

качества, обеспечивает макроэкономическое руководство работой по обеспечению качества по всей стране, организует реализацию Система государственных наград в области качества и продвижение стратегии известных торговых марок, организует внедрение передового опыта и научных методов управления качеством, берет на себя разработку правил надзора за качеством основного инженерного оборудования, обеспечивает соблюдение системы отзыва за бракованную продукцию, способствует развитию «Возрождения города через качество», организует оценку государственного макроэкономического уровня качества, организует установление кредита качества предприятия, организует профессиональную квалификационную проверку технического персонала по качеству, организует расследование крупных аварий продукции качества и предлагает комментарии по исправлению положения, а также отвечает за надзор и управление борьбой с контрафактной продукцией [4].

Заключение. На современном этапе двусторонний формат сотрудничества между государствами традиционно базируется на политических отношениях. Политический диалог на высшем уровне между Беларусью и Китаем развивается активно и плодотворно. Партнерство с КНР — один из возможных вариантов диверсификации внешней политики и торговли, помогающий реализовать принцип «многовекторности» внешней политики Беларуси. Для Беларуси Китай является очень важным партнером, позиция которого может существенно повлиять на ее положение в системе международных отношений. По части внешнеэкономического сотрудничества китайские эксперты отмечают низкую эффективность и структурные проблемы белорусской экономики, проблемы административного управления, делового и инвестиционного климата в Беларуси, частые изменения в законодательстве, различия технических стандартов и технологий, неразвитость рыночного мышления, а также рекомендуют, в частности, прибегнуть к структурным экономическим реформам и работать над сближением белорусской и китайской экономических моделей. Характеризуя позицию Китая можно говорить о сугубо прагматичном подходе в экономической области сотрудничества с Беларусью. Все форматы, которые предлагаются китайской стороной — это глубоко продуманная стратегия, нацеленная на получение экономической выгоды в краткие сроки.

Список цитируемых источников

1. Белорусско-Китайский межправительственный комитет по сотрудничеству [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://belaruschina.by/ru/belarus_china/relations/present/torgovo-ekonomicheskie-otnosheniya.html. — Дата доступа: 25.02.2022.
2. Белорусско-китайское межрегиональное сотрудничество и побратимские связи [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://china.mfa.gov.by/ru/bilateral/regional/info/>. — Дата доступа: 23.02.2022.
3. Торгово-экономическое сотрудничество [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://china.mfa.gov.by/ru/bilateral/trade/>. — Дата доступа: 18.02.2022.
4. AQSIQ CIQ Сертификат [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.aqsiq.net/ru/aqsiq-ci-q>. — Дата доступа: 23.02.2022.

УДК 339.9

Лиюань Чэнь

Белорусский государственный университет, Минск, Республика Беларусь, 466592288@qq.com

О ХОДЕ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ» В БЕЛАРУСИ

В статье акцентировано внимание не только на выгоды, но и на особенности и риски для Беларуси участия в реализации глобального проекта «Один пояс — один путь».

Ключевые слова: глобализация; Новый шелковый путь; контейнерные железнодорожные перевозки; хаб; инновационные логистические решения.

Liyuan Chen

Belarusian State University, Minsk, the Republic of Belarus, 466592288@qq.com

ON THE IMPLEMENTATION OF THE ONE BELT, ONE ROAD STRATEGY IN BELARUS

The article focuses not only on the benefits, but also on the features and risks for Belarus' participation in the global implementation of the One Belt — One Road project.

Key words: globalization; New Silk Road; container rail transport; hub; innovative logistics solutions.

Введение. Принято считать, что реализация глобальной китайской инициативы «Один пояс — один путь» принесет всем участникам, включая и Беларусь, только выгоды. Существенные выгоды связаны с ростом транзита. Однако у каждой страны-участницы есть и собственные интересы, и это приводит к росту конкуренции участников. В статье акцентировано внимание на эти особенности для Беларуси.

Основная часть. В 2013 г. Китай инициировал мегапроект «Один пояс и один путь», предложив соединить Азию с Европой и Африкой единой сетью автомобильных и железных дорог, морских путей и трубопроводов, не жалея для этого десятков миллиардов долларов, а в целом проект содержит потенциал инвестиций до 1 трлн. дол. США [1].

