

КОНТИНЕНТАЛЬНАЯ ЛОГИСТИКА БОЛЬШОЙ ЕВРАЗИИ

Лойко А. И., доктор филос. наук, профессор, Белорусский национальный технический университет, г. Минск, alexander.loiko@tut.by

Рассмотрена динамика интеграционных процессов в Евразии. Показано их влияние на формирование трансконтинентальной логистики. Описана роль Беларуси в реализации логистики трансконтинентальных проектов. Выделены элементы этой логистики, расположенные на территории Беларуси. Подчеркнута роль белорусской дипломатии в создании благоприятных условий для инвесторов индустриального парка «Великий Камень». Отмечена роль транспортных коммуникаций Беларуси в реализации транзитного потенциала национальной экономики. Раскрыт потенциал инженерного, экономического, информационного ресурса Беларуси в реализации трансконтинентальных евразийских проектов.

Ключевые слова: Большая Евразия; Беларусь; логистика; евразийское экономическое пространство; Европейский Союз; КНР.

CONTINENTAL LOGISTICS OF GREATER EURASIA

Loiko A., doctor of philosophy, Professor, Belarusian national technical University, Minsk, alexander.loiko@tut.by

The dynamic of the integration processes in Eurasia is considered, with a focus on its influence on the formation of transcontinental logistics. The role of Belarus in the logistical chain of transcontinental projects is described, and the elements of chain in the territory of Belarus are described. The role of Belarusian diplomacy in creating favorable conditions for investors in the industrial park «Great Stone» is emphasized, along with the importance of the transport sector in realizing the transit potential of the national economy. The potential of Belarusian engineering, economic, informational assets in implementation of transcontinental Eurasian projects is assessed.

Keywords: Greater Eurasia; Belarus; logistics; Eurasian economic space; European Union; China.

Трансконтинентальная логистика является важной практической составляющей евразийской интеграции, индикатором эффективности экономического пространства, его интегрированности в международное разделение труда. Одним из элементов функционирования этого разделения труда является следование определенной парадигме экономических интересов. В XX столетии совместными усилиями государств мира была принята к действию экономическая парадигма глобализации. Созданные ею режимы свободного перемещения капиталов, инвестирования, перемещения производств в регионы дешевой и квалифицированной рабочей силы, создали либеральное пространство для движения товаров и капиталов. Это движение обеспечивала логистика международных перевозок, а также цифровая экономика. Для более быстрой адаптации транснациональных корпораций к особенностям национальных производств и потребительских рынков была

актуализирована парадигма когнитивной поведенческой экономики. Взаимные экономические интересы оказались сильнее идеологических различий. Это видно по высокой интегрированности рынков США и КНР.

Но закрытие производств на территориях высокоразвитых государств на фоне растущего миграционного давления на них изменило социальную атмосферу функционирования экономической парадигмы глобализации. Это показали президентские выборы в США. Началась кризисная стадия функционирования экономической парадигмы глобализации [1]. В сохранении этой парадигмы заинтересованы ориентированные на экспортные поставки национальные экономики. В их числе КНР. Это государство видит перспективу сохранения экономической парадигмы глобализации через диверсификацию международной логистики. Этой задаче соответствует трансконтинентальный проект «Один Пояс-Один Путь». Беларусь поддержала этот проект, поскольку относится к экономикам ориентированным на экспорт товаров и услуг.

Инициатива КНР в области трансконтинентальной логистики создала потребность в аналитической методологии рассмотрения перспектив и возможностей реализации проектов подобного типа и их влияния на интеграцию интеграций. Беларусь стала инициатором методологии интеграции интеграций.

Интегрированность экономического пространства Евразии столетиями формировала экспансия европейских государств в экономическое пространство Азии. Европейцы адаптировали колониальные экономики Азии к потребностям международного разделения труда. Они сформировали морскую логистику. На Запад экспортировались сырьевые ресурсы. В обратном направлении поставлялись промышленные товары. Часть азиатских национальных экономик смогла в XX столетии достичь индустриального и постиндустриального уровня развития. Их товары рассчитаны не столько на внутренние потребности, сколько на экспорт в США.

На севере Евразии в рамках континентальной ее части сформировалась единая логистика энергетических поставок нефти и природного газа с территории СССР европейским потребителям. Эта инфраструктура сохраняет основу экономического сотрудничества, несмотря на высокие геополитические риски конфронтации.

