

Следует понимать, что китайские кредиты и инвестиции не являются благотворительностью. Негативные результаты имело строительство завода беленой сульфатной целлюлозы в г. Светлогорске за счет кредитных средств Экспортно-импортного банка КНР. Контрактные обязательства по вводу предприятия в эксплуатацию не были выполнены, не представлены заказчику коды доступа, лицензия на программное обеспечение, изменения в проектную документацию. Это вызвало сложности в работе. В результате договор строительного подряда досрочно расторгли, хотя китайской фирме успели выплатить порядка 780 млн. долларов США.

Далеко не все совместные предприятия оказались успешными. Белорусско-китайский производитель автомобилей «Джили», выпускающий транспортные средства белорусского производства с ориентацией на продажи на российском рынке, планировал произвести 25 тыс. и 35 тыс. машин в 2018 г. и 2019 г. соответственно. Однако высоких продаж в России не замечено до сих пор (в 2017 г. продано всего 1,7 тыс. машин).

Тем не менее, отношения между Китаем и Республикой Беларусь развиваются. Проводятся совместные военные учения, открываются центры традиционной китайской медицины. Развивается сотрудничество в культурной сфере: 2018 год был объявлен «Белорусско-китайским годом туризма», страны подписали соглашение о взаимном безвизовом режиме для своих граждан, 2019 год – годом образования.

### Литература

1. Мерфи, А. Цели партнерства [Электронный ресурс] / А. Мерфи. – Режим доступа: <https://minskdialogue.by/research/memorable-notes/belorusko-kitaiskie-otnosheniia>. – Дата доступа: 08.11.2020.

2. Тозик, А. А. Белорусско-китайские отношения в контексте национальных интересов Беларуси / А. А. Тозик // Беларусь в современном мире : материалы XIV Международной конференции, посвященной 94-летию образования Белорусского государственного университета, Минск, 29 октября 2015 г. / редкол.: В. Г. Шадурский [и др.]. – Минск, 2016. – С. 14–19.

<http://edoc.bseu.by/>

**Н.С. Романенко**, студент ФМЭО БГЭУ  
Научный руководитель – к.и.н. О.Г. Казак

### **РОЛЬ И ПЕРСПЕКТИВЫ БЕЛАРУСИ В ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРАХ «ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ»**

Торговля всегда была неотъемлемым элементом человеческой цивилизации и межнационального общения, а во многом и двигателем прогресса. Первая система международной торговли сложилась в виде такого явления, как Великий шелковый путь.

Для Республики Беларусь как внутриконтинентального государства, не имеющего выхода к морям, а также не обладающего значительным сырьевым ресурсом, благодаря привлекательности географического положения особое

значение приобретают транзит и поиск новых перспективных рынков транспортных услуг.

Придавая существенное значение транзиту как ключевому фактору развития потенциала национальной экономики, Республика Беларусь может стать логистическим звеном в торговле между странами Европейского Союза и Азиатско-Тихоокеанского региона благодаря китайскому проекту нового Шелкового пути.

Проекты воссоздания древнего Шелкового пути начали все громче заявлять о себе с 1990-х гг., чему способствовала сложившаяся на тот момент политическая обстановка, хотя при этом были и продолжают оставаться значительные сложности для реализации подобных замыслов. Роль основного негативного фактора здесь играет нестабильная и напряженная ситуация в некоторых странах Центральной Азии, в особенности в Афганистане.

Беларусь стала первой страной в Европе и одной из первых стран в мире, которая подключилась к строительству «Экономического пояса Шелкового пути» по целому ряду направлений.

Так, в Беларуси активно развивается китайско-белорусский индустриальный парк «Великий камень», который в будущем может привлечь в страну больше китайского капитала и помочь нарастить белорусский экспорт. Для бюджета страны и платежного баланса это может стать серьезной поддержкой. Строительство индустриального парка «Великий камень» началось в 2014 г. в соответствии с решением лидеров Беларуси и КНР. Планируется, что парк станет узловой платформой выдвинутой Китаем концепции межрегионального развития «Экономический пояс Шелкового пути». Этот парк, по замыслу его основателей, должен стать инновационным «городом будущего», быть удобным и для работы, и для жизни.

Помимо парка «Великий Камень» под Смолевичами также планируется создать новый логистический парк площадью около 94 гектаров. Планируется, что спектр предоставляемых парком логистических услуг будет значительно шире, чем у стандартных логистических центров. В частности, на территории парка будут отведены площади для контейнерной переработки грузов. В перспективе логистический парк должен стать полноценным «сухим портом».

Таким образом, сегодня на евразийском пространстве основой инвестиционного взаимодействия становится «Экономический пояс Шелкового пути», в рамках которого будут развиваться связи ЕАЭС, Китая и других ключевых игроков. Беларусь – надежный и ответственный партнер Китая. Об этом свидетельствует установление особого уровня отношений между странами – всестороннего доверительного стратегического партнерства и взаимовыгодного сотрудничества. Благодаря инициативе «Один пояс – один путь» Беларусь может повысить свою конкурентоспособность на мировой арене, а также углубить взаимодействие с Китаем и другими странами во всех областях.