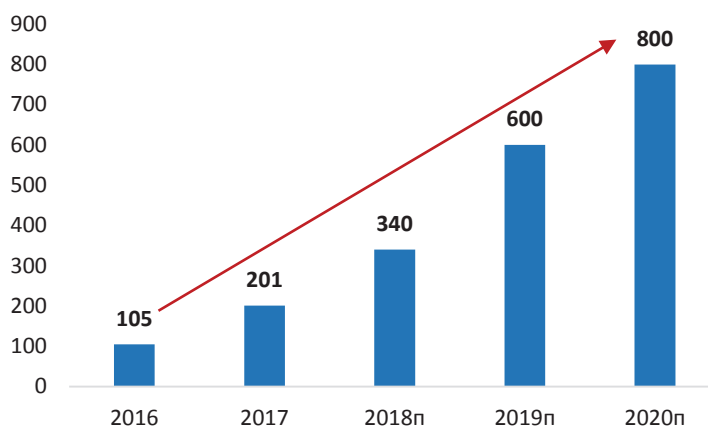
Учитывая значительный размер инвестиций в инфраструктуру в Азиатском регионе, программа B&R может также привести к росту спроса на цемент в размере 162 млн тонн в год. Среднее производство цемента на душу населения в Центральной Азии и Юго-Восточной Азии составляет 300 килограммов и 323 килограмма соответственно, по сравнению с аналогичным значением Китая в 1 800 килограммов, что означает значительный дисбаланс спроса и предложения.

Ожидается, что экспорт строительной техники из Китая увеличится в два раза, так как реализация программы B&R приведет к дополнительному спросу на новые экскаваторы. По оценкам Bloomberg, в течение следующих пяти лет в Юго-Восточной и Центральной Азии потребуется около 50 000 новых экскаваторов, в то время как Китай экспортировал всего 7 000 в год за последние пять лет.

5. Текущие проекты B&R в Казахстане и будущие перспективы

За 2017 год общий грузооборот Казахстана составил 208,8 млрд т-км, увеличившись на 10% г/г, а объем грузовых перевозок составил 242 млн тонн, что на 12% больше, чем в предыдущем году. Объем транзитных грузовых перевозок достиг 17 млн тонн, что предполагает рост на 17% в годовом сопоставлении. Между тем, транзитные грузовые контейнерные перевозки в направлении Китай-ЕС-Китай увеличились почти в два раза, составив 201 000 ДФЭ, по сравнению с 105 000 ДФЭ в 2016 году. Ожидается, что в 2018 году транзитные контейнерные перевозки достигнут 340 000 ДФЭ (источник: КТЖ).

Объем контейнерных перевозок Китай - Европа - Китай, тыс. ДФЭ
(2016-2020п)



Источник: КТЖ, Самрук-Казына

Экспоненциальный рост транзитных контейнерных перевозок объясняется главным образом успешным запуском сухого порта Хоргос и морского порта Курык, что значительно улучшило эффективность и сроки доставки грузов. Кроме того, рост грузооборота железнодорожных перевозок был поддержан осуществлением комплексных мер, направленных на повышение производительности труда, оптимизацию производственных процессов и эффективное использование парка вагонов.

В новом Послании к Народу Казахстана, Глава Государства – Лидер Нации поручил **увеличить размер доходов от транзитных грузовых перевозок до 5 млрд долларов США к 2020 году и подчеркнул необходимость интеграции новейших цифровых технологий**, таких как блокчейн, для оптимизации и повышения эффективности в транспортном и логистических секторах.

В декабре 2016 года Казахстан, Финляндия, Россия и Китай подписали соглашение об открытии Восточного транспортного коридора. Впоследствии, 10 ноября 2017 года, с вокзала Коуволла был запущен первый транзитный контейнерный поезд из Финляндии в Китай через Казахстан. Поезд преодолел около 8 500 километров в течение 10 дней, а сухой порт “Хоргос” стал ключевым перевалочным пунктом на территории Казахстана.

Между тем, еще один контейнерный поезд из Кокшетау в турецкий город Мерсин начал регулярные операции по железной дороге Баку-Тбилиси-Карс. Поезд, состоящий из 30 контейнеров, загруженных зерном, проехал более 5 000 километров, достигнув пункта назначения через 10 дней. Маршрут включал перевалку в недавно построенном морском порту Курык, что способствовало более быстрой доставке грузов. Общая пропускная способность нового маршрута оценивается в 10 млн тонн грузов в год с потенциалом дальнейшего расширения.

