

МЕЖДУНАРОДНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ: ОПЫТ БЕЛАРУСИ И КИТАЯ

В. Э. Василевская

*Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4,
220030, г. Минск, Беларусь, vasilevskaya.v.e@mail.ru*

В статье рассматривается сущность и история теоретизации феномена международной экономической интеграции. Внимание концентрируется на опыте сотрудничества Беларуси и Китая. На примере политической инициативы «Экономический пояс Шёлкового пути», анализируется динамика двусторонних белорусско-китайских экономических отношений.

Ключевые слова: Великий камень; внешняя политика; товарооборот; Шёлковый путь; экономическая интеграция.

INTERNATIONAL ECONOMIC INTEGRATION: THE EXPERIENCE OF BELARUS AND CHINA

V. E. Vasilevskaya

*Belarusian State University, Nezavisimosti Av., 4, Niezaliežnasci Av., 4,
220030, Minsk, Belarus, vasilevskaya.v.e@mail.ru*

The article examines the essence and history of the theorization of the phenomenon of international economic integration. Attention is focused on the experience of cooperation between Belarus and China. Using the example of the Silk Road Economic Belt political initiative, the dynamics of bilateral Belarusian-Chinese economic relations is analyzed.

Keywords: Great Stone; foreign policy; trade turnover; Silk Road; economic integration.

Тенденции развития мировой экономики характеризуются спецификой интеграции. Как в первую очередь явление социальное, экономическая интеграция имеет множество интерпретаций в научных исследованиях, от объединяющей силы, способствующей увеличению масштабов производства, до олигопольного последствия, отражающегося на экономике стран оттоком ресурсов и повышением цен. Опыт научных исследований ставит задачу определить сущность данного явления, для более полного понимания сути динамики и предсказуемости процесса.

В самом общем представлении международная интеграция есть, прежде всего, объединение экономик стран в единый глобальный рынок,

функционирование которого зависит от множества факторов. Например, превалирование частного сектора экономики, масштаб государственного финансирования, монополизация конкурентной системы, открытость к экономическим преобразованиям, природно-ресурсный потенциал. История теоретизации международной экономической интеграции начинается с конца XVIII столетия, когда на мировой арене нарастает влияние либеральной (рыночной) школы. Развитию интеграции способствовало усиление конкуренции (фильтрации) на мировом рынке. Если ранее, в эпоху преобладания меркантилистской политики, торговые отношения развивались преимущественно в экспортном направлении, блокируя развитие импорта, с целью «защиты» национального денежного резерва. То на этапе распространения либеральных научных течений, таких, например, как идея абсолютного преимущества А. Смита, открываются новые возможности интеграции, основанной на конкуренции национального продукта.

Некоторые специалисты полагают, что история международной экономической интеграции начинается в начале прошлого столетия, и связывают её с зарождением модели Хекшера-Олина. В труде «Влияние внешней торговли на распределение дохода» (1919 г.), шведский экономист Эли Хекшер, обращает внимание на мобильность факторов производства, говоря о том, что международный обмен есть не что иное, как обмен избыточных факторов на дефицитные. Чем более экспортируются избыточные и импортируются дефицитные факторы, тем мобильнее производство в масштабах мирового хозяйства [1, с. 156]. Модель, разработанная Хекшером и его учеником Бертилем Олином, основывается на экономических возможностях факторов производства. Постепенное сокращение предельной полезности, включаемых в производство факторов, приводит к максимизации доходов. В контексте внешнеторговых отношений, данная концепция обосновывает необходимость перемещения факторов производства за пределы национальных границ, что инициировало резкий рост международной экономической интеграции стран.

С общепризнанной точки зрения экономическую интеграцию можно определить как состояние, объединяющее дифференцированные части единой системы. В этой связи, интеграция представляет собой не только процесс, но и результат. Более того, образованное состояние имеет динамичную природу, что проявляется в переходе количественных изменений в качественные и наоборот. Развитие состояния учащает интенсивность взаимодействия частей, усиливая взаимную связь и проявляя её новые формы, так сменяется качественная наполненность интеграции, вследствие количественной динамики. В результате, процесс интеграции неминуемо оказывает воздействие на параметры экономической системы всех стран, вовлеченных в него.

