

Пути-дороги будущего

Что даст Беларуси реализация глобального китайского проекта «Один пояс и один путь»

УДК 339.9



Михаил КОВАЛЁВ,
кандидат экономических наук, доцент

Михаил КОВАЛЁВ. Пути-дороги будущего. Что даст Беларуси реализация глобального китайского проекта «Один пояс и один путь». В статье раскрывается сущность китайской инициативы «Один пояс и один путь». Отмечаются преимущества и риски ее реализации для стран ЕАЭС. Автор подчеркивает необходимость максимального использования предоставляемых проектом возможностей для развития экономики Беларуси.

Ключевые слова: глобальная логистика, Беларусь, инициатива «Один пояс и один путь», индустриальный парк «Великий камень».

Mikhail KOVALYOV. Roads to the future. How will Belarus benefit from the Belt and Road project. The article reveals the essence of the Chinese Belt and Road initiative, its risks and benefits for the Eurasian Economic Union member states. The author believes that Belarus should take maximum advantage of the opportunities offered by the project in order to boost its economic growth.

Keywords: global logistics, Belarus, the Belt and Road initiative, the Great Stone industrial park.

Инициатива «Один пояс и один путь» была выдвинута Китаем в 2013 году с целью создания вдоль древних торговых путей современной торговой и логистической сети, соединяющей Азию с Европой и Африкой. Республика Беларусь является участником процесса реализации данного глобального инвестиционного, инфраструктурного и логистического

проекта. Однако, несмотря на очевидные преимущества, которые может принести белорусской экономике реализация китайской инициативы, следует учитывать определенные риски и угрозы.

Концепция инициативы

Во время посещения Казахстана в сентябре 2013 года Председатель КНР Си Цзиньпин выдвинул идею построения Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП), а позднее, в Индонезии, – идею создания Морского Шелкового пути XXI века. Обе эти инициативы составили глобальный проект «Один пояс и один путь». За четыре года с момента выдвижения концепции, по оценке китайского лидера Си Цзиньпина на форуме по международному сотрудничеству 14–15 мая 2017 года в Пекине, более 100 государств и крупных международных организаций выразили поддержку проекту и стали принимать активное участие в его реализации. КНР осуществила согласование стратегий с таки-

ОБ АВТОРЕ

КОВАЛЁВ Михаил Николаевич.

Родился в 1957 году в Буда-Кошелевском районе Гомельской области.

Окончил Гомельский государственный университет (1979), заочную аспирантуру Московского экономико-статистического института (1991), Академию управления при Президенте Республики Беларусь (2001).

С 1979 по 1981 год служил в Советской армии. С 1981 по 2001 год работал в ПО «Гомсельмаш»: инженер-программист, начальник бюро, начальник отдела информационных технологий.

С 2002 года – на преподавательской должности в Гомельском филиале учреждения образования Федерации профсоюзов Беларуси «Международный университет «МИТСО», с 2017 года – доцент кафедры инновационной экономики.

Кандидат экономических наук (1992), доцент (2004).

Автор более 220 научных и научно-методических работ, в том числе 3 монографий, 6 учебных пособий.

Сфера научных интересов: стратегический менеджмент, маркетинг, управление цепями поставок, информационное обеспечение предприятия.

ми странами, как Россия (сопряжение с ЕАЭС), члены АСЕАН (Генеральный план по взаимосвязи и взаимному доступу), Казахстан (сопряжение с казахстанской программой «Светлый путь»), Турция (сопряжение с проектом «Центральный коридор»), Монголия (сопряжение с программой «Путь развития»), Вьетнам (сопряжение с проектом «Два коридора, один круг»), Великобритания (сопряжение со стратегией Northern Powerhouse), Польша (сопряжение с планом «Янтарный путь»). Китай подписал договор о сотрудничестве более чем с 40 странами и международными организациями, более чем с 30 государствами осуществляется рамочное сотрудничество в производственной сфере, более чем с 60 странами и международными организациями совместно продвигается координация по вопросам беспрепятственной торговли в рамках инициативы «Один пояс и один путь» [1].

В ходе реализации проекта постоянно укрепляется транспортная инфраструктура. В частности, было ускорено продвижение таких проектов, как высокоскоростная железная дорога в Индонезии, железные дороги: Китай – Лаос, Аддис-Абеба (Эфиопия) – Республика Джибути, Будапешт (Венгрия) – Берг (Сербия), построены порты Гвадар (Пакистан) и Пирей (Греция). На очереди – осуществление множества других проектов. Формируется комплексная инфраструктурная сеть, включающая экономические коридоры: Китайско-Пакистанский экономический коридор, экономический коридор Китай – Монголия – Россия и Новый Евразийский континентальный мост. Основу этой сети составляют сухопутные и морские пути и информационные магистрали.

