

Инициатива «Один пояс — один путь» в белорусско-китайских политических отношениях

В. Э. Василевская,
аспирант кафедры международных отношений,
Белорусский государственный университет

Впервые о практической реализации инициативы «Один пояс — один путь», выдвигаемой в качестве исторического продолжения Великого шелкового пути в XXI в., было объявлено в 2013 г. Спустя десять лет инициатива преобразовалась в полноценную государственную стратегию, о чем свидетельствует ее включение в Устав КПК на XIX Всекитайском съезде. Предлагая новую модель международного сотрудничества, Китай неустанно заявлял внешнему миру о следовании государственной политики открытости и глубокой интеграции, обязуясь, в силу своих возможностей, внести весомый вклад в мирное развитие человечества. Инициатива лидера КНР получила широкое признание и поддержку в международном сообществе, была включена в резолюцию Совета Безопасности ООН и Генеральной Ассамблеи ООН. На сегодняшний день участие в инициативе «Один пояс — один путь» принимают 150 стран и 32 международные организации.

Сущностное основание стратегической инициативы руководства КНР заложено в первую очередь экономическим фундаментом — торговой и кредитно-инвестиционной политикой. Согласно официальному плану действий, разработанному руководством КНР, совместное строительство Шелкового пути позволит упорядочить экономические факторы путем глубокой интеграции на принципах открытого участия всех стран и международных организаций с целью достижения общего процветания. Завершить строительство планируется в 2049 г. — к 100-летию основания КНР.

Следует отметить, что зачастую идейное понимание инициативы сводится лишь к одному направлению сотрудничества — транспортно-логистическому, т. е. строительству и использованию новых трасс и маршрутов. Однако в действительности инициатива основана на комплексном подходе к объединению различных сфер жизнедеятельности. Так, о пяти связующих направлениях сотрудничества было объявлено во время первого представления концептуальных основ инициативы в сентябре 2013 г. Председателем КНР. Тогда, выступая на площадке Назарбаев Университета в Казахстане, Си Цзиньпин заявил, что для осуществления общего процветания необходимо расширять следующие направления сотрудничества:

- транспортную инфраструктуру (создание единой дорожной магистрали);
- торгово-инвестиционное сотрудничество (ликвидация таможенных и законодательных барьеров);
- денежно-кредитное сотрудничество (расширение системы расчетов национальными валютами);
- гуманитарное сотрудничество (активизация дружественных контактов);
- политическое согласование (единство в стратегических вопросах экономического развития) [1].

Последнее из заявленных направлений является главным импульсом выстраивания отношений Китая с вовлеченными в инициативу странами, поскольку подход к партнерству основан не только на географическом факторе, но и на схожести политических векторов в различных измерениях сотрудничества, взаимодополняемости стратегий социально-экономического развития.

Республика Беларусь в числе первых стран выразила поддержку инициативы Председателя КНР и еще задолго до ее официального представления позиционировала Китай в качестве основного политического союзника, когда в октябре 2011 г. Глава белорусского государства А. Г. Лукашенко в авторской статье «О судьбах нашей интеграции» отметил необходимость сближения со стратегически важным партнером, Китаем, в рамках идеи «интеграция

интеграций» [2, с. 14]. К периоду выдвижения инициативы «Один пояс – один путь» уровень белорусско-китайских политических отношений уже трижды повышался и был декларирован в июле 2013 г. установлением «всестороннего стратегического партнерства». В связи с этим можно заключить, что достигнутый политический уровень взаимодоверия как результат устойчивой динамики стабильного и здорового развития отношений во всех областях стал ключевым импульсом поддержки китайской инициативы белорусской стороной.

Цель настоящей работы – рассмотреть особенности политических отношений Беларуси и Китая в рамках инициативы «Один пояс – один путь».

