

**С. С. Полоник, М. А. Смолярова**

Белорусский национальный технический университет, Минск, Беларусь

## **СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ КИТАЙСКО-БЕЛОРУССКОГО ПРОЕКТА «ШЁЛКОВЫЙ ПУТЬ»**

*В научной статье рассмотрены цели, приоритеты и основные черты глобального проекта «Экономический пояс Шёлкового пути», выполнен анализ внешнеторговых отношений и инвестиционного сотрудничества между Республикой Беларусь и Китайской Народной Республикой, предложена стратегия развития китайско-белорусского проекта «Шёлковый путь».*

**Ключевые слова:** цели, приоритеты, стратегия, проект «Шёлковый путь», инвестиции, логистика, авиаперевозки, SWOT-анализ

**S. Polonik, M. Smoliarova**

Belarusian National Technical University, Minsk, Belarus

## **STRATEGY OF THE DEVELOPMENT OF THE CHINESE-BELARUSIAN SILK ROAD PROJECT**

*The scientific article discusses the goals, priorities and main features of the global project „Economic Belt of the Silk Road”, analyzes foreign trade relations and investment cooperation between the Republic of Belarus and the People’s Republic of China, and suggests a development strategy for the Chinese-Belarusian project „Silk Road”.*

**Keywords:** goals, priorities, strategy, Silk Road project, investment, logistics, air transportation, SWOT analysis

### **Введение**

Прошло более двух тысячелетий, как был проложен путь торговли и сообщений между Востоком и Западом, который назывался «Великий Шёлковый путь». Основная ценность Великого Шёлкового пути – это мир и сотрудничество, открытость и толерантность, обмен опытом, взаимная выгода и общий выигрыш. Это общее историческое и культурное наследие всех стран мира.

В настоящее время, когда мировую экономику потряс финансово-экономический кризис, процесс восстановления мировой экономики идет вяло и медленно, а международная и региональная обстановка остается сложной и непредсказуемой, особенно важно и актуально продолжить и развивать основные ценности Великого Шёлкового пути.

Инициативы, выдвинутые Председателем Китайской Народной Республики Си Цзиньпином в сентябре и октябре 2013 года, восприняты белорусским народом с большим вниманием и одобрением.

Республика Беларусь, включившись в данный проект, ожидает получить дополнительные финансовые ресурсы, обеспечивающие инвестиционные и инновационные проекты, которые позволят выпускать продукцию нового поколения, провести масштабную модернизацию белорусской промышленности, транспорта, сферы услуг и государственного и корпоративного управления.

### **Результаты и их обсуждение**

Проводя исторические параллели между условиями реализации крупнейших проектов и возможностями создания «Экономического пояса Шёлкового пути», можно внести его в категорию глобальных проектов развития. Глобальный проект развития – это особо крупный международный проект, нацеленный на экономическую экспансию его инициатора, либо на ослабление его

геополитических конкурентов за счет создания новых институтов, технологий и схем ведения бизнеса, тиражирование которых в мировой экономике приносит наибольшую выгоду создателю проекта. Такие глобальные проекты развития имеют следующие общие черты:

- одновременно включают в себя инвестиции, инновации, инфраструктуру, геополитическую направленность;
- оказывают большое влияние на мировую экономику, трансформируют систему разделения труда и мировые рынки;
- ускоряют внедрение новых технологических укладов (VI технологический уклад) и осуществляют структурные сдвиги в экономике регионов мира;
- после периода окупаемости инвестиций основные положения проекта способны к саморазвитию;

– основные выгоды от реализации глобального проекта получает страна-инициатор проекта.

Глобальные проекты развития требуют определенных объемов инвестиций, привлечения государственных и корпоративных ресурсов, что предполагает изменение природы и образа мышления людей. Такие проекты представляют собой матрицу, по которой должна развиваться мировая экономика. По данной матрице можно проводить системный анализ долгосрочных процессов мирового развития. На основе углубленного изучения таких процессов с привлечением самых мощных аналитических средств можно определить обострение глобальных проблем (среди них – экологическая, ресурсная, демографическая, проблемы социального и экономического неравенства, безопасности и ряд других).

