

4. Ткачѳв, А. Возможности и риски краудфандинга и P2P-займов [Электронный ресурс] / А. Ткачѳв, В. Баталко // Банкаўскі веснік, 2018. – № 5. – С. 37-44. – Режим доступа: <https://www.nbrb.by/bv/articles/10516.pdf>. – Дата доступа: 05.02.2020.

5. Бандык, О. И. Профессионально об актуальном. Краудфандинг : понятие и перспективы применения [Электронный ресурс] / О. И. Бандык. – Национальный правовой Интернет-портал, 2019. – Режим доступа: <http://www.pravo.by/novosti/novosti-pravo-by/2019/february/32656/>. – Дата доступа: 17.03.2020.

6. Chen, William Crowdfunding's Potential for the Developing World [Electronic resource] / William Chen. – Infodev, 2013. – Mode of access: <http://www.infodev.org/crowdfunding>. – Date of access: 10.05.2019.

7. Myfin.by : Интернет-портал [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://myfin.by/>. – Дата доступа: 10.03.2020.

8. Ulej.by : Интернет-портал [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ulej.by/>. – Дата доступа: 10.03.2020.

УДК 339

ПЕРСПЕКТИВЫ БЕЛОРУССКО-КИТАЙСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА НА НОВОМ ШЕЛКОВОМ ПУТИ

Н. Д. Марушко, учащийся гр. К-1706

Е. С. Мелешко, преподаватель

ЧУО «Минский колледж предпринимательства»

Введение. Полвека назад Китай был известен как одна из беднейших стран мира, что не было чем-то необычным для Азии тех дней. Практически отсутствующая промышленность и небольшой сельскохозяйственный экспорт – так можно охарактеризовать китайскую экономику тех дней. Десять-пятнадцать лет назад при упоминании Китая современник, вероятно, думал что-то вроде «а, это та страна, где бедные азиаты изготавливают дешевые шлепанцы в полуподпольных цехах», и такое представление действительно имело под собой основания. Но сегодня Китайская Народная Республика – это крупнейшая в мире экономика (при подсчете с учетом ППС), крупнейший экспортер и ведущий промышленный производитель. Стремительно вошедшая в «клуб великих держав» (или, скорее, вернувшаяся туда) и разбогатевшая на экспорте страна уже сегодня реализует и планирует масштабные проекты в сфере экономики по всей Евразии и вне её, планируя вложить в них *триллионы* долларов.

Сегодняшний Китай – это полноценная экономическая сверхдержава, планирующая экспансию по всему миру, и сотрудничество с такой страной, находящейся на подъеме, может принести серьезную пользу экономикам многих стран, в том числе белорусской. Это сотрудничество может быть реализовано в рамках китайской инициативы «Один пояс и один путь» и её составной, сухопутной, части – проекта «Экономический пояс Шелкового пути», другое название которого – Новый Шелковый путь.

Такое сотрудничество на глобальном уровне должно принести пользу всей экономике, и в число бенефициаров, разумеется, попадет в том числе малый и средний бизнес, для которого откроются новые рынки, новая инфраструктура и новые возможности. Вместе с тем, несмотря на значимость происходящего, создается впечатление, будто в белорусском информационном пространстве эта тема почти полностью игнорируется. Сегодня сложно найти материал, достаточно подробно и развернуто раскрывающий её с точки зрения Беларуси и белорусского бизнеса или по крайней мере на русском языке. С учетом этого, поставленная цель данного исследования – изучить состояние белорусско-китайских отношений в сфере экономики в целом, и в рамках Экономического пояса Шелкового пути в частности, а также установить их существующее и потенциальное влияние на экономику Беларуси.