Основой для определения особенностей белорусско-китайских политических отношений в рамках инициативы «Один пояс – один путь» послужили исследования С. А. Кизимы [3], В. М. Мацеля [4], К. В. Рудого [5], Г. В. Турбан [6]. В работе белорусского исследователя, доктора политических наук С. А. Кизимы рассматриваются перспективы сотрудничества стран в инициативе «Один пояс – один путь», конкретизируются преимущества Беларуси в контексте экономических показателей. В работе выдающегося дипломата, доктора экономических наук К. В. Рудого проанализированы сдвиги в различных сферах сотрудничества Беларуси и Китая, в частности, обращается внимание на конвертацию достигнутого политического уровня сотрудничества в экономический капитал (торговые, финансовые, инвестиционные выгоды). В работе белорусского исследователя, кандидата экономических наук Г. В. Турбан объясняется роль инициативы «Один пояс – один путь» в укреплении торгово-экономического потенциала Беларуси и Китая. По мнению Г. В. Турбан, дополнительным стимулом развития двустороннего торгово-экономического сотрудничества является членство Беларуси в ЕАЭС. Самым главным для автора работы является труд «Беларусь – Китай: 30 лет по пути дружбы и взаимовыгодного сотрудничества» белорусского дипломата, доктора исторических наук В. М. Мацеля. Подробное раскрытие В. М. Мацелем всего комплекса белорусско-китайских отношений в политической, экономической, научно-технической и гуманитарной сферах на основе архивных материалов и профессионального опыта послужило фундаментом содержательного наполнения настоящей статьи.

Значительный объем эмпирической базы работы составляют материалы СМИ. Это объясняется ограниченным количеством научных работ по данному тематическому направлению. Автор работы обращается к анализу первоисточников с целью выявления коренных политических первопричин поддержки китай-

ской инициативы правительством Беларуси. В большей степени внимание автора было сконцентрировано на официальных заявлениях первых лиц государств, комментариях политических экспертов, документах инициативы.

В качестве методов исследования в работе применялся структурно-функциональный метод, компаративный анализ, аналитический метод, наблюдение, а также общенаучные методы (анализ и синтез, индукция и дедукция, абстрагирование и обобщение). Научно-теоретическая значимость работы заключается в изучении особенностей белорусско-китайских политических отношений в рамках инициативы «Один пояс – один путь».

Обращаясь к исторической ретроспективе становления белорусско-китайского сотрудничества в реализации инициативы «Один пояс – один путь», прежде всего необходимо выделить основополагающие документы. Первым официальным документом, подтверждающим поддержку инициативы белорусской стороной, стал меморандум между Министерством экономики Республики Беларусь и Министерством коммерции Китайской Народной Республики, подписанный в декабре 2014 г. Цель документа – достижение согласованности между сторонами в вопросах перспективных направлений сотрудничества в рамках проекта Экономического пояса Шелкового пути.

В апреле 2015 г. на встрече с Министром иностранных дел КНР Ван И Президент Республики Беларусь выразил готовность к совместной работе: «Мы активно поддерживаем это направление и готовы предоставить наши возможности для реализации данного проекта» [7]. По результатам встречи спустя месяц был подписан Договор о дружбе и сотрудничестве между странами, согласно ст. 8 которого стороны договорились совместно продвигать и расширять сотрудничество в рамках проекта.

Совместная работа по прокладыванию Шелкового пути через территорию Беларуси началась с модернизации транспортной инфраструктуры: обновления подвижного состава, усиления пропускной способности экспортных направлений за счет внедрения инновационных технологий, снижения энергоемкости перевозок. Модернизация белорусской железной дороги осуществлялась при содействии китайской компании CUEC и Датунского электро-возостроительного завода. За 10 лет сотрудничества с китайскими партнерами БелЖД приобрела 30 современных электропоездов грузоподъемностью до 9 тыс. тонн, увеличила протяженность электрифицированных линий дорог с 15 % до 21 %, что привело не только к снижению себестоимости перевозок, но и улучшению окружающей среды. Благодаря

совершенствованию транспорта, логистики и таможенных процедур в 2018 г. 89,7 % перевозок всех железнодорожных контейнеров по линии ЕС – Восток приходилось на территорию Беларуси (332 тыс.) [4, с. 211].

