

Г. Б. Медведева, Л. А. Захарченко // Инновационное развитие экономики: тенденции и перспективы. – 2019. – Т. 1. – С. 238–247.

5. Чжоу, Лян. Роль информационных технологий в управлении рисками международных цепей поставок / Лян Чжоу // Международный журнал менеджмента и маркетинга. – 2019. – № 3. – С. 20–35.

А. В. Міндэр, І. Г. Артэму́к,
навуковы кіраўнік Д. У. Станкевіч,
кандыдат эканамічных навук,
Брэсцкі дзяржаўны тэхнічны ўніверсітэт
(г. Брэст, Рэспубліка Беларусь)
nastya.minder@gmail.com

РОЛЯ БЕЛАРУСІ Ў ЛАГІСТЫЧНЫХ КАЛІДОРАХ ІНІЦЫЯТЫВЫ «АДЗІН ПОЯС І АДЗІН ШЛЯХ»: МАГЧЫМАСЦІ І ПЕРСПЕКТЫВЫ

Анацыя. У артыкуле аналізуецца роля Беларусі ў ініцыятыве «Адзін пояс і адзін шлях» (АПіАШ), падкрэсліваецца яе стратэгічнае геаграфічнае становішча і развітая транспартная інфраструктура. Разглядаюцца перспектывы і выклікі, уключаючы неабходнасць мадэрнізацыі, экалагічную ўстойлівасць і канкурэнцыю з суседнімі дзяржавамі. Зроблена выснова, што эфектыўная інтэграцыя ў АПіАШ патрабуе дзяржаўнай падтрымкі і міжнароднага супрацоўніцтва.

Ключавыя словы: супрацоўніцтва, інтэграцыя, лагістыка, развіццё, інфраструктура.

A. V. Minder, I. G. Artemuk,
Scientific supervisor D. V. Stankevich,
PhD in Economics,
Brest State Technical University
(Brest, Republic of Belarus)
nastya.minder@gmail.com

THE ROLE OF BELARUS IN THE LOGISTICS CORRIDORS OF THE “ONE BELT AND ONE ROAD” INITIATIVE: POSSIBILITIES AND PROSPECTS

Abstract. The article analyzes the role of Belarus in the Belt and Road Initiative (BRI), emphasizing its strategic geographical location and developed

transport infrastructure. Prospects and challenges are considered, including the need for modernization, environmental sustainability and competition with neighboring states. Statka concludes that effective integration into the BRI requires state support and international cooperation.

Keywords: *cooperation, integration, logistics, development, infrastructure.*

Ініцыятыва «Адзін пояс і адзін шлях» (АПіАШ), прапанаваная Кіта-ем у 2013 г., уяўляе сабой маштабны праект, накіраваны на развіццё інфраструктуры, гандлёва-эканамічнага супрацоўніцтва паміж краінамі Азіі, Еўропы і Афрыкі [1]. У гэтым кантэксце Беларусь займае важную пазіцыю ў лагістычных калідорах, якія ствараюцца ў рамках гэтай ініцыятывы. Геаграфічнае становішча краіны на скрыжаванні найважнейшых транспартных шляхоў робіць яе стратэгічна важным транзітным вузлом для грузавых перавозак паміж Еўропай і Азіяй. У артыкуле таксама даследуюцца магчымасці і перспектывы Беларусі ў дачыненні да АПіАШ, а таксама праблемы, з якімі яна можа сутыкнуцца.