Китай вместе со странами, участвующими в создании «Пояса и Пути», всячески способствовал упрощению торговли и инвестиций, постоянно улучшал условия для предпринимательской деятельности. Как отметил Си Цзиньпин, только для Казахстана и других стран Центральной Азии время таможенного досмотра сельскохозяйственных товаров про-

дукции сократилось на 90 %. С 2014 по 2016 год общий объем торговли Китая со странами вдоль «Пояса и Пути» превысил 50 млрд долларов. Кроме того, китайские предприятия построили 56 зон экономического сотрудничества более чем в 20 странах, а также обеспечили налоговые поступления в размере около 1,1 млрд долларов и создали там 180 тыс. рабочих мест [1].

Заместитель главы государственного комитета по реформам и развитию КНР Нин Цзичжэ в преддверии форума заявил, что общий объем зарубежных инвестиций Китая в последующие пять лет составит около 600–800 млрд долларов, при этом основная часть их достанется странам, которые расположены вдоль «Пояса и Пути».

Препятствия на пути проекта

Несмотря на уверения китайского руководства в том, что реализация проекта нацелена на помощь всему миру, лидеры отдельных государств относятся к инициативе Пекина скептически, а некоторые – отрицательно. Так, по мнению бывшего председателя Торговой палаты Евросоюза по Китаю Йорга Вутке, китайские компании пытаются с помощью этой инициативы вывести капитал за пределы страны, прикрываясь международным партнерством в области инвестиций, в то же время в отношении иностранных компаний, которые начинают работать в КНР, намеренно выстраиваются ограничения и препятствия [2].

Министр финансов Индии Арун Джетли также неодобрительно высказывался по поводу китайской инициативы, заявив, что правительство его страны питает «серьезные сомнения» относительно проекта в целом и финансируемого Китаем строительства в пакистанском Кашмире в частности.

«Конечно, с точки зрения геополитики для Китая этот проект важный, но экономической конкретики пока нет. Между участниками обнаружилось противоречия. Во-первых, из 68 стран,

Страна	ВВП, млрд долларов		ВВП на душу населения, долларов	
	2015	2016	2015	2016
Беларусь	174,107	171,658	18363,803	18073,026
Китай	19698,234	21286,181	14329,949	15394,538
Казахстан	440,707	451,163	24940,131	25167,387
Монголия	36,167	36,986	12179,992	12271,671
Польша	1011,435	1051,328	26612,769	27690,426
Россия	3822,193	3862,247	26643,489	26925,903

▲ Таблица 1.

Производство ВВП (по паритету покупательной способности) и ВВП на душу населения стран, расположенных на маршрутах КНР – Россия – ЕС

Источник: данные Международного валютного фонда
<http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2017/02/weodata/weorept.aspx?sy=2015&ey=2016&ssd=1&sort=country&ds=, &br=1&pr1.x=24&pr1.y=8&c=512>.

вовлеченных в инициативу «Один пояс и один путь», на форум приехали лидеры только 29 стран, что уже вызывает вопросы. Помимо всего прочего, правительство Индии заявило: экономический коридор в Пакистане является нарушением суверенитета страны в Кашмире, что послужило причиной ее отказа участвовать в форуме, а это существенный удар по китайским замыслам», – так прокомментировал ситуацию директор Центра российской стратегии в Азии Института экономики РАН Георгий Толорая [2]. По его мнению, «есть определенные разногласия между РФ и КНР. Россия, хотя и поддержала инициативу Китая, но, в свою очередь, предложила собственную версию всеобъемлющего евразийского партнерства. Предложение РФ включает в себя параллельное сотрудничество с Шанхайской организацией сотрудничества (ШОС) и с Евразийским экономическим союзом. Эта инициатива как бы включает в себя и Экономический пояс Шелкового пути, но как все будет осуществляться на практике, пока понятно не совсем» [2].

С одной стороны, считает Георгий Толорая, обеспечение мирной среды на Евразийском континенте отвечает интересам России, с другой – «шелковая удавка китайского производства», которую предполагают накинуть на Евразию, может вызвать у Москвы озабоченность [3].

