

*Хацкевич Геннадий Алексеевич,
декан факультета бизнеса Института бизнеса и менеджмента
технологий Белорусского государственного университета,
доктор экономических наук, профессор
(г. Минск, Республика Беларусь)*

*Лопатова Наталья Геннадьевна,
заведующий отделом магистратуры ГУО «Институт подготовки
научных кадров НАН Беларуси»
(г. Минск, Республика Беларусь)*

РОЛЬ ГЛОБАЛЬНОГО ПРОЕКТА ПО СОЗДАНИЮ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ В РАЗВИТИИ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ КИТАЯ СО СТРАНАМИ ЕАЭС

Современное состояние развития мировой экономики характеризуется обострением конкурентной борьбы за сферы влияния на основных товарных рынках. В результате глобализации небывало выросли объемы мировой торговли. Сегодня на ее долю приходится 30% мирового ВВП, а к 2020 г. этот показатель, по оценкам экспертов, увеличится до 50%. В условиях всемирной конкуренции расширение участия в торговых обменах становится предпосылкой экономического роста и устойчивого развития [1, с.1].

Увеличение объемов торговли, в свою очередь, приводит к росту объемов перевозок. Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) прогнозирует, что к 2050 году мировой объем грузовых перевозок вырастет по сравнению с 2010 годом в два-четыре раза под влиянием их роста за пределами стран ОЭСР, где грузопотоки должны увеличиться против уровня 2010 года в два-шесть раз¹.

Масштабные структурные сдвиги в мировом хозяйстве привели к появлению новых точек экономического роста, интенсификации международного товарного обмена, увеличению объемов и расширению географии транспортных связей. Превращение Китая и в целом Азиатско-Тихоокеанского региона в полюс экономического роста повлияло на географию и структуру общемировой торговли. Свыше половины от общего объема международной торговли (без учета внутрирегиональной составляющей) концентрируется на трех направлениях: транстихоокеанском (Азия-Америка), евроазиатском (Азия-Европа) и трансатлантическом (Северная Америка-Европа). При этом удельный вес торговли на направлениях Азия-Европа продолжает расти опережающими темпами.

Экономический рост стран данного региона приводит к увеличению экспортного потенциала азиатских государств, а рост объемов внешней торговли стимулирует их социально-экономическое развитие. Надежное и недорогое

¹ OECD/International Transport Forum, 2012, Transport Outlook: Seamless Transport for Greener Growth (Paris)

транспортное обеспечение внешней торговли стран АТР содействует конкурентоспособности азиатских товаров на европейских рынках и росту экспортных поставок.

Развитие международной торговли тесно связано с эффективным функционированием грузовых перевозок и совершенствованием грузового транспорта. Эксперты консалтинговой фирмы Prognos AG в своем докладе «Prognos World Transport Report 2015/2016» [2] прогнозируют развитие грузового транспорта до 2040 года. По их мнению, в период с 2019 по 2020 гг, страны ЕС восстановят свой докризисный уровень (2007 г.) с точки зрения производительности грузовых перевозок. Между 2014 и 2040 гг. в странах ЕС можно ожидать рост грузовых перевозок, что составит около 912 миллиардов тонно-километров, или 44 %. Так в 2014 году соотношение общей производительности грузовых перевозок между странами, не входящими в состав ЕС, и странами ЕС было около 13 к 1. Тем не менее, этот показатель, как ожидается, в дальнейшем увеличится до 17 к 1, поскольку объемы грузопотока в странах, не входящих в ЕС, почти удвоятся к 2040. Китай и Индия будут наиболее важными движущими силами этого развития, обеспечивая примерно 3/4 абсолютного прироста в период до 2040 года.

Традиционно перевозки грузов между Европой и Азией осуществляются морским транспортом. Однако в начале XXI века возродился интерес к существовавшему еще в средние века сухопутному торговому пути между Европой и Азией — «Великому шелковому пути». Международными организациями на протяжении последних лет прилагают усилия по восстановлению сухопутных маршрутов доставки грузов между Азией и Европой с использованием автомобильного и ЖД транспорта, который может стать надежной альтернативой морскому.