Беларусь мае развітую транспартную інфраструктуру, што з'яўляецца адным з асноўных фактараў, якія садзейнічаюць яе інтэграцыі ў АПіАШ. Краіна мае разгалінаваную сетку чыгунак і аўтамабільных дарог, а таксама сучасныя лагістычныя цэнтры. Чыгуначны транспарт адыгрывае ключавую ролю ў забеспячэнні эфектыўных грузаперавозак, і Беларусь актыўна працуе над мадэрнізацыяй сваіх чыгуначных маршрутаў. Паскораныя кантэйнерныя перавозкі займаюць адно з ключавых месцаў у развіцці грузавых чыгуначных перавозак у Беларусі і ў свеце ў цэлым. Эфектыўнае выкарыстанне патэнцыялу краіны як транспартнага моста паміж Захадам і Усходам на адзінай еўразійскай транспартнай прасторы немагчыма без глабальнай кантэйнерызацыі чыгуначных грузапатокаў. Гэта дае магчымасць паскорыць працэс перавозак і знізіць іх кошт. У апошнія гады Беларусь актыўна ўкараняе сістэмы маніторынгу перавозак у рэжыме рэальнага часу, што павышае празрыстасць і эфектыўнасць лагістычных аперацый. Шырокае прымяненне кантэйнераў адпавядае ўзрастаючым патрэбнасцям ў сферы чыгуначных перавозак, забяспечваючы высокую якасць лагістычных працэсаў, высокую хуткасць дастаўкі, бяспеку, эканамічную эфектыўнасць і захаванасць грузаў. Таксама адным са значных крокаў у напрамку мадэрнізацыі чыгуначных маршрутаў стала стварэнне мультымадальных лагістычных цэнтраў, якія даюць магчымасць інтэграваць розныя віды транспарту і спрашчаюць працэсы мытнага афармлення. Гэта не толькі павышае канкурэнтаздольнасць беларускіх кампаній, але і стварае ўмовы для павелічэння аб'ёмаў грузаперавозак. Існуе некалькі транспартных калідораў, якія праходзяць праз тэрыторыю Беларусі:

– 2-і агульнаеўрапейскі транспартны калідор на шляху краін ЕС – Расія і далей праз Транссіб і Казахстан у Кітай і краіны Азіяцка-Ціхаакіянскага рэгіёну;

– 9-ы агульнаеўрапейскі транспартны калідор паміж краінамі Балтыйскага і Чорнага мораў і далей у краіны Міжземнамор’я і Блізкага Усходу [2].

Акрамя гэтага, Беларусь плануе пашырыць удзел у праекце «Шаўковы пояс», які ўключае развіццё не толькі чыгуначных і аўтамабільных маршрутаў, але і паветраных перавозак. Стратэгічная мэта краіны – зрабіць Нацыянальны аэрапорт Мінск буйным грузавым і транзітным вузлом для перавозак паміж Еўропай і Азіяй.

Удзел Беларусі ў АПіАШ адкрывае новыя гарызонты для яе эканомікі. Краіна можа стаць важным транзітным вузлом для кітайскіх тавараў, якія накіроўваюцца ў Еўропу. Гэта стварае магчымасці для павелічэння аб’ёмаў грузаперавозак, прыцягнення замежных інвестыцый і развіцця мясцовага бізнесу. Інвестыцыі ў лагістычную інфраструктуру могуць прывесці да стварэння новых працоўных месцаў і павышэння ўзроўню жыцця насельніцтва. Аднак, для таго каб скарыстацца гэтымі магчымасцямі, Беларусь неабходна пераадолець шэраг выклікаў.

Беларусь павінна працаваць над стварэннем спрыяльнага бізнес-клімату, каб прыцягнуць замежныя інвестыцыі і ўмацаваць свае пазіцыі ў рамках АПіАШ. Асабліва важным з’яўляецца развіццё доўгатэрміновых гарантый для інвестараў, якія будуць мець магчымасць супрацоўнічаць з краінай на стабільных умовах. Для гэтага неабходна прыняць шэраг законаў, якія забяспечаць абарону інвестыцый і мінімізуюць рызыкі. Акрамя таго, краіна сутыкаецца з канкурэнцыяй з боку суседніх дзяржаў, такіх як Літва і Польшча, якія таксама імкнуцца заняць ключавыя пазіцыі ў межах гэтай ініцыятывы. Гэтыя краіны актыўна развіваюць свае лагістычныя хабы і транспартныя маршруты, што стварае дадатковыя выклікі для беларускага транзіту.

