

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

УДК 339.97:656.073.235(476)(510)

О. А. ХОДОСКИНА^{1*}, А. А. ИГРАЕВА², В. Е. НАУМОВА³

^{1*}Каф. «Экономика транспорта», Белорусский государственный университет транспорта, ул. Кирова, 34, Гомель, Республика Беларусь, 246653, тел. +37 (529) 730 35 91, эл. почта hodoskinaolga@gmail.com, ORCID 0000-0003-2254-9638

²Каф. «Экономика транспорта», Белорусский государственный университет транспорта, ул. Кирова, 34, Гомель, Республика Беларусь, 246653, тел. +375 (44) 711 81 02, эл. почта aigraeva@gmail.com, ORCID 0000-0002-4973-115X

³Каф. «Экономика транспорта», Белорусский государственный университет транспорта, ул. Кирова, 34, Гомель, Республика Беларусь, 246653, тел. +375 (44) 584 47 36, эл. почта naumovavi18@gmail.com, ORCID 0000-0002-4587-8680

РЕЗУЛЬТАТЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ БЕЛОРУССКО-КИТАЙСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ»

Цель. Наиболее грандиозным экономическим и геополитическим проектом в настоящее время является инициатива «Новый шелковый путь», которая может радикальным образом модифицировать транспортные и денежные потоки в Евразии и во всем мире. Она включает проекты «Экономический пояс Шёлкового пути» и «Морской шёлковый путь XXI века» и предполагает создание обширной инфраструктурной сети по пути от западных границ Китая через страны Центральной Азии и Иран в Европу. Поэтому целью данной работы является подробное разностороннее изучение и анализ развития белорусско-китайского сотрудничества по проекту «Экономический пояс Шелкового пути», а также определение дальнейших его перспектив. **Методика.** В процессе исследования использован статистический, территориально-отраслевой и ретроспективный анализ функционирования экономических систем. **Результаты.** Республика Беларусь стала важнейшим звеном в создании «Экономического пояса Шелкового пути». Она обладает уникальным географическим преимуществом и чрезвычайно удобными экономическими и культурными условиями, будучи ключевой страной в Восточной Европе, находясь на стыке Европейского Союза и Евразийского экономического союза, привлекает развитой транспортной инфраструктурой, высоким уровнем образования и профессиональными ресурсами. Проект «Новый шелковый путь» ориентирован в первую очередь на железнодорожное сообщение. Основной потенциал для Республики Беларусь в транзитных перевозках – использование контейнеров (фактически единственного способа транспортировки товаров в евразийском транзите). **Научная новизна.** На данной стадии развития проекта построение полномасштабной функциональной и эффективной модели для прогнозирования результатов реализации конкретного подпроекта невозможно. Однако на современном этапе научную новизну представляет так называемая «постановка задачи» на основе полученных аналитических данных. Они позволяют определить существующие проблемы при реализации проекта, сформулировать возможные решения и использовать их при проведении экономического анализа эффективности других международных проектов аналогичного типа (решения аналогичных экономических задач). **Практическая значимость.** Рассмотрены перспективы и сложности развития перевозок ускоренными контейнерными поездами товаров и грузов из Китайской Народной Республики (КНР) в Республику Беларусь. Для преодоления дисбаланса во внешней торговле с Китаем предложены меры по решению этой проблемы, уделено внимание проекту строительства высокоскоростной магистрали (ВСМ) «Евразия», которая должна соединить Китай с Западной Европой через Россию и Беларусь.

Ключевые слова: Белорусская железная дорога (БЖД); Новый шелковый путь; ускоренные контейнерные поезда; Китай; «БЕЛИНТЕРТРАНС – транспортно-логистический центр»; экспортируемые товары; импорт

Введение

Сегодня международное сотрудничество имеет огромное значение для всех отраслей государств – от уже привычной международной торговли до координации международных проектов и разработок в области интеллектуальных технологий, медицины. Однако с позиции экономического развития международное сотрудничество неотъемлемо связано с транспортом, торговлей и логистикой. Среди государств-членов Евразийского экономического союза Республика Беларусь занимает особенное место, что связано прежде всего с ее выгодным географическим положением. Исторически сложилось так, что страна находится на пересечении основных торговых путей, а значит – и в центре торгово-экономических отношений и интересов стран Востока и Западной Европы (в частности, стран ЕС).

