

Участие Беларуси в китайской инициативе «Один пояс — один путь»: оценки и возможности

Косов А.П.

*Учреждение образования «Витебский государственный университет
имени П.М. Машерова», Витебск*

Белорусско-китайское сотрудничество, стремительно развиваясь по многим направлениям, сегодня носит стратегический характер. Запуск Китаем несколько лет назад так называемого Нового Шелкового пути открыл новые возможности и перспективы для дальнейшего развития двусторонних отношений между Минском и Пекином.

Цель статьи — определить роль и место Республики Беларусь в инициализированном КНР проекте «Один пояс — один путь» в контексте развития белорусско-китайских отношений на современном этапе.

***Материал и методы.** Исследование выполнено на основе источников официальных дипломатических ведомств, информационных агентств, аналитических структур Беларуси, России и Китая, а также посвященных данному аспекту публикаций белорусских, российских и китайских авторов с использованием общелогических и специальных методов.*

***Результаты и их обсуждение.** Превращение КНР в глобального игрока ведет к усилению китайского влияния в современном мире. Это происходит на фоне кризиса западной модели мироустройства. В отличие от Запада Китай делает ставку не на дипломатию «давления», а на политику «соучастия», заинтересованности стран в разных регионах планеты в сотрудничестве с Пекином. В 2013 г. китайское руководство инициализировало идею возрождения древнего Великого Шелкового пути, но в реалиях XXI века. С момента запуска китайской инициативы «Один пояс — один путь» Республика Беларусь стала активным участником Экономического пояса Шелкового пути. Обе стороны заинтересованы во взаимодействии друг с другом. КНР рассматривает Беларусь как важный логистический плацдарм на пути в Европу. В свою очередь, Беларусь нуждается в китайских инвестициях и технологиях, а также обширном китайском рынке для сбыта белорусской продукции. Наиболее весомым достижением сотрудничества стало создание Китайско-Белорусского индустриального парка, на который Минск и Пекин возлагают большие надежды с учетом имеющегося огромного нереализованного потенциала.*

***Заключение.** Участие Беларуси в китайской инициативе «Один пояс — один путь» в полной мере отвечает национальным интересам страны, ее социально-экономическому и технологическому развитию. Поэтому белорусским руководством делается серьезная ставка на дальнейшее развитие логистики, инфраструктуры, Китайско-Белорусского индустриального парка и других направлений с учетом имеющегося нереализованного потенциала двустороннего сотрудничества.*

***Ключевые слова:** Беларусь, Китай, белорусско-китайские отношения, инициатива «Один пояс — один путь», Экономический пояс Шелкового пути.*

(Ученые записки. — 2019. — Том 29. — С. 17–24)

Participation of Belarus in the Chinese Initiative “One Belt — One Way”: Assessment and Opportunities

Kosov A.P.

Educational Establishment “Vitebsk State P.M. Masherov University”, Vitebsk

The Belarusian-Chinese cooperation, which is developing rapidly along multiple directions, is of strategic character nowadays. The launching by China of the so-called New Silk Way revealed new opportunities and prospects for the further development of bilateral relations between Minsk and Beijing.

The purpose of the article is to identify the role and the place of the Republic of Belarus in the Chinese project “One Belt — One Way” in the context of the development of Belarusian-Chinese relations at the present stage.

***Material and methods.** The research is based on the sources of official diplomatic institutions, information agencies, analytical structures of Belarus, Russia and China as well as publications by Belarusian, Russian and Chinese authors on this issue with the application of general logic and special methods.*

***Findings and their discussion.** China becoming a global player, its influence in the contemporary world is increasing. This takes place on the background of the crisis of the Western model of world organization. Unlike the West China chooses the*

policy of co-participation, interest of different countries in cooperation with Beijing, but not the diplomacy of pressure. In 2013 the Chinese leadership initiated the idea of the revival of the ancient Silk Way in the 21st century reality. The Republic of Belarus has become an active participant of the Silk Way Economic Belt since the start of the Chinese initiative. Both the sides are interested in the interaction with each other. PRC considers Belarus to be an important logistic base on the way to Europe. Belarus in its turn needs Chinese investments and technologies as well as the vast Chinese market to sell Belarusian product. A most significant advance in the cooperation is the Chinese-Belarusian Industrial Park which both Minsk and Beijing rely on greatly considering the available huge unimplemented potential.