Выгодное географическое положение Беларуси является одним из определяющих факторов вовлечения в китайскую инициативу, направленную в первую очередь на расширение торгово-экономического сотрудничества между Востоком и Западом. Потенциал территории, расположенной в узловом пересечении рынков ЕС и ЕАЭС, Китай использовал незамедлительно, сделав выбор стратегического партнера в евразийской части Шелкового пути на основе не только географического фактора, но и социально-экономического, когда политическая стабильность и открытая экономика в стране являются главными импульсами благоприятного развития масштабного проекта. Здесь необходимо подчеркнуть роль политического фактора развития белорусско-китайских отношений в рамках инициативы. Первоначально ключевым логистическим звеном Восточной Европы в транзитной цепочке Шелкового пути должна была стать Украина, которая предложила китайскому партнеру свой вариант маршрута – транскаспийского [8]. Однако сложность и неликвидность данного варианта (пересечение пяти государственных границ, большая длительность поезда в пути, высокая стоимость перевозки), разработанного украинским правительством в обход России, привела к реальным экономическим потерям. Экспериментально запущенный в январе 2016 г. поезд по транскаспийскому маршруту не оправдал ожидания инициаторов по причине относительно убыточной логистики, в результате данный маршрут не получил поддержки китайских партнеров. Однако главной причиной, по которой руководство Китая отказалось пустить Шелковый путь через Украину в Европу, стал внутренний социально-экономический кризис в этой стране и политическая нестабильность. Именно это предопределило решение руководства КНР об использовании географического потенциала Беларуси.

Как отмечает С. А. Кизима, географический фактор является реальной выгодой Беларуси от участия в проекте Шелкового пути. Стране необходимо повышать доходы за счет территориального положения в центре Европы. При этом получение доходов зависит от темпов развития континентальных каналов, когда отсутствие выхода к морю компенсируется быстрой и дешевой транспортировкой сырья из разных частей Евразии [3, с. 98].

В одном из недавних интервью китайским СМИ Президент Республики Беларусь заявил, что важным преимуществом реализации инициативы «Один

пояс – один путь» в евразийском регионе является логистика, и в этом плане Беларусь может сыграть для Китая главенствующую роль. «Беларусь находится прямо в центре Европы. Огромная площадка для того, чтобы огромному Китаю развернуться здесь», – отметил Президент Республики Беларусь А. Г. Лукашенко в интервью информационному агентству Синьхуа и Медиакорпорации Китая в феврале 2023 г. [9]. В интервью он также отдельно выделил Китайско-Белорусский индустриальный парк как образцовый пример высокого качества белорусско-китайского сотрудничества в рамках инициативы.

Китайско-Белорусский индустриальный парк «Белый камень» является самым показательным проектом Шелкового пути в Беларуси. Технологический кластер международных производств расположен в центре республики – в 25 км от столицы – города Минска, в 600 км от опорных европейских портов Риги, Клайпеды и Дуйсбурга, подключен к двум трансевропейским железнодорожным коридорам. План-график строительства масштабного проекта был одобрен китайской стороной в январе 2011 г. Строительство осуществляется в пять этапов, каждый из которых предполагает освоение значительной территориальной части парка. Например, на первом этапе необходимо завершить строительство коммуникационных каналов для промышленных и транспортных объектов общей территорией 850 га. На втором этапе следует построить уникальный мультимодальный железнодорожный терминал, аналогов которого нет в Центральной Европе. Завершить все этапы освоения планируется к 2060 г.

Общие инвестиционные вложения в строительство индустриального парка на сегодняшний день оцениваются в 800 млн долл. США, при этом доля бюджетных средств составляет 5 %, или 37,5 млн долл. США. По заявлению главы администрации парка А. Г. Ярошенко, по состоянию на январь 2023 г. вложения из республиканского бюджета полностью окупались. По расчетам администрации парка, на 1 рубль инфраструктурных вложений из бюджета удалось привлечь 8 рублей из вложений резидентов [10]. Это свидетельствует о выраженной эффективности работы самого крупного инвестиционного проекта Китая в Беларуси.