Несмотря на отсутствие выхода к морю, что автоматически причисляет Беларусь к числу европейских государств без доступа к ключевым торговым портам, республика расположена на пересечении важнейших транспортных коридоров, что обуславливает ее роль в региональной и международной торговле.

В условиях снижения экономического роста мировой экономики для Республики Беларусь важно отыскать новые формы сотрудничества и сформировать соответствующие механизмы экономического развития. Одним из таких перспективных направлений сотрудничества в настоящее время являются активно развивающиеся отношения Республики Беларусь с Китайской Народной Республикой. Представители китайского делового сообщества неоднократно подчеркивали, что они рассматривают Беларусь как важную составляющую проекта строительства Нового шелкового пути – глобального экономического проекта, имеющего «ответвления» в области торговли, транспорта, логистики и социальных отношений.

Цель

Великий шёлковый путь с древности известен как один из глобальных торговых путей, соединявших Восток и Запад, и считался крайне востребованным, но ввиду различных историко-

экономических обстоятельств со временем утратил свою значимость. В 2013 г. председатель КНР Си Цзиньпин выступил с инициативой возродить этот проект на основе концепции «Один пояс, один путь». Республика Беларусь является активным участником данного международного проекта. Поэтому целью настоящей работы является подробное разностороннее изучение и анализ развития белорусско-китайского сотрудничества по проекту «Экономический пояс Шелкового пути», определение дальнейших его перспектив, а также выявление на основе аналитических данных существующих проблем (как уникальных для данного проекта, так и общих, варианты решения которых могут быть актуальны и для других аналогичных проектов).

Методика

Для определения уровня развития белорусско-китайских отношений по различным направлениям экономико-социальной деятельности, входящим в область действия проекта, использован статистический, территориально-отраслевой и ретроспективный анализ функционирования экономических систем. Применение ретроспективного анализа позволяет на основании полученных аналитических данных смоделировать поведение субъектов рассматриваемой экономической системы (в данном случае – участников проекта «Один пояс, один путь») и дальнейшие перспективы их развития, минимизировав при этом требуемые затраты всех видов ресурсов.

Результаты

Новый шелковый путь ориентирован на формирование торгово-экономического и транспортного коридора, связывающего более 60 стран Центральной Азии, Европы и Африки. Путь включает два направления реализации: сухопутное – «Экономический пояс Шёлкового пути (ЭПШП)» и водное – «Морской шёлковый путь XXI века». «Экономический пояс Шёлкового пути (ЭПШП)» ведет в Европу по суше через Центральную и Юго-Западную Азию. «Морской шелковый путь XXI века» проходит через Южно-Китайское море и Индийский океан, свя-

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

зывая Пекин с Лиссабоном [8–11]. Миссия китайской стратегической инициативы – сблизить Азию и Европу.

Новый шелковый путь (НШП) предполагает разработку и строительство большого количества инфраструктурных объектов: железные дороги, автотрассы, электростанции и промышленные парки. Назначение данного международного проекта состоит не только в том, чтобы выстроить самые удобные и быстрые транзитные маршруты через центр Евразии, но и в том, чтобы преодолеть несбалансированность в экономическом развитии внутренних регионов Китая (западных и северо-восточных провинций) и соседних стран, а также определить новые рынки сбыта для китайских товаров.

