

«ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ» КАК ТРАНСПОРТНЫЙ МАРШРУТ И ГЛОБАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ РАЗВИТИЯ

В.Н. Шимов, А.А. Быков*

Рассмотрены предпосылки, условия и ожидаемые последствия реализации Китайской Народной Республикой проекта «Экономический пояс Шелкового пути», который позиционируется, с одной стороны, как новый транспортный маршрут, а с другой – как глобальный проект развития, реализация которого способна придать новый импульс экономическому росту экономик Евразии. Проанализированы другие известные в истории глобальные проекты развития, а также конкурирующие проекты современности. Обозначены новые возможности и риски для экономик государств Евразийского экономического союза, в том числе для Республики Беларусь, связанные с реализацией проекта «Экономический пояс Шелкового пути».

Ключевые слова: инвестиции, логистика, проект развития, Экономический пояс Шелкового пути.

JEL-классификация: F53, F63, N10, O53, P52.

Материал поступил 13.04.2016 г.

Осенью 2013 г. на XVIII съезде Компартии Китайской Народной Республики была провозглашена новая инвестиционная стратегия, устанавливающая приоритет экспорта капитала и зарубежных инвестиций, способствующих росту товарного экспорта (Ковалев, Линь, 2015. С. 7). Данная инициатива, получившая название «Один пояс – один путь», предполагает создание «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП), связывающего материковый Китай с Европой железнодорожными и автомобильными магистралями через Среднюю Азию, Россию и Турцию, а также «Морского Шелкового пути XXI века», соединяющего судходными маршрутами Юго-Восточное побережье Китая с портами Европы, Африки и Юго-Восточной Азии (рис. 1). В совокупности в проект вовлечены 60 стран, в которых живет 2/3 населения мира. Планируется, что одна из транспортных веток ЭПШП пройдет через Беларусь, при этом строящийся индустриальный парк «Великий камень» станет важным логистическим и промышленным узлом Нового шелкового пути.

Поможет ли участие в данном проекте белорусской экономике преодолеть экономический и промышленный спад, встать на путь экономического роста и сбалансированного развития? Какие экономические и геополитические цели преследует Китай, приступая к реализации данного проекта? Каких целей помогли добиться аналогичные крупные проекты, известные в мировой истории, их инициаторам? Эти и многие другие вопросы нуждаются в доскональном анализе, необходимом для поиска возможностей извлечения белорусской стороной максимальной выгоды от участия в инициативе Нового шелкового пути, при этом сам вопрос нашего участия в проекте следует принять как исторически свершившийся факт.

Предпосылки и цели создания Нового шелкового пути

Официально объявив о новой инвестиционной инициативе, Китай заявил о своих геополитических амбициях, претендуя, наряду с Соединенными Штатами, на проведение самостоятельного экономического курса

* Шимов Владимир Николаевич (rector@bseu.by), доктор экономических наук, профессор, ректор Белорусского государственного экономического университета (г. Минск, Беларусь);

Быков Алексей Александрович (bikov_a@bseu.by), доктор экономических наук, профессор, зав. кафедрой экономики и управления Белорусского государственного экономического университета (г. Минск, Беларусь).



Рис. 1. Проект «Один пояс – один путь»

Источник. URL: vestifinance.ru Xinhua News Agency.

за пределами собственных границ, очертив зону своих внешнеполитических и экономических интересов в пределах Евразии, Африки и Океании. О том, как подобные амбиции в целом соотносятся с экономическими возможностями современного Китая, сопоставимыми с возможностями других геополитических игроков, могут свидетельствовать следующие факты.

После Второй мировой войны США производили более половины потребляемых в мире товаров. В середине 1960-х годов американская экономика производила свыше третьей части мирового ВВП, затем, вплоть до середины 1990-х, этот показатель варьировал в пределах 25–30%. К настоящему времени доля США в мировом ВВП составляет 20–22% по номинальному обменному курсу и около 15% при пересчете по ППС. Очевидно, что доля США в мировой экономике постепенно снижалась, но при этом США остаются до сих пор безусловным геополитическим лидером, ядром мировой экономической системы, формирующим глобальную повестку дня.

По состоянию на 2014 г. крупнейшей мировой экономикой по размеру ВВП являлся Европейский союз (18,5 трлн долл. по номинальному обменному курсу), немного уступали ему США (17,4 трлн долл.), третьим следовал Китай (10,4 трлн долл.).

Ранжирование трех крупнейших экономик по номинальному ВВП не учитывает соотношения их производственных возможностей, равно как резервов роста третичного сектора. Рассуждая об «истинной экономической силе» Китая, российский аналитик А. Анисимов приводит доводы в пользу ее явной недооценки (Анисимов, 2011. С. 136):

- объемы промышленного производства в Китае сопоставимы со всем прочим человечеством: в натуральной величине китайское производство сегодня – примерно две трети мирового «без Китая»;
- в 1979 г. ученые на основе сравнительных экономических исследований пришли к выводу: китайский ВВП достиг 50% от американского еще в 1975-м. В 2005 г. МВФ оценивал ВВП Китая (по паритету покупа-

тельной способности) в 85% от американского. При этом в американский ВВП включена так называемая приписная рента – например, деньги, которые владельцы домов и квартир могли бы платить самим себе, если бы арендовали недвижимость у самих себя;

- если взять за основу официальный китайский объем валового промышленно-го производства за 2010 г. – 70 трлн юаней – и скорректировать этот показатель на паритет покупательной способности, а также ввести коэффициент на сферу услуг, то, по расчетам автора, ВВП Китая составил бы на данный период около 28 трлн долл., что значительно превосходит ВВП США.