Например, экономика Республики Беларусь, за период с 1991 по 2017 гг., пережила ряд потрясений из-за внешнего негативного влияния мировой экономики. Так, с 1991 по 1995 гг. она пережила шок, вызванный разрывом хозяйственных связей, поскольку экономика республики представляла собой сборочный цех Советского Союза. За период с 1991 по 1995 гг. среднегодовое снижение ВВП составило –8,2 %. С 1996 г. в стране фиксируются положительные темпы прироста ВВП, причем в отдельные годы достаточно высокие (до 10–11 %). В среднем за 1996–2014 гг. годовые темпы экономического прироста составили 6,1 %, и ВВП в 2014 г. увеличился более чем в 3 раза по сравнению с показателями 1995 г.

В то же время, среднемировые темпы прироста ВВП за этот же период составили 3,4 %, т. е. экономический рост в Беларуси существенно опережал темпы мирового экономического роста [2, 3, 4].

Волна мирового финансово-экономического кризиса докатилась до экономики республики в 2009 г. и постепенно экономика страны, исчерпав внутренние источники развития, вступила в фазу экономического кризиса.

Так, в 2015 г. ВВП уменьшился к уровню 2014 г. на 3,8 %, в 2016 г. по сравнению с 2015 г. ВВП уменьшился на 2,6 %. Оживление экономического развития началось в 2017 г. Для создания условий устойчивого экономического роста нужны внешние инвестиционные ресурсы.

Участие Республики Беларусь в экономическом поясе шелкового пути открывает новые возможности для обеспечения экономики финансовыми ресурсами, вхождения в крупнейший рынок товаров и услуг, обмена новейшими технологиями.

Внешнеторговые отношения с Китайской Народной Республикой, которые определяют потенциал и предпосылки для инвестиций, характеризуются незначительными объемами экспорта и импорта. Так, в 2015 г. экспорт из Республики Беларусь в Китайскую Народную Республику составил 781 млн долл. США, в 2016 г. – 472,7 млн долл. США, а импорт – 2,401 млн долл. США и 2129,5 млн долл. США соответственно. За последние пять лет стоимость китайского импорта, поступившего из Беларуси, практически не изменилась, а объем китайского экспорта в Республику Беларусь возрос почти в 2 раза.

Двусторонние прямые инвестиции между Беларусью и Китаем в 2011–2015 гг. сложились в следующем объеме. Беларусь в Китай направила 100,8 млн долл. США, Китай в Беларусь – 193,8 млн долл. США.

Крупные прямые китайские инвестиции в Беларусь были рассчитаны на окупаемость за счет внутреннего спроса (гостиница «Пекин», жилой микрорайон «Лебяжий»), последующие (автомобильное производство «Белджи», индустриальный парк «Великий камень») ориентировались уже на внешний рынок. При этом прямые китайские инвестиции пока не предполагают экспорт на рынок КНР. Кроме того, для минимизации рисков прямые китайские инвестиции в Беларусь часто имеют сложную модель финансирования с участием собственного и заемного капитала китайской и белорусской сторон.

В свою очередь в Китай из Беларуси направлены прямые иностранные инвестиции в созданные в Китае совместные производства по сборке техники (МЗКТ, БелАЗ, Гомельсельмаш, МТЗ).

Кроме того, в Республике Беларусь реализуется более 20 инвестиционных проектов, финансируемых за счет связанных Китайских кредитов на общую сумму более 5 млрд долл. США.

В целях активизации торгово-экономического и инвестиционного сотрудничества на территории Республики Беларусь создана комплексная индустриальная зона: Китайско-Белорусский индустриальный парк. Он имеет статус особо (свободной) экономической зоны.

