

6. НГАБ. Ф. 2592. Воп.1. Спр. 251. Арк. 21-21 адв.
7. Организационные и методические принципы подготовки хроник рабочего и социал-демократического движения в России. 1895 – февраль 1917 г. Изд. 2-е. – М., 1990. – 176 с.
8. Свод отчетов фабричных инспекторов за 1907 г. – Спб.: тип. В.Ф. Киришбаума, 1909. – 156 с.
9. Свод отчетов фабричных инспекторов за 1909 г. – Спб.: тип. В.Ф. Киришбаума, 1910. – 195 с.
10. Свод отчетов фабричных инспекторов за 1910 г. – Спб.: тип. В.Ф. Киришбаума, 1911. – 319 с.
11. Свод отчетов фабричных инспекторов за 1912 г. – Спб.: тип. В.Ф. Киришбаума, 1913. – 318 с.
12. Свод отчетов фабричных инспекторов за 1913 г. – Петроград.: тип. В.Ф. Киришбаума, 1914. – 319 с.

Маргулис Сергей Борисович

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Москва, Россия)

КИТАЙСКИЙ ПРОЕКТ «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ» И ИНТЕРЕСЫ БЕЛАРУСИ

Начавшееся с реформами Дэн Сяопина активное экономическое развитие Китая превратило его из отстающей страны в одну из передовых экономик мира. Уже в самом начале XXI века Китай превзошел по уровню ВВП большинство развитых стран, а начиная с 2010 г., по этому показателю он уступает только США. По данным МВФ номинальный ВВП страны по итогам 2017 г. превысил \$12 трлн [1]. Растущая экономическая мощь, доказательством которой служит успешное преодоление мирового финансового кризиса 2008–2009г., быстрое технологическое развитие, а также некоторые другие факторы привели к определенным изменениям во внешней политике КНР. Очевидно, что современный Китай постепенно отходит от заложенных Дэн Сяопином концептуальных основ, значительно ограничивающих его геополитическую и внешнеэкономическую активность, и превращается в один из главных центров силы современного многополярного мира. С целью дальнейшего увеличения роли Китая на международной арене и развития взаимовыгодного экономического сотрудничества, руководством «поднебесной» был представлен проект «Один пояс – один путь». Глобальная инициатива КНР вызвала повышенный интерес во многих странах мира, в том числе и в Беларуси.

Китайский проект «Экономический пояс Шелкового пути». «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП) представляет собой сухопутный торговый маршрут, созданный по образцу своего древнего прототипа, который свяжет Китай с Европой через территорию России и Центральную Азию. Он является составной частью мега-проекта «Один пояс – один путь», который по оценкам китайской стороны должен объединить 65 стран, генерирующих около 55 % мирового ВВП и составляющих примерно 70 % всего населения планеты. По мнению китайских экспертов, на его реализацию отводится 30–35 лет [2].

Идею создания ЭПШП впервые выдвинул председатель КНР Си Цзиньпин во время своего выступления в Назарбаев Университете в столице

Казахстана в сентябре 2013 г. Глава государства заявил: «В связи с динамичным развитием отношений Китая со странами Евразии, за последние более 20 лет древний Шелковый путь обрел новую силу и новый облик. Взаимовыгодное сотрудничество Китая с евразийскими странами выходит на все новую историческую высоту» [3].

В марте 2015 г. по поручению Госсовета КНР Государственный комитет по делам развития и реформ, МИД и Министерство торговли Китая опубликовали документ "Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века". Он включил пять основных направлений сотрудничества, озвученных ранее председателем КНР:

1. *Политическая кооперация*, которая должна осуществляться как в двусторонних, так и в многосторонних форматах, причем не только на новых, но и на уже существующих диалоговых площадках (ШОС, БРИКС, ФОКАК, формат 16 + 1 и т.д.).

2. *Взаимосвязь инфраструктуры*. Формирование новой и модернизация уже существующей транспортной инфраструктуры стран участниц и создание транснациональных транспортных коридоров является стратегической задачей необходимой для успешной реализации проекта.

3. *Бесперебойная торговля*. Китайской стороной отмечается необходимость создания максимально комфортных условий для развития торговли и инвестиционного сотрудничества. Это должно быть достигнуто путем упрощения систем таможенного оформления и карантинных процедур, улучшения доступа к рынкам и устранения торговых барьеров, а также формирования зон свободной торговли. При этом Китай не ставит своей задачей дальнейшее углубление интеграции и создание полноценной региональной группировки.

