

В. В. Зазерская

*Брестский государственный технический университет
(г. Брест, Республика Беларусь)*

ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И ЕГО ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ЭКОНОМИК В РАМКАХ РЕАЛИЗАЦИИ КОНЦЕПЦИИ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»

В статье проанализировано влияние нетарифных барьеров на транзитный потенциал и развитие транспортных коридоров Республики Беларусь, рассмотрены вопросы развития Брестского транспортно-го узла в контексте международных транспортных коридоров в рамках концепции «Экономического пояса Шелкового пути».

Ключевые слова: *транзитный потенциал, региональная интеграция, внешнеторговый оборот, международные железнодорожные перевозки, контейнерные перевозки.*

The article deals with the influence of non-tariff barriers on the transit potential and development of transport corridors of the Republic of Belarus, analyzes the development of the Brest transport hub in the context of international transport corridors within the concept of the “Silk Road Economic Belt”.

Keywords: *transit potential, regional integration, foreign trade turnover, international railway transportation, container transportation.*

Разногласия между странами, вызванные географическим положением, плохой инфраструктурой, являются препятствием для экономического роста. Региональная интеграция позволяет странам преодолевать барьеры на пути движения ресурсов, интегрируя рынки товаров, услуг и факторов производства, тем самым облегчая товаропоток капитала, ресурсов и инноваций. Региональной интеграции способствует общая физическая и институциональная инфраструктура. Сотрудничество между

странами в рамках региональной интеграции проходит в сферах:

- торговля, инвестиции и внутреннее регулирование;
- транспорт, ИКТ и энергетическая инфраструктура;
- макроэкономическая и финансовая политика.

Однако возможности национального и регионального развития ограничиваются следующими условиями. Страны стали более жестко отстаивать интересы и границы экономических и военно-политических союзов, пандемия и широкомасштабное санкционное давление Запада на Россию и Беларусь снижают внешнеторговый оборот.

Республика Беларусь выстраивает отношения со странами в том числе и через участие в интеграционных объединениях. Развитый промышленный потенциал помогает сохранять экспортно-ориентированную направленность белорусской экономики. Постоянный поиск рынков сбыта своей продукции влияет на совершенствование внешнеэкономической политики страны. Дополнительным импульсом экономическому развитию является континентальное сотрудничество на основе интеграции транспортного потенциала и соответствующей инфраструктуры регионов Евразии. Также концепции КНР «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП) и «Морской Шелковый путь XXI века» (МШП-XXI) формируют новую парадигму экономического и геостратегического развития как региона, так и мирового хозяйства в целом. Инициатива «Один пояс, один путь» полностью учитывает особенности и недостатки развития мировой и региональной экономик и призвана дать новый импульс экономическому развитию за счет углубления сотрудничества. Председатель КНР Си Цзиньпин отметил: «Это инициатива развития, инициатива сотрудничества, инициатива открытости и, что особенно важно, это путь равенства и взаимной выгоды при совместных обсуждениях, совместном строительстве и совместном использовании» [1, с. 28].

«Суть данной китайской инициативы заключается в поиске, формировании и продвижении новой модели международного сотрудничества и развития с помощью укрепления действующих региональных двусторонних и многосторонних механизмов и структур взаимодействий с участием Китая» [2]. На территории мегапроекта сосредоточены богатые запасы ресурсов, проживает 63 % населения планеты, а предположительный экономический масштаб – 21 трлн долл. США [3]. Данная концепция отражает внешнеэкономическую политику КНР. Горизонт реализации концепции – около 30 лет с охватом 100 государств и разработкой семи «поясов», таких как транспортный, энергетический, торговый, информационный, научно-технический, аграрный, туристический, результатом является создание масштабной зоны свободной торговли от северо-западных провинций Китая, Центральной Азии до Центральной и Восточной Европы.

