

В это же время в Беларуси наблюдается массовый отток детей из музыкальных школ, который, по мнению Г. М. Цыпина, помимо, собственно, социальных и материальных причин, обусловлен тем, что «многие учащиеся бегут от своих педагогов просто потому, что им не под силу выдерживать то, как их учат» [3, с. 109].

Таким образом, можно заключить следующее:

1. В Беларуси и Китае функционирует идеологически обоснованная, многоступенчатая, многоуровневая, последовательно выстроенная система музыкального образования, сохранившая национальную специфику и обеспечивающая обучение, воспитание и развитие подрастающего поколения, а также подготовку высокопрофессиональных кадров для различных сфер и областей производства, науки, культуры и искусства.

2. Между музыкально-образовательными системами Беларуси и Китая наблюдается определённое сходство, которое выражается в структурной организации, общих концептуальных подходах, целях обучения и воспитания и т. д.

3. Выявленные сходства является объективными предпосылками успешности протекания интеграционных процессов между музыкально-образовательными системами Беларуси и Китая в современных условиях.

### Литература:

1. Азиз Гульнара. Традиции музыкального образования в Китае / Гульнара Азиз // Личность и музыка: материалы 3-й Междунар. науч.-практ. конф. 17-18 дек. 2002 г., Мн. – Образование и воспитание, 2002. – 336 с. – С. 85-88.

2. Кодекс Республики Беларусь об образовании [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://kodeksy-by.com>. – Дата доступа: 10.10.2017.

3. Цыпин Г.М. Исполнитель и техника: Учеб. пособие для студентов муз.-пед. фак. и отд.-ний сред. и высш. пед. учеб. заведений / Г.М. Цыпин. – М.: Академия, 1999. – 183с.

4. Янь Чжэн. Периоды становления и развития общего музыкального образования в Китае в XX веке / Чжэн Янь. – Музыкальное и театральное искусство: проблемы преподавания. – 2007. – № 2. – С. 35-37.

5. Янь Чжэн. Особенности методики общего музыкального воспитания и оборудования музыкальных классов в Китае / Чжэн Янь // Актуальные проблемы искусства: история, теория, методика: материалы Междунар. науч.-практ. конф., г. Минск, 10-11 апр. 2008 г. / Бел. гос. пед. ун-т им. М. Танка; редкол.: В.И. Жук, М.Г. Баразна, М.М. Круталевич [и др.]; отв. ред. Ю.Ю. Захарина. – Минск: БГПУ, 2008. – 270 с. – С. 219-221.

УДК 339.923

### ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ ИНИЦИАТИВЫ «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ» ДЛЯ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

Тавгенъ Е.О.

Институт экономики НАН Беларуси

e-mail: [katetavgen@mail.ru](mailto:katetavgen@mail.ru)

**Abstract.** *The article contains the analysis of favorable aspects in the area of logistics, trade and investment, connected with the participation of the Eurasian Economic Union in the Chinese mega infrastructure project “Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”.*

Отличительной особенностью современного этапа развития мировой экономики, наиболее четко наблюдаемой в последние годы, выступает создание трансрегиональных экономических союзов. Так, например, активно идут переговоры по заключению таких мега-соглашений, как ЕС-Канада, ЕС-Япония, Трансатлантическое торговое

и инвестиционное партнерство, Региональное всестороннее экономическое партнерство [1]. Следует отметить, что преобладающим фактором при формировании трансрегиональных экономических альянсов является общность экономических интересов, а не близость географического положения и наличие общих границ.

К особому типу трансрегионального экономического партнерства можно отнести и проект Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) и Морского Шелкового пути (МШП) XXI века. Данный проект можно назвать гибридным, так как его реализация происходит по различным направлениям, с разными скоростями и не предполагает заключение единого универсального соглашения. Привлекательность ЭПШП и МШП обусловлена не только региональной масштабностью (охват порядка 70 стран, в которых проживает более 60% населения планеты), но и гибкостью его механизмов [2]. ЭПШП и МШП не являются интеграционной структурой и региональной или международной организацией интеграционный проект, а выступают в качестве набора инициатив по взаимовыгодному сотрудничеству и развитию различных проектов между их инициатором - Китаем и другими странами. Таким образом, присоединиться к проекту смогут все заинтересованные страны и компании, которые будут самостоятельно определять удобный для себя формат взаимодействия. На данный момент именно такая форма экономического сотрудничества является наиболее привлекательной и эффективной для стран-членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

Одно из приоритетных направлений проекта ЭПШП и МШП – его транспортно-инфраструктурная составляющая, которая послужила главной предпосылкой для возникновения идеи самой инициативы. Маршрут нового Шелкового пути пролегает по территориям, характеризующимся относительно невысоким уровнем развития инфраструктуры, тем самым обеспечив сокращение сроков поставок товаров в рамках осуществления экспортно-импортных операций. Например, учитывая интенсивность торговых связей между лидерами мировой торговли Китаем и Европейским союзом (ЕС), путь из Китая в Германию по железной дороге займет 16 дней, тогда как его морская альтернатива – вдвое больше [1].