Логистика сухопутных транспортных коридоров Евразии после эпохи Великого Шелкового пути не могла развиваться из-за постоянных рисков военных конфликтов. Падение Константинополя завершило эпоху сухопутной трансконтинентальной торговли. В последующем развитию этой торговли препятствовало военное противостояние Османской и Российской империй. Евразийская логистика сосредоточилась на морских коммуникациях. Этому приоритету способствовало строительство Суэцкого канала.

В условиях кризиса экономической парадигмы глобализации Россия и КНР стали больше внимания уделять континентальной экономической кооперации. Россия совместно с Казахстаном инициировала формирование институциональных структур евразийского экономического пространства. КНР стала инициатором создания Шанхайской организации сотрудничества (ШОС). Но любые институциональные структуры требуют слишком много времени на становление. Поэтому КНР сделала акцент на методологию реализации проектов в области логистики. Эти проекты предполагают создание инфраструктуры технопарков, модернизацию взлетно-посадочных полос аэропортов, железных и автомобильных дорог. Подобные проекты требуют финансовых ресурсов. С этой целью в КНР создано целое направление финансирования проектов. Акцент делается на скоростные и пропускные возможности автомобильных и железных дорог. В рамках реализации этих проектов Беларусь получила доступ к значительным кредитным ресурсам. Эти ресурсы используются в проектах модернизации тепловых электрических станций, автомобильных дорог. Быстрыми темпами формируется инфраструктура индустриального парка «Великий Камень».

Евразия интегрировала Европейский Союз, Евразийский экономический союз, ШОС, АСЕАН, Лигу арабских государств. В ее пределах функционирует морская и континентальная логистика. Морская логистика представлена трансатлантическими транспортными потоками между Европейским Союзом, Северной и Южной Америкой, тихоокеанскими транспортными потоками, связывающими АСЕАН, КНР, Северную и Южную Америку, Индию, Южно-Африканскую Республику.

С транспортной логистикой сопряжена логистика танкероналивных перевозок, а также перевозок сжиженного природного газа. На суше транспортная и энергетическая логистики разделены. Нефть и природный газ поставляются потребителям через нефте- и газопроводы. Одним из основных поставщиков энергетических ресурсов евразийским потребителям является Российская Федерация. Энергетические компании этого государства стали активно использовать интегрированную логистику нефте- и газопроводов на суше и в морской акватории Черного и Балтийского морей. Все большую роль энергетическая кооперация играет в отношениях Российской Федерации и КНР.

Беларусь в рамках программы диверсификации экспорта установила отношения с государствами АСЕАН и Дальнего Востока. Создается товаропроводящая сеть дилерских центров. Развитие континентальной логистики Большой Евразии многие столетия сдерживалось политическими факторами межгосударственных конфликтов. Но саму возможность этой логистики доказал Шелковый путь, который столетиями связывал производителей Китая с потребителями в Европе. Посредниками в этой торговле выступали

арабские и среднеазиатские купцы, создавшие уникальный механизм караванных путей. Затем на смену им пришли купцы Генуи и Венеции. Благодаря Шелковому пути расцвели города Италии, которые имели прямые отношения с купцами с Востока.

Материальный рост благополучия создал механизм спонсорства в художественной культуре и образовании. Стала возможной эпоха Возрождения и гуманизма. В пределах этой эпохи ярко представлены представители Беларуси, которые получали образование в городах Италии. В их числе Ф. Скорина, ставший основоположником книгопечатания в Восточной Европе, а также представитель новолатинской поэзии Н. Гусовский. Через текст поэмы «Песня о зубре» он рассказал итальянцам о Беларуси, ее природе, культурных традициях, особенностях права и экономики.

Распад Византийской империи и последующее разрушение европейцами монополии арабской посреднической континентальной торговли лишили Шелковый путь сухопутной инфраструктуры. Перевозки товаров сместились на юг и стали осуществляться на основе морской логистики.

Возрождение континентальной логистики Большой Евразии происходит в новых условиях научно-технического прогресса. Эта логистика пользуется железнодорожными, автомобильными, нефтегазовыми коммуникациями. В пределах Евразии наиболее емким внутренним потребительским рынком располагает Европейский Союз. Самым крупным рынком производства товаров является КНР. Россия обладает крупнейшими энергетическими ресурсами и технологиями в области атомной энергетики. Как и Саудовская Аравия, Россия располагает крупнейшими месторождениями нефти. Это дает им возможность влиять на мировые цены на энергетическое сырье.