Республика Беларусь является важным транспортным узлом в Европе для «Экономического пояса Шелкового пути», находясь между Востоком и Западом. В конце 2014 года Министерство экономики РБ подписало с Министерством коммерции КНР протокол о сотрудничестве. Таким образом, было положено начало взаимовыгодному партнерству Республики Беларусь и Китая в рамках стратегии «Экономический пояс Шелкового пути». 29 сентября 2016 года между правительствами Беларуси и Китая в присутствии глав обоих государств во время официального визита 28–30 сентября Президента Александра Лукашенко в Китай состоялось подписание «Комплекса мер по совместному продвижению строительства концепции «Один пояс, один путь», что способствовало выведению белорусско-китайских отношений на новый уровень. Впоследствии 16 мая 2017 года в Пекине в ходе мероприятий международного форума «Один пояс, один путь» было заключено соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Китайской Народной Республики о развитии международных грузовых перевозок и сотрудничестве в реализации концепции строительства «Экономического пояса Шелкового пути». Данный документ способствует совершенствованию совместной деятельности в области организации перевозок грузов и улучшению качества работы логистических центров, находящихся на территории обеих стран.

Перевозки в рамках Нового шёлкового пути осуществляются в основном в 20- и 40-футовых

контейнерах. Использование контейнеров при массовых перевозках грузов имеет ряд преимуществ, таких как обеспечение сохранности груза, стандартные размеры, экономия времени на выполнение погрузочно-разгрузочных работ, унифицированность транспортной документации и оптимизация составления логистических схем.

Развитие перевозок контейнерными поездами в сообщении с Китаем является для БЖД стратегическим и многообещающим направлением. Субсидирование со стороны китайских властей экспортных железнодорожных перевозок является основой белорусско-китайских внешнеэкономических отношений. Перевозки с Китая выполняют по двум ведущим направлениям: транзитные перевозки ускоренными контейнерными поездами по БЖД, а также экспортно-импортные перевозки промышленными предприятиями Беларуси на основании подписанных внешнеэкономических контрактов [1, 3–5, 7].

Спрос на железнодорожные перевозки из Китая в Беларусь не снижается на протяжении многих лет. Наибольшее внимание доставке грузов по железной дороге начали уделять с апреля 2016 года в связи с началом курсирования ускоренных китайских поездов. Перевозки грузов в контейнерах занимают первое место по популярности среди прочих способов транспортировки по железной дороге.

Ускоренный контейнерный поезд – это исключительные сроки и условия доставки товаров и грузов из КНР в Республику Беларусь. Он гарантирует наиболее приемлемое соотношение цены и сроков перевозки. Это отличный вариант для китайских компаний, которым нужно быстро и качественно перевезти оборудование, материалы и другие грузы для определенного проекта. Например, в данный момент это актуально в рамках устройства промышленного парка «Великий Камень». Также для железнодорожных перевозок характерна надежность, что является важным преимуществом. Ускоренные контейнерные поезда идут без реформирования и с минимумом остановок в пути следования, тем самым обеспечивая скорость доставки товара покупателю.

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

В 2017 году образовался сервис ускоренных поездов Китай – Европа – Китай, который благополучно реализуется в течение последних лет. В январе того же года стартовал ускоренный китайский поезд по новому маршруту Чаньша (Китай) – Колядичи (Беларусь). Уникальность этого поезда состояла в том, что он делал остановку и выгрузку грузов в Минске. Главное преимущество данного поезда заключалось в сроках доставки – всего 16 дней, вследствие того, что поезд шел без остановок из Китая до Колядичей.

С 2018 года ускоренные контейнерные поезда из Беларуси направлялись в три города Китая: Чунцин, Сиань и Чжэнчжоу, а 2 апреля 2019 года в рамках развития железнодорожных грузовых перевозок Китай – Европа был запущен маршрут, соединяющий портовый город Циндао в провинции Шаньдун на востоке Китая и столицу Беларуси Минск и включающий 90 стандартных контейнеров с деталями для двигателей, солнечными модулями и другими товарами. Новый маршрут стал частью сети мультимодальных перевозок с города Циндао. К настоящему времени с этого города открыты маршруты смешанных перевозок, связывающие Китай с Центральной Азией, Монголией и Европой.

Основная часть контейнерного транзита по белорусской территории проходит по маршруту Осинówka – Орша – Брест. Здесь находится крупнейший перегрузочный участок. Основное инфраструктурное ограничение для перспективного роста трансъевразийского транзита – недостаточные пропускные и перерабатывающие мощности польских железных дорог, включая пункты пропуска на белорусско-польской границе. Наиболее интенсивный трафик контейнерных поездов характерен для погранперехода Брест (Беларусь) – Малашевиче (Польша). Через него проходят практически все маршруты, связывающие Китай и ЕС. С учетом текущего состояния инфраструктуры, локомотивного и вагонного парков в Польше существенный рост контейнеропотока через переход Брест – Малашевиче видится чрезвычайно проблемным.