Не вызвало особого интереса у инициаторов проекта и озвученное на форуме 2017 года предложение В.В. Путина об использовании Северного морского пути как альтернативы предлагаемому Мор-

скому Шелковому пути XXI века (путь в Европу через Индийский океан, Суэцкий канал и Средиземное море). Определенные сложности в реализации проекта обусловлены и неравномерностью экономического развития стран-участниц (табл. 1).

В частности, величина ВВП Республики Беларусь составляет 4,4 % от ВВП России и лишь 0,8 % от ВВП КНР. Еще больший разрыв существует при сравнении Монголии с Россией и Китаем. По показателю ВВП на душу населения представленные страны отличаются не столь разительно. Разве что у Китая он значительно меньше, чем у Польши, России и Казахстана. Несмотря на мировое лидерство по ВВП, Китай как донор инвестиций не сможет обеспечить многочисленным странам-реципиентам дешевыми кредитами, поскольку нуждается в дальнейшем экономическом саморазвитии. Определенную тревогу может вызвать у Беларуси и России как участников Союзного государства рост влияния Китая в Евразии. К тому же с ростом кредитования белорусской экономики у нашей страны существует риск оказаться в финансовой зависимости от азиатской супердержавы, а увеличение поставок конкурентоспособных китайских товаров несет угрозу возрастания конкуренции для белорусских предприятий на целевых внешних и на внутреннем рынке.

Промежуточные достижения

В целом инициатива «Один пояс и один путь» за четыре года открыла

грандиозные инвестиционные и торговые возможности, которые мировое сообщество не может отрицать. Согласно данным Министерства коммерции КНР, за первые семь месяцев 2017 года Китай подписал со странами, расположенными вдоль «Пояса и Пути», контракты на выполнение подрядных работ на сумму свыше 78 млрд долларов, что на треть больше, чем в 2016 году [4].

По мнению профессора Народного университета КНР Ван Ивэя, причиной, по которой инициатива привлекла широкое внимание международной общественности, является то, что ее принципы, такие как инклюзивность и сопряжение стратегий, отвечают общим интересам всех стран.

Экономический рост Китая по-прежнему будет ключевой движущей силой в деле укрепления и восстановления мировой экономики, считает главный экономист Международного валютного фонда Морис Обстфельд. Он также отметил: «Устойчивый рост экономики Китая приведет к экономическому росту не только в Азиатском регионе, но и во всем мире» [4].

По данным Министерства коммерции КНР, глобальные инвесторы, включая Евросоюз, по-прежнему оптимистично смотрят на перспективы экономического роста Китая. За первые семь месяцев 2017 года в стране было зарегистрировано свыше 17 тыс. новых компаний с участием иностранного капитала, что на 12 % больше, чем в предшествующем году.

КНР экспортирует высокоскоростные поезда и соответствующие технологии в страны, находящиеся вдоль «Пояса и Пути». В 2014 году Китай завершил строительство первой зарубежной высокоскоростной железной дороги в Турции. Заканчивается строительство 770-километровой высокоскоростной железнодорожной магистрали, связывающей Москву и Казань. По состоянию на 9 августа 2017 года, число трансконтинентальных железнодорожных маршрутов, проходящих через Маньчжурию (Монголия), увеличилось до 35. Благо-

даря открытию грузового железнодорожного маршрута Китай – Европа, отмечается быстрый рост товарооборота между КНР и европейскими странами. Согласно официальным данным, с мая прошлого года по маршруту Китай – Европа из Германии в КНР были импортированы товары на общую сумму 64 млн юаней [4].

Транзитные потоки

Ключевое значение в сопряжении ЕАЭС и ЭПШП, по мнению российских экспертов, имеют три транспортные артерии:

- 1) китайско-монголо-российский экономический коридор;
- 2) новый Евразийский континентальный мост (Китай – Казахстан – Россия – Беларусь – ЕС);
- 3) экономический коридор «Китай – Центральная Азия – Западная Азия».

Для Республики Беларусь особый интерес представляет второе направление, поскольку увеличение транзитных потоков между Китаем и ЕС экономически выгодно нашей стране.