Нет ничего удивительного, что, достигнув размера экономики, сопоставимого с экономиками США и Евросоюза, Китай вступает в «конкуренцию в развитии» с ними, реализуя крупные проекты исключительно в собственных интересах. По мнению аналитиков Bloomberg, построение Нового шелкового пути преследует не только достижение логистических целей в части снижения стоимости транспортировки товаров и ресурсов, но также производственных и финансовых, включая обеспечение китайским производителям доступа к важнейшим рынкам товаров и сырья, а также повышение роли Китая, в частности, юаня, в мировой финансовой системе (Schuman, 2015). К вышеназванным целям аналитики Всемирного экономического форума добавляют придание нового импульса развитию китайской экономики, которая на фоне замедления темпов роста остро нуждается в новых рынках для полной загрузки промышленного сектора. Кроме прочего, проект имеет геополитическую нацеленность – создать санитарный кордон в Центральной Азии и предотвратить региональные конфликты (Loesekrug-Pietri, 2015).

Высокая вероятность успешного построения Нового шелкового пути обеспечивается не только заинтересованностью в нем Китая, но и его партнеров – среднеазиатских и африканских стран. Их высокий интерес к проекту обусловлен острой необходимостью в модернизации инфраструктуры – автомобильных и железных дорог, портов, энергетики – при отсутствии соответствующих финансовых ресурсов. При

этом Китай не ограничивает поток собственных инвестиций в данные регионы такими политическими условиями, как формирование демократических институтов и соблюдение прав человека, что привычно слышать от западных инвесторов, а декларирует уважение традиций каждого народа и невмешательство в путь развития, выбранный той или иной страной.

Акцентируя внимание на геополитических, финансовых и производственных эффектах, предположительно возникающих в процессе строительства и эксплуатации инфраструктуры Нового шелкового пути, нельзя упускать из вида основное предназначение данного проекта как транспортного маршрута между Европейским союзом и Китаем, стимулирующее рост взаимной торговли товарами.

По состоянию на 2014 г. товарооборот между Китаем и Евросоюзом составил 467 млрд евро, при этом сальдо взаимной торговли остается положительным в размере 147 млрд евро в пользу Китая. Доля Европы в китайском экспорте – 22–23%, в том числе 28 стран Евросоюза – 19%. Доля Китая в экспорте Евросоюза составляет приблизительно 10%. Свыше 90% взаимной торговли товарами приходится на продукты обрабатывающей промышленности, при этом Китай имеет положительное торговое сальдо по таким продуктам, как электроника, офисное оборудование, текстиль; Европа превосходит Китай в экспорте транспортного оборудования¹.

Было бы ошибкой приравнивать торговлю Европы и Китая к обычному товарообмену, эти регионы тесно связаны производственной кооперацией в рамках глобальных цепочек стоимости. Детали и узлы технически сложных продуктов могут несколько раз проследовать из Европы в Китай и обратно в качестве полуфабрикатов и готовых товаров, поэтому снижение логистических затрат и сокращение сроков транспортировки грузов существенным образом повышают конкурентоспособность конечного продукта.

В настоящее время в межконтинентальных грузоперевозках между Азией и Евро-

¹ European Union, Trade in goods with China. European Commission. URL: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113366.pdf

пой преобладает морской транспорт, на долю которого приходится более 98% мирового товарооборота, равно как и грузооборота между Китаем и Евросоюзом (Литвинов, 2015). Соотношение стоимости морских и железнодорожных перевозок составляет приблизительно 1 к 2,5; морских и авиаперевозок – как 1 к 12, поэтому железнодорожные перевозки целесообразны при доставке относительно дорогих и негабаритных грузов, например, электроники. При этом скорость железнодорожных перевозок примерно втрое выше в сравнении с морскими (Артемьев, Макаренко, 2015).

Дисбалансы в китайской экономике

В последнее время ряд аналитиков высказывает опасения относительно перспектив роста мировой торговли, объемы которой сократились в 2015 г. почти на 14%. Такое резкое снижение наряду с оттоком капиталов с развивающихся рынков рассматривается некоторыми экономистами и политологами как признак завершения глобализации и стремления крупнейших регионов мира к экономической автономии. Нужен ли будет новый транспортный маршрут из Китая в Европу при таких условиях?

