

2. Концепция национальной инновационной системы. Минск, 2006. 39 с.
3. Государственная программа инновационного развития Республики Беларусь на 2007—2010 годы. Минск: ГУ «БелИСА», 2008. 250 с.
4. Государственная программа инновационного развития Республики Беларусь на 2011—2015 годы. Минск, 2011. 69 с. // <http://www.gknt.gov.by/deyatelnost/innovatsionnaya-politika/gpir/>.
5. Отчет о ходе выполнения Плана реализации Государственной программы инновационного развития Республики Беларусь на 2007—2010 годы в 2010 году. Минск, 2011. 312 с. // <http://www.gknt.gov.by/deyatelnost/innovatsionnaya-politika/gpir/>.
6. Концепция Государственной программы инновационного развития Республики Беларусь на 2016—2020 годы. Минск, 2015. 123 с. // <http://www.gknt.gov.by/deyatelnost/innovatsionnaya-politika/gpir/>.
7. Концепция Государственной программы инновационного развития Республики Беларусь на 2021—2025 гг. Минск: ГУ «БелИСА», 2020. 56 с. // <http://belisa.org.by/pdf/2020/GPIR.pdf>.
8. Лузгина А. Цифровая трансформация национальной экономики: вызовы и перспективы развития // Банкаўскі веснік, Сакавік. 2020. С. 100—106 // <https://beroc.org/upload/iblock/874/87417b5ffda907c63e8bc8a282a1d510.pdf>.
9. Тенденции развития научно-технологических парков в Беларуси // <https://www.belta.by/roundtable/view/tendentsii-razvitija-nauchno-tehnologicheskikh-parkov-v-belarusi-1333/>.
10. Стратегия “Наука и технологии: 2018—2040”. Минск, 2018. 44 с. // https://nasb.gov.by/congress2/strategy_2018-2040.pdf.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ БЕЛАРУСИ И КИТАЯ В ИНИЦИАТИВЕ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»

Ван Нана

*Хэнанский университет экономики и права,
Китайская Народная Республика, nanaprivet@126.com*

В статье представлены принципы реализации китайской инициативы «Один пояс — один путь». Обобщены достижения и будущие направления развития логистической сферы для Беларуси. Представлены основные белорусско-китайские проекты в табличном виде.

Ключевые слова: логистика, «Один пояс, один путь», Китай, Беларусь.

ECONOMIC PRIORITIES OF BELARUS AND CHINA IN THE BELT AND ROAD INITIATIVE

Van Nana

*Henan University of Economics and Law,
People's Republic of China, nanaprivet@126.com*

The article presents the principles of implementation of the Chinese Belt and initiative. The achievements and future directions of logistics development for Belarus are summarized. The main Belarusian-Chinese projects are presented in tabular form.

Key words: logistics, Belt and Road Initiative, China, Belarus.

Экономический пояс Шелкового пути — это новая зона экономического развития, сформированная на основе концепции древнего Шелкового пути. Включает пять северо-западных провинций Шэньси, Ганьсу, Цинхай, Нинся, Синьцзян. Юго-западные четыре провинции и города Чунцин, Сычуань, Юньнань, Гуанси. В сентябре и октябре 2013 года председатель КНР Си Цзиньпин предложил инициативу сотрудничества по созданию "Экономического пояса Нового шелкового пути" и "Морского шелкового пути 21 века", соответственно. Опираясь на существующие двойные многосторонние механизмы между Китаем и заинтересованными странами, а также с помощью существующей и эффективной платформы регионального сотрудничества, "Пояс и путь" стремится заминимствовать исторические символы древнего Шелкового пути.

Китайская инициатива «Пояс и путь» основывается на пяти принципах мирного сосуществования: взаимное уважение суверенитета и территориальной целостности друг друга, взаимное ненападение, взаимное невмешательство во внутренние дела друг друга, равенство и взаимная выгода.

«Пояс и путь» проходит через Евразийский континент, один из них — активный восточноазиатский экономический круг, другой — развитый европейский экономический круг, и подавляющее большинство внутренних стран имеют большой потенциал для экономического развития. Экономический пояс Шелкового пути направлен на движение Китая в Европу (Балтийское море) через Центральную Азию и Россию. Ключевое направление морского шелкового пути — от прибрежных портов Китая через Южно-Китайское море в Индийский океан и в Европу, от прибрежных портов Китая через Южно-Китайское море в южную часть Тихого океана [2].