Беларусь непосредственно граничит с Европейским Союзом [2]. Она обладает ресурсом транзитных континентальных услуг между крупнейшими экономиками Большой Евразии. В целях приближения китайских производителей к потребителям Европейского Союза реализуется стратегия создания на территории Беларуси индустриальных парков. Одним из них стал индустриальный парк «Великий Камень». Он расположен в непосредственной близости от международного аэропорта «Минск 2», автомобильной дороги М 1, Минской кольцевой дороги.

Автомобильные и железные дороги Беларуси интегрированы в систему автомобильных и железных дорог Прибалтики с выходом к портам Балтийского моря на территории Латвии и Литвы. В инфраструктуру автомобильных дорог включены крупные логистические центры, которые включают складские помещения, терминалы, таможенное оформление грузов, сервисное обслуживание. Наибольший интерес к транзитным возможностям Беларуси проявляет КНР.

За относительно короткое время КНР предоставила Беларуси значительные кредитные ресурсы на модернизацию объектов промышленной и коммуникационной инфраструктуры. Подобному сотрудничеству благоприятствует единое экономическое пространство Беларуси и России в рамках Союзного государства и евразийского экономического союза [3]. КНР обладает высокоскоростными железными дорогами и опытом их строительства. Аналогичные требования модернизации применимы к автомобильным дорогам. Беларусь модернизировала основные участки транзитных дорог при поддержке европейских и китайских инвесторов.

При поддержке европейских программ модернизированы пропускные пункты на основных автомобильных дорогах. Их пропускная способность значительно выросла. Растет роль воздушных перевозок через территорию Беларуси. С этой целью проводится модернизация взлетно-посадочных полос. Беларусь сохранила транзитные потоки в Восточной Европе, невзирая на события на Украине. Этому способствовали дипломатические усилия в рамках переговорного процесса. Аэропорт «Минск 2» стал транспортным хабом.

Важную роль играет практика безвизового пребывания на территории Беларуси при условии прибытия и убытия из аэропорта «Минск 2». Постоянно совершенствуется правовой механизм регулирования предпринимательской деятельности.

Белорусские предприятия освобождены от обязательной продажи валютных излишков, что дает им возможность самостоятельно вести диалог с европейскими и китайскими компаниями в вопросах модернизации, поддержки экспорта, создания товаропроводящей сети, центров сервисного обслуживания, сборочных производств.

Акцент делается на развитие региональных связей. Опыт накоплен у белорусских и российских регионов. Благодаря этому опыту создан уникальный механизм прямых связей хозяйственных структур на уровне республик, губерний, областей, национальных округов, городов, столичных мегаполисов. Подобный механизм стал стабилизационной основой развития торговых отношений между Беларусью и Россией. Региональные связи играют все большую роль во взаимоотношениях предпринимательских структур Беларуси и КНР, Беларуси и Украины. Эти связи способствуют взаимодействию информационного и экономического пространств евразийской интеграции [4].

Таким образом, Большая Евразия формирует единое пространство континентальной логистики посредством модернизации транспортных коридоров. В этой стратегии важную роль играет инициатива КНР «Один Пояс – Один Путь». Она призвана сохранить международную кооперацию в области производства и потребления промышленных товаров и энергетических ресурсов.

Библиографические ссылки

1. Loiko, A. Eurasia: Geopolitical risks and platforms dialogues / A. Loiko. – Saarbrücken: Lambert Academic Publishing, 2019. – 120 p.
2. Лойко, А.И. Трансграничное сотрудничество Беларуси и Европейского Союза / А.И. Лойко // Европейский Союз и Республика Беларусь: перспективы сотрудничества = The European Union and the Republic of Belarus: сборник тезисов докладов Международной конференции, Минск, 2 июня 2016 г. – Минск: Издательский центр БГУ, 2017. – С. 40-44.
3. Галась, П.В. Топонимика международной логистики в начале XXI столетия и ее отображения в пространстве евразийского региона / П.В. Галась, А.К. Котова, А.И. Лойко, Ю.В. Петрова // Ценности евразийской культуры: духовность, традиции, экономические приоритеты сотрудничества. ЕХРО-2017 ASTANA. Материалы международной научной конференции. – Минск: БНТУ, 2017. – С. 231-238.
4. Лойко, А.И. Информационное и экономическое пространства евразийской интеграции / А.И. Лойко. – Saarbrücken: Lambert Academic Publishing, 2018. – 94 с.