4. *Свободное передвижение капитала*. В документе отмечается, что «свободное передвижение капитала является важной опорой для осуществления проекта». Китайская сторона считает необходимым «углубить финансовое сотрудничество, стимулировать создание в Азии системы валютной стабильности, финансово-инвестиционной и кредитно-рейтинговой системы. Расширить сферу и масштабы двустороннего валютного свопа и расчета. Содействовать открытости и развитию азиатских фондовых рынков. Сообща продвигать строительство Азиатского банка инфраструктурных инвестиций и Банка развития БРИКС», а также ускорить «ускорить создание и эксплуатацию Фонда Шелкового Пути».

5. *Укрепление близости между народами* [4]. Для реализации данной инициативы китайское руководство уже предприняло ряд практических шагов. С целью финансового обеспечения деятельности проекта были созданы Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) и Фонд Шелкового пути (ФШП). Доминирующее положение в них полностью принадлежит КНР. В частности, «поднебесная» владеет 30,34 % акций АБИИ (доля Индии – 7,51 %, а РФ – 5,93 %), что дает ей 26,06 % голосов при принятиях, и, де-факто, делает единственной страной, имеющий право вето [2]. Капитал ФШП же на 65 % составляют средства, выделенные из золотовалютных резервов КНР, остальные же привлечены из других китайских финансовых организаций [5].

В рамках ЭПШП уже реализуются отдельные проекты. В первую очередь, речь идет об инфраструктурных проектах в Центральной Азии. Например, при непосредственном участии китайских инвесторов была произведена реконструкция дороги Айни-Пенджикент и железнодорожного тоннеля на участке Вахдат–Яван в Таджикистане, китайской компанией China Railway Tunnel Group был построен длиннейший в ЦА жд тоннель через перевал "Камчик" на востоке Узбекистана [6] и т.д. В РФ планируется строительство высокоскоростной магистрали Москва – Казань, однако, по ряду причин, начало работ было отложено [7].

При этом необходимо отметить, что концепция ЭПШП по-прежнему полностью не сформирована, и она оставляет больше вопросов, нежели дает ответов. По словам старшего научного сотрудника РИСИ И.Фроловой она «рассчитана на несколько ближайших десятилетий, в настоящее время её реализация пока не приобрела системности, и сегодня она скорее представляет собой один из векторов в продвижении Китая к новой глобальной роли.»[8]

Основные направления экономического сотрудничества Республики Беларусь и КНР. С момента подписания 20 января 1992 г. правительствами Республики Беларусь и Китая соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве, сторонам удалось достичь значительных успехов в его развитии. За чуть более чем четверть века, страны разработали качественную нормативно-правовую базу, включающую более 80 двусторонних международных договоров, в том числе около 40 межгосударственных и межправительственных [9]. Товарооборот же между ним вырос в 100 раз с \$34 млн в 1992 г. до почти \$3,48 млрд в 2013г. [10]

В начале XXI в. КНР превратилась в одного из важнейших торгово-экономических партнеров Беларуси. По данным Национального статистического комитета Республики Беларусь в 2017 г. на долю Китая пришлось 4,4 % всего товарооборота страны, что делает «поднебесную» ее третьим торговым партнером после РФ (51,2 %) и Украины (7,3 %). Общий товарооборот между Беларусью и КНР в прошлом году составил \$3,1млрд, из которых \$2,74 млрд импорт из Китая в Беларусь [11], а экспорт – \$361 млн [12].

Основной статьей белорусского экспорта в Китай являются калийные удобрения, на долю которых в 2017 г. пришлось более 50 % (\$289,9 млн) от общего объема. Значительную часть экспорта также составляют полиамиды (\$47,6 млн) и обработанный лен (\$ 10,86 млн) [13]. Импорт же Беларуси из Китая представляет собой достаточно длинную линейку товаров, в которой преобладает высокотехнологичная продукция. На первом месте в списке белорусского импорта находится аппаратура связи и комплектующие к ней (\$218,4 млн) [13].

Несмотря на тот факт, что двусторонние отношения развиваются в целом достаточно позитивно, начиная с 2013 г., объемы торговли перестал расти, а в 2016 г. и 2017 г. и вовсе стал снижаться. Это говорит о том, что странам необходимо заниматься поиском свободных ниш на рынках друг друга (в особенности это касается обширного китайского рынка, который вызывает большой интерес у белорусских компаний), а также работать над выработкой новых механизмов двустороннего и многостороннего экономического сотрудничества.