Концепция парка предполагает создание фактически нового города, сочетающего производственную, жилую, административную инфраструктуру для размещения в нем перспективных, основанных на инновациях экспортно-ориентированных и импортозамещающих производств, привлечение иностранных и отечественных инвестиций, квалифицированного менеджмента. Приоритетные направления производственной деятельности в парке — это электроника, тонкая химия, биотехнология, машиностроение, новые материалы. Вместе с тем в парке получают развитие такие отрасли, как робототехника, генетика, обработка больших данных, сопровождаемая кодификацией денег и рынков.

Поэтому в настоящее время перед высшими учебными заведениями страны стоит задача по подготовке высококвалифицированных кадров для работы в индустриальном парке «Великий камень» (далее — Парк). Только специалисты высокой квалификации могут создавать высокую добавленную стоимость. Поэтому в Парке за 2017–2020 гг. будет создан жилой фонд до 80 тыс. м<sup>2</sup>, а также современная социальная инфраструктура. Это позволит формировать условия для высокопроизводительной работы, комфортной жизни, самореализации молодых, творческих, предприимчивых людей. По оценкам Министерства экономики Республики Беларусь, инвестиции в создание инфраструктуры Парка составят 5–6 млрд долл. США.

Прямой макроэкономический эффект от реализации первого этапа строительства Парка в 2016–2020 гг. составит ежегодный прирост ВВП страны до 5 %, создание до 22 тыс. новых рабочих мест.

Малым открытым экономикам в одиночку сложно создать модель высококонкурентной страны, для успеха важно найти партнера, ресурсы которого дополняют наши собственные, и такое взаимодействие ведет к повышению эффекта синергии.

Китайско-Белорусский индустриальный парк «Великий камень» расположен рядом со столицей Республики Беларусь городом Минск. Через территорию парка проходит железная дорога Минск — Западная Европа, Минск — Москва — Пекин, рядом находится Аэропорт-2 — самый крупный в Беларуси. Нами проведены научные исследования по вопросам повышения конкурентоспособности организации резидентов Парка с помощью логистической системы.

В мировой практике уже в середине 1970-х гг. логистика стала целеполагающей сферой деятельности за счет того, что в современном бизнесе существенно возросло время прохождения товара по различным каналам материально-технического обеспечения.

Например, свыше 90 % временных затрат на передвижение товара от первичного источника сырья до конечного потребителя приходится на прохождение по различным каналам материально-технического снабжения, в основном хранение, только порядка 2 % времени занимают производства и 5 % времени — транспортировка.

Логистика — это направление материальными потоками на стадии закупок сырья и материалов, производства и распределения продукции в микро- и макросистемах. Логистические функ-

ции включают в себя обработку заказов, формирование материалопотоков, комплектацию, упаковку, транспортировку, складирование продукции и т. д.

В последнее время к логистике наблюдается повышенный интерес в связи с тем, что применение ее на практике обеспечивает значительное (на 30–50 %) сокращение всех видов запасов материальных ресурсов, ускорение оборачиваемости оборотного капитала, сокращение (на 25–45 %) времени движения продукции от первичного источника сырья до конечного потребителя, снижение затрат на производство, распределение и более полное удовлетворение потребителей в качественных товарах и услугах. Использование цепи логистической деятельности дает возможность определять оптимальные соотношения интересов различных субъектов хозяйствования, достигать на этой основе минимизации совокупных издержек и получать дополнительный экономический эффект.

Нами предлагается определять эффективность логистической системы по следующим параметрам: уровню логистических издержек необходимым для достижения наилучших значений показателей деятельности организации, сокращением времени выполнения заказа, информационной готовностью.

Место данной системы в транспортном комплексе Беларуси, объединяющей системы разных видов транспорта, можно оценить, пользуясь данными, приведенными в табл. 1.

Таблица 1

Динамика перевозки грузов по видам транспорта Республики Беларусь за 2013 – 2017 гг., тыс. т

Виды перевозки грузов	Годы				
	2013	2014	2015	2016	2017
Все виды транспорта	471 210	467 486	447 212	417 643	439 471
В том числе:					
трубопроводный	134 199	130 589	132 549	126 106	124 460
железнодорожный	140 040	141 437	131 439	126 758	146 295
автомобильный	192 475	191 660	180 226	162 579	166 671
внутренний водный	4486	3758	2960	2144	2019
воздушный	11	41	39	57	55

И с т о ч н и к: разработано авторами на основании [4].