Conclusion. *The participation of Belarus in the Chinese initiative “One Belt – One Way” fully corresponds the national interests of the country, its social and economic as well as technological development. So Belarusian leadership seriously relies on the further development of logistics, infrastructure, Chinese-Belarusian Industrial Park and other directions taking into account the available unimplemented potential of the bilateral cooperation.*

Key words: *Belarus, China, Belarusian-Chinese relations, One Belt – One Way Initiative, Silk Way Economic Belt.*

(Scientific notes. – 2019. – Vol. 29. – P. 17–24)

В настоящее время экономическая составляющая является наиболее приоритетным элементом во внешнеполитической стратегии большинства государств. Стремление извлечь максимальные выгоды характерно как для Республики Беларусь, имеющей экспортно-ориентированную экономику, так и для Китайской Народной Республики, обладающей одной из ведущих экономик в современном мире. Исходя из совпадающих интересов по целому ряду направлений, Минск и Пекин динамично развивают широкомасштабное сотрудничество в различных форматах взаимодействия. Одним из них является китайская инициатива «Один пояс – один путь», ставшая современным аналогом древнего Великого Шелкового пути, соединявшего Китай, Индию, Ближний Восток и Европу. Поэтому вполне оправданно рассмотреть белорусско-китайское взаимодействие в рамках указанного проекта КНР.

Цель статьи – определить роль и место Республики Беларусь в инициированном КНР проекте «Один пояс – один путь» в контексте развития белорусско-китайских отношений на современном этапе.

Материал и методы. Работа выполнена на основе открытых данных, представленных официальными дипломатическими ведомствами, аналитическими структурами, информационными агентствами Беларуси, России и Китая, а также публикаций белорусских, российских и китайских авторов – М.В. Данилович, Го Цзиньлуна, Ли Синя, В.Н. Кобышева, С.М. Небренчина, Н.Г. Снопкова, Хуэя Ли, В.Г. Шадурского и др., которые обратились к изучению тех или иных вопросов, посвященных развитию интеграционных процессов в Евразии, а также развитию белорусско-китайских отношений в XXI веке.

При написании статьи использовались общелогические (анализ, синтез, обобщение, сравнение, дедукция, индукция) и специальные (диалектический, компаративный, системный) методы исследования, позволившие проанализировать степень участия Беларуси в китайской инициативе «Один пояс – один путь».

Результаты и их обсуждение. Как известно, в XXI веке «возвышение» Китая повлекло за собой переосмысление его роли в мире и пересмотр Пекином своих внешнеполитических приоритетов. Глобальный финансово-экономический кризис 2008 г., показавший кризис западной модели мироустройства и экономической модели Запада, подвинул КНР на активизацию своей внешней политики и продемонстрировал все возрастающее желание Поднебесной отстаивать собственные интересы на мировой арене, хотя китайское руководство постоянно подчеркивает приверженность «мирному развитию» и указывает на отсутствие каких-либо экспансионистских намерений [1, с. 4].

Новый подход Пекина к поведению на международной арене нашел воплощение в проекте «Один пояс – один путь». 7 сентября 2013 г. лидер КНР Си Цзиньпин во время публичного выступления в Назарбаев Университете в Астане озвучил идею возрождения древнего Шелкового пути с учетом современных реалий и на технологической основе XXI века [2]. Реализация этого проекта стала частью плана «13-й пятилетки» (2016–2020 гг.). Он состоит из двух направлений: сухопутного – «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП) и водного – «Морского Шелкового пути XXI века». Более 50 стран мира заявили о своей заинтересованности и желании участвовать в реализации китайской инициативы. При этом они выразили готовность состыковать конкрет-

ные проекты на Шелковом пути с собственными стратегиями развития [3, с. 44]. Общая численность населения расположенных по линии «Одного пояса – одного пути» государств достигает около 4,4 млрд человек, а совокупный объем их экономики – порядка 23 трлн долл. Эти два показателя составляют соответственно 63% и 29% от общемировых значений [4, с. 26].

Сегодня в официальных китайских документах «Один пояс – один путь» называют не иначе, как «инициативой о сотрудничестве высшего национального уровня». Тем самым Пекином подчеркивается ее приоритетное положение среди других китайских инициатив. Данный высший статус определяется тем, что идею о строительстве нового Шелкового пути высказал лично Председатель КНР Си Цзиньпин [5, с. 12].