Транзитный потенциал Казахстана в рамках программы B&R



Источник: КТЖ, Самрук-Казына

В проектах B&R Хоргос, сухой порт на границе Китая-Казахстана, в настоящее время представляет собой ключевой центр логистики на новом Шелковом пути. Ожидается, что объект, специально предназначенный для обработки контейнерных грузов, значительно увеличит пропускную способность Казахстана, а общая стоимость проекта на сегодняшний день составит более 202млн долл. США.

Ежедневно Хоргос может перерабатывать более 16 000 контейнеров, предлагая ряд логистических решений, включая перегрузку грузов, формирование контейнерных поездов и документальное подтверждение. В мае 2017 года в рамках реализации программы B&R инвесторы из Китая, COSCO Shipping и порт Ляньюнган договорились о дальнейшем развитии инфраструктуры Хоргоса, приобретя 49% акций терминала.

Касательно проектов B&R в Казахстане, морской порт Курык, расположенный в Мангистауской области, был построен с целью увеличения морского транзитного потенциала Казахстана. Ожидается, что благодаря прямой перегрузке с поездов и грузовых автомобилей на паромы, порт будет стимулировать грузовые перевозки в Европу и на Ближний Восток через Азербайджан и Иран. Строительство первого этапа проекта было завершено в декабре 2016 года, и в общей сложности 44 логистических объектов начали свою деятельность. В октябре 2017 года Курык уже обработал более 1 000 000 тонн грузов, заранее достигнув свой целевой показатель на 2017 год.

Между тем, еще один ключевой инфраструктурный проект – строительство железной дороги “Алматы 1-Шу” в настоящее время находится на активной стадии реализации, и примерно 100 километров из запланированных 113 километров двухпутных железных дорог уже были построены. Ожидается, что данный проект значительно повысит эффективность перевозок грузов, сократив время доставки.

Основные проекты, рассматриваемые как часть программы B&R в Казахстане

№	Проект	Стоимость, млн долл. США	Сроки строительства
1	Сухой порт “Хоргос”	222	2014-2020
2	Морской порт “Курык”	261	2015-2018
3	Железная дорога “Жезказган – Бейнеу”	1 131	2012-2017
4	Железная дорога “Аркалык – Шубарколь”	242	2012-2017
5	Железная дорога “Алматы 1 – Шу”	102	2015-2017
6	Новый железнодорожный вокзал в г. Астана	561	2013-2017
7	Логистический центр в г. Шымкент	43	2014-2017
8	Логистический центр в г. Астана	82	2014-2016
9	Модернизация порта Актау	112	2014-2017

Источник: КТЖ, Самрук-Казына

В октябре 2017 года Астана LRT, учреждение, созданное для развития транспортной и логистической инфраструктуры Астаны, получило около 1,6 млрд долларов США от Китайского банка развития для финансирования строительства системы легкорельсового транспорта, что подтвердило высокую заинтересованность Китая в развитие программы B&R в Казахстане. Проект, включающий 22,4 километра трассы, 18 станций и депо, в настоящее время находится на стадии разработки технико-экономического обоснования. Его планируется построить с использованием китайских технических спецификаций и подвижного состава, при этом 19 локомотивов будут доставлены из Китая.



Источник: SCMP, Самрук-Казына

В январе 2018 года в ходе официального визита главы государства в США, КТЖ и GE Transportation подписали соглашение о поставке маневровых тепловозов и обслуживании основных пассажирских тепловозов. GE Transportation будет поставлять 300 маневровых тепловозов, окончательная сборка которых будет проводиться на заводе по производству тепловозов в Астане. Поставка первых двух тепловозов запланирована на 2019 год, а остальные – в течение следующих 10 лет. Кроме того, КТЖ и DHL Global Forwarding подписали соглашение о сотрудничестве в секторе логистики. Стороны договорились о создании центра консолидации и распределения в особой экономической зоне Хоргос. Ожидается, что предприятие существенно облегчит транзитные грузовые перевозки через Хоргос.