Кроме того, у белорусского руководства вызывает определенные опасения стабильно отрицательное сальдо внешнеторгового баланса в отношениях с КНР. Уже многие годы наблюдается гигантский разрыв между экспортом и импортом, в частности, в 2017 г. на импорт пришлось 88,4 % всего товарооборота [11]. Для решения этой проблемы Советом Министров Республики Беларусь было принято постановление № 347 «Об определении ключевых показателей эффективности работы по экспорту товаров и услуг в Китайскую Народную Республику», в соответствии с которым были установлены «ежегодные задания по экспорту товаров и услуг в Китайскую Народную Республику на 2017–2020 гг.». Планируется, что к 2020 г. экспорт должен превысить \$1 млрд [14].

Планы властей республики достаточно амбициозны, однако, целесообразно констатировать, что их выполнение крайне маловероятно. Пессимистичный прогноз автора основан на двух факторах, оказывающих негативное влияние на белорусский экспорт в «поднебесную»:

1. Белорусским товарам крайне сложно выдержать конкуренцию на рынках КНР с продукцией местных и западных корпораций из-за более высокой себестоимости и географической удаленности стран, которая также негативно влияет на цену.

2. Рядовой гражданин Китая крайне мало знает о Беларуси, а, соответственно, и качестве белорусской продукции, что лишает белорусских производителей того конкурентного преимущества, которое они имеют на российском рынке и в странах СНГ.

Вышесказанное подтверждает и тот факт, что по итогам 2017 г. задание по экспорту выполнено не было и его объем продолжил снижаться.

Незначительными остаются и масштабы инвестиционного сотрудничества. Китай по-прежнему не входит в число основных инвесторов в белорусскую экономику. По данным Белстата из \$9,7 млрд иностранных инвестиций, поступивших в прошлом году в республику, на долю Китая приходится всего 2,8 % (главными инвесторами являются Россия – 38% и Великобритания – 26,6%) [15].

Самым масштабным двусторонним проектом стало создание белорусско-китайского индустриального парка «Великий Камень» в Минской обл., который по замыслу создателей «должен стать настоящим эко-городом, где сосредоточены инновационные производства с высоким экспортным потенциалом, действует особый правовой режим и обеспечены оптимальные условия для ведения бизнеса». Для реализации проекта в 2012 г. была основана белорусско-китайская компания, 60 % акций которой принадлежат китайской стороне [16]. Другим важным проектом с участием китайского капитала стало открытие в 2017 г. автомобильного завода Белджи недалеко от города Жодино с производственной мощностью выпуска около 60 тыс. автомобилей в год (33,23 % акций принадлежат Zhejiang Jirun Automobile Co. Ltd и 3,95 % CITICC International Investment Limited) [17]. Кроме того, компании из «поднебесной» вкладывали средства и в ряд других проектов, реализуемых в республике, однако, их вес в общем объеме инвестиций продолжает оставаться незначительным.

Выгоды и риски Беларуси от участия в проекте ЭППП. Китайская сторона выражает заинтересованность в сотрудничестве с Беларусью в рамках проекта «Экономический пояс Шелкового пути». Планируется, что через

территорию республики пройдет одна из основных ветвей маршрута, связывающего «поднебесную» с ЕС. "Беларусь как важный стратегический узел обладает уникальными преимуществами для развития экономического пояса нового Шелкового пути", – отметил председатель КНР Си Цзиньпин на белорусско-китайском межрегиональном бизнес-форуме в мае 2015 г. [18].

Популярность так называемого «северного маршрута», проходящего через территорию Беларуси, значительно возросла после обострения российско-украинских отношений. Политическая конфронтация между Москвой и Киевом сильно осложнила возможность использования маршрута через Украину, который изначально рассматривался как наиболее удобный и дешевый. Таким образом, у Беларуси появилась перспектива по максимуму использовать свой транзитный потенциал.

Однако, для этого необходимо создание качественной современной транспортной инфраструктуры, а также модернизация уже существующей. Китайская сторона неоднократно заявляла, что она готова активно инвестировать в логистический сектор белорусской экономики, в т.ч. привлекая средства ФШП.

Наиболее существенным проектом из уже реализуемых в рамках ЭПШП является ранее упомянутый индустриальный парк «Великий Камень». На его официальном сайте в разделе «общая информация» указывается особая важность географического расположения «в 25 км от столицы Республики Беларусь города Минска в уникальном природном комплексе и в непосредственной близости от международного аэропорта, железнодорожных путей, транснациональной автомобильной магистрали Берлин-Москва», а также тот факт, что проект реализуется в рамках инициативы «Один пояс – один путь». Хотя последний тезис является достаточно спорным т.к. решение о создании индустриального парка было принято на 3 года раньше, чем была впервые выдвинута китайская «шелковая инициатива».