Исходя из глобального масштаба этого проекта, ряд экспертов говорят о формировании стратегии Китая не только евразийского, но в перспективе и мирового масштаба [1, с. 9; 6, с. 60–61]. По справедливому замечанию известного российского востоковеда С.Г. Лузянина, инициатива Си Цзиньпина чрезвычайно амбициозна, рассчитана на длительную перспективу и отражает темпы и характер геополитического возвышения КНР как новой, растущей сверхдержавы [5, с. 72]. Однако сами китайцы отрицают политические мотивы проекта «Один пояс – один путь». Они подчеркивают, что Пекин не претендует на формирование китайской сферы влияния, не стремится к региональному господству [7, с. 8]. В официальных документах, например, в постановлении «О некоторых важных вопросах всестороннего углубления реформ», принятом на 3-м пленуме ЦК КПК 18-го созыва (9–12 ноября 2013 г.), а также в документе Госсовета КНР, посвященном стратегии создания зон свободной торговли, инициатива «Один пояс – один путь» характеризуется в качестве инструмента всесторонней политики открытости Китая [5, с. 12]. Хотя, конечно, в этом плане китайцы в определенной степени лукавят. Недавно многие эксперты еще в 1990-е гг. назвали именно Поднебесную основным конкурентом и будущим соперником Соединенных Штатов за влияние в мире. Это подтверждается и политическим дискурсом в самом Китае.

Необходимо отметить, что выдвижение Си Цзиньпином данной инициативы вызвало широкую дискуссию как в академических кругах, так и в правительственных органах Китайской Народной Республики. Основными дискуссиями

онными вопросами стали следующие: что и как КНР может предложить миру, как оптимально сочетать интересы растущей державы с интересами зарубежных партнеров, каким образом КНР может использовать возросший экономический потенциал для усиления своего политического влияния в мире и решения вопросов собственного безопасного и устойчивого развития [5, с. 13]. В большинстве комментариев подчеркивалось, что Китай не намерен играть лидирующую роль, вмешиваться во внутренние дела других государств или создавать альтернативу другим механизмам сотрудничества. Правда, исходя из того, что данная инициатива была выдвинута самим Си Цзиньпином и ей с самого начала был придан статус приоритетной государственной политики, в оценке перспектив «Одного пояса – одного пути» китайские эксперты, как правило, следовали официальной линии [5, с. 15]. Так, по мнению китайского ученого Ли Синя, становление современной евразийской стратегии КНР объясняется усилением конкуренции между интеграционными проектами в Евразии, а также необходимостью устранения внутренней экономической диспропорции между восточными и западными регионами Китая; важностью активизации обмена товарами, услугами и капиталом между евразийскими партнерами в целях снижения зависимости китайской экономики от стран Запада [8, с. 155]. С точки зрения Чрезвычайного и Полномочного посла КНР в России Ли Хуэя, «участие различных стран в строительстве “Одного пояса, одного пути” содействует продвижению “разбалансировки” волны экономической глобализации в направлении повсеместного принесения блага и большей толерантности, а потому оно неизбежно станет новой движущей силой и проектом управления глобализацией. Китай готов активно нести должную международную ответственность за продвижение устойчивого роста мировой торговли и инвестиций» [4, с. 27]. Согласно дипломату, успешная реализация инициативы «Один пояс – один путь» объясняется приверженностью Пекина миру, развитию и сотрудничеству, учетом интересов и желаний, расположенных по линии ЭПШП стран. Посредством политических, экономических и гуманитарных контактов, соединения усилий сторон сокращается разрыв в региональном развитии, ускоряются процессы территориальной интеграции, достигается общее развитие и общее процветание [4, с. 26]. Важная роль данной инициативе отводится также и в сфере безопасности. Предполагается, что она долж-

на стать эффективным ответом на современные региональные вызовы и угрозы, подрывая социальную базу экстремизма и терроризма путем развития соответствующей инфраструктуры безопасности [1, с. 11]. Другими словами, в проекте «Один пояс – один путь» просматривается видение китайским руководством современной евразийской интеграции, в основе которого создание безопасного и стабильного евразийского экономического пространства «Большой Евразии» от берегов Тихого океана до берегов Балтийского и Средиземного морей [6, с. 62]. Правда, несмотря на преимущественно оптимистические оценки, некоторые эксперты уже на начальном этапе подчеркивали, что ЭПШП может столкнуться с многочисленными трудностями. В числе первоочередных проблем они называли недостаточный уровень доверия государств по маршруту Экономического пояса Шелкового пути, возможность «цветных революций» в ряде государств региона, угрозу терроризма и экстремизма, конфликты по использованию водных ресурсов между отдельными странами [5, с. 16].