«Пояс и путь» несет в себе план Китая по завоеванию мира в новую эпоху. Страны разного характера и стадии развития имеют разные конкретные стратегические требования и приоритетные направления, но все страны надеются достичь развития и процветания, тем самым найти общие интересы для всех стран. Инициатива "Пояс и путь" в основном использует механизмы двустороннего сотрудничества, но также осуществляет многоуровневую и многоканальную связь и консультации, способствует всестороннему развитию двусторонних отношений. Усилить роль многостороннего механизма сотрудничества можно через использование существующих многосторонних механизмов сотрудничества, таких как Шанхайская организация сотрудничества, Китайская АСЕАН "10+1", АТЭС, АСЕМ, Азиатский диалог сотрудничества, Китайский форум арабского сотрудничества, Китайский стратегический диалог ССАГПЗ, субрегиональное экономическое сотрудничество Большого Меконга и Китайско-Азиатское региональное экономическое сотрудничество.

По данным *New China TV*, по состоянию на январь 2021 года подписаны документы о сотрудничестве или реализованы проекты в 171 стране и международной организации.

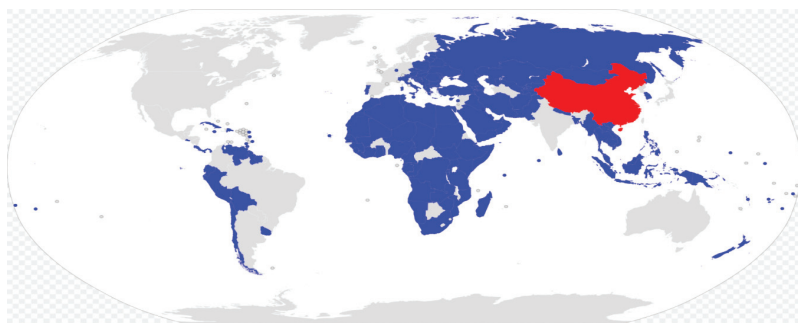


Рисунок 1 — Карта стран, подписавших документы о сотрудничестве в рамках инициативы "Пояс и путь"

Источник: [6]

По состоянию на 30 января 2021 года Китай подписал документ о сотрудничестве в рамках инициативы "Пояс и путь" со 140 странами и 31 международной организацией. Эти сотрудничающие страны и международные организации распределены в Африке, Азии, Европе, Океании, Южной Америке и Северной Америке [2], [5].

Таблица 1

Список проектов и стран — партнеров инициативы «Пояс и путь»

Регион	Страна	Проект
Африка	Джибути	Многоцелевой порт Доралех. Международный аэропорт Хассан Гулед Ап-тидон. Международный аэропорт имени Ахмеда Дини Адмеда
	Египет	Новая административная столица Египта
	Эфиопия	Восточная промышленная зона Эфиопии; железная дорога Аддис-Абеба - Джибути
	Кения	Железная дорога стандартной колеи Момбаса — Найроби
	Нигерия	Железнодорожная линия Абуджа-Кадуна
	Судан	Нефтяная промышленность; сельскохозяйственная помощь хлопковой промышленности;
	Уганда	Гидроэнергетический проект Карума; гидроэлектростанция Исимба; скоростная автомагистраль Энтеббе-Кампала
Европа	Польша	Подписал Меморандум о взаимопонимании с Китаем по поводу БРИ в 2015 году
	Греция	29 августа 2018 года подписал Меморандум о взаимопонимании, касающийся дальнейшего сотрудничества; Порт Пирей.
	Португалия	Меморандум о взаимопонимании с Китаем
	Италия	Первая страна G7, присоединившаяся к китайской инициативе "Пояс и путь".
	Австрия	Подписал меморандум о взаимопонимании с Китаем
	Люксембург	Подписал соглашение с Китаем о сотрудничестве в рамках инициативы "Пояс и путь"
	Швейцария	Подписан меморандум о взаимопонимании с Китаем
Кавказ	Армения	
	Азербайджан	Бакинский международный морской торговый порт
	Грузия	Подписал меморандум о взаимопонимании с Китаем в марте 2015 года