Грузоперевозки авиатранспортом в общей структуре грузооборота занимают менее 1 %. Авиaperевозка – самый дорогостоящий, но и самый безопасный способ транспортировки. Основным достоинством перевозок с помощью авиатранспорта можно назвать скорость доставки. Чаще всего международные грузовые авиaperевозки используются в тех случаях, когда сроки доставки являются наиболее важным критерием. Существуют группы товаров, для которых такой способ транспортировки является самым целесообразным: скоропортящиеся (цветы, продукты питания и пр.), дорогостоящие товары (электроника), фармацевтическая продукция и др.

Воздушный транспорт отличается меньшей величиной постоянных издержек по сравнению с железными дорогами, водным транспортом или трубопроводами. Только у автотранспорта постоянные издержки ниже.

Постоянные издержки воздушного транспорта сводятся лишь к затратам на покупку самолетов и при необходимости специализированного оборудования грузовой переработки и контейнеров. С другой стороны, в воздушном транспорте весьма велики переменные издержки, которые состоят из расходов на керосин, техническое обслуживание самолетов и оплату труда летного и наземного персонала. Несмотря на то, что тарифы на авиaperевозки намного выше, они могут сэкономить затраты по следующим пунктам:

- страхование. Страховые премии обычно вдвое меньше, чем для морской транспортировки;
- таможенные пошлины могут взиматься с веса брутто, который, как правило, меньше для воздушных отправок (меньше упаковки), чем для морских;

– упаковка намного легче и дешевле для воздушной транспортировки;  
 – складские расходы. Во многих случаях авиаперевозки могут значительно снизить и даже исключить необходимость складского хранения, без которого не обойтись в случае с морской транспортировкой. В складские расходы входит не только аренда склада на любом из концов перевозки, но и связанные с этим налоговые и страховые расходы, а также расходы в связи с тем, что товар может устареть во время хранения на складе. Данный элемент затрат может иметь основное значение при принятии решения в пользу авиаперевозок.

Авиаперевозка является одним из главных звеньев логистической цепи. Всеми тонкостями и проблемами авиаперевозки занимается авиакомпания, предоставляющая данную услугу. Как и в других отраслях логистики, авиакомпании требуется минимизировать затраты на доставку груза для получения максимальной прибыли, при этом не потеряв качество и скорость доставки грузов в назначенное место к конкретному покупателю. Способ доставки грузов самолетом является, как правило, более дорогостоящим, в отличие от доставки автомобильным, железнодорожным или морским транспортом, но преимущества данного вида транспортировки – это скорость и надежность сохранности грузов.

**Цели и стратегический смысл проекта «Китайско-Белорусский воздушный Шёлковый путь».** В настоящее время при активном содействии нашего центра происходит серьезный прорыв в реализации данного проекта: со стороны Министерства антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь оказывается существенная поддержка, к тому же осуществляется тесное сотрудничество с белорусским концерном «Воздушные линии MERSA», который будет создавать воздушный путь Тяньцзинь – Минск. Данная компания занимается перевозкой грузов между Республикой Беларусь и Российской Федерацией в объеме 100 грузовых автомобилей, между странами Евросоюза в объеме 160 грузовых автомобилей, а также такой посреднической деятельностью по всему миру, как растаможивание, складирование, транспортировка грузовыми самолетами, самолетами МЧС, гражданскими самолетами и др.

После создания данного воздушного пути планируется ежедневное перемещение 10 т малогабаритных грузов и еженедельная доставка 120 т грузов стандартного размеров. Воздушный путь «Тяньцзинь – Минск» в будущем станет самым крупным воздушным транспортным направлением Шёлкового пути, взаимно связанным с проектом «Один пояс, один путь». Он соединит Шёлковый путь с Европейским экономическим союзом, что официально положит начало зарождению сотрудничества.