Среди задач исследования:

- определить предпосылки зарождения инициативы «Один пояс и один путь»;
- всесторонне исследовать состояние и перспективы инициативы «Один пояс и один путь» и Экономического пояса Шелкового пути на глобальном уровне;
- описать историю возникновения белорусско-китайских экономических отношений и их текущее состояние;
- выяснить состояние наиболее масштабных совместных белорусско-китайских проектов в сфере экономики;
- определить, насколько развит транзит китайских товаров через Беларусь, являющийся одной из важнейших сфер белорусско-китайского взаимодействия;
- обозначить перспективы белорусско-китайского сотрудничества на будущее.

Главным методом исследования выступил метод изучения различной информации по теме исследования, преимущественно материалов в сети Интернет, а также некоторой печатной литературы.

Основная часть. Белорусско-китайское сотрудничество на Новом Шелковом пути. Главной предпосылкой появления Нового Шелкового пути стал взрывной экономический рост Китая 1990-2000-е и первую половину 2010-х годов, хотя он до сих пор составляет более 6% в год [1, табл. GDP growth (annual %)]. Благодаря этому росту, названному «китайским экономическим чудом», экономика Китая в 2018 году была в 34 раза больше, чем 27 лет назад, в 1991 году. Более того – ещё четырьмя годами ранее, в 2014 году, ВВП Китая по ППС превысил американский и до сих пор продолжает расти, хоть и не темпами «экономического чуда», «всего» на 1 трлн долл. США в год в номинале [1, табл. GDP (current US\$)]. Стремительно возрастающий уровень производства обращался в первую очередь на экспорт, что к сегодняшнему дню сделало Китай крупнейшим экспортером товаров и услуг в мире [1 табл. Exports of goods and services (current US\$)] и, кроме того, крупнейшим промышленным производителем [7]. Страна получает внушительный доход от торговли, что подтверждает её стабильно положительный торговый бюджет, составивший на 2018 год 106,623 млрд долл. США [1, табл. External balance on goods and services (current US\$)].

Став «мировой фабрикой» и стремительно наращивая экономический потенциал, в Китае осознали необходимость создания более или менее подконтрольного Пекину торгового пути как в море, так и на суше. Для такого решения свою роль сыграли как геополитические [2, с. 353-355], так и экономические факторы: морской путь с заходом в порты стран, на которые конкурирующие с КНР страны могли оказать политическое давление, очевидно не был особенно надежен; с другой стороны, если пустить те же грузы не морем, а сушей по железной дороге, они могли бы добраться до места назначения – Европы и стран ЕС в частности – в гораздо меньший срок, тогда как доставка их морем занимает до пяти недель [3].

Независимо от того, что в конечном итоге стало «соломинкой, сломавшей спину верблюду», в 2013 году решение о создании Нового Шёлкового пути было принято. Вместо того, чтобы выбирать между морем и сушей, Китай выбрал всё сразу – и организовал инициативу, названную многими, в том числе председателем КНР Си Цзиньпином, «главным проектом XXI века» [7]. Инициатива «Один пояс и один путь» включает в себя два проекта – «Экономический пояс Шёлкового пути» (он же Новый Шёлковый путь) и «Морской Шёлковый путь XXI века». Они, в свою очередь, предполагают инвестирование, по разным оценкам, от 1 до 8 триллионов долларов в экономики стран, через которые Китай осуществляет транзит товаров в Европу и тех, с которыми он имеет тесные экономические связи [5, с. 18-19] [6]. Деньги должны быть направлены на создание, в первую очередь, логистической инфраструктуры для торговых маршрутов – развитие сетей железных дорог, строительство портов и электростанций вдоль торговых путей, газо- и нефтепроводов и другой необходимой инфраструктуры.

По состоянию на 2018 год Китай уже инвестировал в страны-участницы инициативы ОПОП более 210 млрд долл. США [5], а до 2027 года, согласно некоторым прогнозам, будет инвестировано ещё 1,2-1,3 трлн, которые предполагается направить в первую очередь в инфраструктуру, образование, строительство, в т.ч. скоростных железных и автодорог, и некоторые другие сферы [25].