Тем не менее, провозгласив инициативу, китайские власти активно включились в работу по ее реализации. В ноябре 2014 г. Пекином было объявлено о создании инвестиционного фонда в размере 40 млрд долл., предназначенных для инвестирования в проекты развития наземного и морского «шелковых путей» [1, с. 9–10]. В целом же Китай запланировал вложить в развитие данного проекта в течение ближайших десяти-пятнадцати лет более 600 млрд долл., что составляет примерно 1,5 номинального ВВП Польши, 3,1 – Чехии или более 12,2 ВВП Беларуси за 2016 г. [9]. Выступая 17 августа 2016 г. в Пекине на рабочем совещании по строительству «Одного пояса – одного пути», Си Цзиньпин заявил, что темпы реализации инициативы и достигнутые результаты превзошли все ожидания [5, с. 28]. Поэтому Председатель КНР подчеркнул, что Китай будет оказывать содействие странам, расположенным вдоль маршрутов «Одного пояса – одного пути», в строительстве объектов инфраструктуры, включая дорожно-транспортную сеть, объекты электроснабжения, телекоммуникации и т.д. [5, с. 37].

Одним из самых перспективных маршрутов ЭПШП считается маршрут, пролегающий через белорусскую территорию. Беларусь обладает большим потенциалом в качестве транспортного коридора, связывающего Запад и Восток, тем более что еще с 1990-х гг. между Пекином

и Минском установились и развиваются дружественные партнерские отношения. Кроме того, значение нашей страны в планах КНР усилилось в результате дестабилизации ситуации в Украине, которая также занимает удобное геополитическое положение [10, с. 79]. Но если ранее Украина вместе с Крымом выглядела для Китая даже более привлекательно, чем наша страна, то сейчас у стабильной, безопасной и предсказуемой Беларуси фактически нет альтернатив [11].

Выгодное географическое положение Республики Беларусь позволяет обеспечивать северную ветку ЭПШП. Это понимают в обеих странах. Осознают стороны и то, что основой реализации проекта ЭПШП являются железнодорожные маршруты из Китая в Европу. Поэтому в мае 2015 г. во время визита Си Цзиньпина в Минск между Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и ОАО «Китайская железная дорога» был подписан меморандум о сотрудничестве в области транспортной инфраструктуры. В мае 2017 г. на международном форуме «Один пояс – один путь» в Пекине между КНР и Беларусью подписано соглашение о развитии международных грузовых перевозок и сотрудничестве в реализации концепции строительства ЭПШП [12, с. 81]. Товары, отправленные из КНР в Европу через белорусскую территорию, могут достичь конечного пункта примерно за две недели, в то время как аналогичная доставка товаров морским путем может занять в среднем от 35 до 50 суток [13, с. 34]. Выгода здесь очевидна. Поэтому сегодня почти все прямые ускоренные контейнерные поезда из Китая в Европу идут через нашу страну. По белорусским железным дорогам регулярно курсируют почти два десятка контейнерных поездов, количество которых постоянно растет. В мае 2017 г. представители двух стран договорились о возможности строительства в Беларуси высокоскоростной железной дороги. Тем самым за счет технологической помощи КНР республика может улучшить свою транспортную инфраструктуру и предложить Китаю еще лучшие транзитные условия, что является взаимовыгодным [12, с. 81–82].

Белорусское руководство уверено, что проект «Один пояс – один путь» – это новая философия международных отношений, интеграция нового типа, интеграция поверх блоков. Ведь, с одной стороны, она сохраняет все существующие глобальные и региональные институты, а с другой – там, где это возможно, она их гармонизирует, устра-

няет барьеры на пути свободного движения товаров, инвестиций и людей [14, с. 6]. По мнению А.Г. Лукашенко, сегодня в мировой экономике происходят фундаментальные трансформации. Наряду с мощными социально-экономическими вызовами и дисбалансами возникают и новые глобальные проекты сотрудничества с открытой архитектурой, такие как ЭПШП. По его словам, Беларусь как никакая другая страна готова и подходит для реализации Экономического пояса Шелкового пути. Особенно с учетом развитой в республике инфраструктуры [15]. Президент подчеркивает: «Беларусь – страна, открытая всем геополитическим и экономическим “ветрам”, и то, что происходит вокруг нас, оказывает серьезное влияние на развитие нашего государства. Мы не можем и не должны изолировать себя от окружающего мира. Ведь большая часть производимой у нас продукции отправляется на экспорт. Поэтому хотим мы того или нет, но вынуждены держать двери открытыми. Да и не в характере дружелюбных, гостеприимных белорусов возводить разделительные стены, отгораживаться от кого бы то ни было. У нас другие принципы. Сотрудничество и созидание – вот суть нашей политики» [16].