<i>Россия и Евразийский экономический союз</i>	<i>Беларусь</i>	<i>Китайско-Белорусский индустриальный парк</i>
<i>Азия</i>	<i>Казахстан</i>	<i>Казахстан инвестировал около \$30 млрд в развитие инфраструктуры, транспортно-логистических активов и компетенций в рамках инициативы "Пояс и путь". Благодаря модернизации инфраструктуры Казахстана межконтинентальная магистраль "Западная Европа - Западный Китай" теперь соединяет Европу и Китай через Россию и Казахстан.</i>
	<i>Кыргызстан</i>	<i>Общий объем выделенных средств на проекты БРИ на 2011-2017 годы составляет US\$4,1 млрд</i>
	<i>Таджикистан</i>	<i>Проекты БРИ в Таджикистане варьируются от автомобильных и железных дорог до трубопроводов и электростанций, включая даже дорожные камеры.</i>
	<i>Туркменистан</i>	<i>Газопровод Туркменистана и Китая; Международный транспортный коридор Север-Юг; Международный транзитный коридор Лапис-Лазури; проект трубопровода Туркменистан-Афганистан-Пакистан-Индия.</i>
	<i>Узбекистан</i>	<i>Подписано 115 сделок на сумму более \$23 млрд по расширению сотрудничества в области электроэнергетики, нефтедобычи, химической промышленности, архитектуры, текстиля, фармацевтики, транспорта, инфраструктуры и сельского хозяйства.</i>
	<i>Гонконг</i>	<i>Во время своего программного выступления в 2016 году глава администрации Гонконга ЛюнЧуньин объявил о намерении создать Морское управление, направленное на укрепление морской логистики Гонконга в соответствии с экономической политикой Пекина.</i>
	<i>Индонезия</i>	<i>В 2016 году компания China Railway International выиграла тендер на строительство первой в Индонезии высокоскоростной железной дороги Джакарта-Бандунг протяженностью 140 км (87 миль).</i>
	<i>Лаос</i>	<i>железная дорога Вьентьян-Ботен протяженностью 414 км (257 миль).</i>

Азия	Мальдивы	При президентстве Абдуллы Ямина (2013—2018 гг.) Мальдивы осуществили ряд проектов, финансируемых Китаем, включая мост дружбы Китай-Мальдивы, международный аэропорт Велана и искусственный остров Хулхумале.
	Малайзия	При премьерстве Наджиба Разака Малайзия подписала множество инвестиционных сделок с Китаем, включая проект East Coast Rail Link стоимостью 27 млрд долларов США, проекты строительства трубопроводов стоимостью более 3,1 млрд долларов США, а также проект Forest City в Джохоре стоимостью 100 млрд долларов США.
	Пакистан	Китайско-пакистанский экономический коридор
	Шри-Ланка	порт Магампура Махинды Раджапакса; международный финансовый город Коломбо
	Таиланд	В Таиланде в 2005 году китайская фармацевтическая компания Holley Group и тайский застройщик промышленной недвижимости AmataGroup подписали соглашение о развитии тайско-китайской промышленной зоны Районг; В декабре 2017 года Китай и Таиланд начали строительство высокоскоростной железной дороги, связывающей города Бангкок и НакхонРатчасима, которая будет продлена до НонгКхай для соединения с Лаосом, как часть запланированной железной дороги Куньмин-Сингапур.
	Турция	Меморандум о взаимопонимании по согласованию инициативы "Пояс и путь" и инициативы "Средний коридор" был подписан между Турцией и Китаем в ноябре 2015 года во время саммита лидеров G-20 в Анталии, Турция; железная дорога Баку-Тбилиси-Карс, интегрируемая с высокоскоростным поездом Эдирне-Карс, проекты с Китаем

<i>Северная и Южная Америка</i>	<i>Панама</i>	<i>Панамский канал для импорта и экспорта товаров</i>
	<i>Аргентина</i>	<i>совместный аргентино-китайский гидроэнергетический проект, за который отвечает корпорация China Gezhouba Group Corporation (CGGC).</i>
	<i>Барбадос</i>	<i>21 февраля 2019 года Барбадос подписал меморандум о взаимопонимании о присоединении Барбадоса к БРИ.</i>
	<i>Ямайка</i>	<i>11 апреля 2019 года Ямайка и Китай подписали меморандум о взаимопонимании о присоединении Ямайки к БРИ.</i>
	<i>Венесуэла</i>	<i>В 2001 году Венесуэла стала первой страной в Южной Америке, подписавшей с Китаем соглашение, которое он назвал "стратегическим партнерством в области развития".</i>

Источник: собственная разработка автора. Данные приведены по [7].

28 марта 2015 года Национальная комиссия по развитию и реформам, Министерство иностранных дел и Министерство торговли КНР совместно опубликовали "Концепцию и действия по продвижению строительства Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути 21 века", в которой заложены базовые приоритеты сотрудничества Китая со странами и основное внимание уделяется координации политики, соединяемости объектов, беспрепятственной торговле, финансовой интеграции и связям между людьми.