Несложно понять, почему 138 стран Евразии, Африки, обоих Америк и Океании, а также 30 международных организаций подписали с Китаем соглашения о сотрудничестве в реализации инициативы «Один пояс и один путь» [8]. Её масштаб впечатляет, а ведь, помимо всего перечисленного, она включает также развитие взаимодействия в культурной сфере и иные неэкономические виды сотрудничества [9]. Во время запуска этой инициативы в 2013 году Си Цзиньпин назвал её «новой эрой глобализации», и эта «китайская глобализация», кажется, полностью оправдывает такое название.

Однако какое именно место занимает Беларусь в этих глобальных процессах? Наша страна вступила в активную фазу сотрудничества с Китаем в рамках Нового Шёлкового пути ещё в 2014-2015 годах, и с тех пор сделано немало. Товарооборот между странами вырос на 23,67% до более чем 4 млрд долл. США. Созданный в рамках инициативы Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, хоть и с задержкой, запускает программу инвестиций в белорусскую инфраструктуру. Но, конечно, важнейший и наиболее известный китайский проект в Беларуси – это индустриальный парк «Великий камень». Этот проект реализуется к северо-востоку от Минска неподалеку от Национального аэропорта. Проектом предполагается создание на территории в почти 112,5 км² инфраструктуры для промышленных предприятий, жилых домов и всех необходимых для небольшого города атрибутов – развлекательных и торговых объектов, парков и так далее [9]. Будучи ориентированным на реальный сектор экономики, парк предоставляет своим резидентам множество преференций для развития бизнеса, таких как:

- 0% налога на прибыль в течении 10 лет и последующая уплата по ставке, сниженной в 2 раза, до 2062 года;
- отсутствие земельного налога и налога на недвижимость до 2062 года;
- 0% таможенного НДС и пошлин на товары для старта проекта и при экспорте товаров за пределы ЕАЭС;
- отсутствие налога на дивиденды в течении 5 лет с момента объявления прибыли; подоходный налог по ставке 9%;

- отчисления в ФСЗН на уровне 35% от средней зарплаты по стране (а не от фактически начисленной);
- возврат НДС из бюджета;
- отсутствие валютного контроля;
- отсутствие контрольных проверок (только с согласия администрации парка) [10].

Парк растет быстрыми темпами. В 2019 году с опережением графика была завершена первая пятилетка строительства, а за один только за 2018 год количество резидентов увеличилось с 22 до 41, причем 10 из них – белорусские компании [9]. Хотя парк и не является уникальным в Европе, именно его называют «жемчужиной Шёлкового пути», что лишь подтверждает его важность [11].

Из других примеров белорусско-китайского сотрудничества в области экономики – создание совместных предприятий и открытие производств китайских компаний в Беларуси. Так, например, компания Geely открыла в стране завод своих автомобилей, управляемый совместной белорусско-китайской компанией BelGee. В 2018 году в Могилеве был открыт завод Zoomlion-Maz, производящий автомобильные краны и являющийся, как можно понять из названия, совместным с МАЗом предприятием. Кроме того, стоит упомянуть Витебскую ГЭС, самую мощную в Беларуси, которая является совместным белорусско-китайским проектом [12].

Главное преимущество Беларуси в глазах иностранных, прежде всего китайских, партнеров, заключается в её выгодном географическом расположении. Транспортные пути Нового Шёлкового пути, выходя из Китая, разделяются на несколько веток, одна из которых проходит как раз по территории нашей страны, превращая её в «ворота в Европу» для китайских товаров. Транзит является одним из ключевых аспектов белорусско-китайского сотрудничества, и не менее важен он для крупного транспортного сектора страны, генерирующего чуть меньше 6% её ВВП. Здесь также заметен прогресс: с 2014 по 2018 гг. объем железнодорожных перевозок вырос в 10 раз, и рост продолжается [13].

