

СУНЬ ЦЗЯНЬ

ОСОБЕННОСТИ И ПРОБЛЕМЫ ИНВЕСТИРОВАНИЯ И ТОРГОВЛИ МЕЖДУ КИТАЕМ И БЕЛАРУСЬЮ В ПРОЦЕССЕ РЕАЛИЗАЦИИ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»

По мере ускорения процесса глобализации региональная экономическая интеграция стала значимой тенденцией в развитии мировой экономики и способом осуществления глобализации. Сотрудничество между Китаем и Беларусью является хорошим примером реализации инициативы «Один пояс – один путь» на практике, благодаря чему обе стороны достигли плодотворных результатов в сфере торговли и инвестиций.

Ключевые слова: экономическое сотрудничество Китая и Беларуси; инициатива «Один пояс, один путь»; китайско-белорусские инвестиции; сотрудничество Китая и Беларуси в сфере логистики.

SUN JIAN

FEATURES AND PROBLEMS OF INVESTMENT AND TRADE BETWEEN CHINA AND BELARUS IN THE PROCESS OF IMPLEMENTING THE INITIATIVE «ONE BELT, ONE ROAD»

With the acceleration of globalization, regional economic integration has become a significant trend in the development of the world economy and a way to implement globalization. The cooperation between China and Belarus is a good example of the practical implementation of the Belt and Road Initiative, which has achieved fruitful results in trade and investment for both sides.

Keywords: economic cooperation between China and Belarus; One Belt – One Road Initiative; Sino-Belarusian investments; cooperation between China and Belarus in logistics.

Проект «Один пояс – один путь», который реализуется уже 11 лет с момента его запуска в 2013 г., включает в себя «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь 21 века». К настоящему времени в рамках данного проекта Китай подписал соглашения или меморандумы о сотрудничестве со 152 странами и 32 международными организациями³⁷. С 2013 г. по октябрь 2023 г. общий объем импорта и экспорта Китая со странами вдоль «Одного пояса, одного пути» превысил 21 трлн. долларов США, а объем прямых инвестиций в страны вдоль данного маршрута превысил 270 млрд. долларов США³⁸. Это свидетельствует о том, что в процессе реализа-

³⁷ 我国已与 152 个国家、32 个国际组织签署共建“一带一路”合作文件。中华人民共和国中央人民政府 = Китай подписал документы о сотрудничестве со 152 странами и 32 международными организациями для строительства «Одного пояса, одного пути». Центральное народное правительство КНР [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.gov.cn/lianbo/bumen/202308/content_6899977.htm. – Дата доступа: 30.10.2024.

³⁸ 十年来中国与“一带一路”共建国家进出口总额累计超过 21 万亿美元。中华人民共和国国务院新闻办公室 = За последние 10 лет общий объем импорта и экспорта Китая со

ции инициативы «Один пояс – один путь» Китай и страны, расположенные вдоль указанного маршрута, получили взаимовыгодные результаты. Беларусь, являющаяся соединительным звеном между Европой и Россией, одной из первых присоединилась к инициативе «Один пояс – один путь», и за более чем десятилетний период двустороннего сотрудничества Беларусь развила собственную экономику и действительно получила выгоду от данной инициативы.

Результаты китайско-белорусского сотрудничества в рамках «Одного пояса, одного пути» отражены в следующем. Во-первых, товары, перевозимые сухопутным транспортом в рамках китайско-европейской торговли, неизбежно будут проходить через Беларусь, и автодорожная и железнодорожная логистическая отрасль Беларуси как транзитной страны, естественно, выиграет от этого. Согласно отчетам, по состоянию на первое полугодие 2024 г. объем контейнеров, перевозимых по направлению Китай – Европа – Китай и следующих транзитом по территориям Казахстана, России и Беларуси, по итогам первого полугодия 2024 г. составил 189,1 тыс. ДФЭ³⁹. Более быстрые и экономически эффективные наземные перевозки сделали автомобильную логистику Китай-Европа новым выбором для международной торговли, а грузовые поезда Китай-Европа распространены еще шире.

Тем не менее, логистика на пути между Китаем и Европой находится на ранней стадии развития, многие ее механизмы несовершенны и имеют ряд сдерживающих факторов. Во-первых, ухудшение геополитических отношений ЕС с Беларусью и Россией вносит дополнительную неопределенность в логистику между Китаем и Европой, которая, хотя и не проявляется в настоящее время, всегда будет представлять собой потенциальную угрозу. Во-вторых, несмотря на создание Таможенного союза в Казахстане, России и Беларуси, при таможенном оформлении автотранспортных средств в разных странах действуют разные правовые и технические нормы. Прохождение фактического таможенного декларирования, ветеринарного и фитосанитарного надзора, получение разрешения на перевозку опасных грузов, негабаритных и сверхнормативных грузов, а также другие проверки влияют на своевременность транспортировки грузов, что приводит к повышению транспортных расходов и росту вероятности повреждения и порчи товаров [5, с. 111–112]. В-третьих, в процессе работы железнодорожного транспорта очевидна нехватка технологий и инфраструктуры, а также различия в стандартах разных стран. Беларусь, Россия и Монголия используют на своих маршрутах ширококолейные железные дороги, которые требуют смены ко-