Известно, что основу логистической системы Беларуси составляют наземные виды транспорта и магистральные трубопроводные системы [5]. Развитие сухопутных транспортных систем может дать экономический эффект: при перевозке по железной дороге расстояние между Европой и Азией почти в два раза меньше, чем по морю. Время доставки грузов по железной дороге составляет приблизительно 14 дней против 30 дней морским путем. Однако сухопутный транзит гораздо дороже морского. Новые сверхмощные контейнеровозы Maersk, работающие на линии Шанхай – Роттердам, могут перевозить до 19 200 TEU (Twentyfoot Equivalent Unit – единица измерения груза, равная объему одного стандартного 20-футового контейнера). Контейнерный поезд в среднем доставляет 100–120 аналогичных контейнеров. Таким образом, современный суперконтейнеровоз соответствует 160–192 контейнерным поездам [6]. Слабым местом

Наименование	Маршрут	Примечание
«Чунцин – Дуйсбург»	Чунцин /Алашанькоу (Китай) – Достык (Казахстан) – Москва – Брест – Малашевиче (Польша) – Дуйсбург (Германия)	Расстояние 11 тыс. км
«Чжэнчжоу – Гамбург»	Чжэнчжоу (Китай) – Достык (Казахстан) – Москва – Брест – Малашевиче (Польша) – Гамбург (Германия)	Сборные грузы
BMW	Лейпциг (Германия) – Брест – Москва – Забайкальск (Россия) – Шэньян (Китай)	Комплекующие для производства автомобилей BMW в Шэньяне
«Чэнду – Лодзь»	Чэнду (Китай) – Достык (Казахстан) – Москва – Брест – Малашевиче – Лодзь (Польша)	Курсирует по графику

▲ Таблица 2. Транзитные контейнерные поезда на маршрутах нового Евразийского континентального моста, проходящие через Беларусь

Источник: данные БЖД
http://www.rw.by/cargo_transportation/container_transportation/

сухопутных перевозок в сравнении с морскими является ограниченная пропускная способность. В то же время у континентальных железнодорожных перевозок есть перспективы обслуживать отдельные категории товаров:

- товары с высокой удельной стоимостью 1 кг веса;
- товары, для которых важна скорость доставки.

Кстати, через Беларусь курсирует несколько транзитных контейнерных поездов из Китая в ЕС (табл. 2). Контейнерный поезд «Чунцин – Дуйсбург» расстояние в 11 тыс. км преодолевает за 17–18 дней.

Очевидно, существуют как возможности, так и риски для экономик стран ЕАЭС и для Республики Беларусь, связанные с реализацией ЭПШП [7]. Например, на использование возможностей направлены мероприятия Республиканской программы развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 годы, разработанной с учетом приоритетов социально-экономического развития Беларуси. Одним из них является рост и диверсификация экспорта товаров и услуг, обеспечение сбалансированности внешней торговли. Программа нацелена на совершенствование условий логистической деятельности; на повышение эффективности использования инфраструктуры, необходимой для оказания логистических услуг, и транзитного потенциала Республики Беларусь. Документом предусмотрено достижение к 2020 году по отношению к 2015 году при благоприятных внешних условиях следующих значений целевых показателей:

- рост объема логистических услуг в 1,5 раза;
- увеличение общей складской площади логистических центров в 1,64 раза;
- увеличение доходов от транзита (за исключением трубопроводного транспорта) до 1,5 млрд долларов [8].

Международное сотрудничество в области логистики обеспечит увеличение объемов и повышение качества логистических услуг в Беларуси. Это, в свою очередь, будет способствовать развитию стратегического партнерства между белорусскими и иностранными участниками логистической деятельности, в том числе в рамках китайско-белорусского индустриального парка «Великий камень» и инициативы «Экономический пояс Шелкового пути».

«Великий камень»

Китайско-белорусский индустриальный парк «Великий камень» – самый масштабный совместный проект Беларуси и Китая, который реализуется по инициативе Президента Республики Беларусь А.Г. Лукашенко и Председателя КНР Си Цзиньпина. «Великий камень» станет важным звеном в глобальных цепях поставок, промышленным узлом нового Шелкового пути.

В стратегически уникальном месте – географическом центре Европы, на стыке крупнейших интеграций (ЕАЭС и ЕС) и нового Шелкового пути – создается площадка для работы высокотехнологичных компаний со всего мира.

Парк «Великий камень» занимает территорию около 80 км² в 25 км от

белорусской столицы: рядом находятся Национальный аэропорт Минск, железнодорожные пути и транснациональная автомагистраль Берлин – Москва. По замыслу создателей, «Великий камень» должен стать настоящим экогородом, где сосредоточены инновационные производства с высоким экспортным потенциалом, действует особый правовой режим и обеспечены оптимальные условия для ведения бизнеса [9]. Указом Президента Беларуси «О Китайско-Белорусском индустриальном парке» (5 июня 2012 года) определен специальный правовой режим этой экономической территории. Китайским партнерам принадлежит 60 % акций парка, белорусским – 40 %.