Со своей стороны Си Цзиньпин также назвал Беларусь важным звеном ЭПШП, запланировав около 90 совместных инвестиционных проектов. В конце 2014 г. Министерство экономики Республики Беларусь подписало с Министерством коммерции КНР протокол о сотрудничестве [17]. С 2015 г. «совместное продвижение ЭПШП» стало особенностью белорусско-китайского взаимодействия. Привлечение в нашу страну крупных китайских инвестиций и льготное кредитование из Китая, развитие логистических и транзитных возможностей соответствуют национальным интересам Беларуси [18, с. 28].

Участие нашей страны в указанном проекте означает усиление ее геополитического и экономического веса в восточноевропейском регионе. В частности, тесное сотрудничество на прагматической основе со странами Балтии можно рассматривать как одну из возможностей снижения градуса политической напряженности в регионе. Прибалтийские государства нуждаются в привлечении транзита через свою территорию. Беларусь в этой ситуации, способствуя конкуренции между разными перевозчиками и портами Прибалтики, может благотворно влиять и на политическую позицию прибалтийских элит, снижая градус их

излишней конфронтационности и русофобии, возникшей на фоне украинского кризиса [11].

С другой стороны, участие страны в ЭПШП в некоторой степени компенсирует издержки «российского притяжения». Сегодня для Минска весьма важно существенно нарастить товарооборот с КНР (примерно до 30% своего ВВП), привлечь китайские инвестиции для модернизации белорусской экономики и инфраструктуры, а также попытаться выйти на внутренний рынок ЕС через совместные белорусско-китайские предприятия, создаваемые, например, в Польше [19, с. 42]. По мнению известного отечественного международника профессора В.Г. Шадурского, можно выделить три основные причины широкой поддержки в Беларуси ЭПШП:

1. Проверенное временем доверие к КНР на основе успешной практики реализации двусторонних белорусско-китайских отношений.

2. Обеспокоенность Минска отрицательным балансом в торговле с Китаем на фоне имеющегося роста товарооборота между двумя странами. Поэтому существуют обоснованные ожидания на уменьшение дисбаланса в двусторонней торговле.

3. Повышение статуса Беларуси во внешней стратегии КНР после начала реализации ЭПШП, поскольку Пекин признал нашу страну в качестве важного актора в развитии связей между Евразией и ЕС [10, с. 78–79].

Важнейшим инфраструктурным объектом сотрудничества Беларуси и Китая в рамках Экономического пояса Шелкового пути является Китайско-Белорусский индустриальный парк «Великий камень» в Смолевичском районе Минской области. Общая сумма перспективного капиталовложения на первых стадиях, как предполагается, может достичь 5,6 млрд долл. [20, с. 98]. По словам А.Г. Лукашенко, в случае успешной реализации данного проекта отечественная экономика сможет выйти на новый уровень развития. Товары, изготовленные в «Великом камне», будут достаточно конкурентоспособными, чтобы продаваться на Западе. По мнению Президента, белорусский экспорт благодаря технопарку увеличится практически вдвое [21].

Строительство парка, как известно, предусматривалось еще с 2011 г. Идея его создания принадлежит тогдашнему послу Беларуси в Китае А.А. Тозику. Ему вместе с занимавшим в то время пост министра экономики Н.Г. Снопковым удалось получить поддержку этого глобального проекта в правительстве и лично у А.Г. Лукашенко. В сентябре 2011 г. в ходе визита в Республику Бела-