Важным шагом также стало подписание 17 мая 2017 г. Беларусью и Китаем соглашения о развитии международных грузовых перевозок и сотрудничестве в реализации концепции строительства Экономического пояса Шелкового пути. В январе 2018 г. министр иностранных дел Беларуси В. Макей отметил увеличение объема перевозок грузов по БЖД. Он заявил: «...уже сейчас через нашу страну курсируют 15 контейнерных поездов. То есть мы уже сейчас активно работаем в плане реализации инициативы Экономического пояса Шелкового пути. Я думаю, что это только начало, и мы намерены очень активно участвовать в реализации этой инициативы» [19].

Практическая реализация китайского проекта ЭПШП может дать хороший толчок развитию белорусской экономики. В частности, в перспективе возможно: увеличение доходов за транзит, увеличение притока иностранных инвестиций, развитие инфраструктуры, рост экспортного потенциала, создание новых рабочих мест.

Также исследователями выделяются и определенные риски от участия Беларуси в китайском проекте. Во-первых, некоторые эксперты (А. Вит, Н. Малишевский) склонны полагать, что в перспективе Республика Беларусь может попасть в зависимость от китайского капитала. Однако, с точки зрения автора, данная угроза сильно преувеличена и более актуальна для государств Центральной Азии, нежели чем для Беларуси. Во-вторых,

существуют мнения, что ЭПШП в будущем может стать конкурентом ЕАЭС и оказать негативное влияние на экономическую интеграцию на постсоветском пространстве. Данный тезис также вызывает серьезные сомнения т.к. китайский проект заведомо себя не позиционирует в качестве интеграционного объединения. Кроме того, существует угроза возникновения диспропорций в развитии секторов белорусской экономики. Практика показывает, что основная масса инвестиций из КНР в постсоветские государства поступает в транспортно-логистическую и сырьевую отрасли экономики, в то время как другие сферы вызывают у инвесторов из «поднебесной» гораздо меньший интерес. В рамках ЭПШП, одной из приоритетных целей которого является развитие транспортной инфраструктуры, этот тренд без сомнения только усилится. Однако, учитывая крайне низкий уровень экономической взаимозависимости между странами, говорить об этом также преждевременно.

Библиографические ссылки

1. Report for Selected Countries and Subjects // International Monetary Fund. [Electronic resource]. – Mode of access : <https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2018/01/weodata/> – Date of access: 23.09.2018
2. One Belt, One Road (OBOR):China's regional integration initiative//European Parliamentary Research Service. [Electronic resource] – Mode of access: http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/586608/EPRS_BRI%282016%29586608_EN.pdf/ – Date of access: 23.09.2018
3. Выступление Председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев университете // Посольство Китайской Народной Республики в Республике Казахстан. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://kz.chineseembassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm> / – Дата доступа: 23.09.2018
4. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шёлкового пути и Морского Шёлкового пути XXI века// Министерство иностранных дел КНР. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml/> – Дата доступа: 23.09.2018
5. Official website of Silk Road Fund. [Electronic resource]. – Mode of access: <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23775/23767/index.html/> – Date of access:23.09.2018
6. В Узбекистане построен самый длинный железнодорожный тоннель в ЦА// Sputnik Узбекистан. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ru.sputniknews-uz.com/economy/20160531/2921963.html/> – Дата доступа:23.09.2018
7. Миллиарды на магистрали: как проекты РЖД попали в приоритетный список МЭР/РБК. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.rbc.ru/business/22/08/2018/5b7c15eb9a79473942593c25?from=newsfeed> – Дата доступа:23.09.2018
8. Фролова, И.Ю. Китайский проект "Экономический пояс Шёлкового пути": развитие, проблемы, перспективы // Проблемы национальной стратегии. - 2016. - №5(38). – С.53
9. Договорно-правовая база двусторонних отношений // Белорусско-Китайский межправительственный комитет по сотрудничеству. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.belaruschina.by/ru/belarus_china/legal.html/. – Дата доступа: 25.09.2018.
10. О торгово-экономическом сотрудничестве Республики Беларусь с Китайской Народной Республикой // Посольство Республики Беларусь в Китайской Народной Республике. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://china.mfa.gov.by/ru/bilateral_relations/trade_economic/ – Дата доступа: 25.09.2018.
11. Импорт товаров в Республику Беларусь по отдельным странам вне СНГ// Национальный статистический комитет Республики Беларусь. 2018 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/makroekonomika-i-okruzhayushchaya-sreda/vneshnyaya-torgovlya_2/godovye_danne/import-tovarov-v-respubliku-belarus-po-osnovnym-stranam-vne-sng/ – Дата доступа: 25.09.2018.