Республика Беларусь – крупное европейское государство площадью в 207 600 км<sup>2</sup> с общей численностью населения в 9 468 100 человек. Беларусь граничит с Россией, Украиной, Польшей и другими странами. Обладает выгодным географическим положением для развития транспортных путей (табл. 2).

В то же время в Беларуси есть прекрасная логистическая компания ООО «Трансимекса», занимающаяся воздушными и наземными грузоперевозками, которая обеспечивает быструю доставку грузов в соседние страны Восточной Европы и основные города с развитой торговлей.

Таблица 2

**SWOT-анализ Минска как регионального узла Восточной Европы**

	Преимущества	Недостатки
Внутренние факторы, выбор стратегии, внешние факторы	1. Географическое положение – в центре Восточной Европы, способствующее созданию логистического центра, близость с экономически развитыми центрами Восточной Европы, наличие богатого рынка сбыта. 2. Состояние воздушного сообщения в Восточной Европе	1. Недостаточные масштабы парка грузовых самолетов, существующей сети, недостаточное количество большегрузных самолетов. 2. Малое количество специалистов, необходимость обучения профессиональным навыкам.



	Преимущества	Недостатки
	находится на начальной стадии, что позволяет развивать успешные стороны проекта на основе изучения первоначального опыта	3. Отсутствие созданных брендов в области грузоперевозок, не дающее возможности обеспечить доверие к рынку
Благоприятные возможности	Стратегия SO: использование в полной мере преимуществ, связанных с территориями и товарными ресурсами	Стратегия WO: недостаточное благоустройство в условиях ускоренного развития
<p>1. В ближайшие 20 лет азиатские воздушные грузоперевозки выйдут на лидирующие мировые позиции.</p> <p>2. КНР станет лидером на рынке импорта и экспорта услуг по перемещению грузов, используя обширные возможности в области воздушных грузоперевозок.</p> <p>3. Активная поддержка правительством Китая рынка авиауслуг Тяньцзиня, Шанхая и Гуанчжоу.</p> <p>4. Поддержка конкурентоспособности новых местных авиакомпаний, ограничение сферы деятельности других компаний.</p> <p>5. Происходит быстрое развитие авиастроения в Китае, масштабы авиапарка непрерывно увеличиваются, города обеспечены 2–3 авиалиниями, количество авиакомпаний растет изо дня в день</p>	Использование преимуществ экспортной деятельности Китая, полное раскрытие рыночных преимуществ, строительство Китайско-Белорусского воздушного сообщения в области грузоперевозок	Постепенное создание рыночных брендов предприятий, достижение доверия рынка, создание долговечной торговой авиалинии на основе реализации проекта «Китайско-Белорусский воздушный „Шёлковый путь“», а также путем создания воздушного транспортного узла в Минске
Риски	Стратегия SWT: благоустройство грузовой авиалинии Тяньцзинь – Минск, постепенное увеличение плотности авиакомпаний, всестороннее улучшение качества сети грузовых самолетов, наращивание клиентской базы	
<p>1. Продвижение собственного экономического развития в Европейском регионе, а также торговый протекционизм в отношении азиатского экспортного направления экономики.</p> <p>2. Конкуренция со стороны других авиапредприятий</p>	<p>Создание обширной грузовой авиалинии с опорой на преимущества транспортного торгового узла Тяньцзиньского аэропорта будет способствовать строительству грузовой авиасети между Азией и Восточной Европой.</p> <p>Активное владение правом судоходства в транспортных узловых портах, а также постоянные ресурсы помогут создать необходимую основу для последующей деятельности компаний.</p> <p>Развитие стратегии грузовых транспортных узлов будет стимулировать сотрудничество в других областях деятельности по перемещению грузов.</p> <p>В то же время наращивание интенсивности сотрудничества с иностранными воздушными транспортными системами приведет к созданию совместной транспортной сети, а также к развитию объединенной транзитной деятельности, тотальному улучшению качества воздушной транспортной сети, наращиванию клиентской базы</p>	

Источники: разработано авторами на основании [4].