Осенью 2013 года председатель КНР Си Цзиньпин выступил с исторической инициативой. Концепция «Один пояс и один путь», выдвинутая Китаем — инициатива объединенных проектов создания «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП) и «Морского Шелкового пути XXI века», которые призваны создать прямой торговый, транспортный и энергетический коридор между странами Центральной и Южной Азии и Европой. Единый транспортно-логистический пояс свяжет страны Центральной Азии и Китай с Европой. Возрождение древнего Шелкового пути станет крупнейшим современным экономическим и торговым коридором с объемом производства более 20 трлн. долларов США и охватом 65 стран с населением свыше 3 млрд. человек, в том числе на территории ЕАЭС — около 200 млн. человек. Беспрецедентный по масштабам проект «Новый Шелковый путь» приведет к значительному ускорению и удешевлению доставки товаров в направлении Европа-Азия-Европа.

ЭПШП будет стимулировать кооперацию в транспортной сфере и, соответственно, поощрять развитие общего регулирования транспортно-логистического сегмента рынка. Это будет косвенно способствовать унификации регламентов и стандартов качества товаров и услуг как средства защиты национальных рынков его членов.

ЭПШП — не просто транзитно-транспортный проект, это комплексный план экономического развития целого ряда государств, включающий в себя многочисленные проекты развития инфраструктуры, промышленности, торговли и сферы услуг, который позволит обеспечить стабильную и безопасную среду для развития не только западных районов Китая, но и всего центра Евразии, в полной мере раскрыв его потенциал.

В рамках проекта «Экономический пояс Шелкового пути» рассматривается создание трех трансевразийских экономических коридоров: северного (Китай — Центральная Азия — Россия — Европа), центрального (Китай — Центральная и Западная Азия — Персидский залив и Средиземное море) и южного (Китай — Юго-Восточная Азия — Южная Азия — Индийский океан). Проект «Морской Шелковый путь XXI века» включает в себя создание двух морских маршрутов: один маршрут ведет от побережья Китая через Южно-Китайское море в Южно-Тихоокеанский регион; другой предусматривает соединение приморских районов Китая и Европу через Южно-Китайское море и Индийский океан.

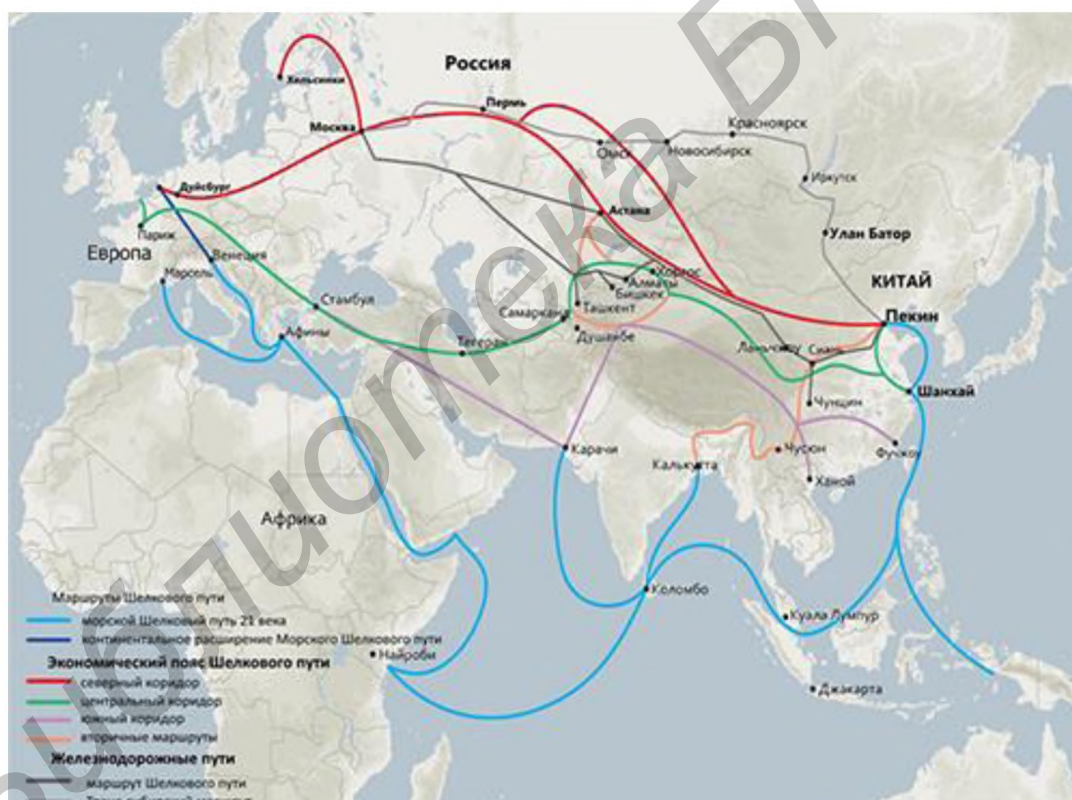


Рис. 1. Основные маршруты Шелкового пояса и Морского шелкового пути

Источник: https://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/media_wysiwyg/OBORMap_0.jpg