12. Экспорт товаров из Республики Беларусь по отдельным странам вне СНГ// Национальный статистический комитет Республики Беларусь. 2018 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http:// belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/makroekonomika-i-okruzhayushchaya-sreda/vneshnyaya-torgovlya_2/ godovwe_danne/eksport-tovarov-respubliki-belarus-po-stranam-s_2/](http://belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/makroekonomika-i-okruzhayushchaya-sreda/vneshnyaya-torgovlya_2/godovwe_danne/eksport-tovarov-respubliki-belarus-po-stranam-s_2/) – Дата доступа: 02.09.2018.

13. Внешняя торговля республики Беларусь: стат. сб./ Национальный статистический комитет Республики Беларусь; редкол.: И.В.Медведев (гл.ред.) [и др.]. – Минск, 2017. – 169 с.

14. Об определении ключевых показателей эффективности работы по экспорту товаров и услуг в Китайскую Народную Республику до 2020 года [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 12 мая 2017 г., № 347 //Официальный сайт Совета Министров Респ. Беларусь. – Режим доступа: <http://www.government.by/ru/content/7238> – Дата доступа: 27.09.2018.

15. Структура инвестиций, поступивших от иностранных инвесторов в реальный сектор экономики Республики Беларусь в 2017 году, по основным странам-инвесторам// Национальный статистический комитет Республики Беларусь. 2018 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/makroekonomika-i-okruzhayushchaya-sreda/finansy/graficheskii-material-grafiki-diagrammy_17/ struktura-investitsii-postupivshih-ot-inostrannyh-investorov-v-realnyi-sektor-ekonomiki-respubliki-belarus-v-2013-godu-po-osnovnym-stranam-investoram/](http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/makroekonomika-i-okruzhayushchaya-sreda/finansy/graficheskii-material-grafiki-diagrammy_17/struktura-investitsii-postupivshih-ot-inostrannyh-investorov-v-realnyi-sektor-ekonomiki-respubliki-belarus-v-2013-godu-po-osnovnym-stranam-investoram/) – Дата доступа: 27.09.2018.

16. Индустриальный парк "Великий камень"//Официальный сайт Республики Беларусь. 2015 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.belarus.by/ru/business/business-environment/industrial-park-great-stone/> – Дата доступа: 27.09.2018.

17. О предприятии Белджи//Официальный сайт завода Белджи.2017. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://belgee.by/belgee/o-predpriyatii/> Дата доступа: 27.09.2018.

18. Беларусь обладает уникальными преимуществами для развития Шелкового пути - Си Цзиньпин//Информационное агентство БелТА. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.belta.by/economics/view/belarus-obladaet-unikalnymi-preimuschestvami-dlja-razvitija-shelkovogo-puti-si-tszinpin-2610-2015/> – Дата доступа: 28.09.2018.

19. Беларусь готова стать узловой платформой Экономического пояса Шелкового пути – Макей // Информационное агентство БелТА. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.belta.by/economics/view/belarus-gotova-stat-uzlovoj-platformoj-ekonomicheskogo-pojasa-shelkovogo-puti-makej-284128-2018/> - Дата доступа: 28.09.2018.

Машаров Олег Геннадьевич

Институт пограничной службы Республики Беларусь (Минск, Беларусь)

ПРОГРАММА «ОБУСТРОЙСТВО ГРАНИЦ» КАК ОСНОВА БЕЛОРУССКО-РОССИЙСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ПО ПОГРАНИЧНЫМ ВОПРОСАМ В 1996–2001 гг.

В укреплении пограничной безопасности Республики Беларусь на современном этапе важное место отводится программам Союзного государства Беларуси и России по пограничным вопросам. В течение 1996–2016 гг. были реализованы программа «Обустройство границ» (1996–2001 гг.), две программы «Обустройство внешней границы Союзного государства» (2002–2006, 2007–2011 гг.) и программа «Укрепление пограничной безопасности Союзного государства на период 2012–2016 годов». В данной статье речь пойдет о первой совместной программе «Обустройство границ».

Положение на границе в начале 1990-х гг. В 1992 г., когда началось формирование пограничных войск Республики Беларусь, необходимая