Обращаясь к опыту экономической интеграции Беларуси, следует отметить, что после обретения независимости, поступательно выстраивались одновременно несколько новых вектор сотрудничества. Ещё в 2004 году, выступая с докладом на тему «Внешней политики Беларуси в новом мире», Президент страны очередной раз подчеркнул, что белорусская экономика – это экономика открытого типа, важной задачей которой является расширение географии сбыта. В современных реалиях внешняя политика страны верными шагами набирает географические обороты, от Южной Америки до Тихо-Азиатского континента, особое внимание заслуживает опыт сотрудничества со странами АТР, ключевая роль в котором отводится Китаю.

Китай первым обратил внимание на суверенную Беларусь, представители его посольства в Москве посетили Минск ещё в октябре 1991 года с целью анализа почвы для развития сотрудничества. В ходе встречи китайская сторона заявила о готовности установления диалога и поддержки молодого независимого государства. Основой двустороннего сотрудничества Беларуси и Китая является взаимное уважение принципов суверенитета и независимости. Так, принципиальный тайваньский вопрос в отношении Китая, и принципиальная позиция Беларуси в отношении защиты независимого суверенитета, были зафиксированы в первом договорно-правовом акте – соглашении об установлении дипломатических отношений (20 января 1992 года). Одновременно помимо данного соглашения был подписан ещё один межправительственный документ, свидетельствующий о становлении торгово-экономических отношений Беларуси и Китая – соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве. В документе стороны зафиксировали признание во взаимной торговле режима наибольшего благоприятствования [2, с. 38].

Сегодня Китай является одним из ведущих торговых партнеров Беларуси. За тридцатилетнюю совместную историю дружественных стран, удалось построить надежный и перспективный фундамент сотрудничества, увеличить количественные и качественные показатели общего товарооборота. Так, к примеру, на начальном этапе развития двусторонних отношений общий товарооборот составлял 46,2 млн долл. США, т. е. 1/100 часть настоящего объёма. Вслед за количественными изменениями улучшалась и качественная составляющая товарооборота. В частности, важным достижением в этом плане является существенное изменение диверсификации белорусского экспорта, уменьшение в его структуре доли ключевого монотовара – калийных удобрений, и как следствие, увеличение валютных поступлений за счет новых перспективных экспортных товаров, преимущественно из сельскохозяйственной отрасли.

Самым масштабным проектом, определяющим современное развитие белорусско-китайских экономических отношений, является инициатива Председателя КНР Си Цзиньпина «Экономический пояс Шёлкового пути». Сущность инициативы раскрывается в комплексном подходе, объединении различных сфер жизнедеятельности на едином открытом пространстве. Центральным элементом инициативы является строительство транзитного сухопутного моста, объединяющего рынок Китая и Европы.

Беларусь одна из первых поддержала данную политическую инициативу, ярким примером подтверждения чему является статья Президента Республики Беларусь А. Г. Лукашенко «О судьбах нашей интеграции». В содержании статьи подчеркивается, что интеграция для Беларуси – это не только эффективный инструмент борьбы с финансовым кризисом, это в первую очередь, естественный путь развития страны, возможность укрепить экспортный потенциал на торговом пути от Атлантики до Тихого океана: «Важнейшей задачей должна стать и тесная интеграция с государствами на Востоке, прежде всего с нашим стратегическим партнером – Китаем» [3, с. 19].

Важно отметить политический фактор развития белорусско-китайских отношений в рамках инициативы. Первоначально ключевым логистическим звеном Восточной Европы в транзитной цепочке Шёлкового пути, должна была стать Украина, которая, к слову, даже предложила китайскому партнёру «свой» вариант маршрута – транскаспийского (Украина – Грузия – Казахстан – Китай). Однако данный вариант оказался неудачным, загрузить поезда в обратном направлении (из Китая) не получилось, прежде всего, по причине относительно убыточной логистики. Однако главной причиной, по которой руководство Китая отказалось «пустить» Шелковый путь через Украину в Европу, стал внутренний социально-экономический кризис в этой стране, политическая нестабильность и нарастание внешних противоречий на Украине, в том числе российско-украинское военное противостояние. Именно это предопределило решение руководства КНР об использовании географического потенциала Беларуси. Таким образом, фактически Беларусь «заместила» Украину в Шёлковом пути.