Новый шелковый путь (НШП) — концепция новой панъевразийской (в перспективе — межконтинентальной) транспортной системы, продвигаемой Китаем, для перемещения грузов и пассажиров по суше из Китая в страны Европы. Транспортный маршрут представляет собой трансконтинентальную железную дорогу, проходящую через Китай, Россию, Казахстан, Беларусь и далее через страны ЕС.

С одной стороны, этот проект усиливает стратегические позиции Китая в мире, но, с другой, — усиливает логистические и внешнеэкономические позиции многих стран, и даже экономических соперников Китая, поэтому этот проект поддержали уже полторы сотни стран. Китайские компании и банки выходят на внешние рынки с проектами строительства высокоскоростных железных дорог и автомагистралей, мостов, электростанций и промышленных парков, прокладывают многочисленные нефте- и газопроводы, обустривают морские порты, запускают новые авиарейсы. За счет этого расширяется торговля, привлекаются инвестиции в развивающиеся страны, растет их экономика, создаются сотни тысяч рабочих мест, на которых трудятся местные жители. Фактически речь идет о новой модели глобализации, суть которой определяется простым принципом «кто торгует, тот не воюет». Правда, можно отметить, что с началом пандемии в мире, Китае и в Беларуси активность проекта снизилась.

Беларусь, благодаря своему расположению в Европе, становится естественной участницей проекта (рисунок 1).



Рисунок 1 — Место Беларуси в проекте «Один пояс — Один путь» [2].

Тем не менее, в декабре 2021 г. в Амстердаме состоялся саммит European Silk Road, на котором эксперты из сферы транспорта, торговли и логистики подвели итоги развития грузоперевозок по Новому шелковому пути в 2021 г. и наметили планы на будущее. Была затронута и белорусская тема участия в проекте.

Констатировано, что железнодорожные грузоперевозки по НШП доказали свою эффективность, поддерживая работу цепочек поставок во время пандемии. Отрасль приобрела более надежный и устойчивый профиль, но по мере развития транспортной сети появляются новые проблемы и возможности. Это касается всех стран, связанных с функционированием Нового шелкового пути, в том числе и Беларуси, которая играет важную роль в системе транзита (рисунок 2). К примеру, подвижной состав не всегда есть в наличии, а цены на контейнеры колеблются.

Во время саммита главный докладчик Онно де Йонг из голландской компании Eсоgуs поделился цифрами индекса ERAI (индекс транзитных железнодорожных перевозок), основанного на маршрутах через Казахстан и Калининград, а также данными РЖД, основанными на маршрутах через Россию. Объемы на основных маршрутах через Казахстан и Калининград выросли за январь—сентябрь 2021 года на 30 % [3].

Объем трафика составляет 459 000 TEU. РЖД сообщило о еще более высоких темпах роста — 40 %, при этом за первые девять месяцев 2021 г. было перевезено 782 000 TEU, так как маршруты через Россию включают некоторые из маршрутов через Казахстан. Таким образом, скоро будет достигнут рубеж в 1 млн. TEU.

Справочно: TEU (или ДФЭ — двадцатифутовый эквивалент) — условная единица объема контейнерных перевозок, за которую принят контейнер размерами 20 × 8 × 8 футов (6058 × 2438 × 2438 мм).

Роль Беларуси, к сожалению, обсуждена не в качестве партнера основных участников НШП, а в связи с угрозами закрытия транзита Литвой, Беларусь или Польшей.



Рисунок 2 — Железнодорожная часть НШП [3]

Второй важнейший аспект темы в том, что 2021 г. — последний. Когда участники транзита из других стран (включая и БЖД) получали субсидии из Китая. В этих условиях прогнозируют возрастание роли России и ее логистических фирм. Россия планирует инвестировать около \$12 млрд. в Транссибирскую и Байкало-Амурскую железные дороги, активно занимается модернизацией погранпереходов и их пропускной способности в Калининградской области и после завершения этого процесса возможно увеличение грузопотока на данном участке примерно в 10 раз.

Белорусский участок НШП — очень важный элемент железнодорожной магистрали из-за того, что выполняет функции узловой платформы на пути формируемого транспортного коридора. Именно через Беларусь проходит основной поток сухопутного китайского экспорта, здесь обслуживаются и формируются составы, которые далее следуют в страны ЕС.

Вспоминается, что изначально сухопутный путь грузоперевозок из Китая в Европу планировался через Украину, но планы изменили события в Донбассе в 2014—2015 гг. И огромный товарный поток в ЕС пошел через Беларусь.