Власти Китая планируют перевести 51 производство в Казахстан, при этом инвестиции в размере 27 млрд долларов США будут направлены в секторы, такие как металлургия, химическая промышленность, строительные материалы и производство транспортных средств. Три проекта, в том числе производство полипропилена в Павлодаре, автомобильное производство в Костанайе и производство рапсового масла в Северо-Казахстанской области, уже переведены в Казахстан, еще шесть проектов находятся в процессе рассмотрения.

Таким образом, прогнозируется, что к 2021 году реализация проекта B&R в Казахстане приведет к дополнительному росту ВВП в размере 4,5%-7,0%, создав более 200 000 новых рабочих мест. В дополнение к этому, размер дополнительных инфраструктурных инвестиций составит 7 млрд долларов США.

6. Заключение

Ожидается, что программа B&R окажет широкое влияние на все сектора, связанные со строительными материалами и услугами. В частности, согласно оценкам Bloomberg, инвестиции, необходимые для создания нового торгового маршрута в Европу, приведут к росту спроса на сталь в размере 272 млн тонн к 2020 году, что предполагает совокупный рост на 24%.

Учитывая значительный расходу на инфраструктуру, программа B&R может также стимулировать спрос на цемент в Азиатском регионе с запланированными 2117 млрд долл. США на инвестиции в инфраструктуру в Центральной и Юго-Восточной Азии, в результате приведет к росту спроса на цемент в размере 162 млн тонн в год.

За 2017 год общий грузооборот Казахстана составил 208,8 млрд т-км, увеличившись на 10% г/г, а объем грузовых перевозок составил 242 млн тонн, что на 12% больше, чем в предыдущем году. Объем транзитных грузовых перевозок достиг 17 млн тонн, что предполагает рост на 17% в годовом сопоставлении. Между тем, транзитные грузовые контейнерные перевозки в направлении Китай-ЕС-Китай увеличились почти в два раза, составив 201 000 ДФЭ, по сравнению с 105 000 ДФЭ в 2016 году. Ожидается, что в 2018 году транзитные контейнерные перевозки достигнут 340 000 ДФЭ (источник: КТЖ).

Экспоненциальный рост транзитных контейнерных перевозок объясняется главным образом успешным запуском сухого порта Хоргос и морского порта Курык, что значительно улучшило эффективность и сроки доставки грузов. Кроме того, рост грузооборота железнодорожных перевозок был поддержан осуществлением комплексных мер, направленных на повышение производительности труда, оптимизацию производственных процессов и эффективное использование парка вагонов.

Эта страница намеренно оставлена пустой

Отказ от ответственности и раскрытие информации

Департамент по исследованиям и управлению знаниями блока Стратегии и портфельных инвестиций АО «Самрук-Казына» (далее «Исследовательская команда») несет ответственность за анализ в данной публикации. Исследовательская команда подтверждает, что любые мнения, выраженные в настоящей публикации (далее «Публикация») отражают собственные мнения исследовательской команды.

Настоящая публикация основана на информации, которую мы считаем надежной, и со своей стороны предпринимаем все необходимые и возможные меры для обеспечения достоверной и регулярно обновленной информации, содержащейся в настоящей публикации, на корпоративном веб-сайте АО «Самрук-Казына». Однако ни исследовательская команда, ни АО «Самрук-Казына» не утверждает и не дает какой-либо гарантии, выраженной явно или косвенно, что все приведенные сведения в публикации и прочих отчетах являются абсолютно точными и исчерпывающими, а также что ими следует руководствоваться в качестве таковых. Исследовательская команда может изменять информацию, содержащуюся в настоящей публикации, в любое время без предварительного уведомления.

Ни исследовательская команда, ни АО «Самрук-Казына», ни его сотрудники или должностные лица не несут ответственности за какие-либо убытки или ущерб, возникшие в результате использования информации, содержащейся в настоящей публикации, как следствие каких-либо неточностей, ошибок или упущений, при наличии таковых в публикации, либо возникших в результате дальнейшей передачи информации, ее раскрытия, воспроизведения в других публикациях.

Настоящая публикация носит исключительно информационный характер и предназначена для широкого доступа. Настоящая публикация не является предложением или рекомендацией купить, продать или вступить в иную сделку в отношении каких-либо ценных бумаг и активов.