Беларусь была одной из первых стран, поддерживавших "Пояс и путь". "Пояс и путь" в Беларуси может сыграть важную роль в строительстве логистического хаба и центра распределения товаров, считает Рудый, посол в Беларуси [3]. На самом деле, преимущества Беларуси в строительстве "Пояса и пути" отражаются не только в области транспорта и логистики, но также должны быть полностью оценены и продемонстрированы с точки зрения политической коммуникации, взаимосвязи объектов, торговых потоков и финансирования.

На сегодняшний день есть ряд результатов в Беларуси в связи с «Поясом и путем».

1. Белорусско-логистический центр на железнодорожном экспрессе Китай — Китай.

Китайский железнодорожный экспресс, проходящий через страны "Пояса и пути", сегодня является самым экономически динамичным и привлекательным маршрутом в регионе. Вдоль железных и автомобильных дорог в Беларуси появились современные логистические центры,

что делает транспортировку товаров в Беларуси более привлекательной и эффективной. "План развития логистической системы Беларуси" также находится в процессе планомерной реализации. Согласно этому плану, в стране будет создано 29 современных логистических центров.

2. Китайско-Белорусский индустриальный парк — торговый логистический парк "Мерчантс".

Китайско-Белорусский индустриальный парк — это крупный индустриальный парк, инвестированный Китаем в Беларуси, называемый "Великий Камень», расположенный под Минском. Китайско-Белорусский индустриальный парк является примером индустриального парка Джуронг в Сингапуре. На данный момент Китайско-Белорусский индустриальный парк является крупнейшим за пределами Китая, с самыми высокими техническими характеристиками и самой сильной политикой. В будущем Китайско-Белорусский индустриальный парк привлечет более 200 высокотехнологичных предприятий, сформирует зону комплексного развития с высоким научно-техническим уровнем, разумной промышленной структурой, высокой эффективностью производства и очевидным доходом, а также станет новым городом международного аэропорта. Рыночные двери Китайско-Белорусского индустриального парка открыты для Восточной Европы, Центральной и Восточной Европы, Центральной Азии, Западной Европы и других стран. Помимо предприятий Китая и Беларуси, индустриальный парк также активно приветствует вхождение в него предприятий из других стран [4].

Ниже приведены основные перспективы и задачи будущего для Беларуси в рамках инициативы «Пояса и пути».

1. Активное привлечение иностранных инвестиций и содействие строительству инфраструктуры логистики и транспорта.

2. Расширение обучения специалистов по логистике.

3. Совершенствование инфраструктуры, в частности, транспортных магистралей, в основном через дальнейшее развитие индустриального парка и совершенствование информационной инфраструктуры.

4. Повышение открытости рынка.

5. Продвижение сотрудничества в логистической отрасли между Китаем и Беларусью.

6. Оптимизация каналов финансирования логистики, во-первых, поддержка финансирования за счет социального капитала; во-вторых, поддержка финансирования со стороны государственных учреждений; в-третьих, поддержка финансирования со стороны финансовых учреждений.

7. Поддержка логистического направления со стороны государства

8. Совершенствование нормативных актов в сфере логистики.

Таблица 3

*Документы о сотрудничестве, подписанные Китаем
и Беларусью (2014—2020 гг.)*

<i>Год</i>	<i>Соглашение о сотрудничестве</i>	<i>Участники Соглашения</i>
2014	<i>Протокол о сотрудничестве между Министерством коммерции Китая и Министерством экономики Беларуси по совместному строительству "Экономического пояса Шелкового пути"</i>	<i>Беларусь/Китай</i>
2015	<i>Совместное заявление о состыковке и сотрудничестве между строительством "Экономического пояса Шелкового пути" и строительством Евразийского экономического союза</i>	<i>Беларусь/Китай</i>
2015	<i>Указ Президента Республики Беларусь № 5 о развитии двусторонних отношений между Республикой Беларусь и Китайской Народной Республикой</i>	<i>Беларусь</i>
2016	<i>Правительство Китайской Народной Республики и Правительство Республики Беларусь совместно содействуют строительству проекта "Пояс и путь".</i>	<i>Беларусь/Китай</i>
2016	<i>План социально-экономического развития Беларуси с 2016 по 2020 год</i>	<i>Беларусь</i>
2016	<i>Совместное заявление Китайской Народной Республики и Республики Беларусь об установлении всеобъемлющего стратегического партнерства для взаимного доверия и беспроигрышного сотрудничества</i>	<i>Беларусь/Китай</i>
2017	<i>Соглашение об углублении сотрудничества между Китаем и ЕС в области железнодорожного транспорта</i>	<i>Беларусь/Китай</i>
2017	<i>Соглашение о кредитовании проекта</i>	<i>Беларусь/Китай</i>
2018	<i>СITIC construction и Банк Беларуси совместно создают Китайско-Белорусский инвестиционный фонд</i>	<i>Беларусь/Китай</i>