В обеспечении благоприятной логистики заинтересованы и другие участники этого проекта. Так, у Казахстана на ЕС приходится порядка 40% всего внешнего товарооборота страны, что в 2 раза превышает долю государств-членов ЕАЭС. А для Республики Беларусь Китай выступает как один из основных торговых партнеров: взаимный товарооборот в последние годы находится на уровне более 2,6 млрд. долларов США. В то же время, для участников ЕАЭС новый Шелковый путь открывает доступ к региону Юго-Восточной Азии, который является емким рынком сбыта с 600 миллионами потенциальных потребителей. Это, в свою очередь, способствует реализации одного из ключевых направлений международного сотрудничества для ЕАЭС - заключению соглашений о зонах свободной торговли со странами АСЕАН.

Кроме того, совершенствование логистической системы ЭПШП и МШП будет означать упрощение бюрократических процедур, на которые тратится 2/3 времени при транспортировке грузов. Такая проблема имеет место и в рамках ЕАЭС: наличие большого числа бюрократических формальностей при осуществлении таможенных процедур повышает риск задержки грузов, нивелируя выгоды от сокращения времени их физического перемещения.

Привлекательность проекта для стран ЕАЭС также связана с его лучшей финансовой обеспеченностью. Для его практической реализации созданы такие глобальные финансовые институты, как Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (100 млрд. долларов США) и Фонд Шелкового пути (40 млрд. долларов США), капиталы которых будут направлены на содействие развитию международных инфраструктурных проектов [3]. Китайская сторона предложила государствам, расположенным вдоль Шелково-

го пути, формирование перечня пилотных проектов с учетом общих интересов. Такой перечень из 39 проектов уже подготовлен специально созданной рабочей группой и одобрен министрами транспорта государств-членов ЕАЭС.

Примечательно, что все большая часть китайских зарубежных инвестиций поступает в страны, расположенные вдоль нового Шелкового пути. Так, за 2013-2016 годы прямые инвестиции Китая в экономику 60 государств ЭШП превысили 60 млрд. долларов США. На их долю пришлось около 40% от общего объема китайских капиталовложений за рубежом. А к 2030 году совокупные инвестиции Китая в проект нового Шелкового пути составят более 3 трлн. долларов США. Так, например, при финансовой поддержке китайских банков в Республике Беларусь реализуется или уже реализовано 27 крупных инфраструктурных и инвестиционных проектов в области транспорта, энергетики, промышленности на сумму более 7 млрд. долларов США [4].

Таким образом, проект Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века, если его рассматривать в контексте трансформации глобальной экономической системы, может стать крупнейшим трансрегиональным экономическим партнерством. Участие Республики Беларусь и других стран-членов ЕАЭС в данной инициативе полностью соответствует концепции многовекторной экономической политики, диверсифицируя рынки сбыта, капитала и прочих производственных ресурсов [5]. При этом все государства ЕАЭС могут получить значимые эффекты от участия в ЭШП как в сфере производства, так и в сфере логистики.

#### **Список использованных источников**

1. Хейфец Б.А. Экономический пояс Шелкового пути – новая модель привлекательного экономического партнерства для ЕАЭС. – Проблемы Дальнего Востока. – 2016. – №5. – С. 39-44.
2. ЕАЭС и Шелковый путь – не конкуренты, а партнеры. – Центр Евразийских Исследований [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://eurasian-studies.org/archives/4884>. – Дата доступа: 01.11.2017.
3. Идрисов Алмас. Экономический пояс Шелкового пути и евразийская интеграция: конкуренция или новые возможности. – Мосты: Аналитика и новости о торговле и устойчивом развитии. – 2016. – №5. – С. 4-11.
4. О кредитно-инвестиционном сотрудничестве Беларуси и Китая. – Посольство Республики Беларусь в Китайской Народной Республике [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://china.mfa.gov.by/ru/invest/>. – Дата доступа: 01.11.2017.
5. Шимов В.Н., Быков А.А. «Экономический пояс Шелкового пути» как транспортный маршрут и глобальный проект развития. – Белорусский экономический журнал. – 2016. – №2. – С. 4-14.

УДК 658.012.123

### **ВЫБОР ОПТИМАЛЬНОЙ СТРАТЕГИИ ПРОИЗВОДСТВА И СБЫТА С ИСОЛЬЗОВАНИЕМ СТРАТЕГИИ МИНИМАКСА**

*Темичева А.К., Квасюк С.А.*

*Белорусский национальный технический университет*

*Аннотация. В практике управления малом и среднем бизнесом при выборе оптимальной стратегии развития могут быть использованы экономико-математические методы и модели. В данной работе рассмотрен принцип минимакса (максимина), который позволяет выработать оптимальную стратегию поведения предприятия в условиях рынка.*