Наряду с экспортерами сырья, снижение объемов мировой торговли существенно затронуло и китайскую экономику. Сокращение китайского экспорта в январе 2016 г. составило 11,2% по отношению к соответствующему периоду предыдущего года; в феврале – уже 25,4%. Торговый профицит в феврале 2016 г. сократился почти вдвое по сравнению с уровнем предыдущего месяца, составив 32,6 млрд долл. Сокращается загрузка производственных мощностей в базовых отраслях промышленного производства – металлургии, нефтехимии, промышленности стройматериалов. В результате снижается рентабельность производителей, что приводит к трудностям возврата долгов. Стимулирование государством искусственного инфраструктурного спроса привело к появлению «городов-призраков» – площадь жилой недвижимости, недавно построенной, но пока не заселенной, составляет, по оценкам, 4,7 м² на душу населения (Зотин, 2016. С. 21). Всего пло-

щадь незаселенной жилой недвижимости в Китае равна 6,2 млрд м², что в 25 раз превышает общую площадь жилищного фонда Республики Беларусь по состоянию на 2014 г.

Безусловно, разросшийся «пузырь» на рынке недвижимости, наряду с избыточным инвестированием в базовые отрасли промышленности, а также ростом региональных долгов представляют собой признаки дисбалансов, сформировавшихся на фоне высоких темпов роста китайской экономики. Являются ли эти дисбалансы фатальными, обусловленными спецификой китайской модели развития и способными впоследствии вызвать мощный кризис в китайской и мировой экономике, либо их появление представляется закономерным этапом циклического развития экономических систем?

Создание Нового шелкового пути не полностью вписывается в рамки принятой Западом модели развития на основе расширения перечня платных услуг, роста внутреннего спроса и увеличения доли третичного сектора в экономике. Вместо заметной структурной трансформации своей экономики по образцу Запада Китай собирается тиражировать структуру, в которой доля инвестиций в ВВП превышает 40%. Китай аккумулирует финансовые ресурсы и инвестирует их в развивающиеся страны для роста собственного производственного сектора. При этом 70% кредитов, выдаваемых китайскими банками другим странам, являются связанными, т.е. предполагают использование средств на покупку китайских товаров и услуг (Schuman, 2015).

С точки зрения экономической науки китайскую модель нельзя назвать новой, и во многом она соответствует положениям кейнсианской школы, в частности, теории Харрода-Домара, которые успешно применялись в США и Европе после войны. Согласно данной теории, единственным, по сути, фактором стимулирования экономического роста являются инвестиции, которые формируются на основе сбережений; поэтому увеличение доли сбережений в ВВП ускоряет экономический рост (Маневич, Николаев, Овсиенко, 2008. С. 4). Механизмы обеспечения роста на основе инвестиций

применялись до 2011 г. и в белорусской экономике, но возможности данной модели развития в нашей стране, судя по всему, оказались весьма ограниченными.

Дисбалансы циклического характера относятся к неотъемлемым свойствам динамики рыночной экономики и могут быть обусловлены перенакоплением основного капитала, сроками эксплуатации оборудования и недвижимости, что в теории описывается циклами Жугляра и Кузнецца. Если допустить, что производственные и инвестиционные дисбалансы китайской экономики имеют циклическую природу, то они могут быть относительно безболезненно ликвидированы с течением времени.

Также весьма вероятно, что разговоры об «окончании глобализации» пока преждевременны: физические объемы мировой торговли непрерывно увеличивались после кризиса 2008–2009 гг. со среднегодовым темпом в 3,3%, что сопоставимо с темпами мирового экономического роста. Резкий спад объемов торговли в денежном выражении обусловлен исключительно снижением цен на товары – начиная с 2014 г. подешевели энергоресурсы и сырье, в конечном счете снизились мировые цены в американских долларах на основные виды торгуемых товаров (Shedlock, 2016). Восстановление биржевых товарных котировок вновь привело бы к росту объемов мировой торговли и соответственно объемов китайского экспорта. Но рост китайской экономики сам по себе формирует ожидания относительно мирового спроса и цен на сырье, поэтому ее замедление в итоге вызывает сокращение объемов мировой торговли.

Китайскую экономику как крупную часть мировой экономики нельзя исследовать в отрыве от глобальных воспроизводственных процессов, параметры функционирования которых изменяются преимущественно посредством рыночного саморегулирования. В мировой истории не раз наблюдались периоды сбоя в работе воспроизводственных механизмов, что приводило к мировым кризисам. Локальные кризисы постепенно распространялись по глобальной экономической системе посредством потоков международных расчетов, займов и инвестиций, охватывая все но-

вые страны и континенты. Чем дольше и глубже протекали кризисы, тем в большей степени надежды на самостоятельное восстановление экономики на основе саморегулирования сменялись всеобщим пессимизмом.

В истории также известны примеры, когда толчком для оживления мировой торговли и экономического роста становились особо крупные проекты, инициаторами которых выступали как национальные правительства, так и бизнес-сообщество. Именно к такого рода проектам, стимулирующим экономическое развитие, по ряду рассмотренных далее признаков относится проект Нового шелкового пути.

Глобальные проекты развития в мировой истории и современности

Несмотря на ярко выраженную логистическую направленность Нового шелкового пути, данный проект чаще сравнивают с Планом Маршалла США в Европе, который логистическим вовсе не являлся. Данный проект, задуманный в 1947 г., одобренный конгрессом США и президентом Труманом в 1948 г., предполагал инвестиции в экономику европейских стран, нацеленные на восстановление промышленности и рост международной торговли. План разрабатывался до 1952 г., однако значимый эффект в виде экономического роста европейских стран наблюдался уже в 1950 г. Американские инвестиции в Европу привели к росту объемов международной торговли, создав крупный рынок для доминировавшей в то время американской промышленности. План Маршалла имел также важное геополитическое значение: создавая санитарный кордон богатых стран Западной Европы, США надеялись сдержать распространение коммунизма в начале холодной войны (Райнерт, Сандарам, 2015).