В качестве решения проблемы для избежания простоев транспортных средств на участке Брест – Малашевиче следует использовать другие белорусско-польские погранпереходы. Как

альтернативный вариант рассматривают перевозки через пограничные переходы Брузги – Кузница, Брест – Тересполь, Свислочь – Семяновка.

За три месяца 2020 года общее количество перевозимых в контейнерах грузов по БЖД составило свыше 174 тыс. контейнеров в ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент), что на 13 % больше, чем за аналогичный период 2019 г. При этом экспортные перевозки из Беларуси увеличились на 21 % и превзошли показатель в 25,6 тыс. контейнеров в ДФЭ, ввоз в страну прибавил 19,7 %, транзит – 5,4 %, внутриреспубликанские перевозки возросли более чем в три раза.

Для обеспечения конкурентного преимущества перевозок грузов по магистрали и развития бизнеса контейнерных перевозок БЖД проводит согласованную тарифную политику с железнодорожными компаниями России, Казахстана, Китая и стран Западной Европы. Кроме того, БЖД приняла решение о снижении до 40 % тарифных условий на перевозки порожних контейнеров, идущих транзитом по территории Беларуси из стран Западной Европы в Китай, с целью равновесия грузопотоков в сообщении Восток – Запад и Запад – Восток.

В рамках глобального инфраструктурного проекта «Один пояс, один путь» летом 2017 года руководство ОАО «Российские железные дороги» представило проект высокоскоростной магистрали (ВСМ) «Евразия», которая должна пройти из Китая в Европу по территории шести государств: Германии, Польши, Беларуси, России, Казахстана и Китая. Протяженность ВСМ составит 9,5 тыс. км, а общая стоимость строительства – 118 млрд долларов. Ожидается, что средняя скорость поездов на магистрали составит 250 км/ч, следовательно, срок доставки грузов из Китая в Европу будет занимать менее двух суток, а на данный момент морским путем он составляет 12–14 дней.

Рациональность осуществления проекта обусловлена возрастающим объемом торговли товарами с высокой добавочной стоимостью, а также чувствительных к сроку доставки. Более того, расширяется объем электронной торговли, прежде всего между Китаем и Европой.

Республиканское транспортно-экспедиционное унитарное предприятие

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

«БЕЛИНТЕРТРАНС – транспортно-логістический центр» (БТЛЦ) Белорусской железной дороги рассматривает международный проект «Один пояс, один путь» как одну из важнейших задач своего развития. В настоящее время предприятие сотрудничает с 15 китайскими провинциями и обеспечивает доставку белорусской продукции в любую точку Китая, включая услугу «последней мили». За последние 8 месяцев 2020 года предприятие в 3,5 раза увеличило к аналогичному периоду прошлого года объемы перевозок белорусской экспортной продукции по железной дороге в Китай. Всего за этот промежуток времени перевезено 2,5 тыс. контейнеров ДФЭ. Организована отправка в Китай 27 полноразмерных контейнерных поездов с белорусской продукцией лесной и пищевой промышленности. Сотрудники организации разработали логистические схемы и маршруты доставки грузов контейнерными поездами в сообщении Китай – Европа – Китай, а также Китай – Беларусь – Китай. В частности, 23 марта 2020 г. в рамках инициативы «Один пояс, один путь» состоялась отправка первого экспортного контейнерного поезда со ст. Колядичи в г. Чэнду (Китайская Народная Республика) с грузом «целлюлоза белая» (продукция ОАО «Светлогорский ЦКК»).

В Китай отправляют поезда с различной номенклатурой грузов (калийные удобрения, молоко и молочная продукция, полиамиды, целлюлоза, лен-сырец или лен обработанный). Но в целом для товарной структуры экспортного грузопотока из стран ЕАЭС в Китай присуща низкая доля контейнерных грузов: всего около 1,5–2 %. Это обусловлено значительной долей «неконтейнеризируемых» грузов (топливо, минеральное сырье, лесоматериалы и т. д.).