странами «Одного пояса, одного пути» превысил 21 трлн. долларов США [Электронный ресурс]. – Информационное бюро Госсовета КНР. – Режим доступа: http://www.scio.gov.cn/gxzl/ydyl_26587/jmwl_26592/jmwl_26593/202311/t20231124_819543.html. – Дата доступа: 30.10.2024.

³⁹ Объем перевозок из Китая в Европу через Беларусь вырос [Электронный ресурс]. – Новостное агентство «Спутник». – Режим доступа: <https://sputnik.by/20240731/obem-perevozok-iz-kitaya-v-evropu-cherez-belarus-po-zheleznoy-doroge-vyros-1088435015.html>. – Дата доступа: 30.10.2024.

лесных пар поездов во время транзита, что значительно ограничивает пропускную способность и эффективность перевозок. Также необходимо учитывать, сможет ли количество поездов и протяженность железных дорог удовлетворить растущий спрос на грузовые перевозки [2, с. 56-66].

Китай и Беларусь не имеют достаточного влияния для изменения сложившейся геополитической ситуации в регионе, но со временем противоречия, возникшие в результате российско-украинского конфликта, будут постепенно преодолеваются. Китай и Беларусь могут начать с вопросов, которые обе стороны могут решить, например, обе стороны могут укрепить таможенное сотрудничество, создать более эффективную коммуникационную платформу, расширить обмен опытом между сотрудниками таможенных органов двух стран. Для уменьшения влияния технических факторов и модернизации технического оборудования можно обратиться к китайской стороне за помощью в увеличении количества и размеров железных дорог, поездов и грузовых парков.

Во-вторых, китайские инвестиции в Беларусь растут с каждым годом, по данным китайской стороны, фонд прямых инвестиций в 2023 г. достиг 792 млн. долларов США⁴⁰, а по информации белорусской стороны, общий объем китайских инвестиций в Беларусь к 2021 г. превысил 2,6 млрд. долларов США, из которых около 1,1 млрд. долларов США составили прямые инвестиции⁴¹. В последние годы рост китайских инвестиций в Беларусь замедлился из-за экономических преобразований и торговых войн с Западом, однако новости о предстоящих совместных проектах Китая с Беларусью на общую сумму 3 млрд. долларов США⁴², безусловно, добавили уверенности в инвестициях в Беларусь. Китайская инвестиционная модель в Беларуси ориентирована на правительства обеих стран, китайские компании инвестируют в ключевые белорусские производственные объекты. Первым следует упомянуть проект «Geely Automobile» в Беларуси, принесший хорошую прибыль. В Беларуси этот проект был запущен в производство в ноябре 2017 г. и стал одним из ранних проектов сотрудничества Китая и Беларуси, который получил большое внимание со стороны президента Беларуси А. Г. Лукашенко и помог стране реализовать свои внутренние мощности по производству легковых автомобилей [4]. В 2021 г. было произведено 30 тыс. единиц продукции,

⁴⁰ 2023 年度中国对外直接投资统计公报 / 中华人民共和国商务部、国家统计局、国家外汇管理局. – 中国商务出版社. = Статистический бюллетень по прямым иностранным инвестициям Китая в 2023 г. / Министерство коммерции КНР, Национальное бюро статистики, Государственное управление иностранной валюты. – Деловая пресса Китая. – С. 146.

⁴¹ Кредитно-финансовое и инвестиционное сотрудничество Беларуси и Китая [Электронный ресурс]. – Посольство Республики Беларусь в КНР. – Режим доступа: <https://china.mfa.gov.by/ru/bilateral/credinvest/>. – Дата доступа: 30.10.2024.

⁴² 白俄罗斯正与中国开展总投资额为 30 亿美元的联合项目. = Беларусь работает над совместными проектами с Китаем с общим объемом инвестиций 3 млрд. долларов США. – Новостное агентство «Спутник». – Режим доступа: <https://sputniknews.cn/20241022/106-2216487.html>. – Дата доступа: 30.10.2024.

в 2022 г. – 25 тыс. единиц, в 2023 г. – 68 тыс. единиц, из которых 52 тыс. единиц были экспортированы на российский рынок, а в 2023 г. Geely стал лидером продаж в Беларуси ⁴³, такие результаты являются прямым подтверждением инвестиционной активности Китая в Беларуси.