Несмотря на то, что План Маршалла оказался крупным и достаточно успешным проектом, его нельзя в полной мере назвать глобальным. Настоящим глобальным проектом, реализованным по окончании Второй мировой войны и ключевым образом повлиявшим на последующее мировое экономическое развитие, стало Бреттон-Вудское соглашение. Оно предусматривало со-

здание системы наднациональных институтов нового поколения – МВФ и МБРР (1945–1946), ГАТТ (1947) и системы международных расчетов, основанной на долларе США как мировом платежном и резервном средстве (Агеев, 2015). Создание мировой валютной системы, не привязанной к золотому стандарту, обусловило последующий рост объемов международной торговли и обеспечило Соединенным Штатам ведущую роль в мировой экономике на долгие годы вперед.

В истории известны и другие крупные проекты, способствовавшие развитию международной торговли и экономическому росту на основе инвестиций в транспортную инфраструктуру, например, возведение Панамского канала и строительство знаменитой дороги Route 66 в США.

Первоначальный замысел Панамского канала возник еще у испанцев в XVI в. Первый проект был разработан в конце XVIII в., но само строительство начато американцами (после предпринятых ранее нескольких неудачных попыток) в 1904 г. В результате отделения от Колумбии Республики Панама во владение США была передана территория, на которой планировалось проложить канал. Строительство велось 10 лет, и с тех пор Панамский канал является важнейшей в мире водной транспортной артерией.

Автомобильная дорога Route 66 протяженностью чуть менее 4 тыс. км связывает Чикаго с Лос-Анжелесом, проходя с севера на юго-запад США по территории девяти штатов. Проект трассы, соединяющей множество населенных пунктов на западе США с крупными городами, был представлен в 1926 г., однако строительство остановилось после начала Великой депрессии. В 1933 г. строительство, финансируемое федеральным правительством и вовлекавшее широкие массы безработных, возобновилось и было закончено в 1938 г. Данный проект остался в истории не только символом американской культуры и американского образа жизни, но также оказался удачным примером государственных инвестиций в общественные блага, которые, в соответствии с кейнсианским учением, стимулируют экономический рост.

Некоторые из аналогичных грандиозных проектов так и остались на бумаге. Например, авторы проекта «Берингов пролив» поставили целью соединить Чукотку с Аляской тоннелем, построить железные дороги, что позволило бы создать кратчайший торговый маршрут между США и Китаем и придать новый импульс развитию экономик США, Китая, России (Меньшиков, 2007). Вероятно, проект не был реализован в силу геополитических противоречий между перечисленными странами.

Проводя исторические параллели между условиями реализации крупнейших проектов и предпосылками создания Нового шелкового пути, можно отнести их к категории глобальных проектов развития. Глобальный проект развития – это особо крупный международный проект, нацеленный на экономическую экспансию его инициатора либо на ослабление его геополитических конкурентов за счет создания новых институтов, технологий и схем ведения бизнеса, тиражирование которых в мировой экономике приносит наибольшую выгоду инициатору проекта. Известные глобальные проекты развития характеризуются следующими признаками:

- как правило, это одновременно инвестиционные, инновационные, инфраструктурные и геополитические проекты;
- последствия их реализации значимы для мировой экономики, изменяют систему разделения труда и мировые рынки;
- ускоряют распространение новых технологий и структурные сдвиги в экономике регионов мира;
- способны к саморазвитию после достижения окупаемости инвестиций;
- основные выгоды приносят бенефициару – инициатору проекта.

Глобальные проекты развития встречаются в явном и скрытом виде, могут иметь различные сроки реализации, требуют различных объемов инвестиций, привлекают государственные и частные ресурсы, предполагают изменение природы и образа мышления людей. По своей сути такие проекты – это матрица, создаваемая для «выращивания» экономики в нужном направлении. Идея глобальных проектов развития как нельзя лучше соответствует знаменитая

фраза нобелевского лауреата по физике Дениша Габор: «Будущее невозможно предвидеть, но можно изобрести». Реализуя столь крупные проекты, ведущие экономики мира вместо решения бесконечных проблем, исходящих из внешней среды, концентрируют усилия на конструировании и воплощении в действительность собственного видения будущего.

Значит ли это, что для таких малых стран, как Беларусь, будущее предопределено неким всеобъемлющим планом, разработанным крупными геополитическими игроками? Вовсе нет, хотя бы по той причине, что между глобальными проектами развития существует конкуренция, а значит, у нас есть выбор. Есть такие конкуренты и у Нового шелкового пути, к наиболее весомому из них следует отнести так называемую «триаду проектов» в международной торговле, инициируемых Соединенными Штатами. В настоящее время в процессе обсуждения и подписания (который может затянуться на неопределенное время) находятся три международных соглашения:

- о Транстихоокеанском торговом партнерстве (Trans-Pacific Partnership – TPP) между США и странами Азии, Океании и Латинской Америки;
- о Трансатлантическом торговом-инвестиционном партнерстве (Transatlantic Trade and Investment Partnership – TTIP) между США и Европейским союзом;
- о торговле услугами (Trade in Services Agreement – TiSA).