Данная инициатива для Китая тесно связана с перспективами развития западных и северо-восточных провинций – использование сухопутных маршрутов для продвижения товаров из западных (Синьцзян-Уйгурский автономный район, Тибетский автономный район, Цинхай) и северо-восточных провинций (Внутренняя Монголия, Хэйлуцзян). Для этого в КНР реализуется комплекс мер по развитию новой транспортной инфраструктуры, которая будет способствовать росту перевозок на запад.

Для Республики Беларусь участие в ЭПШП также носит актуальный характер, так как решаются проблемы в области транспортно-логистической инфраструктуры, контейнеризации экономики, таможенного администрирования и т. д. Работа в данном направлении дает положительный эффект при использовании транзитного потенциала страны, развитии экспорта и усилении связанности внутриконтинентальных государств и регионов. Основные участники процесса: Китай, Россия, Казахстан, Беларусь, страны ЕС.

КНР и ЕС являются двумя крупнейшими торговыми партнерами в мире. Общий объем торговли за период январь – ноябрь 2020 г. составил 532,7 млрд евро, из которых экспорт КНР составил 350,1 млрд евро, а экспорт ЕС – 182,7 млрд евро. Экспорт Китая в ЕС за 2020 г. вырос на 5,6 % относительно прошлого года, в то время как экспорт ЕС в КНР вырос только на 2,2 %. Взаимная торговля характеризуется значительным дефицитом для ЕС: в 2020 г. импортный объем превысил экспортный в среднем на 92 %, что на 6 % больше 2019 г. В разрезе торговли ЕС и КНР основными импортерами китайской продукции в 2020 г. были Нидерланды (24 %) и Германия (21 %). В КНР из ЕС преимущественно экспортировала Германия (48 %). В экспортной торговле КНР–ЕС в 2020 г. преобладали следующие товарные группы: электрическое оборудование (30 %) и реакторы, котлы, механические устройства (21 %). В свою очередь из ЕС на экспорт в КНР в основном отправлялись реакторы, котлы, механические устройства (19 %); электронное оборудование (15 %); транспортные средства (15 %).

Республика Беларусь выступает одним из важнейших участников в реализации концепции ЭПШП. Соглашения и меморандумы о развитии сотрудничества можно разделить на четыре направления: политическое, инвестиционное, торговое и гуманитарное. На стимулирование данной инициативы направлены и многие программные документы, регламентирующие развитие отношений стратегического партнерства. К ним относятся Директива Президента Республики Беларусь № 5 «О развитии двусторонних отношений Республики Беларусь с Китайской Народной Республикой», Стратегия инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года и др. [4].

Сотрудничество развивается как внешнеторговое между двумя странами, так и в рамках использования транзитного потенциала Республики Беларусь. На рисунке 1 показан внешнеторговый оборот между странами.

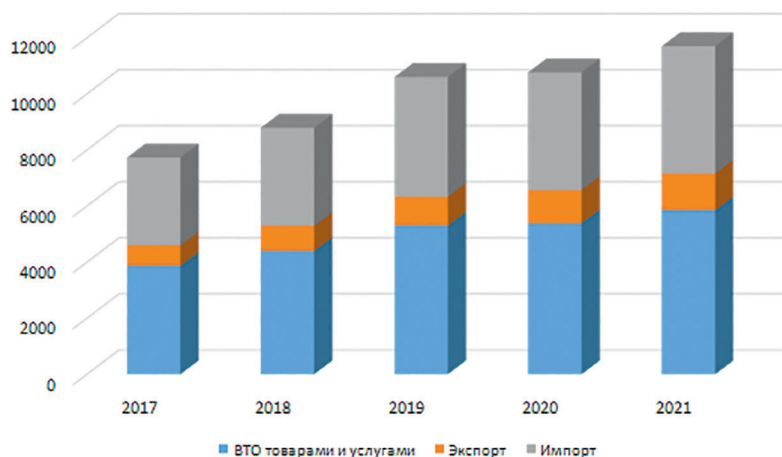


Рис. 1. Объем торговли товарами и услугами между Республикой Беларусь и Китаем, млн долл. США