2019	<i>Правила процедуры совместного китайско-европейского экспресс-транспорта Китая, Беларуси, Германии, Казахстана и Монголии</i>	<i>Многочисленные страны (Беларусь...) Китай</i>
2019	<i>Меморандум о взаимопонимании по механизму сотрудничества в области сбора и управления налогами в рамках "Пояса и пути"</i>	<i>Многочисленные страны (Беларусь...)/Китай</i>
2020	<i>Совместное заявление Министерства коммерции Китайской Народной Республики и Министерства экономики Республики Беларусь о начале переговоров по соглашению о торговле и инвестициях в сфере услуг между Китаем и Беларусью</i>	<i>Беларусь/Китай</i>

Источник: собственная разработка автора.

В целом, для реализации инициативы «Пояс и путь» Беларусь играет роль стратегической точки опоры. Ее функции опоры воплощаются в четырех аспектах: географический стержень, торговая точка опоры, точка опоры инвестиций, политическая точка опоры. Также Беларусь является коммуникационным мостом в Евразии, соединяющим страны СНГ с Востоком и европейские страны с Западом: (1) мост между Китаем и странами СНГ, (2) мост между Китаем и странами ЕС [1].

И еще одна важная роль для Беларуси — образцовая дипломатия. Собственные преимущества Беларуси могут внести конструктив в продвижение "Пояса и пути". Беларусь также укрепила сотрудничество с Китаем в области финансовых инвестиций. В настоящее время в стране реализуется более 30 проектов, финансируемых китайским правительством и банками, с общим объемом инвестиций около 6 млрд долларов США. Кроме того, Беларусь расширяет сотрудничество с Китаем в области науки и техники, культуры, образования, туризма и других сферах. Фактически Беларусь и Китай достигли плодотворных результатов в различных областях.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Директива Президента Республики Беларусь № 5 от августа 2015 г. "О развитии двусторонних отношений Республики Беларусь с Китайской Народной Республикой". <https://president.gov.by/ru/documents/direktiva-5-ot-31-avgusta-2015-g-12059>.

2. Belt and Road Initiative [Electronic resource]. — Mode of access: https://en.wikipedia.org/wiki/Belt_and_Road_Initiative. — Date of access: 23.05.2021.
3. hao Huirong. Belarus and the "one belt, one road" [J]. Russian Central Asian & East European Market. 2017(4):44—55
4. Ren Ruiren. Ambassador of Belarus: The cooperation between Belarus and China provides a model for the construction of the "Belt and Road" // Xinhua News Agency, 2017-01-25.
5. List of countries that have signed cooperation documents with China to jointly build the Belt and Road Initiative. BRI Official Website. 12 April 2019. Retrieved 24 May 2021
6. The map of the countries which signed the Belt and Road Initiative cooperation documents [Electronic resource]. — Mode of access: https://en.wikipedia.org/wiki/Belt_and_Road_Initiative. — Date of access: 10.06.2021.
7. List of projects of the Belt and Road Initiative [Electronic resource]. — Mode of access: https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_projects_of_the_Belt_and_Road_Initiative#Djibouti. — Date of access: 11.06.2021.

USA IN TRADE WAR WITH CHINA: STRATEGIC RIVALRY OR LONG-TERM COOPERATION

G. N. Gavrilko^{a)}, Shi Zhichao^{b)}

^{a)}Belarusian State University,

4 Nezavisimosti ave., Minsk, 220030, Republic of Belarus, galina_gavrilko@list.ru

^{b)}Belarusian State University,

4 Nezavisimosti ave., Minsk, 220030, Republic of Belarus,

shizhichao130@gmail.com

The article deals with the debates of Chinese researchers about relations with the United States against the background of the “trade war”. Chinese experts make realistic assessments based on the recognition of fundamental changes in bilateral relations, including foreign trade.

Key words: foreign policy, trade and economic cooperation, interaction strategy, China-US trade, “trade war”.

China-us interaction as "Strategic rivalry"

Chinese researchers are increasingly turning to the analysis of PRC-US interaction as "strategic rivalry," "competition along with cooperation," and "struggle without destruction" (Dou er bu po 而不破). Teng Jianjun (滕建群, 中国国际事务研究院美国研究所所长), Director of Department of American Studies at China Institute of International Studies, notes that the United States' shift to the policy of "strategic rivalry" (战竞争) with China