речь Председателя Постоянного комитета Все-китайского собрания народных представителей У Банго в Минске было подписано межправительственное соглашение о Китайско-Белорусском индустриальном парке. Затем началась подготовка к реализации проекта. В июне 2012 г. подписан Указ Президента Республики Беларусь № 253 «О Китайско-Белорусском индустриальном парке», в августе того же года создана Совместная компания по его развитию, а в марте 2013 г. утвержден генплан [22, с. 191–192]. Изначально сторонами были определены соответствующие доли вложений: 60% для Китая и 40% для Беларуси, а также оговорены перспективы развития в рамках проекта таких направлений, как электронные технологии, биомедицина, робототехника, логистика и т.д. Правда, воплощение подобного замысла в жизнь потребовало некоторого времени [23, с. 237]. Только к осени 2014 г. – времени визита в Минск члена Постоянного комитета Политбюро ЦК КПК, первого заместителя Премьера Госсовета КНР Чжан Гаоли – началась практическая работа по реализации проекта [22, с. 192]. По мере продвижения китайской стороной ЭПШП Минск и Пекин пришли к варианту более конкретного сопряжения Экономического пояса Шелкового пути и строительства индустриального парка в Республике Беларусь [23, с. 237]. Акционерами технопарка стали Китайская национальная машиностроительная корпорация «Синомач», China Merchants Group, ОАО «Китайская корпорация инжиниринга САМС», Харбинская инвестиционная группа, управляющая компания холдинга «Горизонт», а также Мингорисполком и Миноблсполком [17]. «Великий камень» удачно вписался не только в экономическую, но и в транспортную логистику Шелкового пути. Недаром 11 мая 2015 г. Си Цзиньпин во время своего официального визита в Минск назвал Китайско-Белорусский индустриальный парк «жемчужиной Экономического пояса Шелкового пути» [22, с. 193].

Возвращаясь к сферам «сопряжения» ЭПШП и технопарка, следует отметить, что введение китайских инвестиций в такие сферы производства, как электроэнергетика, автомобилестроение, текстильная, целлюлозно-бумажная промышленность, происходит в форме инвестиционных проектов под кредиты от КНР. Например, в 2015 г. сумма выделенных китайской стороной кредитных средств достигла 3,5 млрд долл. Однако в интересах Пекина льготные кредиты, несмотря на свою привлекательность для нашей

республики благодаря низким процентным ставкам и долгосрочности, являются связанными и включают в себя привлечение китайских технологий, оборудования и рабочей силы. Последнее даже учтено в белорусском законодательстве. В частности, с сентября 2016 г. утвержден список китайских компаний, которым предоставляется право нанимать по трудовым договорам граждан КНР для реализации совместных проектов [23, с. 238]. Именно этот факт дает основание отдельным экспертам указывать на значительные выигрыши от белорусско-китайского сотрудничества, в первую очередь, Китая, а не Беларуси [18, с. 28]. Они говорят о том, что ЭПШП не оправдывает возлагаемые на него белорусской стороной надежды. По их мнению, проект выгоден исключительно для КНР, а Беларусь может получить лишь небольшие дивиденды, финансовую зависимость от Китая и большие экологические проблемы. Вряд ли с таким утверждением можно согласиться, хотя определенные риски есть, особенно экологические, учитывая нередкие техногенные катастрофы в КНР. Но все же, на наш взгляд, плюсы от сотрудничества превышают минусы. Очевидно, что в процессе реализации проекта «Один пояс – один путь» каждая из сторон преследует свои собственные интересы. У Китая это решение серьезных внутренних социально-экологических проблем и проблем перепроизводства, а также желание наладить более тесные связи с ресурсообеспеченными странами и вывести свои товары на европейский рынок [17]. Поэтому Пекин рассчитывает на наибольшую выгоду, иначе китайцы бы не запускали данный проект. Однако другие страны, вовлеченные в ЭПШП, в том числе и Республика Беларусь, в перспективе также не останутся в стороне и окажутся в выигрыше. Участие нашей страны в китайской инициативе объясняется прагматизмом, в основе которого лежат экономические интересы. Беларуси требуются модернизация национальной экономики, создание высокотехнологичных производств, активизация экспорта, в том числе и расширение его в КНР, а также максимальное использование потенциала территории в роли крупного транспортно-логистического узла ЭПШП [17]. Исходя из заинтересованности Беларуси и Китая в двустороннем сотрудничестве, перспективные направления просматриваются в дальнейшем наращивании сторонами торгово-экономического, инвестиционного и научно-технологического сотрудничества, к чему есть все предпосылки.

В частности, белорусская сторона надеется, что в «Великий камень» придут китайские поставщики комплектующих для отечественных промышленных предприятий, создав там льготную сборку, что, несомненно, повысит конкурентоспособность белорусской промышленной продукции [22, с. 209].

Заключение. Таким образом, участие Республики Беларусь в китайской инициативе «Один пояс – один путь» в полной мере отвечает национальным интересам страны. Белорусское руководство связывает большие надежды с ее реализацией в рамках наращивания двустороннего сотрудничества. Конечно, наивно рассчитывать путем участия в ЭПШП на мгновенное решение всех имеющихся проблем в социально-экономическом и технологическом развитии страны. Однако участвовать в данном проекте необходимо, поскольку польза для белорусского государства и общества очевидна, тем более что ЭПШП находит поддержку у большинства стран Евразии, в том числе и России. Поэтому в Беларуси делается серьезная ставка на совершенствование системы инфраструктуры, дальнейшее развитие логистики, Китайско-Белорусского индустриального парка, создание совместных предприятий и т.д.