Цели и стратегический смысл совместного создания «Китайско-Белорусского воздушного „Шёлкового пути”» заключаются в использовании возможностей, представленных «Соглашением о стратегическом сотрудничестве между Китаем и Беларусью», а также усилиями правительства Китая в направлении развития стратегии «Одного пояса, одного пути». Также целями являются создание авиалинии в рамках «Китайско-Белорусского воздушного „Шёлкового пути»», полезное для развития Минска строительство узловой базы грузовых авиаперевозок, реализация конкретных проектов в рамках экономического сотрудничества между Китаем и Беларусью, превращение в жизнь китайско-белорусского стратегического сотрудничества.

Авиалиния Тяньцзинь – Минск, представляющая собой воздушный Шёлковый путь, усовершенствует сеть пассажирских и грузовых перевозок между Китаем и Беларусью, в результате чего будет создана прочная основа для узла грузоперевозок и стратегии развития интернет-логистики в Минске.

Преимущества географического положения Минска, а также преимущества, связанные с имеющимся логистическим предприятием ООО «Трансимекса», будут способствовать осуществлению активной вертикальной интеграции цепи логистического обслуживания. С помощью принятия ряда таких мер, как инвестирование инфраструктуры и функционирование капитала, будет осуществляться стратегическая трансформация модели бизнеса, повторяя и совершенствуя идеи таких транспортных узлов грузоперевозок, как Франкфурт-на-Майне – Москва и др., будет создаваться ведущая государственная трансграничная логистическая ось, привлекательная для клиентов.

**Стратегический анализ возможностей и способы реализации проекта «Китайско-Белорусский воздушный Шёлковый путь».** Китай занимает главное место на рынке импорта и экспорта авиаперевозок товаров во всем мире. В 2015 г. объем экспорта его грузовых авиаперевозок составил 6,7 млн т, при этом аэропорты Гонконга, Пудуна, Пекина, Гуанчжоу входят в двадцатку крупнейших аэропортов мира. Объем грузооборота в двадцати крупнейших мировых аэропортах в 2014 г. составил 10 тыс. т (по данным Международной ассоциации советов аэропортов) (табл. 3).

Таблица 3

Место Китая по авиаперевозкам импорта и экспорта товаров

Место	Название аэропорта	Грузооборот	Место	Название аэропорта	Грузооборот
1	Гонконгский аэропорт, КНР	438	11	Аэропорт в Майами, США	200
2	Аэропорт Мемфиса, США	426	12	Аэропорт в Париже, Франция	189
3	Аэропорт Пудун, Шанхай, КНР	318	13	Аэропорт в Чанги, Сингапур	188
4	Аэропорт в Сеуле, Южная Корея	256	14	Пекинский аэропорт Шоуду, КНР	183
5	Аэропорт в Анкоридже, США	248	15	Аэропорт в Лос-Анджелесе, США	182
6	Аэропорт в Дубае, ОАЭ	237	16	Аэропорт в Чикаго, США	167
7	Аэропорт в Луисвилле, США	229	17	Аэропорт в Амстердаме, Нидерланды	167
8	Аэропорт в Токио, Япония	213	18	Аэропорт Хитроу, Лондон, Великобритания	159
9	Аэропорт во Франкфурте, Германия	213	19	Байюньский аэропорт в Гуанчжоу, КНР	145
10	Аэропорт в Тайпее, КНР		20	Нью-Йоркский аэропорт имени Кеннеди	132

Источники: разработано авторами на основании [4].

*Стратегические преимущества для развития китайско-белорусского направления в области грузовых авиаперевозок (создания грузовой авиалинии Тяньцзинь – Минск).* Аэропорт в Тяньцзине является транспортным воздушным узлом северной части Китая, развитию которого активно содействует правительство КНР. Местные власти также оказывают всемерную поддержку аэропорту, не только предоставляя льготы, но и обязательные денежные компенсации. Одновременно с этим Тяньцзинь также утвержден правительством КНР в качестве экспериментального города по электронным таможенным сборам, проводящего современную таможенную политику в отношении импорта и экспорта товаров. В настоящее время создано множество выставочных залов, представляющих импортные товары электронной торговли многих стран, в том числе и выставочный зал российских товаров.