В них, как утверждают эксперты, Вашингтон выработал ответ на политику новой регионализации и обозначил принципы своего видения будущего мировой экономики. В совокупности они охватывают до 2/3 мировой экономики (равно как и китайский проект) и являются прямым конкурентом Нового шелкового пути. В вопросе выбора между американским и китайским проектами интересен пример Вьетнама, которому, казалось бы, с коммунистической партией во главе и после незабытой войны с США следовало бы предпочесть сотрудничество с Китаем. Однако Вьетнам выбирает Транстихоокеанское торговое партнерство, по крайней

мере, по причине наличия спорных с Китаем островов.

Подробное содержание «триады» соглашений остается закрытым для широкой общественности, но, по предварительным сведениям, США пытаются воплотить в них следующие идеи. Во-первых, ужесточение прав интеллектуальной собственности, что позволит расширить рынок и увеличить объемы торгуемых услуг, прежде всего за счет высокотехнологичных услуг. Во-вторых, что наиболее важно, в новых соглашениях продвигается идея лишения государства статуса игрока, который стоит над отношениями корпораций и которого нельзя обанкротить. Наднациональным институтом, разрешающим хозяйственные споры, станут инвестиционные трибуналы, которые позволят транснациональным корпорациям игнорировать национальное право и политические институты управления, подотчетные гражданам, навязывая извне принятие законов и устанавливая правила национального общежития. В результате корпорации получают право требовать не только возмещения фактических убытков, но и потери прибыли в будущем от принимаемых государством решений и законов за счет налогоплательщиков.

Идеи «подсудности государства» и корпоративного суверенитета основаны на разработанной в 1990-е годы экономистом Эрнандо де Сото теории, утверждавшей: если в развивающиеся страны экспортировать развитую правовую систему, то результатом станет быстрый рост капитализации экономики и благосостояния этих стран. В свою очередь, соглашения TPP/TTIP и TiSA – это не спонтанная реакция на изменения глобальной среды, а долгосрочная стратегия, которую давно реализуют США. Это механизм открытия новых рынков на базе альтернативных активов, которые ранее никогда не торговались, считаясь предметом заботы государства – социальных услуг (Крутаков, Макушкин, 2016).

Столь разные в средствах и методах реализации, американский и китайский проекты имеют, по сути, одинаковую цель – обеспечение экономического и геополитического господства для своих инициаторов.

**Возможные выгоды и риски
для Беларуси и государств ЕАЭС**

Охватывая территории государств Евразийского экономического союза, Экономический пояс Шелкового пути затрагивает экономические и политические интересы не только всех его участников, но также культурно и экономически близких стран Кавказа и Средней Азии. Основная угроза, исходящая от китайского проекта для России, кроется в постепенном втягивании в сферу влияния Китая не только республик бывшего СССР – Азербайджана, Грузии, Туркмении, Узбекистана, но и Казахстана, Киргизии и Таджикистана как членов ЕАЭС. Эти страны, наряду с Россией и Беларусью, для Китая важны как рынки сбыта собственной продукции. Независимая промышленная политика ЕАЭС, предполагающая в том числе развитие собственной обрабатывающей промышленности за счет формирования спроса на внутреннем рынке, не обязательно будет соответствовать интересам инициаторов Нового шелкового пути.

Товарооборот между Китаем и центральноазиатскими республиками бывшего СССР вырос, по данным МВФ, с 1,8 млрд долл. в 2000 г. до 50 млрд в 2013 г. Китайские инвестиции в Казахстан, Узбекистан и Туркмению превышают российские в 10,7 раза. В ближайшие 5–7 лет ЭПШП станет конкурентом Евразийскому союзу, так как сотрудничество с Китаем откроет больше возможностей, чем с Россией, отмечает В. Иноземцев (Оверченко, 2016). Трудно не согласиться с мнением, что подход республик Средней Азии к различным проектам весьма прагматичен – в целом они готовы поддержать проект любой стороны, если он выразится в финансовом содействии, инвестициях и не будет подрывать основы государственного строя и безопасность (Кузиев, 2015. С. 379).

Если посмотреть карту, кратчайший путь из Пекина в Европу пройдет по Транссибирской магистрали – через Красноярск, Новосибирск, Екатеринбург, Пермь, Нижний Новгород, Москву, Минск, Брест (рис. 2). Учитывая отсутствие границ и таможенного кон-