Можно выделить пять основных целей Китая при реализации проекта «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП):

- укрепление политических контактов, поскольку они на данный момент относительно слабо развиты по сравнению с уровнем развития экономических контактов со странами региона;

- укрепление транспортной связанности и создание транспортной сети «от Тихого океана до Балтийского моря», которая должна связать Южную, Восточную и Западную Азию;
- укрепление торговых связей и сокращение барьеров для торговли и инвестиций, учитывая при этом национальные интересы участников;
- укрепление системы расчетов в национальных валютах, где у стран региона уже есть успешный опыт сотрудничества, которое в будущем позволит снизить издержки и повысить конкурентоспособность региона;
- укрепление дружественных контактов и взаимопонимания [3].

С экономической точки зрения проекты ЕАЭС и «Экономический пояс Шелкового пути» не только не противоречат, но взаимно дополняют друг друга. Если обратиться к тоннажу внешней торговли между ЕАЭС и Китаем, то можно наблюдать позитивные тенденции: некоторым странам-членам ЕАЭС (Армении и Беларуси) в 2014–2015 годах удалось несколько увеличить товарооборот. Россия продолжает лидировать по объему товарооборота среди других членов Союза. Меньше всего торгуют с КНР Армения и Киргизия. Объем внешней торговли КНР и стран-членов ЕАЭС в 2014 и 2015 гг. составил (тоннах): Армения – 155 и 189,7, Республика Беларусь – 2 188,1 и 3 080,5, Республика Казахстан – 18 114,3 и 8 199,5, Киргизия – 2 688,2 и 1 163, Российская Федерация – 115 668,6 и 110 060,6 соответственно [4].

Географическое положение стран ЕЭП дает возможность стать «мостом» между европейскими и азиатскими странами и усилить свои позиции на рынке транзитных перевозок. Однако транзитный потенциал ЕАЭС сегодня востребован не полностью. По оценкам различных экспертов, суммарная доля государств-членов ЕЭП на рынке транзитных перевозок «Азия-Европа» в настоящее время не превышает 1-2%. В то же время многие эксперты полагают, что потенциально эта доля может быть увеличена в 5-8 раз.

Основной проблемой неиспользования транзитного потенциала ЕАЭС является неспособность привлечь транзитные перевозки между двумя глобальными товаропроизводящими центрами – Европейским союзом и странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Объем торговли между ними уже в ближайшие несколько лет достигнет \$ 1 трлн. [5]. В настоящее время объем грузов, перевозимых в обоих направлениях по маршруту «страны Северо-Западной Азии – Европа», превышает 1 млрд. тонн в год. При этом валовый годовой доход компаний, обслуживающих эти маршруты, приближается к 100 млрд. долларов США [6].

Развитие транзитного потенциал ЕАЭС в данный момент особенно актуально в связи с реализуемой в Китае программой развития Синьцзян-Уйгурского автономного района «Идти на Запад» («Go West»), в ходе которой ожидается значительное увеличение объемов производства экспортоориентированных товаров в СУАР, тяготеющих к транспортировке в страны Европы именно по суше через страны ЕАЭС. Официальный Пекин считает, что целый ряд товаров для европейских потребителей можно производить в СУАР, который географически ближе расположен к Европе. Два принятых Китаем документа – единая транспортная

стратегия «Большой скачок» и программа ускоренного развития западных провинций КНР «Go West» предусматривают увеличение грузопотока из Китая в Европу через территорию Казахстана, России и далее в Европу [5].

Проект МТК «Западный Китай – Западная Европа» представляется важным для государств-членов ЕЭП, поскольку и в ходе его реализации, и в процессе эксплуатации, транспортные системы трех стран получают обширное поле для сотрудничества, а хозяйствующие субъекты, грузополучатели, грузоотправители, получают современные коммуникации и различные услуги (транспортные, экспедиторские и др.).

Активная интеграция в систему международных транспортных коридоров создаст дополнительные возможности для развития транспортной системы и дальнейшего совершенствования ее производственной, информационной и технологической инфраструктуры.