После открытия грузовой авиалинии Тяньцзинь – Минск с помощью привлечения инвестиций станет возможным открытие выставочного зала белорусских товаров, что позволит белорусской продукции попасть на китайский рынок. Республика Беларусь пока находится в начале периода реформирования экономики, обладает обширными возможностями развития рынка. В то же время в Беларуси активно осуществляется реформирование экономики в условиях сильной поддержки с помощью государственных механизмов, что очень благоприятно будет сказываться на скорости развития сферы авиаперевозок.

*Специфические преимущества развития воздушных грузоперевозок в Минске.* Минск расположен в центре Восточной Европы, что открывает доступ к обширным территориям, находящимся в сфере экономических интересов Китая. Географическое положение Минска крайне благоприятно: в течение пяти часов полета из Минска достигаются любые точки восточно-европейского региона и восточной части западноевропейского региона. Преимущества функционирующей в Минске логистической компании ООО «Трансимекса» связаны с налаженной быстрой доставкой грузов в другие города и страны Восточной Европы, что дает солидные гарантии.

Дальнейшее развитие деятельности в области воздушных грузоперевозок в течение ближайших 20 лет представляется весьма перспективным, азиатский регион в будущем займет лидирующие позиции в мире по расширению деятельности, связанной с воздушными грузоперевозками.

По «Прогнозам о воздушных грузоперевозках по всему миру» компанией «Боинг» на период с 2013 по 2033 г. прогнозируется ежегодное наращивание деятельности, связанной с воздушным перемещением грузов, в пределах 4,7 %. Источники главной движущей силы распространения деятельности по авиаперевозкам грузов в азиатском регионе представлены в табл. 4.

Таблица 4

**Рост мирового объема воздушных грузоперевозок  
с 2013 г. по 2033 г. (прогнозные данные компании Боинг)**

Регион	Коэффициент роста воздушных грузоперевозок 2003–2013 гг.	Прогнозируемый коэффициент роста воздушных авиаперевозок 2013–2033 гг.
Общемировой коэффициент	2,6 %	4,7 %
1. Внутренние территории КНР	9,9 %	6,7 %
2. Территория азиатского региона	3,0 %	6,5 %
3. Азия и Северная Америка	2,3 %	5,4 %
4. Европа и Азия	4,8 %	5,3 %
5. Латинская Америка и Северная Америка	2,5 %	5,2 %
6. Латинская Америка и Европа	5,0 %	4,8 %



Окончание табл. 4

Регион	Коэффициент роста воздушных грузоперевозок 2003–2013 гг.	Прогнозируемый коэффициент роста воздушных авиаперевозок 2013–2033 гг.
7. Южная Азия и Европа	5,1 %	4,7 %
8. Африка и Европа	1,0 %	4,3 %
9. Ближний Восток и Европа	4,1 %	4,0 %
10. Европа и Северная Америка	0,6 %	3,1 %
11. Территория североамериканского региона	–1,6 %	2,1 %
12. Территория европейского региона	1,6 %	2,0 %

Источники: разработано авторами на основании [4].

С созданием главного азиатского рынка по экспорту услуг в сфере воздушных грузоперевозок в Тяньцзине будут увеличиваться и возможности развития будущей деятельности, связанной с воздушными грузоперевозками.