Обращаясь к статистическим показателям, следует отметить, что по состоянию на 2022 г. резидентами парка являются 100 компаний, в 2023 г. планировался приход еще 20 компаний. При этом выручка от реализации их продукции увеличилась почти вдвое: с 372,3 млн долл. США в 2021 г. до 709,3 млн долл. США в 2022 г. Особое внимание стоит уделить показателям товарооборота резидентов: если в 2018 г. экспорт товаров составлял 14,5 млн долл. США,

то спустя пять лет объем увеличился почти в 8 раз – до 122,3 млн долл. США. При этом импорт существенно превалирует: в 2018 г. он составлял 46,4 млн долл. США, а в 2022 г. – 168,4 млн долл. США (увеличился в 3,6 раза) [11]. Как отмечает глава парка А. Г. Ярошенко, в 2023 г. планировалось увеличить объем экспорта до 100 млн долл. США с учетом того, что резиденты поставляют продукцию в 20 стран мира. Вместе с тем он отметил и трудности с экспортом на фоне санкций, поскольку существенная часть выпускаемой продукции уходила на рынок Европы и США [10].

Введение санкций США и ЕС против Беларуси затормозило развитие белорусско-китайского инфраструктурного проекта, в первую очередь в части рынка сбыта. В этом контексте необходимо отметить образование нового вектора развития «Великого камня» – импортозамещение, о чем официально было объявлено на бизнес-форуме, организованном Министерством экономики Республики Беларусь в мае 2023 г. Тогда участникам форума были представлены преимущества ведения бизнеса на территории парка, в первую очередь возможность приобретения или аренды земельных участков и помещений. В текущем году первым примером подобной практики стало подписание в январе соглашения с белорусской компанией «Суперпак инновейшн», которая арендовала 2,8 тыс. м² площадей парка с целью реализации инновационных производств бумажной упаковки в рамках импортозамещающей государственной программы. Продавать продукцию компания планирует на рынке ЕАЭС. На рынок Евразийского союза также ориентированы новые резиденты – белорусские компании «ФармАгроСервис» (поставляет сельскохозяйственное оборудование) и «Ривекс» (поставляет перевязочные материалы). Таким образом, в условиях недружественных отношений Беларуси и Запада (по инициативе последнего) торговая стратегия китайско-белорусского транспортно-логистического проекта ориентирована на рынок ЕАЭС.

Соглашение о сопряжении ЕАЭС и «Один пояс – один путь» было подписано еще в 2015 г. Фактически стратегическая цель проектов едина и заключается в строительстве моста между азиатским и европейским регионами. На этом основании особое внимание уделяется созданию общих мультимодальных транспортных коридоров от границы Китая до Европы. В мае 2018 г. было подписано Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве КНР и ЕАЭС, в преамбуле которого отмечается, что все стороны признают важность сопряжения с инициативой «Один пояс – один путь» как инструмента создания крепких и стабильных торговых связей в Азиатско-

Тихоокеанском регионе и в Евразии. Несмотря на невысокую эффективность сопряжения проектов, особенно на региональном уровне, что объясняется ограниченностью компетенции ЕЭК, на двустороннем уровне были достигнуты весомые результаты. Китай согласовал свою стратегию с национальными программами Казахстана («Нурлы жол»), Узбекистана (программа долгосрочного развития до 2035 г.), Таджикистана (стратегия развития до 2030 г.). Весомые результаты на двустороннем уровне сопряжения были достигнуты между Беларусью и Китаем. В 2017 г. подписано межправительственное соглашение Китая и Беларуси о развитии грузоперевозок, в 2018 г. – меморандум о совместном развитии на основе сопряжения стратегических программ между Министерством экономики Беларуси и Министерством коммерции Китая.