С одной стороны, для БЖД и белорусской логистики этот транзит приносит существенные прибыли, с другой — он требует инвестиций в модернизацию инфраструктуры. И белорусская власть стала осуществлять такие инвестиции на электрификацию, замену рельс, информатизацию и другие нужды отрасли.

Важна роль и китайских инвестиций и в начало строительства большого логистического центра в «Великом камне», и реконструкция логистических пунктов вдоль западных границ — возле Гродно и Бреста.

В настоящее время имеется три ключевых пункта пропуска, через которые идут основные грузопотоки в Европу и обратно: Брест — Малашевичи, Брузги — Кузница Белостокская и Свислочь — Семянуйка. После модернизации объем пропускной способности может увеличиться:

- на участке Брест — Малашевичи и Свислочь — Семянуйка до 3 000 ДФЭ в день;
- на участке Брузги — Кузница Белостокская до 160 ДФЭ в день;
- Контейнерный терминал «Брест-Северный».

БЖД сообщила, что объем транзитных контейнерных перевозок в 2021 г. увеличился на 29 % и составил порядка 930 тыс. контейнеров в ДФЭ, в том числе в сообщении Китай — Европа — Китай он возрос в 1,3 раза. Контейнерные поезда связывают 60 городов Китая со 170 городами 23 стран Европы. В среднем в сутки по БЖД обеспечивается транзитное проследование и терминальная обработка порядка 25 контейнерных поездов в сообщении Китай — Европа — Китай.

Однако при этом БЖД жалуется на низкую прибыльность роста трафика в пределах до \$20 млн. При этом причины лежат не в самом функционировании схемы НШП, а внутри компании — ее высокой закредитованности. Как указывает М. Ковалев, «после расчета с кредитами транзитная деятельность будет «золотой», потому что на территории Беларуси сходятся все ключевые транспортные железнодорожные пути» [4].

Еще одна проблема видится в том, что в части грузотрафика по НШП белорусские и российские компании являются конкурентами, российские компании мощнее и они могут подчинить грузопотоки через Беларусь в своих интересах. Такие примеры уже есть через «Объединенную транспортно-логистическую компанию — Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕРА). Компания была создана в 2016 г. для организации транзитных перевозок контейнеров в сообщении Китай — Европа по территориям Казахстана, России и Беларуси. Несмотря на то, что компания была основана на паритетных началах и каждая сторона-учредитель (Казахстанская ЖД, РЖД и БЖД) имеет одинаковое количество акций, реальное оперативное управление находится в России. Роль ОТЛК ЕРА в системе транзитных перевозок за последние годы значительно увеличилась. Заметно увеличились и объемы перевозок. Динамика роста объемов контейнерных перевозок ОТЛК ЕРА отражена на рисунке 3.

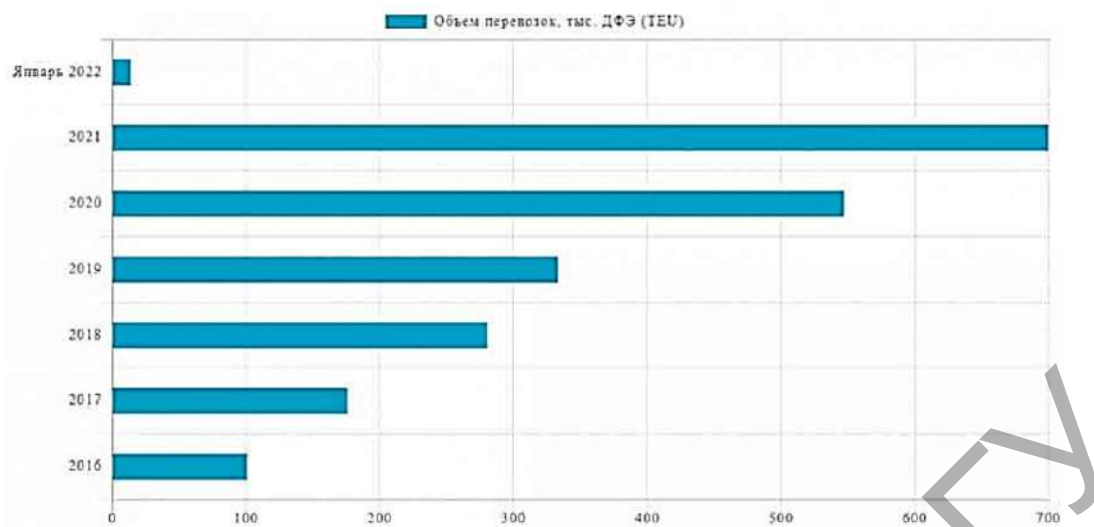


Рисунок 3 — Динамика роста объемов контейнерных перевозок ОТЛК ЕРА [3]

Эксперты отмечают, что в условиях быстрого роста объемов НШП нуждается в эффективных решениях — как с точки зрения скорости, так и с точки зрения пропускной способности.