При открытии авиалинии грузоперевозок Тяньцзинь – Минск в первую очередь создается блок проектов в рамках «Китайско-Белорусского воздушного „Шёлкового пути”». Принимаются меры по развитию транспортного авиасообщения между Китаем и Беларусью, активно стимулируется создание пассажирских и грузовых авиапутей между крупными городами Китая и Беларуси. На территории Восточной Европы расположен обширный рынок текстиля и других товаров, произведенных в Китае, но история торговых отношений находится в начальной фазе, поэтому и для налаживания чартерного сообщения в первую очередь важно создание грузовой авиалинии Тяньцзинь – Минск. Запланировано использование самолетов Боинг-777 либо Боинг-747 для двух-трех еженедельных рейсов туда и обратно. Основными экспортными товарами станут одежда и продукция легкой промышленности Китая, в качестве импортных товаров главным образом будет выступать продукция белорусского и восточно-европейского производства, в то же время будет учитываться и экспорт продукции машиностроения из восточной части Западной Европы в Китай.

**Стратегия развития «Китайско-Белорусского воздушного „Шёлкового пути» и видение будущих ориентиров.** С началом функционирования товарной авиалинии Тяньцзинь – Минск стороны получают возможность сосредоточиться на стратегии развития грузоперевозок и товарных узлов с помощью Интернета.

В докладе Китайского центра исследований электронного бизнеса относительно стратегии развития трансграничной электронной торговой и логистической деятельности сообщается, что в 2004 г. в Китае 18 млн чел. совершили покупки на иностранных сайтах, а к 2018 г. ожидается увеличение количества таких людей до 35 млн 600 тыс. чел. По предварительным расчетам общая сумма сделок, составившая в 2004 г. 150 млрд юаней, увеличится до 1 трлн юаней. Для того чтобы скоординировать стремительное развитие международной электронной торговой деятельности, Госсовет КНР официально утвердил 8 городов (Шанхай, Ханчжоу, Нинбо, Чжэнчжоу, Чунцин, Шэньчжоу, Тяньцзинь и др.), в которых экспериментально осуществляются трансграничные экспортные и импортные операции посредством электронной коммерции.

Стремительное развитие трансграничной электронной коммерции в Китае создает особенно благоприятные условия для развития быстрой авиадоставки. В рамках проекта «Китайско-Белорусский воздушный „Шёлковый путь»» активно углубляется сотрудничество с такими компаниями экспресс-доставки, как UPS, DHL, FEDEX, TNT, SF Express и др. Данное сотрудничество касается складирования и транспортировки, что окажет содействие ведению трансграничной электронной коммерции между Китаем и Беларусью.

### Выводы

Глобальный проект «Шёлковый путь» – это особо крупный международный проект, который нацелен на создание новых институтов, технологий и схем ведения бизнеса. Участие Республики Беларусь в этом проекте позволит провести масштабную модернизацию реального сектора экономики, ускорить внедрение новых технологий пятого и шестого технологического уклада, укрепить позиции на мировом рынке.

Научные исследования по вопросам преимущества и перспективы «Один пояс – один путь» определили приоритеты развития экономики Республики Беларусь – это инвестиции, инновации, занятость, экспорт.

Реализация проекта «Китайско-Белорусский воздушный „Шёлковый путь”» свяжет Шёлковый путь с Европейским экономическим союзом, что официально положит начало зарождению политического и экономического сотрудничества.

### Список использованных источников

1. *Си Цзиньпин*. О государственном управлении / Си Цзиньпин. – Пекин : Изд-во лит. на иностр. яз., 2018. – 624 с.
2. *Шимов, В. Н.* «Экономический пояс Шёлкового пути» как транспортный маршрут и глобальный проект развития / В. Н. Шимов, А. А. Быков // Белорус. экон. журн. – № 2. – 2016. – С. 4–14.
3. *Рудый, К. В.* Беларусь – Китай: каналы инвестиционного сотрудничества / К. В. Рудый // Белорус. экон. журн. – № 2. – 2016. – С. 15–30.
4. Статистический ежегодник Республики Беларусь, 2016 / Национальный статистический комитет Республики Беларусь. – Минск : Белстат, 2016. – 518 с.
5. Экономико-математический энциклопедический словарь / гл. ред. В. И. Данилов-Данильян. – М. : Большая российская энциклопедия : Изд. Дом «ИНФРА-М». – 2003. – 688 с.

*Статья поступила 20.10.2018*