Самое главное достижение ЕАЭС на данный момент – единая таможня – дополняется общими фитосанитарными нормами. Эти правовые и бюрократические инструменты на практике могут создать колоссальные возможности для приграничной торговли внутри Союза и на его границах. Но для этого необходима оперативная выработка единой повестки ЕАЭС в отношении с Китаем. Сейчас в договоре о ЕАЭС прописана дорожная карта движения к общему рынку и возможные изъятия из него. В 2016 году предполагается объединить регулирование фармацевтики, в 2019 – создать общий электроэнергетический рынок, в 2022 – учредить общие финансовые мегарегуляторы, в 2024 – 2025 – сформировать общий рынок нефти, газа и нефтепродуктов. Это само по себе облегчит развитие профильных кластеров в Евразии [4].

Сопряжение ЕАЭС и проекта ЭПШП предполагает создание современных систем международных логистических центров и хабов по основным международным транспортным коридорам Евразии: Западная Европа – Западный Китай, Север – Юг, Восток – Запад и Северный морской путь.

Для стран ЕАЭС ЭПШП даст приток новых инвестиций в транспортную инфраструктуру. Ее модернизация/создание, в свою очередь, усилит взаимную торговлю между странами ЕАЭС, а также повысит их инвестиционную привлекательность. В долгосрочной перспективе это может стать залогом роста других отраслей экономики, в том числе промышленности. Для региона Центральной Азии столь масштабный проект потенциально означает создание дополнительных рабочих мест, что улучшит экономическую ситуацию, снизит социальную напряженность и усилит политическую стабильность.

В процессе неизбежного и желательного для региона экономического продвижения Китая в Центральную Азию ЕАЭС становится эффективным инструментом торговой защиты национального рынка при сохранении его инвестиционной привлекательности. Связка ЕАЭС–ЭПШП с высокой степенью вероятности станет стимулом к расширению и укреплению Союза, поскольку будет усиливать позиции стран-членов.

Дальнейшее сотрудничество с Китаем при одновременном развитии самого Союза приведет к постепенному сближению технических регламентов и стандартов «пятерки» стран, выработке единого подхода к осуществлению

торгово-экономических отношений с третьей стороной. А это, в свою очередь, означает не только лучшие переговорные позиции, но и большую степень защищенности отдельных сегментов рынка в условиях высокой конкуренции на азиатских рынках. Дальнейшее упрощение юридических процедур ведения бизнеса на фоне спада экономик может существенно оживить деятельность инвесторов в регионе. [4]

Список использованных источников

1. Основные положения ЭСКАТО по упрощению процедур торговли: Руководство [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.unescap.org/tid/publication/tipub2327_rus.pdf. – Дата доступа: 11.05.2017.
2. Prognos World Transport Report 2015/2016 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.prognos.com/fileadmin/pdf/Reports/World_Transport_Report/2015_Prognos_Transport_Report_Flyer_en.pdf. – Дата доступа: 11.05.2017.
3. Аналитический доклад Международного Дискуссионного клуба «Валдай» (краткая версия) «Экономический пояс Шелкового пути» и приоритеты совместного развития евразийских государств [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ru.valdaiclub.com>. – Дата доступа: 11.05.2017.
4. К великому океану - 4: поворот на восток предварительные итоги и новые задачи/ Доклад международного дискуссионного клуба «ВАЛДАЙ», май 2016 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ru.valdaiclub.com>. – Дата доступа: 11.05.2017.
5. Винокуров Е., Джадралиев М., Щербанин Ю. Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше. Отраслевой обзор. Евразийский банк развития [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://transtec.transtec-neva.ru/files/File/eurozec.pdf>. – Дата доступа: 10.02.2016.
6. Отчет о научно-исследовательской работе «Транспортная политика единого экономического пространства на период до 2020 года: время действий» Разработка первой редакции проекта «Транспортная политика единого экономического пространства на период до 2020 года: время действий». – Москва, 2013.

Примшиц Дмитрий Витольдович,

*заместитель директора по научной и инновационной работе
Института экономики Национальной академии наук Беларуси,
кандидат экономических наук
(г. Минск, Беларусь)*

«МОЗГОВЫЕ ЦЕНТРЫ» КАК ИНСТРУМЕНТ ЭКСПЕРТНО-АНАЛИТИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОРГАНОВ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ: ОПЫТ КИТАЯ – В ИНТЕРЕСАХ БЕЛАРУСИ

В условиях нарастающей глобализации и экспоненциального роста объемов первичной информации руководители, принимающие важные решения в области внешней и внутренней политики, часто сталкиваются с проблемой дефицита временных и кадровых ресурсов для всестороннего причинно-следствен-