Основные импортируемые китайские товары – аппаратура связи и запчасти к ней, вычислительные машины, кузова и запчасти для автомобилей и тракторов, чулочно-носочные изделия, ткани из синтетических комплексных нитей.

В настоящий момент наблюдается дисбаланс во внешней торговле, так как импорт товаров из Китая существенно превышает экспорт. Основная задача состоит в снижении сырьевой составляющей в структуре отечественного экспорта. Главным успехом в этой связи стало завершение

аккредитации белорусских производителей мясной и молочной продукции в КНР. Открытие китайского рынка для белорусского молока, говядины, мяса птицы вызвало большую заинтересованность у покупателей. Ощутимо увеличилась конкуренция за белорусские высококачественные продукты питания. По итогам 2018 года, поставки молока на китайский рынок выросли в 6 раз, а общий экспорт пищевой продукции увеличился в 5 раз [2, 6].

Научная новизна и практическая значимость

Необходимо отметить, что описать с научной точки зрения взаимоотношения предприятий и государств в рамках реализации международного сотрудничества «Один пояс, один путь» достаточно непросто, так как это не относится к стандартным функциональным зависимостям. Научную же значимость на современном этапе представляет в первую очередь так называемая «постановка задачи» на основе аналитических данных, полученных в ходе проведенного исследования, которые позволяют не только определить существующие проблемы при реализации рассмотренного проекта, но также использовать их при проведении экономического анализа эффективности других международных проектов аналогичного типа (решения аналогичных экономических задач).

По мнению авторов, в перспективе данный проект может быть описан уникальной экономико-математической моделью, базирующейся на параллельно-последовательном экономико-математическом описании подмоделей, входящих в общую модель проекта. Однако учитывая, что этот проект рассчитан на долгосрочное сотрудничество и на данный момент находится практически в первоначальной стадии, включающей организацию соответствующей инфраструктуры, налаживание международных связей, определение направлений и глубины логистического взаимодействия участников, построение полномасштабной функциональной и эффективной модели, которая позволила бы с требуемой точностью спрогнозировать результаты реализации конкретного подпроекта, на этом этапе невозможно. С практической же сто-

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

роны подробное рассмотрение результатов развития белорусско-китайского сотрудничества «Экономический пояс Шелкового пути» позволяет создать базу для наиболее эффективного перспективного сотрудничества.

Выводы

Подводя итоги, можно сказать, что сейчас создаются все условия для наращивания объема грузоперевозок между Китаем и Беларусью вследствие субсидий со стороны китайских властей. В настоящее время Республика Беларусь