Сегодня «Великий камень» – крупнейший проект в истории двусторонних отношений Беларуси и Китая – приобретает все большее значение и постепенно становится одной из ключевых площадок Экономического пояса Шелкового пути.

Для резидентов парка «Великий камень» определены основные сферы деятельности и производства:

- машиностроение;
- медицинское оборудование и материалы;
- биотехнологии, фармацевтика, тонкая химия;
- электроника и электротехника;
- новые материалы;
- оптика.

В каждой предлагаются выгодные инвестпроекты по созданию новых производств и выпуску востребованной на мировом рынке продукции. Кроме того, в «Великом камне» будут вестись научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы. Главные преимущества, которые получают компании в индустриальном парке, это:

- выгодное географическое положение и удобные транспортные коридоры;
- перспективы беспрепятственного входа на рынок стран ЕАЭС и близость рынка ЕС;
- система налоговых и таможенных преференций (резиденты получают льготы по формуле «10+10»: освобождение от корпоративных налогов на 10 лет и

снижение налоговых ставок на 50 % в последующие 10 лет);

– комплексное обслуживание резидентов по принципу «одно окно» [9].

В целом участие Беларуси в глобальном проекте «Один пояс и один путь» полностью соответствует принятой концепции многовекторной международной экономической политики нашей страны, нацеленной на диверсификацию рынков сбыта товаров, капитала, услуг и других ресурсов. При этом Республика Беларусь может получить значимые эффекты от участия в ЭПШП как в сфере производства, так и в логистике [7]. Для развития логистического и транзитного потенциала следует максимально использовать преимущества географического расположения страны и интеграционных выгод от сотрудничества с Россией, странами ЕАЭС и ШОС. Возрастание роли Беларуси в глобальных цепях поставок будет содействовать росту ее авторитета в мире и развитию белорусской экономики. ▀

Статья поступила
в редакцию 27.02.2018 г.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. «Один пояс, один путь»: полный текст речи Си Цзиньпина [Электронный ресурс] // ИноСМИ. Россия сегодня. – 2017. – Режим доступа: <http://inosmi.ru/politic/20170519/239391693.html>. – Дата доступа: 10.01.2018.
2. Великая шелковая колея [Электронный ресурс] // Профиль. – 2017. – Режим доступа: <http://www.profile.ru/economics/item/117252-belt-and-road>. – Дата доступа: 10.02.2018.
3. Толорая, Г. Китайская инициатива: «Шёлковая удавка» или шанс для России? [Электронный ресурс] // Г. Толорая // Международный дискуссионный клуб «Валдай». – 2017. – Режим доступа: <http://ru.valdaiclub.com/a/highlights/kitayskaya-initsiativa-shyelkovaya-udavka/>. – Дата доступа: 15.02.2018.
4. Инициатива «Пояс и путь» – новый двигатель глобального роста [Электронный ресурс] // Russian.News.Cn (Синьхуа). – 2017. – Режим доступа: http://russian.news.cn/2017-10/31/c_136717392.htm. – Дата доступа: 10.01.2018.
5. Ковалёв, М.Н. Развитие национальной логистической системы Республики Беларусь / М.Н. Ковалёв // Труд. Профсоюзы. Общество. – 2014. – № 1. – С. 19–23.
6. Сопровождение ЕАЭС и ЭПШП: потенциал взаимодополняемости региональных проектов [Электронный ресурс] // Аналитический портал «Евразийские исследования». – 2016. – Режим доступа: <http://eurasian-studies.org/archives/1805>. – Дата доступа: 19.02.2018.
7. Шимов, В.Н. «Экономический пояс Шелкового пути» как транспортный коридор и глобальный проект развития / В.Н. Шимов, А.А. Быков // Белорусский экономический журнал. – 2016. – № 2. – С. 4–14.
8. Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 годы [Электронный ресурс]: постановление Совета Министров Республики Беларусь, 18.07.2016, № 560 // Сайт Совета Министров Республики Беларусь. – 2016. – Режим доступа: <http://government.by/upload/docs/file/10f0af8923c585e3.PDF>. – Дата доступа: 19.02.2018.
9. Индустриальный парк «Великий камень» [Электронный ресурс] // Официальный сайт Республики Беларусь. – 2017. – Режим доступа: <http://www.belarus.by/ru/business/business-environment/industrial-park-great-stone>. – Дата доступа: 19.02.2018.