Чтобы наиболее эффективно реализовать транзитный потенциал Беларуси, в посёлке Болбасово Оршанского района [14] было инициировано строительство мультимодального промышленно-логистического центра, который должен быть сдан в 2023 году [15]. На 220 вложенный млн долл. США планируется создание в посёлке и на прилегающих территориях мультимодальной инфраструктуры с авто-, авиа- и железнодорожным сообщением, где будут созданы все условия для перевалки грузов, следующих по маршрутам между Европой и Азией.

Заключение. Таким образом, «китайская глобализация» в рамках Нового Шёлкового пути открывает перед белорусским бизнесом сразу несколько возможностей. Растущий товарооборот и сотрудничество в рамках инициативы «Один пояс и один путь» открывают новые внешние рынки и позволяют снизить стоимость закупок иностранных товаров. Развитие инфраструктуры на китайские деньги также снижает издержки для любого бизнеса, а для транспортно-логистических компаний, особенно ориентированных на транзит, такие проекты, как строительство новых железных дорог и реконструкция автодорог, а также строительство комплекса в Болбасово – просто манна небесная. Для компаний, занятых в реальном секторе экономики, с расширением «Великого камня» становится всё более возможным стать его резидентом и получить множество преференций. А создание совместных предприятий с китайскими партнерами делает масштабы бизнеса, ранее невозможные для белорусских предпринимателей, вполне достижимыми. Не стоит также забывать и о повышении дохода транспортных компаний с ростом товаропотока из Китая в сторону Европы и обратно.

Из приведенного ясно, что реализация глобальной китайской инициативы «Один пояс и один путь» в конце концов может принести совершенно конкретные выгоды белорусскому бизнесу и экономике в целом. От сотрудничества с Китаем выигрывают все: Китай получает торгово-логистический плацдарм в географическом центре Европы и удобный транспортный маршрут, а Беларусь – экономическое развитие на китайские деньги.

ЛИТЕРАТУРА

1. The World Bank Open Data [Электронный ресурс] // The World Bank. – URL: <https://data.worldbank.org/> – Дата доступа: 03.02.2019
2. Фергюсон, Н. Восхождение денег : Финансовая история мира / Н. Фергюсон ; пер. с англ. А. Коляндра, И. Файбисовича – М. : АСТ : CORPUS, 2013.
3. Bradsher K., Hauling New Treasure Along the Silk Road [Электронный ресурс] / K. Bradsher // The New York Times. – 2013. – URL: <https://www.nytimes.com/2013/07/21/business/global/hauling-new-treasure-along-the-silk-road.html> – Дата доступа: 03.02.2020.
4. Тавровский, Ю. Новый Шелковый путь : Главный проект XXI века / Ю. В. Тавровский. – М. : Эксмо, 2017.
5. Kuo, L. What is China's Belt and Road Initiative? [Электронный ресурс] / L. Kuo, N. Kommenda // The Guardian. – 2018. – URL: <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer> – Дата доступа: 03.02.2020.