Далее следует упомянуть китайско-белорусский индустриальный парк «Великий камень», общая площадь которого составляет 117,61 кв. км, строительство его инфраструктуры первой очереди площадью 8,5 кв. км было длилось с 2015 г. по декабрь 2023 г., включая дороги, сети водоснабжения и канализации, электрические сети, трансформаторные подстанции мощностью 110 кВ, очистные сооружения и другие вспомогательные объекты инфраструктуры. Для удобства размещенных на территории парка предприятий, были построены офисные здания, многоквартирные жилые дома, объекты НИОКР и др., что привлекло 120 предприятий из разных стран. С точки зрения развития инфраструктуры и сервисных платформ, результаты, достигнутые к настоящему времени в индустриальном парке, действительно огромны [3, с. 1-3].

Первый этап строительства инфраструктуры китайско-белорусского индустриального парка «Великий камень» был успешно завершен, однако в последующей эксплуатации проекта обнаружилось множество проблем, главная из которых заключается в том, что многие предприятия парка не имеют высокой мотивации для запуска в производство и эксплуатации. Российская газета «Правда» ссылается, в частности, на то, что собственный рынок Беларуси настолько мал, что выброс большого количества продукции на российский рынок спровоцировал бы протекционистскую оппозицию на местах. Если продажи будут ориентированы на Европу, то решать политические и экономические конфликты с ЕС будет сложнее, особенно в контексте текущего российско-украинского конфликта, который на некоторое время может сделать европейский рынок полностью закрытым для Беларуси [1]. Мы считаем, что концепция китайских государственных предприятий сама по себе также является препятствием, одним из примеров является МАЗ-Weichai. После интенсивного строительства в 2017–2019 гг. в Беларуси был запущен завод по сборке дизельных двигателей для коммерческих автомобилей, проинвестированный компанией «Weichai», однако из-за выжидательной позиции компании не удалось увеличить объемы производства, а российский и белорусский рынки, попавшие под санкции после начала российско-украинского конфликта, столкнулись с проблемой резкого роста спроса на двигатели для коммерческих автомобилей. В итоге компания «Weichai» упустила возможность развивать свою зарубежную компанию и подверглась критике со сто-

⁴³ «БЕЛДЖИ» в 2023 г. произвел почти 68 тыс. автомобилей [Электронный ресурс]. – Информационное агентство «БЕЛТА». – Режим доступа: <https://belta.by/society/view/beldzhi-v-2023-godu-proizvel-pochti-68-tys-avtomobilej-612755-2024/>. – Дата доступа: 30.10.2024.

роны своих белорусских партнеров⁴⁴. Китайские государственные предприятия обладают богатым капиталом и мощным технологическим потенциалом, что позволяет им быстро и эффективно реализовывать поставленные цели, однако им не хватает чувствительности к рынку, поскольку большинство предприятий выходят на рынок впервые и все еще считают, что «выход за рубеж» заключается в продаже товаров, и у них еще не сформировалась концепция работы «зарубежных» компаний.

Заостряя внимание на вопросах об инвестиционном процессе, мы полагаем, что Беларусь благодаря своему географическому положению неизбежно станет неотъемлемой частью большого рынка, связывающего Россию и ЕС. В будущем, когда китайские государственные предприятия продолжат накапливать опыт интернационализации и ведения бизнеса за рубежом, им удастся скорректировать свои бизнес-концепции, изменить механизмы работы и повысить эффективность производства.

В-третьих, объем торговли между двумя странами с каждым годом стремительно. В 2014 г. общий объем импорта и экспорта Китая с Беларусью составил 4,546 млрд. китайских юаней и 6,825 млрд. юаней⁴⁵ соответственно, а к январю 2024 г. он составил 10,097 млрд. юаней и 32,974 млрд⁴⁶. юаней соответственно, что является косвенным доказательством успеха инициативы «Один пояс – один путь». Тем не менее, большой дефицит торгового баланса Беларуси с Китаем вызывает беспокойство. Целью китайской инициативы «Один пояс – один путь» должно быть не зарабатывание Китаем денег в странах, расположенных вдоль линии «Один пояс – один путь», а высвобождение производительности и рынков этих стран, чтобы они могли воспользоваться рыночными дивидендами от процесса развития Китая и достичь взаимовыгодных результатов для всех сторон. В связи с этим, только скорректировав внутреннее благосостояние, фискальную и монетарную политику, Китай сможет расширить внутренний и внешний рыночный спрос и постепенно превратиться из «мировой фабрики» с избыточной производительностью в «мировой рынок».

⁴⁴ В правительстве обеспокоены пугающей экспансией китайского автопрома [Электронный ресурс]. – Сетевое издание «Tochka.by». – Режим доступа: https://tochka.by/articles/policy/v_pravitelstve_obespokoeny_pugayushchey_ekspansiy_kitayskogo_avtoproma/. – Дата доступа: 30.10.2024.

