

Министерство образования Республики Беларусь
Полоцкий государственный университет

**УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ:
МЕЖДУНАРОДНЫЕ И НАЦИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ**

Электронный сборник статей
III Международной научно-практической online-конференции

(Новополоцк, 18–19 апреля 2019 г.)

Новополоцк
Полоцкий государственный университет
2019

Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты
[Электронный ресурс] : электронный сборник статей III Международной научно-практической online-конференции, Новополоцк, 18–19 апреля 2019 г. / Полоцкий государственный университет. – Новополоцк, 2019. – 1 электрон. опт. диск (CD-ROM).

Впервые материалы конференции «Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты» были изданы в 2012 году (печатное издание).

Рассмотрены демографические и миграционные процессы в контексте устойчивого развития экономики; обозначены теоретические основы, практические аспекты управления человеческими ресурсами; выявлены и систематизированы драйверы инклюзивного экономического роста в Беларуси и за рубежом; раскрыты актуальные финансовые и экономические аспекты развития отраслей; приведены актуальные проблемы и тенденции развития логистики на современном этапе; отражены современные тенденции совершенствования финансово-кредитного механизма; освещены актуальные проблемы учета, анализа, аудита в контексте устойчивого развития национальных и зарубежных экономических систем; представлены новейшие научные исследования различных аспектов функционирования современных коммуникативных технологий.

Для научных работников, докторантов, аспирантов, действующих практиков и студентов учреждений высшего образования, изучающих экономические дисциплины.

Сборник включен в Государственный регистр информационного ресурса. Регистрационное свидетельство № 3061815625 от 23.05.2018.

Компьютерный дизайн обложки М. С. Мухоморовой.
Технический редактор Т. А. Дарьянова, О. П. Михайлова.
Компьютерная верстка И. Н. Чапкевич.

211440, ул. Блохина, 29, г. Новополоцк, Беларусь
тел. 8 (0214) 53 05 72, e-mail: a.lavrinenko@psu.by

РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В РАМКАХ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»

В.И. Папковская

Белорусский государственный экономический университет, Минск

На сегодняшний день китайская стратегическая инициатива «Один пояс, один путь» получила широкое признание мировым сообществом и претендует на одну из ведущих геополитических концепций современного мироустройства, которая предполагает формирование новой модели мирного сотрудничества и взаимовыгодного развития всех стран в условиях глобальной взаимосвязанности и взаимозависимости.

В проекте «Один пояс, один путь» заявлены шесть экономических коридоров. Экономический коридор «Новый Евразийский континентальный мост» является «сердцевиной» проекта «Один пояс, один путь» и представляет собой современный вариант исторического Шёлкового пути, который в течение многих столетий обеспечивал торговые и гуманитарные связи между Западной и Восточной цивилизациями.

Инфраструктурной основой «Нового Евразийского континентального моста» является развитая сеть железнодорожных и автомобильных магистралей, соединяющих морские порты на восточном побережье Китая с крупными гаванями на Атлантическом побережье Западной Европы. Китайская часть коридора включает магистрали от восточных, а также центральных и южных провинций до Синьцзян-Уйгурского автономного района (далее — СУАР) на западе страны с выходом на границу с Казахстаном. После пересечения границы Китая новый сухопутный мост проходит через Казахстан, Россию и Беларусь в Польшу, а затем разветвляется по европейским странам и выходит на морские порты на севере и западе Европы. По коридору организованы перевозки по нескольким международным грузовым железнодорожным маршрутам, в том числе Чунцин — Дуйсбург (Германия), Ухань — Пардубице (Чехия), Чэнду — Лодзь (Польша), Чжэнчжоу — Гамбург (Германия), Иу — Мадрид. На всех маршрутах действует упрощённый порядок декларирования грузов, прохождения таможенных процедур, что позволяет увеличить скорость и снизить стоимость доставки грузов [1, с. 15].

Беларусь в этом коридоре представляется как логистический хаб на пути в Европу. С целью укрепления сотрудничества в 2018 году АО «Дуйсбургер Хафен» (Германия) стало акционером Китайско-Белорусского индустриального парка «Великий камень». Также стоит отметить, что и китайское правительство активно финансирует инфраструктурные объекты стран, пролегающих вдоль Нового шелкового пути.

Согласно данным таблицы 1 видно, что с 2012 года за счёт средств Эксимбанка КНР уже электрифицировано 2 участка: Молодечно-Гудогай и Гомель-Жлобин-Осиповичи. Общая сумма инвестиций по двум проектам составила 157,1 млн долларов США. В 2018 году поступили денежные средства на электрификацию 3-го участка: Жлобин-Калинковичи. Сумма финансирования неизвестна; согласно проекту электрификация завершится в 2020 году.

Таблица 1. – Заявленные китайские инвестиции в железнодорожный транспорт Республики Беларусь

Название	Источник финансирования	Планируемые временные рамки	Статус	Объем (млн доллар США)
Электрификация участка государственной границы Молодечно-Гудогай	Эксимбанк КНР	2015-2017	Завершен	76,4
Электрификация участка Гомель-Жлобин-Осиповичи	Эксимбанк КНР	2012-2015	Завершен	80,7
Электрификация участка Жлобин-Калинковичи	Эксимбанк КНР	2018-2020	В процессе	Неизвестно

Источник: [2].