все еще в разы меньше экспортирует свои товары, чем импортирует товары из Китая. Открытие новых маршрутов из Беларуси, расширение логистических возможностей, создание соответствующей транспортно-логистической инфраструктуры, необходимых социально-экономических условий для реализации аналогичных проектов (а также входящих в их состав как экономические составляющие торгово-экономических, инвестиционных социальных и др. подпроектов) и выход на китайский рынок крупных белорусских компаний позволит улучшить эту ситуацию в будущем.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Базаров В. Б. «Новый шелковый путь» и евразийские логистические проекты XXI столетия. *Известия Иркутского государственного университета. Серия История*. 2018. Т. 25. С. 132–138. DOI: <https://doi.org/10.26516/2222-9124.2018.25.132>
2. Енин Ю., Кохно П., Пэйюй Ци. Экспорт продукции агропромышленного комплекса Беларуси в Китай. *Общество и экономика*. 2019. Вып. 10. С. 75–81. DOI: <https://doi.org/10.31857/S020736760007151-5>
3. Ходоскина О. А., Кирпичева С. А., Самсонова А. А., Швецова Е. А., Современные тенденции в развитии транспортно-логистических систем. *Наука та прогрес транспорту*. 2020. № 1 (85). С. 25–34. DOI: <https://doi.org/10.15802/stp2020>
4. Кригалева В. Н. Экономический пояс Шелкового пути : проблемы и перспективы. *Тенденции развития науки и образования*. 2017. С. 1–4. DOI: <https://doi.org/10.18411/lj-28-02-2017-2-06>
5. Моисеев И. Е. Экономический пояс и шелковый путь : от тихого океана до Прибалтики. *Социальные и политические вызовы модернизации в XXI в.* 2018. С. 66–67. DOI: <https://doi.org/10.30792/978-5-7925-0537-7-2018-66-67>
6. Рахманов А. М. Экономический пояс шелкового пути : перспективы аграрной интеграции ЕАЭС. *Экономика сельского хозяйства России*. 2017. № 8. С. 85–90. DOI: <https://doi.org/10.32651/2070-0288-2017-8-85-90>
7. Тихомиров А. В. Китай как приоритет внешней политики Республики Беларусь (1992–2019 гг.). *Актуальные проблемы международных отношений и глобального развития*. 2019. Вып. 7. С. 71–89. DOI: <https://doi.org/10.33581/2311-9470-2019-7-71-89>
8. Шумейко И. Н. Высокоскоростные поезда учатся «летать». *Энергия : экономика, техника, экология*. 2019. № 12. С. 7–11. DOI: <https://doi.org/10.7868/S0233361919120024>
9. Janic M. Multicriteria Evaluation of Intermodal (Rail/Road) Freight Transport Corridors. *Logistics & Sustainable Transport*. 2020. Vol. 11. Iss. 1. P. 1–23. DOI: <https://doi.org/10.2478/jlst-2020-0001>
10. Jiang J. Silk Road Cultures and the Silk Road Economic Belt. *China's Global Rebalancing and the New Silk Road*. 2018. P. 15–22. DOI: https://doi.org/10.1007/978-981-10-5972-8_2
11. Tavasszy L. A. Predicting the effects of logistics innovations on freight systems : Directions for research. *Transport Policy*. 2020. Vol. 86. P. A1–A6. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2019.11.004>

О. А. ХОДОСКИНА^{1*}, А. А. ИГРАЄВА², В. Є. НАУМОВА³

^{1*}Каф. «Економіка транспорту», Білоруський державний університет транспорту, вул. Кірова, 34, Гомель, Республіка Білорусь, 246653, тел. +37 (529) 730 35 91, ел. пошта hodoskinaolga@gmail.com, ORCID 0000-0003-2254-9638

²Каф. «Економіка транспорту», Білоруський державний університет транспорту, вул. Кірова, 34, Гомель, Республіка Білорусь, 246653, тел. +375 (44) 711 81 02, ел. пошта aigraeva@gmail.com, ORCID 0000-0002-4973-115X

³Каф. «Економіка транспорту», Білоруський державний університет транспорту, вул. Кірова, 34, Гомель, Республіка Білорусь, 246653, тел. +375 (44) 584 47 36, ел. пошта naumovavi18@gmail.com, ORCID 0000-0002-4587-8680

РЕЗУЛЬТАТИ Й ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ БІЛОРУСЬКО-КИТАЙСЬКОЇ СПІВПРАЦІ «ЕКОНОМІЧНИЙ ПОЯС ШОВКОВОГО ШЛЯХУ»