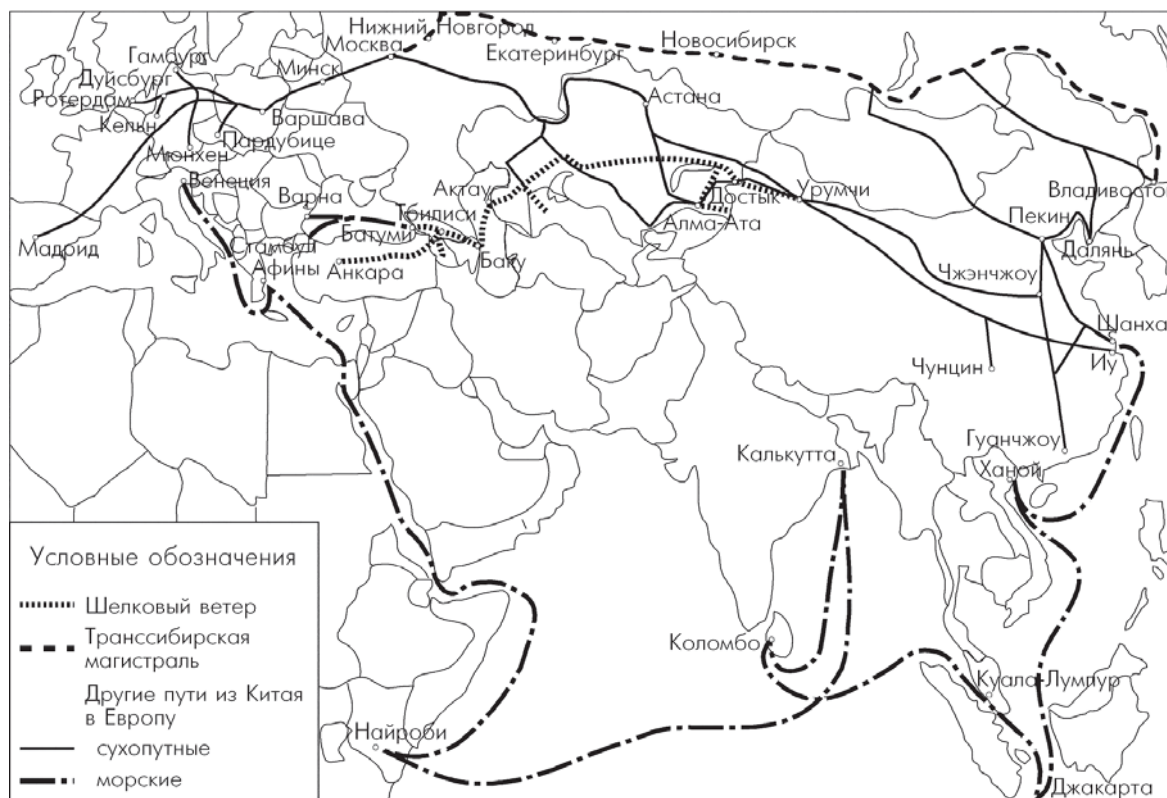


Рис. 2. Проект «Шелковый ветер» как альтернативный маршрут доставки грузов из Китая в Европу

Источник. URL: <http://www.rbc.ru/politics/15/12/2015/56703a6d9a7947f88a89ae7d>

троля, нормальный уровень обеспечения правопорядка и приемлемый сервис по всему пути следования, этот маршрут окажется также самым быстрым и надежным. Однако Китай уже запустил альтернативную ветку доставки грузов, названную «Шелковый ветер», – через Урумчи, территорию Казахстана, Азербайджана, Грузии и Турции. При движении по данному маршруту необходимо преодолеть горные перевалы, множество границ, а также Каспийское море. Очевидно, что время и стоимость транспортировки увеличатся, однако нужно отметить, что именно по этому маршруту проходил в Средневековье Великий Шелковый путь.

Прокладывая альтернативные транспортные ветки, Китай, вероятно, преследует такие цели, как снижение зависимости от России, а также расширение рынков сбыта, включая экспорт услуг по строительству инфраструктуры. Россия, в свою очередь, при сокращении доходов от экспорта сырья делает ставку на новую индустриализацию, поэтому стремится ограничить китайский импорт.

И все же, несмотря на множество препятствий и противоречий в целях ЕАЭС и Китая, Россия не отказывается от участия в проекте Нового шелкового пути, тем более что взаимных интересов и выгод может оказаться не меньше, чем проблем. В-первых, актуальными остаются проекты совместного освоения запасов полезных ископаемых на территории Сибири и Дальнего Востока и их транспортировки в Китай. В-вторых, обладая мощным военным потенциалом, Россия может взять на себя роль гаранта безопасности в азиатском регионе. В-третьих, заведомо отказываясь от участия в соглашениях ТТIP/TiSA, Россия рискует оказаться в экономической изоляции, что затормозит экономическое развитие региона ЕАЭС.

В недавнем интервью Центральному телевидению Китая Президент Республики Беларусь А.Г. Лукашенко выразил мнение, что инициатива китайского лидера Си Цзиньпина о создании Экономического пояса Шелкового пути – это великая идея во имя объединения и созидания. Говоря о значимости индустриального парка «Великий камень» для белорусской экономики,

Глава государства подчеркнул: «Мы ожидаем (и уже начали осуществлять эту идею) самых серьезных инвестиций в этот проект на территории Беларуси. Наше с Си Цзиньпином жесткое требование – здесь должны быть созданы предприятия, выпускающие продукцию нового поколения»².