Таблица 2. – Индекс производительности инфраструктуры (LPI), рейтинг 160 стран

Страна	Рейтинг LPI		Таможня		Инфраструктура		Компетентность логистики	
	2014	2018	2014	2018	2014	2018	2014	2018
Беларусь	99	103	87	112	86	92	118	85
Казахстан	88	71	121	65	106	81	83	90
Латвия	36	70	35	49	51	49	42	81
Литва	46	54	44	46	39	66	57	54
Польша	31	28	32	33	46	35	33	29
Россия	90	75	133	97	77	61	80	77
Украина	61	66	69	89	71	119	72	61

Источник: [3].

Железнодорожные пути Республики Беларусь находятся в сравнительно хорошем состоянии, но в то же время производительность инфраструктуры оценивается ниже среднего. Так, согласно индексу производительности инфраструктуры, разработанному Всемирным банком и представленному в таблице 2, по критерию «Инфраструктура» Беларусь потеряла 6 позиций и находится на 92-й позиции, по критерию «Таможня» – 4 позиции заняла 112-ю позицию. Улучшилась позиция только по критерию «Компетентность логистики» – 85 позиция в рейтинге. Этот индекс отражает способность стран эффективно перемещать товары и показывает уровень взаимодействия между производителями и потребителями в рамках международной торговли. Индекс основан на результатах опроса экспедиторов.

Согласно данным Белорусской железной дороги объем контейнерных перевозок по Белорусской железной дороге в 2018 году увеличился на 21% по сравнению с 2017 годом и составил 635,4 тыс. ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент). Рост объемов достигнут по всем видам сегмента: транзит вырос на 27%, экспорт - на 4%, импорт - на

9%, внутриреспубликанские перевозки - на 20%. Один из наиболее перспективных и динамично развивающихся сервисов - перевозка грузов ускоренными контейнерными поездами. По итогам 2018 года ими перевезено 474,3 тыс. ДФЭ, или 126% к уровню 2017 года.

Белорусская железная дорога участвует в ряде проектов по организации контейнерных перевозок в сообщении Север - Юг и Восток - Запад. Одним из стратегических направлений является развитие экспортно-импортных перевозок грузов белорусских предприятий, в том числе в Китай.

В сентябре 2018 года был реализован проект с Министерством сельского хозяйства и продовольствия Беларуси. Из Беларуси в Китай по маршруту Колядичи - Туаньцзецунь (город Чунцин) был отправлен первый полносоставный контейнерный поезд с молочной продукцией белорусских предприятий, в составе которого организована перевозка 41 сорокафутового контейнера.

20 марта 2019 года, пройдя более 11 тыс. км по территории Беларуси, России, Монголии и Китая по маршруту экономического пояса Шелкового пути, поезд доставил в Наньчан 41 контейнер с белорусскими удобрениями из торфа и пиломатериалами. Операторами поезда выступили белорусская логистическая компания ООО «Бремино групп» и китайская логистическая компания COSCO Shipping.

К 2025 году Белорусская железная дорога намерена выйти на перевозку в сообщении Китай-Европа 1 млн контейнеров ежегодно [4]. В связи с этим, а также с целью увеличения транзитных перевозок, РУП «Белтаможсервис» закупило 100 железнодорожных платформ для организации поставок продукции в/из Китая. РУП «Белтаможсервис» является оператором железнодорожных контейнерных перевозок грузов, следующих из КНР в Беларусь. С октября 2016 года по октябрь 2018 года предприятием было проэкспедировано 228 поездов, в составе которых перевезено 12 тыс. крупнотоннажных контейнеров.

Таким образом, можно выделить прямые и косвенные экономические последствия инициативы «Один пояс, один путь» для Беларуси. К прямым следует отнести спрос и занятость на этапе строительства (модернизация и расширение) инфраструктуры; к косвенным следует отнести рост экономической активности, связанной с транспортом и транзитом (железнодорожный, автомобильный транспорт и хранение), расширение ВЭД благодаря снижению транспортных расходов, потенциал для компаний стать частью международных транспортных цепочек [5, с. 20]. В результате это позволяет Республике Беларусь воспользоваться данной инициативой в целях:

- Увеличения транзита через Беларусь и, соответственно, получение транзитного дохода;
- Увеличение двусторонней торговли между РБ и КНР и, как результат, экономический рост;
- Увеличение двусторонней торговли между РБ и ЕС, следствием чего будет также являться экономический рост.

Список использованных источников

1. Прокофьев, И.В. Инициатива "Один пояс — один путь" — новая платформа для расширения российско-китайского сотрудничества в транспортной сфере [Электронный ресурс]. / В.И. Прокофьев. — 2017. — Режим доступа: <https://riss.ru/images/pdf/journal/2017/6/04.pdf>. — Дата доступа: 14.03.2019.
2. Официальный сайт Белорусско-Китайского межправительственного комитета по сотрудничеству [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://belaruschina.by/ru/news/>. — Дата доступа: 14.03.2019.
3. The logistics performance index [Electronic resource]. / World Bank. — 2018. — Mode of access: <https://lpi.worldbank.org/about>. Data of access: 20.03.2019.
4. Официальный сайт Белорусской железной дороги [Электронный ресурс]. — Режим доступа: https://www.rw.by/corporate/press_center/reportings_interview_article/2018/12/bzhd_namerena_k_2025_godu_vijt/. Дата доступа: 16.03.2019.
5. Инициатива «Пояс и путь» для Беларуси - оценка с точки зрения экономики [Электронный ресурс]. / Немецкая экономическая группа — 2018. — Режим доступа: - https://www.get-belarus.de/wordpress/wp-content/uploads/2018/10/PB_06_2018_ru.pdf. Дата доступа: 16.03.2019.