⁴⁵ 2014 年 12 月进出口商品国别 (地区) 总值表 (人民币值). – 中华人民共和国海关总署. = Таблица общей стоимости импортированных и экспортированных товаров по странам (регионам) в декабре 2014 г. (стоимость в юанях) [Электронный ресурс]. – Главное таможенное управление КНР. – Режим доступа: <http://www.customs.gov.cn/customs/302249/zfxxgk/2799825/302274/302277/302276/310264/index.html>. – Дата доступа: 30.10.2024.

⁴⁶ 2024 年 9 月进出口商品国别 (地区) 总值表 (人民币). – 中华人民共和国海关总署. = Таблица общей стоимости импортированных и экспортированных товаров по странам (регионам) в сентябре (стоимость в юанях) [Электронный ресурс]. – Главное таможенное управление КНР. – Режим доступа: <http://www.customs.gov.cn/customs/302249/zfxxgk/2799825/302274/302277/302276/6157408/index.html>. – Дата доступа: 30.10.2024.

Судя по результатам, уже достигнутым в текущем сотрудничестве между двумя странами, китайско-белорусское экономическое, торговое и инвестиционное сотрудничество продолжает развиваться, сохраняя стремительный рост активности и масштабов. Китай инвестирует государственный капитал в крупнейший индустриальный парк за рубежом, находящийся в Беларуси, именно благодаря значимому геополитическому положению страны, стабильной внутривластной обстановке, безопасной социальной среде, верховенству закона и самому низкому уровню коррупции среди стран СНГ. Беларусь, обладающая многими преимуществами, всегда поддерживала хорошие отношения с Китаем. Как партнеры по всеобъемлющим стратегическим отношениям в Европе, Китай и Беларусь будут продолжать углублять двусторонние отношения и расширять результаты, и мы с оптимизмом смотрим на будущее экономическое, торговое и инвестиционное сотрудничество между двумя странами.

ЛИТЕРАТУРА

1. Под «Великий Камень» вода не течёт: что происходит с совместным проектом Беларуси и Китая [Электронный ресурс]. – Газета «Правда». – Режим доступа: https://www.pravda.ru/news/politics/1589366-ekspert_o_velikom_kamne/. – Дата доступа: 30.10.2024.
2. 戴智丞. 中欧班列主通道白俄罗斯节点运输潜力分析及对策建议 / 智丞戴, 得伟李, 亚历山大·亚历山大耶维奇·叶罗费耶夫. – 交通运输研究, 2024. №4. – 56–66 页. = Дай, Чжичэн. Анализ транспортного потенциала белорусских узлов на основном грузовом железнодорожном коридоре Китай-Европа, контрмеры и предложения / Чжичэн Дай, Дэвэй Ли, А.А. Ерофеев. – Исследования в области транспорта, 2024. №4. – С. 56–66.
3. 胡慧茵. 2023 年前 11 月双边贸易额增近七成 中白工业园成“一带一路”合作巨石 / 慧茵胡. – 21 世纪世界经济报道, 2024. №1. – 1–3 页. = Ху, Хуэйинь. Двусторонняя торговля выросла почти на 70% за первые 11 месяцев 2023 г., китайско-белорусский индустриальный парк стал основой сотрудничества в рамках инициативы «Один пояс – один путь» / Хуэйинь Ху. – Деловой вестник XXI в., 2024. №1. – С. 1–3.
4. 胡慧茵. 专访中国驻白俄罗斯大使谢小用: 中白关系十年“三连跳” 未来经贸合作将聚焦数字、绿色经济 / 慧茵胡. – 21 世纪世界经济报道. = Ху, Хуэйинь. Интервью с послом Китая в Беларуси Се Сяомэем: Китайско-белорусские отношения «подскочили в три раза» за 10 лет, будущее торгово-экономическое сотрудничество будет сосредоточено на цифровой и зеленой экономике [Электронный ресурс] / Хуэйинь Ху. – Деловой вестник XXI в. – Режим доступа: <https://www.21jingji.com/article/20231229/herald/55eeb-352d934f4c83c109269917f492c.html>. – Дата доступа: 30.10.2024.
5. 郑心心. 从中欧班列看“一带一路”倡议下的区域经济一体化进程 / 心心郑. – 商展经济, 2024. №9. – 111–112 页. = Чжэн, Синьсинь. Процесс региональной экономической интеграции в рамках инициативы «Один пояс – один путь» / Синьсинь Чжэн. – Деловая выставка «Экономика», 2024. №9. – С. 111–112.

Информация об авторе:

Сунь Цзянь – аспирант (соискатель) кафедры международных отношений Белорусского государственного университета, г. Минск, Республика Беларусь.