В 2021 г. появились новые решения:

- высокоскоростная платформа, разработанная российской компанией Sinara Transport Machines, которая обещает перевозить контейнеры со скоростью 140 км/час. В сочетании с оборудованием высокоскоростного подвижного состава эта новая платформа может позволить РЖД сократить транзитное время по России до семи дней;

- новый контейнер, разработанный компанией Laude Smart Intermodal S.A, претендует на то, чтобы изменить правила игры в евразийских грузовых железнодорожных перевозках. 40-футовый контейнер SBOT был разработан польской логистической компанией специально для перевозки между Китаем и Европой. Его основная характеристика — увеличение вместимости на 25—30 % по сравнению со стандартными 40-футовыми контейнерами. Новые контейнеры Laude имеют иную форму. У них более узкий, чем обычно, верх и широкий низ.

Таким образом, участие в проекте НШП для Беларуси является большим экономическим достижением. Контейнерные перевозки через белорусский транспортный узел продолжают расти. Однако, при этом, имеются угрозы, риски и проблемы:

- БЖД, несмотря на активное участие в проекте, жалуется на низкую прибыльность, однако причины ее являются внутрикорпоративными. Здесь требуется более рациональное поведение собственника БЖД — государства;

- китайские и российские компании предлагают инновационные решения. У БЖД на них инвестиций пока нет;

- российские логистические компании являются более сильными, чем белорусские, и «перетягивают часть одеяла» на себя. Здесь видится более активной роль ЕАЭК;

- белорусские власти ждут от НШП не только роста транзита грузов, но и инвестиций других (небелорусских участников) в белорусскую инфраструктуру и инновации, как об это им заявил президент А. Г. Лукашенко в 2017 г. [5]. Однако эти ожидания могут оказаться завышенными;

- белорусским властям следует не включать политический фактор в транзит по БШП, так как это угроза, прежде всего, для самой Беларуси, а не для транзитеров БШП.

Заключение. Общее мнение о будущем НШП экспертами сосредоточено на одном — на первое место необходимо ставить качество и инновации, а не количество. Это значит, меньше внимания уделять новым маршрутам, а больше — улучшению существующих транспортных магистралей и их модернизации. И белорусскому правительству, и участникам проекта надо подстраиваться под эти тенденции.

Список цитируемых источников

1. Один пояс и один путь [Электронный ресурс]. — Режим доступа: https://ru.wikipedia.org/wiki/Один_пояс_и_один_путь . — Дата доступа: 28.01.2022.

2. Кононович, Е. Что даст Беларуси участие в инициативе «Пояс и путь» [Электронный ресурс] / Е. Кононович. — Режим доступа: <https://www.sb.by/articles/prityazhenie-investitsiy.html> . — Дата доступа: 28.01.2022.

3. Новый шелковый путь: место Беларуси в главной транспортной системе Евразии [Электронный ресурс] // Нар. воля. — 12.01.2022 г. — Режим доступа: <https://www.nv-online.info/2022/01/12/novyy-shelkovyj-put-mesto-belarusi-v-glavnoj-transportnoj-sisteme-evrazii.html> . — Дата доступа: 28.01.2022.

4. Ковалев, М. Н. Участие Белоруссии в реализации проекта «Один пояс и один путь» [Электронный ресурс] / М. Н. Ковалёв // Economics. — 2018. — Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/uchastie-belorussii-v-realizatsii-proekta-odin-poyas-i-odin-put/viewer> . — Дата доступа: 28.01.2022.

5. Материалы Международной научно-практической конференции. Минск, 24 февраля 2017 г. [Электронный ресурс] // РИВШ. — Режим доступа: <https://rci.bsu.by/docs/One%20Belt%20One%20Road%20Initiative:%20Opportunities%20for%20Belarus.pdf> . — Дата доступа: 28.01.2022.