Мета. Найбільш грандіозним економічним і геополітичним проектом у наш час є ініціатива «Новий шовковий шлях», яка може радикальним чином модифікувати транспортні та грошові потоки в Євразії і в усьому світі. Вона включає проекти «Економічний пояс Шовкового шляху» та «Морський шовковий шлях XXI століття» й передбачає створення великої інфраструктурної мережі на шляху від західних кордонів Китаю через країни Центральної Азії й Іран у Європу. Тому мета цієї роботи – докладне різнобічне вивчення й аналіз розвитку білорусько-китайської співпраці за проектом «Економічний пояс Шовкового шляху», а також визначення подальших його перспектив. **Методика.** У процесі дослідження використано статистичний, територіально-галузевий та ретроспективний аналіз функціонування економічних систем. **Результати.** Республіка Білорусь стала найважливішою ланкою у створенні «Економічного поясу Шовкового шляху». Вона має унікальну географічну перевагу й надзвичайно зручні економічні й культурні умови, є ключовою країною в Східній Європі, перебуває на стику Європейського Союзу та Євразійського економічного союзу, привертає увагу розвиненою транспортною інфраструктурою, високим рівнем освіти та професійними ресурсами. Проект «Новий шовковий шлях» орієнтований у першу чергу на залізничне сполучення. Основний потенціал для Республіки Білорусь у транзитних перевезеннях – використання контейнерів (фактично єдиний спосіб транспортування товарів у євразійському транзиті). **Наукова новизна.** На цій стадії розвитку проекту побудова повномасштабної функціональної та ефективної моделі для прогнозування результатів реалізації конкретного підпроекту неможлива. Проте на сучасному етапі наукову новизну представляє так звана «постановка задачі» на основі отриманих аналітичних даних. Вони дозволяють визначити наявні проблеми під час реалізації проекту, сформулювати можливі рішення та використати їх під час проведення економічного аналізу ефективності інших міжнародних проектів аналітичного типу (розв'язання аналітичних економічних задач). **Практична значимість.** Розглянуто перспективи й труднощі розвитку перевезень прискореними контейнерними поїздами товарів і вантажів із Китайської Народної Республіки (КНР) у Республіку Білорусь. Для подолання дисбалансу в зовнішній торгівлі з Китаєм запропоновано заходи щодо вирішення цієї проблеми, приділено увагу проекту будівництва високошвидкісної магістралі (ВСМ) «Євразія», яка повинна з'єднати Китай із Західною Європою через Росію та Білорусь.

Ключові слова: Білоруська залізниця (БЗ); Новий шовковий шлях; прискорені контейнерні поїзди; Китай; «БЕЛІНТЕРТРАНС – транспортно-логістичний центр»; товари, які експортують; імпорт

О. А. KHODOSKINA^{1*}, А. А. IGRAIEVA^{2*}, V. Y. NAUMOVA³

^{1*}Dep. «Economy of Transport», Belarusian State University of Transport, Kirova St., 34, Gomel, Republic of Belarus, 246653, tel. +37 (529) 730 35 91, e-mail hodoskinaolga@gmail.com, ORCID 0000-0003-2254-9638

^{2*}Dep. «Economy of Transport», Belarusian State University of Transport, Kirova St., 34, Gomel, Republic of Belarus, 246653, tel. +37 (544) 790 82 77, e-mail aigraeva@gmail.com, ORCID 0000-0002-4973-115X

³Dep. «Economy of Transport», Belarusian State University of Transport, Kirova St., 34, Gomel, Republic of Belarus, 246653, tel. +37 (544) 777 45 15, e-mail naumovavi18@gmail.com, ORCID 0000-0002-4587-8680

RESULTS AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF THE BELARUSIAN-CHINESE COOPERATION THE SILK ROAD ECONOMIC BELT

Purpose. The most ambitious economic and geopolitical project at present is the New Silk Road initiative, which can radically modify transport and cash flows in Eurasia and around the world. It includes the Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road projects and involves the creation of an extensive infrastructure network on the way from the western borders of China through the countries of Central Asia and Iran to Europe. Therefore, the purpose of this work is a detailed comprehensive study and analysis of the development of the Belarusian-Chinese cooperation on the Silk Road Economic Belt project, as well as determination of its further prospects. **Methodology** In the course of the study, we used statistical, territorial-sectoral and retrospective analysis with elements of economic and mathematical modeling of the functioning of economic systems. **Findings.** The Republic of Belarus has become