По итогам 2021 г. внешнеторговый оборот Беларуси и Китая превысил значения 2019 г. и составил 5,9 млрд долл. США, темп роста – 108,7 %. Темпы роста экспорта 109,7 %, импорта – 108,3 %. Сальдо отрицательное: –3,2 млрд долл. США. Объем торговли товарами Республики Беларусь с КНР (включая Гонконг, Макао и Тайвань) в 2017–2021 гг. составил 5,1 млрд долл. США, темп роста – 111,8 % к 2020 г. и 111 % к 2019 г. Экспорт белорусских товаров в КНР составил 913,3 млн долл. США, темп роста 117,5 и 128,2 % соответственно. Импорт из Китая в Беларусь – 4,2 млрд долл. США, темп роста 110,6 %. Основные статьи белорусского экспорта товаров в КНР: калийные удобрения, говядина замороженная, лесоматериалы продольно-распиленные, мясо и пищевые субпродукты домашней птицы, молоко и сливки сгущенные и сухие, целлюлоза древесная, натронная или сульфатная, молочная сыворотка, сахар, масло рапсовое, электронные интегральные схемы. В структуре белорусского экспорта в Китай ярко выражено преимущество

в поставках пищевой и сельхозпродукции. Беларусь находится в топ-10 поставщиков в Китай калийных удобрений (3-е место), молочной сыворотки (5-е место), мясной продукции (мясо курицы и говядина (9-е и 10-е места), рапсового масла (10-е место). По состоянию на 01.01.2022 в КНР аккредитовано 123 белорусских производителя молочной продукции, замороженной говядины, замороженного мяса курицы, замороженных ягод, обработанной рыбной продукции. Двусторонний торговый оборот по услугам составил 735,2 млн долл. США (темп – 90,9 %), экспорт – 400,9 млн долл. США (темп – 95,4 %), импорт – 334,3 млн долл. США (темп – 86 %). Сальдо торгового баланса положительное: +66,6 млн долл. США. Спад произошел из-за существенного сокращения объемов строительных услуг и их высокой доли в экспорте. Значительный рост экспорта транспортных услуг (темп роста 145,4 %), занимающих второе место в его структуре (доля 39,7 %), не позволил допустить пропорционального строительным услугам падения экспорта. Существенные темпы роста продемонстрировал экспорт услуг образования – 156,8 %, стоимость оказанных услуг – 33,2 млн долл. США [5].

Внешнеторговому сотрудничеству способствует:

- выгодное географическое положение Беларуси для использования транзитного потенциала и логистическая инфраструктура;

- реализация концепций и стратегий, направленных на стратегическое развитие страны, включающих мероприятия по привлечению инвестиции для развития инфраструктуры транспорта и энергетики, передовых иностранных технологий и т. д.

Положение Республики Беларусь на перекрестке основных транспортных маршрутов, связывающих Западную Европу, Россию, Среднюю Азию и Китай, регион Черного моря и страны Балтии, а также фактор разной ширины колеи (1520 и 1435 мм) позволяет эффективно использовать свой транзитный потенциал. Международные железнодорожные перевозки в Беларуси

осуществляются сегодня через 16 межгосударственных железнодорожных пунктов пропуска. Создана современная терминальная инфраструктура, функционирует 50 грузовых терминалов, в том числе 18 контейнерных, которые имеют необходимые производственные мощности и оказывают полный комплекс транспортно-логистических услуг. Новая инфраструктура терминального комплекса станции Брест-Северный позволяет увеличить среднесуточную перерабатывающую способность по перегрузу контейнеров в 1,5 раза, площади хранения контейнеров – в 2 раза. Обработка организованных контейнерных поездов в Брестском железнодорожном узле, курсирующих в сообщении Восток–Запад–Восток, на станциях Брест-Северный и Брест-Восточный составляет 8 ч 30 мин при перегрузе и 5 ч без перегруза.