Работа выполнена в рамках научной темы «Республика Беларусь в интеграционных процессах на постсоветском пространстве» (научный руководитель – кандидат исторических наук, доцент А.П. Косов) по заданию 1.1.04 подпрограммы «История и культура» (научный руководитель – кандидат исторических наук, доцент В.В. Данилович) ГПНИ «Экономика и гуманитарное развитие белорусского общества» (научный руководитель – член-корреспондент НАН Беларуси, доктор исторических наук, профессор А.А. Коваленя) (договор № 20160455).

Литература

1. К Великому океану – 3. Создание Центральной Евразии. Экономический пояс «Шелкового пути» и приоритеты совместного развития евразийских государств / Аналитический доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай»; отв. ред. С.А. Караганов. – М., 2015. – 24 с.
2. Выступление Председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев Университете (полный текст). 2013. 16 сентября [Электронный ресурс] // Посольство Китайской Народной Республики в Республике Казахстан. – Режим доступа: <http://kz.china-embassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm>. – Дата доступа: 18.04.2016.
3. Шаблыко, Т. Шелковый путь в будущее / Т. Шаблыко // Белорусская думка. – 2015. – № 10. – С. 42–47.
4. Ли Хуэй. Позволим «Одному поясу – одному пути» принести еще больше пользы миру / Ли Хуэй // Международная жизнь. – 2017. – № 5. – С. 25–29.
5. Пути и пояса Евразии. Национальные и международные проекты развития на Евразийском пространстве и перспективы их сопряжения / Р.К. Алимов [и др.]; под ред. А.В. Лукина и В.И. Якунина. – М.: Издательство «Весь Мир», 2019. – 416 с.
6. Кобышев, В.Н. Возможно ли сопряжение китайской и российской моделей интеграции в Евразии? / В.Н. Кобышев, М.Л. Лагутина // Управленческое консультирование. – 2016. – № 11. – С. 57–67.
7. Ли Синь. Китайский взгляд на создание Евразийского экономического пространства / Ли Синь; Доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай». – М., 2016. – 20 с.
8. Россия и Китай в евразийской интеграции: сотрудничество или соперничество? / А.И. Суздальцев [и др.]; под ред. Ли Сина, М.В. Братерского, Д.А. Савкина, Ван Чэньсина; Российский совет по международным делам РСМД. – М., СПб.: Нестор-История, 2015. – 352 с.
9. Запольскис, А. Китайский «Один пояс – один путь» и драка мечтающих поживиться [Электронный ресурс] / А. Запольскис // Империя. Информационно-аналитический портал. – 2017. – 7 июля. – Режим доступа: <http://www.imperiyaneews.ru/details/dc56c7fa-ef62-e711-9420-2e815323a23f>. – Дата доступа: 05.02.2018.
10. Шадурский, В.Г. Создание Индустриального парка «Великий камень» – эффективный инструмент белорусско-китайского сотрудничества / В.Г. Шадурский // Беларусь в современном мире = Беларусь у сучасным свеце: материалы XIV Междунар. конф., посвященной 94-летию образования Белорус. гос. ун-та, Минск, 29 окт. 2015 г. / редкол.: В.Г. Шадурский (пред.) [и др.]. – Минск: Изд. центр БГУ, 2016. – С. 77–81.
11. Дзермант, А. Индустриально-логистический западный форпост Евразии. По следам белорусско-китайских соглашений [Электронный ресурс] / А. Дзермант // ИАЦ. Информационно-аналитический центр. – 2015. – 8 июня. – Режим доступа: <https://ia-centr.ru/publications/20984/>. – Дата доступа: 31.01.2018.
12. Ши Вэй. Раскрытие транзитного потенциала Беларуси в сухопутном коридоре «Экономического пояса Шелкового пути» / Ши Вэй // Беларусь в современном мире: материалы XVI Междунар. науч. конф., посвященной 96-летию образования Белорус. гос. ун-та, Минск, 25 окт. 2017 г. = Беларусь у сучасным свеце: матэрыялы XVI Міжнар. навук. канф., прысвечанай 96-годдзю заснавання Беларус. дзярж. ун-та, Минск, 25 кастр. 2017 г. / редкол.: В.Г. Шадурский (пред.) [и др.]. – Минск: Изд. центр БГУ, 2017. – С. 81–82.
13. Го Цзиньлун. Отношения Республики Беларусь с КНР в рамках проекта «Одного пояса и одного пути» / Го Цзиньлун // Беларусь в современном мире: материалы XIV Междунар. науч. конф., посвященной 94-летию образования Белорус. гос. ун-та, Минск, 29 окт. 2015 г. / редкол.: В.Г. Шадурский (пред.) [и др.]. – Минск: Изд. центр БГУ, 2016. – С. 33–34.
14. Снопков, Н.Г. Сопряжения Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза: прагматизм, динамизм, эффективность / Н.Г. Снопков // Проблемы сопряжения Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза: материалы Второго белорусско-китайского гуманитарного научного форума, Минск, 15–17 июня 2017 г. / редкол.: В.И. Бельский (пред.) [и др.]; Ин-т экономики НАН Беларуси. – Минск: Право и экономика, 2017. – С. 5–7.
15. Лукашенко: Экономический пояс Шелкового пути – великая идея во имя объединения и созидания [Электронный ресурс] // БЕЛТА – Новости Беларуси. – 01.03.2016. – Режим доступа: <http://www.belta.by/printv/president/view/lukashenko-ekonomicheskij-pojas>