В 2020 г. на фоне последствий мировой пандемии, ограничившей границы национальных экономик, а также санкционного давления Запада на Беларусь под ударом оказались торговые отношения с Китаем и вся банковско-финансовая сфера нашей республики. Необходимо было быстро выстраивать новые логистические цепочки и усиливать сотрудничество в рамках уже существующих. Так, на рынке ЕАЭС заметно активизировалось сотрудничество государств – членов союза с Китаем, что позволило не только сгладить последствия кризиса, но и стимулировать экономический рост. За 2020 г. доля Китая во взаимной торговле с ЕАЭС составила 20 % (79 млрд долл. США). По итогам 2021 г. Китай является абсолютным лидером во внешнеторговом рейтинге ЕАЭС [12]. Как отмечает Г. В. Турбан, членство Беларуси в интеграционном объединении ЕАЭС создает дополнительные преимущества в реализации инициативы «Один пояс – один путь». И если раньше сотрудничество государств – членов ЕАЭС основывалось на восстановлении связанной инфраструктуры, то в настоящих реалиях происходит постепенное строительство единого транспортного пространства [6, с. 30].

На заседании Высшего евразийского экономического совета, прошедшем в мае 2021 г., Президент Республики Беларусь обратил внимание партнеров на замедление процесса сопряжения ЕАЭС и инициативы «Один пояс – один путь» и призвал активнее работать в данном направлении. Он также подчеркнул, что Евразийский экономический союз позиционируется как центр интеграционного контура региона, который должен не препятствовать, а продвигать сопряжение. Он подчеркнул: «Мы слишком медленно движемся. КНР всегда проявляла и будет проявлять интерес к нашему союзу. Но и у нас к этому огромному рынку большой интерес. И надо сказать, что в отличие

от других союзов и стран Китай открыт для нас. Поэтому надо интенсивнее завязываться с Китаем, особенно в сфере торговли» [13].

Рассматривая особенности белорусско-китайских политических отношений в рамках инициативы «Один пояс – один путь», следует также обратить внимание на активное развитие сотрудничества в рамках ШОС. Поддержка китайской инициативы обеспечивает Беларуси беспрепятственный выход в новые географические направления международного взаимодействия, прежде всего с азиатскими странами. В связи с этим ведется активная работа по налаживанию полноценного участия Беларуси в ШОС, претендующей на роль ведущей политической площадки в системе нового миропорядка с выраженным доминированием Китая. Статус партнера по диалогу в ШОС Беларусь получила еще в 2010 г., а в 2015 г. страна сменила статус наблюдателя. В 2022 г. было объявлено о начале проведения специальных процедур по приему Беларуси в члены организации. Тогда на саммите ШОС, прошедшем в Самарканде в сентябре 2022 г., Глава белорусского государства А. Г. Лукашенко указал на реальную возможность ШОС эффективно продвигать на международной арене идеи равноправия и уважительного диалога в условиях санкционных войн и глобальной трансформации мироустройства. Он подчеркнул, что шанхайский дух объединяет государства, выступающие за полицентричный мир, против грубых попыток создать однополярную доминанту, продуцирующую политический и экономический кризис.

Все государства – члены ШОС безоговорочно поддерживают китайскую инициативу. Более того, на первом этапе ее реализации ШОС стала своего рода идеологической площадкой. Из последних событий следует отметить, что в июле 2023 г. прошло очередное заседание Совета глав государств – членов ШОС, в ходе которого была подписана Нью-Делийская декларация. Согласно содержанию декларации, государства – члены ШОС подтвердили общее стремление к открытому и широкому сотрудничеству с другими международными организациями. В связи с этим все стороны (за исключением Индии) выразили поддержку инициативы руководства КНР «Один пояс – один путь» и обязались совместно работать над проектами инициативы, в том числе усиливать их взаимосвязь с проектами ЕАЭС [14].

Главной имиджевой площадкой китайской инициативы является Форум «Один пояс – один путь». Впервые данное мероприятие было организовано в Пекине в мае 2017 г. В нем приняли участие представители 29 стран. Спустя два года на втором Форуме количе-

ство стран увеличилось до 37, также присутствовали директор Международного валютного фонда и Генеральный секретарь ООН, что свидетельствовало о высоком уровне заинтересованности китайской инициативой.