Передача грузов в сообщении Китай–Европа–Китай транзитом через Беларусь осуществляется по трем пограничным переходам: Брест/Тересполь, Брузги/Кузница Белостокская и Сви́слочь/Семянувка.

Дальнейшее развитие транзитных перевозок должно учитывать негативные внешние факторы: западные экономические санкции в отношении России и ответные антисанкции со стороны России, изменение вектора внешней торговли России.

Ранее концепция государственной программы развития логистической системы Беларуси базировалась на том, что основу проходящих через страну товарных потоков будут составлять внешнеторговые грузы стран Азиатско-Тихоокеанского региона и Евросоюза (рис. 2). Между тем в последнее время наблюдается перераспределение глобальных товарных потоков с центрально-европейского направления (Запад–Восток–Запад) на южно-европейский коридор, что означает потенциальные потери для белорусского транзита.

Элементами ЕЦЭС являются:

– электронная накладная – позволяет всем участникам перевозочного процесса осуществлять обмен данными, а также своевременно получать информацию о нахождении груза на всем пути следования, составляет основу цифровых транспортных коридоров;

– открытая нейтральная блокчейн-платформа транзитных перевозок;

– онлайн-счетчик выбросов в атмосферу CO₂, применяемый к грузовым перевозкам на самом протяженном участке Нового Шелкового пути – от европейской до китайской границы – показывает экологическую ценность перевозок различными видами транспорта.

Стратегическое развитие Республики Беларусь и Китая обусловлено геополитической, геоэкономической и социокультурными перспективами.

Препятствуют росту контейнеропотока по оси КНР–ЕАЭС–ЕС недостаточные мощности пунктов пропуска на белорусско-польской границе. Фактор скорости, а также сохранности и надежности железнодорожного транзита через Беларусь, внедрение цифровых решений повышают конкурентоспособность в сфере контейнерных перевозок.

Литература

1. Юнцюань, Ли. Стратегическое сопряжение для строительства «одного пояса и одного пути» / Ли Юнцюань // Пояс и путь: возможности для Беларуси : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 24 февр. 2017 г. / под ред. проф. А. А. Тозика. – Минск : РИВШ, 2017. – 186 с.

2. Раздел VI, Государственный совет (2015 г.). Видение и действия по совместному строительству пояса и пути. – Режим доступа: http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html. – Дата доступа: 04.12.2022.

3. 习近平“一带一路”构想战略意义深远 (Си Цзиньпин раскрывает суть стратегии проекта «Один пояс – один путь») [Электронный ресурс] // 国际在线 (Новостной портал КНР о международных делах). – Режим доступа: <http://gb.cri.cn/42071/2014/10/10/882s4720906.htm>. – Дата доступа: 01.12.2022.

4. О развитии двусторонних отношений Республики Беларусь с Китайской Народной Республикой : Директива Президента Респ. Беларусь от 31 авг. 2015 г. № 5. – Режим доступа: <http://zakonipravo.hav.by/direktiva-prezidenta-rb-5>. – Дата доступа: 11.11.22.

5. Торгово-экономическое сотрудничество. – Режим доступа: <https://china.mfa.gov.by/ru/bilateral/trade>. – Дата доступа: 04.11.2022.

А. А. Казущик, Сун Чжотао

*Гомельский государственный университет
имени Франциска Скорины
(г. Гомель, Республика Беларусь)*

БЕРЕЖЛИВОЕ ПРОИЗВОДСТВО: ОПЫТ КИТАЯ

В статье рассмотрено бережливое производство как одна из лучших систем и методов организации производства Industry 4.0, которая дает возможность быстрой адаптации производственных систем к изменяющимся потребностям пользователей, что значимо для развития китайской обрабатывающей промышленности.

Ключевые слова: *Industry 4.0, бережливое производство, китайская обрабатывающая промышленность, перспективы развития бережливого производства.*

The article considers lean manufacturing as one of the best systems and methods of organizing Industry 4.0 production, which makes it possible