Участие Беларуси в данном проекте полностью соответствует принятой концепции многовекторной международной экономической политики, диверсифицируя рынки сбыта, капитала и других производственных ресурсов. При этом Беларусь может получить значимые эффекты от участия в ЭПШП как в сфере производства, так и в логистике. В обоих случаях критериями эффективности экономической деятельности должна стать не только прибыль, но и рост добавленной стоимости и чистого экспорта в промышленном производстве, а также в оказании логистических услуг. Важным условием роста грузооборота на территории Беларуси как государства – члена ЕАЭС может стать совершенствование таможенного регулирования, включая таможенное законодательство и таможенную инфраструктуру.

По мнению В.А. Ананьевой, увеличению грузооборота между государствами ЕАЭС, Китаем и Европейским союзом и как следствие – увеличению экспорта логистических услуг будет способствовать сокращение транзакционных издержек участников внешней торговли. Такой результат может быть достигнут в том числе путем создания единой организованной структуры в пункте пропуска, которая будет осуществлять все виды государственного контроля на границе – пограничный, транспортный, ветеринарный, санитарный и таможенный (Ананьева, 2014. С. 5).

* * *

До недавнего времени в научных, политических и деловых кругах всерьез обсуждали возможности и риски формирования в ближайшей перспективе однополярного мира с центром в Соединенных Штатах. США и по сей день остаются ведущей мировой эко-

² Официальный сайт Президента Республики Беларусь. URL: http://president.gov.by/ru/news_ru/view/intervju-tsentrlnomu-televideniju-kitaja-13187/

номикой, ядром мировой системы, равно как и американский доллар – основной резервной валютой. При этом современную мировую экономику сложно назвать иерархической системой, сконцентрированной вокруг единого центра. Южно-Азиатский регион по мере бурного экономического роста становится новым полюсом притяжения для финансовых потоков, новых технологий и человеческого капитала. Сможет ли Китай конкурировать с Соединенными Штатами не только на товарных рынках, но и на рынках интеллектуальных, знаниеемких продуктов, сможет ли он создавать и тиражировать собственные правила в области финансов и инноваций? Во многом это зависит от его способности реализовать собственный проект развития, задуманный как Новый шелковый путь. В любом случае официальное декларирование положений данного проекта свидетельствует о претензиях Китая на глобальное лидерство.

Пример Нового шелкового пути, а также других известных в истории проектов развития показывает, что в мире нет и не может быть некой единственно правильной экономической модели, нет строго заданных норм и правил формирования экономических стратегий. Каждый регион мира имеет специфический набор производственных факторов и исторически сложившиеся институты, и его экономические успехи определяются способностями продуктивного использования своих конкурентных преимуществ. При этом в формировании стратегий следует полагаться не исключительно на рыночные механизмы саморегулирования, а, скорее, использовать их в собственных целях, которые формируются в рамках крупных долгосрочных программ развития.

Малым открытым экономикам сложно изменить окружающий мир по собственной модели, поэтому ключевыми характеристиками их конкурентоспособности остаются управленческая гибкость и способность к адаптации. Впрочем, примеры Южной Кореи и Финляндии показывают, что небольшие страны способны к реализации эффективной промышленной политики. Для успеха важно найти партнера, ресурсы которого дополняют наши собственные, и такое взаимодействие ведет к

достижению эффекта синергии. Беларусь обладает трудовыми ресурсами, выгодным географическим положением. Участие в ЕАЭС обеспечивает Беларуси доступ к относительно дешевым природным ресурсам. Участие в ЭПШП открывает новые возможности для обеспечения экономики финансовыми ресурсами, вхождения в крупнейший рынок товаров и услуг, обмена технологиями. Однако для достижения экономического эффекта от интеграции важно четко понимать и последовательно отстаивать собственные экономические интересы.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ (REFERENCES)

Агеев А. 2015. Силовая экономика и смена мирового гегемона. *Институт экономических стратегий*. URL: <http://www.inesnet.ru/> [Ageev A. 2015. Power economy and change of world predominant force. *Institut ekonomicheskikh strategii*. URL: <http://www.inesnet.ru/> (In Russ.)]

Ананьева В.Н. 2014. Совершенствование таможенного регулирования в условиях Евразийского экономического союза. *Вестник БГЭУ*. № 6. С. 5–11. [Anan'eva V.N. 2014. Improvement of customs regulation in the conditions of the Euroasian economic union. *Vestnik BGEU*. No 6. PP. 5–11. (In Russ.)]

Анисимов А. 2011. Об истинной экономической силе Китая. *Москва*. № 12. С. 136–142. [Anisimov A. 2011. About the true economic force of China. *Moskva*. No 12. PP. 136–142. (In Russ.)]

Артемьев А., Макаренко Г. 2015. *Окно в Европу: как Китай запустил новый «Шелковый путь» в обход России*. URL: <http://www.rbc.ru/politics/15/12/2015/56703a6d9a7947f88a89ae7d> [Artem'ev A., Makarenko G. 2015. *Window to Europe: as China has started a new «Silk way» bypassing Russia*. URL: <http://www.rbc.ru/politics/15/12/2015/56703a6d9a7947f88a89ae7d> (In Russ.)]

Зотин А. 2016. Сад расходящихся тупиков. *Коммерсант-Деньги*. № 10. С. 21. [Zotin A. 2016. Garden of the dispersing deadlocks. *Kommersant-Den'gi*. No 10. P. 21. (In Russ.)]