Президент Республики Беларусь в каждом из организованных Форумов принимал активное участие, выступал с предложениями о расширении сотрудничества. Так, во время первого Форума А. Г. Лукашенко подчеркнул, что идея возрождения Шелкового пути является не просто проектом экономики, а объединяющей международное сотрудничество силой. При этом, выражая поддержку китайской инициативы, он указал на то, что Китай как дружественная страна не навязывает свои интересы другим государствам, а стимулирует их совместное развитие. На втором Форуме, прошедшем в китайской столице в апреле 2019 г., Глава белорусского государства призвал участников к серьезной координации действий и максимальному расширению экономического сотрудничества. Он подчеркнул, что устранять stagnирующие барьеры необходимо не только на территории отдельных государств, но и на протяжении всего «Пояса и пути».

Обобщая вышеизложенные особенности белорусско-китайских политических отношений в рамках инициативы «Один пояс – один путь» и выделяя политические интересы Беларуси, следует отметить, что участие в инициативе создает благоприятные условия для привлечения прямых иностранных инвестиций, ускорения формирования высокотехнологического сектора экономики, диверсификации экспорта, экологизации производства. Для Беларуси открываются дополнительные возможности совершенствования транспортно-логистической инфраструктуры: увеличения протяженности электрифицированных линий железных дорог, снижения себестоимости перевозок, сокращения расходов энергопотребления, упрощения процесса таможенного оформления грузов, запуска новых авиасообщений.

Отдельно следует выделить возможности в торгово-экономическом сотрудничестве. Сегодня Китай является ключевым торговым партнером Беларуси. По итогам 2022 г. общий объем торговли составил 5,8 млрд долл. США. При этом белорусские поставки на китайский рынок к 2021 г. увеличились в 1,8 раза и достигли 1,6 млрд долл. США. Увеличение объемов поставок белорусской продукции на самый емкий в мире рынок Китая сопровождается предоставлением весомых торговых преференций благодаря реализации инициативы «Один пояс – один путь». В настоящих реалиях утраты ныне приоритетных рынков Европейского союза и Украины

внешнеэкономическая стратегия Беларуси направлена на переориентацию товарного потока с Запада на Восток, где приоритетная роль отводится Китаю. В связи с этим инициативу по строительству трансконтинентального транспортного коридора между Азией и Востоком Беларусь не только поддержала в числе первых стран, но и начала ее активную практическую реализацию на своей территории. В результате совместное продвижение инициативы стало ключевым направлением азиатского вектора внешней политики Беларуси.