Совершенствование транспортно-логистической инфраструктуры как инструмента роста и диверсификации белорусского экспорта, привлечение инвестиционного капитала, ускорение технологического развития, является далеко не всем спектром возможностей, открывшихся благодаря старту проекта одного из самых крупных центров мировой гравитации – Китая. Первым официальным документом, подтверждающим поддержку инициативы белорусской стороной, стал меморандум между Министер-

ством экономики Беларуси и Министерством коммерции Китая, подписанный в декабре 2014 года. Целью документа стало достижение согласованности между сторонами в вопросах перспективных направлений сотрудничества в рамках проекта Экономического пояса. Подготовительная работа началась почти сразу, Беларуси требовалось решить много задач, в числе которых: инвентаризация транспортной инфраструктуры; разработка проектов транспортных коридоров; интенсификация железнодорожных средств; создание и внедрение новых логистических маршрутов; формирование соответствующей договорно-правовой базы и многое другое.

Модернизация белорусской железной дороги осуществлялась при содействии китайской компании CUEC и Датунского электровозостроительного завода. За десять лет сотрудничества с китайскими партнерами БелЖД приобрела 30 современных электровозов грузоподъемностью до 9 тыс. тонн, увеличила протяженность электрифицированных линий дорог с 15 % до 21 %, что привело не только к снижению себестоимости перевозок, но и улучшению окружающей среды. Благодаря внедрению электронного документооборота в приграничных пунктах, сократилось время таможенного оформления. По данным Государственного таможенного комитета Беларуси, обновленная практика позволила минимизировать взаимодействие БелЖД и таможенных органов. Благодаря совершенствованию транспорта, логистики и таможенных процедур, в 2018 году 89,7 % перевозок всех железнодорожных контейнеров по линии ЕС–Восток приходилось на территорию Беларуси (332 тыс.) [4, с. 211].

Самым показательным проектом Шёлкового пути в Беларуси является Китайско-Белорусский индустриальный парк «Великий камень». По состоянию за 2022 год, резидентами Парка являются 100 компаний (за минувший год было зарегистрировано 19 резидентов), в 2023 году планируется приход ещё 20 компаний. При этом выручка от реализации их продукции увеличилась почти вдвое, а именно с 372,3 млн долл. США в 2021 году до 709,3 млн долл. США в 2022 году. Как отмечает Глава Парка А. Г. Ярошенко, в 2023 году планируется увеличить объем экспорта до 100 млн долл. США. Что касается инвестиционного аспекта, то в результате завершения первого этапа строительства инфраструктуры Парка (освоение 855 га), общий объем инвестиций составил более 1250 млн долл. США, на втором этапе (освоение 477 га) планируется нарастить объем до 1 млрд долл. США [5].

Стратегическая инициатива руководства Китая «Экономический пояс Шёлкового пути» является масштабным проектом, объединяющим экономики стран, расположенных на географическом ареале от Востока до Запада. Следует отметить, что зачастую данный проект сводится лишь к одному направлению сотрудничества – транспортно-логистическому, то

есть строительству и использованию новых трасс и маршрутов. Однако в действительности, сущность инициативы раскрывается в комплексном подходе, объединении различных сфер жизнедеятельности на едином открытом пространстве. Данный стратегический проект не просто является эффективным инструментом экономической интеграции, но и оказывает существенное воздействие на развитие международных социальных, культурных связей. Как отметил китайский эксперт Фэн Юйцзюнь в газете «Жэньминь жибао»: «Экономический пояс Шёлкового пути – это не искусственно продвигающийся интегрированный проект, а естественно сформировавшаяся идея о сотрудничестве» [6, с. 126].

Библиографические ссылки

1. *Хекшер Э.* Влияние внешней торговли на распределение дохода. URL: https://vk.com/wall-17882696_239353 (дата обращения: 18.03.2023).
2. *Мацель В. М.* Беларусь – Китай: 30 лет по пути дружбы и взаимовыгодного сотрудничества : монография. Минск : Академия управления при Президенте Республики Беларусь, 2021. 383 с.
3. *Лукашенко А. Г.* О судьбах нашей интеграции // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2011. № 10. С. 11–19.
4. *Мацель В. М.* Беларусь – Китай: 30 лет по пути дружбы и взаимовыгодного сотрудничества : монография. Минск : Академия управления при Президенте Республики Беларусь, 2021. 383 с.
5. О развитии индустриального парка «Великий Камень» URL: <https://ctv.by/novosti-minska-i-minskoy-oblasti/u-nas-zayavleno-bolee-1-mlrd-dollarov-investiciy-kakie-ambicioznye> (дата обращения: 18.03.2023).
6. *Ремыга В. Н.* Экономический пояс Шёлкового пути // Вестник финансового университета. 2015. № 5. С. 121–130.