Creative Commons Attribution 4.0 International

doi: <https://doi.org/10.15802/stp2020/225258>

© О. А. Ходоскина, А. А. Играева, В. Е. Наумова, 2020

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

the most important link in the creation of the Silk Road Economic Belt. It has a unique geographical advantage, extremely convenient economic and cultural conditions, being a key country in Eastern Europe, located at the junction of the European Union, and the Eurasian Economic Union. The country attracts with a developed transport infrastructure, a high level of education and professional resources. The New Silk Road project is focused primarily on railway communication. The main potential for the Republic of Belarus in transit traffic is associated with the use of containers. It is containerized cargo transportation that is actually the only way to transport goods in Eurasian transit. **Originality.** At this stage of project development, the construction of a full-scale functional, effective model that would allow predicting the results of the implementation of a specific subproject with the required accuracy is currently impossible. However, at the present stage, the originality is the so-called «problem statement» based on the obtained analytical data. They allow identifying existing problems during project implementation, formulating possible solutions and using them during economic analysis of the efficiency of other international projects of the analytical type (solving analytical economic problems). **Practical value.** The article discusses the prospects and difficulties of the development of transportations by express container trains of goods and cargo from the People's Republic of China (PRC) to the Republic of Belarus. To overcome the imbalance in foreign trade with China, measures were proposed to solve this problem; attention was paid to the project for the construction of Eurasia high-speed highway (HSR), which should connect China with Western Europe through Russia and Belarus.

Keywords: Belarusian Railways; New Silk Road; express container trains; China; «BELINTERTRANS – transport and logistics center»; exported goods; imports

REFERENCES

1. Bazarov, V. B. (2018). «New Silk Road» and Eurasian Logistics Projects of the XXI Century. *The Bulletin of Irkutsk State University. Series History*, 25, 132-138. DOI: <https://doi.org/10.26516/2222-9124.2018.25.132> (in Russian)
2. Enin, Y., Kokhno, P., & Peiyu, Q. (2019). Export of agricultural products of Belarus to China. *Society and Economics*, 10, 75-81. DOI: <https://doi.org/10.31857/S020736760007151-5> (in Russian)
3. Hodoskina, O. A., Kirpicheva, S. A., Samsonova, A. A., & Shvetsova, E. A. (2020). Modern trends in the development of transport and logistics systems. *Science and Transport Progress*, 1(85), 25-34. DOI: <https://doi.org/10.15802/stp2020/199736> (in Russian)
4. Krigaleva, V. N. (2017). Ekonomicheskii poyas Shelkovogo puti: problemy i perspektivy. *Tendentsii razvitiya nauki i obrazovaniya*, 1-4. DOI: <https://doi.org/10.18411/lj-28-02-2017-2-06> (in Russian)
5. Moiseev, I. (2018). Economic belt and the silk road: from the pacific to the baltic. *Social and Political Challenges of Modernization in the 21st Century*, 66-67. DOI: <https://doi.org/10.30792/978-5-7925-0537-7-2018-66-67> (in Russian)
6. Rakhmanov, A. M. (2017). The silk road economic belt: perspectives for eeu agro industry integration. *Ekonomika selskogo khozyaystva Rossii*, 8, 85-90. DOI: <https://doi.org/10.32651/2070-0288-2017-8-85-90> (in Russian)
7. Tsikhmirau, A. V. (2019). China as a foreign policy priority of the republic of belarus (1992–2019). *Actual problems of international relations and global development*, 7, 71-89. DOI: <https://doi.org/10.33581/2311-9470-2019-7-71-89> (in Russian)
8. Shumeyko, I. N. (2019). Vysokoskorostnye poezda uchatsya «letat». *Energiya: ekonomika, tekhnika, ekologiya*, 12, 7-11. DOI: <https://doi.org/10.7868/S0233361919120024> (in Russian)
9. Janić, M. (2020). Multicriteria Evaluation of Intermodal (Rail/Road) Freight Transport Corridors. *Logistics & Sustainable Transport*, 11(1), 1-23. DOI: <https://doi.org/10.2478/jlst-2020-0001> (in English)
10. Jiang, J. (2018). Silk Road Cultures and the Silk Road Economic Belt. *China's Global Rebalancing and the New Silk Road*, 15-22. DOI: https://doi.org/10.1007/978-981-10-5972-8_2 (in English)
11. Tavasszy, L. A. (2020). Predicting the effects of logistics innovations on freight systems: Directions for research. *Transport Policy*, 86, A1-A6. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2019.11.004> (in English)

Поступила в редколлегию: 13.08.2020

Принята в печать: 14.12.2020