- shelkovogo-puti-velikaja-ideja-vo-imja-objedinenija-i-sozidanija-183680-2016/. – Дата доступа: 30.01.2018.
16. Беларусь должна стать одной из узловых платформ нового Шелкового пути – Лукашенко [Электронный ресурс] // БЕЛТА – Новости Беларуси. – 21.04.2017. – Режим доступа: <http://www.belta.by/president/view/belarus-dolzha-stat-odnoj-iz-uzlovyh-platform-novogo-shelkovogo-puti-lukashenko-243888-2017>. – Дата доступа: 28.01.2018.
 17. «Шелковая» Беларусь: выгоды и риски от сотрудничества с Китаем [Электронный ресурс] // Sputnik Беларусь. – 11.05.2017. – Режим доступа: <https://sputnik.by/economy/20170511/1028719948/shelkovaya-belarusyugody-i-riski-ot-sotrudnichestva-s-kitaem.html>. – Дата доступа: 27.01.2017.
 18. Данилович, М.В. Экономический пояс Шелкового пути: возможности и вызовы для участников ЕАЭС / М.В. Данилович // Беларусь в современном мире: материалы XV Междунар. науч. конф., посвященной 95-летию образования Белорус. гос. ун-та, Минск, 27 окт. 2016 г. / редкол.: В.Г. Шадурский (пред.) [и др.]. – Минск: Изд. центр БГУ, 2016. – С. 27–28.
 19. Небренчин, А.С. КНР – сверхдержава XXI века: российско-китайские перспективы / А.С. Небренчин, С.М. Небренчин; Центр стратегических оценок и прогнозов. – М.: АНО ЦСОиП, 2017. – 116 с.
 20. Бельский, В.И. Инновационное сотрудничество Беларуси и Китая в рамках мегапроекта «Экономический пояс Шелкового пути» / В.И. Бельский, Л.Г. Тригубович // Проблемы сопряжения Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза: материалы Второго белорусско-китайского гуманитарного научного форума, Минск, 15–17 июня 2017 г. / редкол.: В.И. Бельский (пред.) [и др.]; Ин-т экономики НАН Беларуси. – Минск: Право и экономика, 2017. – С. 95–103.
 21. Бокарев, Д. «Новый Шелковый путь» и Белоруссия [Электронный ресурс] / Д. Бокарев // НЕО. Новое Восточное Обозрение. – 11.02.2016. – Режим доступа: <https://ru.journal-neo.org/2016/02/11/novy-j-shelkovy-j-put-i-belorussiya/>. – Дата доступа: 30.01.2018.
 22. Белорусско-китайские отношения в воспоминаниях белорусских послов: к 25-летию установления дипломатических отношений / сост. А. Тозик; под общ. ред. А.А. Тозика. – Минск: Звезда, 2017. – 216 с.
 23. Данилович, М.В. «Экономический пояс Шелкового пути»: особенности реализации проекта на пространстве ЕАЭС / М.В. Данилович // Актуальные проблемы международных отношений и глобального развития: сб. науч. ст. Вып. 4 / сост. Е.А. Достанко; редкол.: А.М. Байчоров (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2016. – С. 235–239.

Поступила в редакцию 21.05.2019 г.