6. Ruwitch, J. Exclusive - China seeks to cement globalisation credentials at Silk Road summit [Электронный ресурс] / J. Ruwitch, B. Blanchard // Reuters. – 2017. – URL: <https://af.reuters.com/article/idAFKBN17S18S> – Дата доступа: 03.02.2020.
7. Список стран, подписавших с Китаем договоры о сотрудничестве в рамках инициативы «Пояс и путь» [Электронный ресурс] // Belt and Road portal. – 2019. – URL: https://www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?tm_id=126&cat_id=10122&info_id=77298 – Дата доступа: 03.02.2020.
8. Стратегия экономического развития "Один пояс — один путь" [Электронный ресурс] // РИА Новости. – 2017. – URL: <https://ria.ru/20170514/1494097368.html> – Дата доступа: 03.02.2020.
9. Ци, Ж. Символ сотрудничества [Электронный ресурс] : Недалеко от Минска строят китайско-белорусский индустриальный парк / Ж. Ци // Российская Газета. – 2019. – №7858. – URL: <https://rg.ru/2019/05/12/nedaleko-ot-minska-postroi-at-kitajsko-belorusskij-industrialnyj-park.html> – Дата доступа: 04.02.2020.
10. Преимущества [Электронный ресурс] // Китайско-Белорусский индустриальный парк «Великий камень». – URL: <https://www.industrialpark.by/> – Дата доступа: 04.02.2020.
11. Все еще город-стройка. Чем сегодня живет парк "Великий камень" [Электронный ресурс] // Sputnik Беларусь. – URL: <https://sputnik.by/live/20190328/1040619103/Vse-esche-gorod-stroyka-Chem-segodnya-zhivet-park-Velikiy-kamen.html> – Дата доступа: 20.01.2020.
12. Мерфи, А. Белорусско-китайские отношения [Электронный ресурс] / А. Мерфи // Минский диалог. – 2019. – URL: <http://minskdialogue.by/research/memorable-notes/belorussko-kitaiskie-otnosheniia> – Дата доступа: 03.02.2020.
13. Годовой отчет (2018) [Электронный ресурс] // Белорусская железная дорога. – 2019. – URL: https://www.rw.by/uploads/userfiles/files/annual_report_2018.pdf – Дата доступа: 04.02.2020.
14. О создании мультимодального промышленно-логистического комплекса [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь №334 от 21 июля 2015 г. : в ред. Указа Президента Респ. Беларусь №197 от 31.05.2017 г. // ЭТАЛОН-ONLINE. – URL: <http://etalonline.by/document/?regnum=p31500334> – Дата доступа: 04.02.2020.
15. Первая очередь промышленно-логистического комплекса под Оршей будет введена в начале 2018 года [Электронный ресурс] // БЕЛТА. – URL: https://u.to/A_NiFw – Дата доступа: 04.02.2020

УДК 33.339

СПАСАЕМ НЕКРАСИВЫЕ ПРОДУКТЫ ВМЕСТЕ!

Н.И.Криворученко, учащийся гр.М-423

Э.М.Разумова, преподаватель

УО «Могилевский государственный политехнический колледж»

Введение. В последнее время появилось много публикаций в прессе о магазинах «секонд хенд», которые, с одной стороны, привлекают приемлемыми ценами своих многочисленных потребителей, а с другой стороны, создают конкуренцию отечественным производителям одежды, обуви, галантереи. Но неоспорим тот факт, что такие магазины позволяют беречь природные ресурсы, израсходованные на изготовление этого товара. Каждый потребитель вправе сделать свой выбор. Известно, что природные ресурсы ограничены, поэтому требуют бережного отношения к их использованию.

Мы же предлагаем обсудить проблему реализации доброкачественных, но некондиционных ягод, овощей и фруктов, входящих в перечень плодоовощной продукции.

Опросы покупателей в продовольственных магазинах показали, что примерно 90% населения считают, что выбрасывать продукты нельзя, им следует давать новую жизнь. (Так считают 54 человека из 60 опрошенных)

Цель нашего исследования – рациональное потребление некондиционной плодоовощной продукции вместо её уничтожения.

Задачи исследования – изучить потребительское поведение потенциальных покупателей и найти компромиссное решение по дальнейшей переработке и реализации вполне доброкачественной, но некондиционной плодоовощной продукции.

Методы исследования – наблюдение, опрос, сравнение.

Основная часть. Полезные продукты – красивые и... не красивые ягоды, овощи и фрукты.

В настоящее время значительное количество абсолютно съедобной еды, в числе которой преобладают ягоды, овощи и фрукты, выбрасывается просто так, что хорошо отражается в документах продовольственных магазинов. А ведь есть ягоды, фрукты и овощи очень важно. В день рекомендуется съедать не менее 5 порций. Но все ли соблюдают рекомендации диетологов? Нет, не все. Кому-то кажется