Ковалев М., Линь Г. 2015. Инвестиционная стратегия Китая «Один пояс – один путь». *Банковский вестник*. № 9. С. 7. [Kovalev M., Lin' G. 2015. Investment strategy of China «One belt – one way». *Bankovskii vestnik*. No 9. P. 7. (In Russ.)]

Крутаков Л., Макушкин А. 2016. Бизнес с размахом. *Коммерсант*. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2927027> [Krutakov L., Makushkin A. 2016. Business in a big way. *Kommersant*. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2927027> (In Russ.)]

Кузиев Н.А. 2015. Политические аспекты концепции «Экономического пояса Шелкового пути». *Молодой ученый*. № 5. С. 379–382. [Kuziev N.A. 2015. Political aspects of the concept of «An economic belt of the Silk way». *Molodoi uchenyi*. No 5. PP. 379–382. (In Russ.)]

Литвинов Н. 2015. По новому Шелковому пути. *Звезда*. URL: <http://zviazda.by/> [Litvinov N. 2015. On a new Silk way. *Zviazda*. URL: <http://zviazda.by/> (In Russ.)]

Маневич В.Е., Николаев Л.К., Овсиенко В.В. 2008. *Теория экономической динамики Харрода и анализ российской экономики*. Вводная статья к переводу монографии: Р. Харрод. Теория экономической динамики: пер. с англ. В.Е. Маневича. Под ред. В.Г. Гребенникова. Москва: ЦЭМИ РАН. С. 4–7. [Manevich V.E., Nikolaev L.K., Ovsienko V.V. 2008. *Theory of economic dynamics of Harrod and analysis of the Russian economy*. Introduction article to the translation of the monograph: R. Harrod. Theory of economic dynamics: the lane from English V.E. Manevich. (In Russ.)]

Меньшиков С. 2009. *Мегaproект «Берингов пролив»: политический и экономический аспекты*. URL: http://www.larouchepub.com/russian/news/a7396_mm_kiedrich.html [Men'shikov S. 2009. *Bering Strait megaproject: political and economic aspects*. URL: http://www.larouchepub.com/russian/news/a7396_mm_kiedrich.html (In Russ.)]

Оверченко М. 2016. Как Китай отвоевывает у России Центральную Азию. *Ведомости*. URL: <http://www.vedomosti.ru/economics/articles/2015/10/26/614254-kitai-aziyu-rossii> [Overchenko M. 2016. As China wins Central Asia from Russia. *Vedomosti*. URL: <http://www.vedomosti.ru/economics/articles/2015/10/26/614254-kitai-aziyu-rossii> (In Russ.)]

Райнерт Э., Сандарам Й. 2015. *Глобальный план Маршалла*. URL: <http://www.project-syndicate.org/commentary/global-marshall-plan-development-by-erik-s-reinert-and-jomo-kwame-sundaram-2015-04/russian#tHqLWFpHo9pMLpOk.99> [Rainert E., Sandaram I. 2015. *A Global Marshall Plan*. URL: <http://www.project-syndicate.org/commentary/global-marshall-plan-development-by-erik-s-reinert-and-jomo-kwame-sundaram-2015-04/russian#tHqLWFpHo9pMLpOk.99> (In Russ.)]

Loesekrug-Pietri A. 2015. *Why Europe can't afford to ignore China's New Silk Road*. 16 November. URL: www.weforum.org

Shedlock M. 2016. World Trade Plunges 13.8% in US Dollar Terms. *Mish's Global Economic Trend Analysis*. URL: <http://mishtalk.com/2016/02/26/world-trade-plunged-13-8-in-us-dollar-terms/February26>.

Schuman M. 2015. China's New Silk Road Dream. *Bloomberg Businessweek* URL: <http://www.bloomberg.com/news/articles/2015-11-25/china-s-new-silk-road-dream>

In citation: *Belorusskii Ekonomicheskii zhurnal*. 2016. No 2. P. 4–14.

Belarusian Economic Journal. 2016. No 2. P. 4–14.

«ECONOMIC SILK ROAD BELT» AS A TRANSPORT ROUTE AND GLOBAL PROJECT OF DEVELOPMENT

Vladimir Shimov, Aleksei Bykov¹

Authors affiliation: ¹ Belarus State Economic University (Minsk, Belarus).

Corresponding author: Aliaksei Bykau (bikov_a@bseu.by).

ABSTRACT. Considered are the prerequisites, terms and expected consequences of the People's Republic of China's implementing the project «The Economic Silk Road Belt». The latter is positioned, on the one hand, as a new transport route, and on the other hand, as a global project of development, whose implementation is able to give new momentum to the economic growth of Eurasia's economies. Analyzed are other global projects of development recognized in history, as well as competing projects of modern times. Denoted are the new opportunities and risks for the Eurasian Economic Union's member states' economies, including those for the Republic of Belarus, which are related to the implementation of the project «Economic Silk Road Belt».

KEYWORDS: Investments, logistics, project of development, Economic Silk Road Belt.

JEL-code: F53, F63, N10, O53, P52.

Received 13.04.2016