Список использованных источников

1. Выступление Председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев Университете [Электронный ресурс] // Президент Республики Беларусь. – Режим доступа: <https://president.gov.by/ru/events/vystuplenie-na-xiv-sammite-stran-chlenov-dvizhenija-neprisoedinenija>. – Дата доступа: 26.12.2023.
2. Лукашенко, А. Г. О судьбах нашей интеграции / А. Г. Лукашенко // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. – 2011. – № 10. – С. 11–19.
3. Кизима, С. И. Перспективы сотрудничества с Китаем / С. И. Кизима // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. – 2015. – № 3. – С. 96–100.
4. Мацель, В. М. Беларусь – Китай: 30 лет по пути дружбы и взаимовыгодного сотрудничества / В. М. Мацель. – Минск: Акад. упр. при Президенте Респ. Беларусь, 2021. – 384 с.
5. Рудый, К. В. Беларусь – Китай: сдвиги в экономическом сотрудничестве / К. В. Рудый // Белорус. экон. журн. – 2019. – № 2. – С. 38–51.
6. Турбан, Г. В. Экономические аспекты участия Беларуси в проекте Китая «Один пояс – один путь» / Г. В. Турбан // Картина мира через призму китайской и белорусской культур: сб. ст. науч.-практ. кругл. стола, Минск, 15 дек. 2017 г. / Белорус. гос. экон. ун-т, Респ. ин-т китаеведения им. Конфуция Белорус. гос. экон. ун-та; редкол.: Н. В. Попок (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2018. – С. 28–31.
7. О встрече Президента Республики Беларусь с Министром иностранных дел Китайской Народной Республики в апреле 2015 года [Электронный ресурс] // Президент Республики Беларусь. – Режим доступа: <https://president.gov.by/ru/events/vstrecha-s-ministrom-inostrannyx-del-knr-van-i-11179>. – Дата доступа: 26.12.2023.
8. Об экспериментальном запуске украинского поезда по «Шелковому пути» в январе 2016 года [Электронный ресурс] // Комсомольская правда. – Режим доступа: <https://www.kp.ru/daily/26509/3378992/>. – Дата доступа: 26.12.2023.
9. Интервью Президента Республики Беларусь информационному агентству Синьхуа и Медиакорпорации Китая в феврале 2023 года [Электронный ресурс] // Президент Республики Беларусь. – Режим доступа: <https://president.gov.by/ru/events/intervyu-kitayskim-smi>. – Дата доступа: 26.12.2023.
10. О состоянии и перспективах развития Китайско-Белорусского индустриального парка «Великий камень» в 2023 году [Электронный ресурс] // Беларусь сегодня. – Режим доступа: <https://www.sb.by/articles/novy-rezidenty-na-ocheredi.html>. – Дата доступа: 26.12.2023.
11. Основные показатели деятельности резидентов Китайско-Белорусского индустриального парка «Великий камень» [Электронный ресурс] // Национальный статистический комитет Республики Беларусь. – Режим доступа: <https://www.belstat.gov.by/statistika-malykh-territoriy/osobyie-ekonomicheskie-zony/godovye-dannye/>. – Дата доступа: 26.12.2023.
12. Внешняя торговля ЕАЭС с Китаем: итоги 2021 года [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая комиссия. – Режим доступа: https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/718/EAES_Kitay.pdf. – Дата доступа: 26.12.2023.
13. Участие Беларуси в заседании Высшего Евразийского экономического совета [Электронный ресурс] // Президент Республики Беларусь. – Режим доступа: <https://president.gov.by/ru/events/uchastie-v-zasedanii-vysshego-evraziyskogo-ekonomicheskogo-soveta-1621588656>. – Дата доступа: 26.12.2023.
14. Нью-Делийская декларация Совета глав государств – членов Шанхайской организации сотрудничества [Электронный ресурс] // Президент Российской Федерации. – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/supplement/5963>. – Дата доступа: 26.12.2023.

Аннотация

В статье рассматриваются особенности белорусско-китайских политических отношений в рамках инициативы «Один пояс – один путь». Внимание концентрируется на политических интересах Беларуси. Представлены примеры основополагающих документов, свидетельствующих о начале проектной деятельности стран в рамках инициативы. Объясняется важность географического преимущества Беларуси в отношении расширения торгово-экономического сотрудничества между Востоком и Западом как главной стратегической цели инициативы «Один пояс – один путь» в евразийском ареале. На примере анализа экономических показателей образцового проекта китайской инициативы в Беларуси – Индустриального парка «Великий камень» объясняется актуальность сопряжения инициатив Китая и ЕАЭС.

Abstract

This article examines the specifics of Belarusian-Chinese political relations within the framework of the “One Belt, One Road” initiative. Focusing on the political interests of Belarus. Examples of the fundamental documents indicating the beginning of the project activities of the countries within the framework of the initiative are presented. It explains the importance of the geographical advantage of Belarus in terms of expanding trade and economic cooperation between East and West, as the main strategic goal of the “One Belt, One Road” initiative in the Eurasian area. Using the example of the analysis of economic indicators of the exemplary project of the Chinese initiative in Belarus – the Great Stone Industrial Park, the relevance of combining the initiatives of China and the EAEU is explained.