Яшчэ адным значным выклікам з’яўляецца неабходнасць мадэрнізацыі існуючай інфраструктуры. Нягледзячы на дасягнутыя поспехі ў развіцці транспартнай сеткі, далейшыя інвестыцыі неабходны для забеспячэння яе адпаведнасці сучасным патрабаванням. Гэта патрабуе значных фінансавых укладанняў і часу, а таксама каардынацыі паміж рознымі дзяржаўнымі і прыватнымі структурамі. Для паспяховага развіцця лагістычнай інфраструктуры Беларусь павінна прыцягваць як айчыныя, так і замежныя інвестыцыі. Адначасова Беларусь павінна звярнуць увагу на павышэнне якасці кіравання лагістыкай, навучанне спецыялістаў у гэтай галіне і ўкараненне міжнародных стандартаў у працы лагістычных цэнтраў.

Важным аспектам развіцця лагістыкі ў Беларусі з’яўляецца лічбавізацыя працэсаў. Сучасныя тэхналогіі, такія як блокчэйн і інтэрнэт рэчаў (Internet of Things, IoT), могуць значна павысіць эфектыўнасць лагістычных аперацый і палепшыць кіраванне ланцугамі паставак. Беларусь мае магчымасць развіваць гэтыя тэхналогіі і інтэграваць іх у сваю

лагістычную інфраструктуру. Лічбавізацыя дазволіць скараціць час апрацоўкі грузаў, знізіць выдаткі на транспарціроўку і павысіць узровень абслугоўвання кліентаў [3].

Экалагічная ўстойлівасць становіцца ўсё больш актуальнай у сферы лагістыкі. Устойлівае развіццё дае магчымасць не толькі знізіць негатыўнае ўздзеянне на навакольнае асяроддзе, але і павысіць канкурэнтаздольнасць краіны на міжнароднай арэне. Беларусь можа развіваць экалагічна чыстыя тэхналогіі і альтэрнатыўныя віды транспарту, такія як электрычныя грузавікі і чыгуначныя саставы з нізкім узроўнем выкідаў, ці, напрыклад, у перспектыве магчымы пераход на выкарыстанне водных тэхналогій, якія лічацца адным з найчысцейшых відаў паліва ў транспарце. Гэта не толькі дапаможа палепшыць экалагічную сітуацыю ў краіне, але і прыцягне ўвагу міжнародных партнёраў, зацікаўленых ва ўстойлівым развіцці.

Дзяржаўная падтрымка адыгрывае важную ролю ў развіцці лагістыкі ў Беларусі. Рэалізацыя дзяржаўных праграм, накіраваных на падтрымку лагістычнай інфраструктуры, можа стварыць спрыяльны бізнес-клімат для замежных фундатараў. Прыцягненне інвестыцый для развіцця інфраструктуры дазволіць краіне ўмацаваць свае пазіцыі ў рамках АПіАШ і палепшыць якасць лагістычных паслуг. Акрамя таго, важна распрацаваць мэтавыя субсідыі для беларускіх кампаній, якія займаюцца развіццём лагістычных паслуг, каб узмацніць іх канкурэнтаздольнасць.

Супрацоўніцтва з міжнароднымі фінансавымі арганізацыямі, такімі як Азіяцкі банк інфраструктурных інвестыцый, можа стаць ключовай крыніцай фінансавання для новых праектаў. Развіццё партнёрскіх зносін з Кітаем як асноўным ініцыятарам АПіАШ таксама можа адкрыць дадатковыя магчымасці для атрымання інвестыцый.

Перспектывы Беларусі ў рамках ініцыятывы «Адзін пояс і адзін шлях» таксама звязаны з развіццём супрацоўніцтва з іншымі краінамі – удзельніцамі праекта. Беларусь можа ўмацоўваць свае сувязі з Кітаем, а таксама з іншымі краінамі Цэнтральнай Азіі і Ўсходняй Еўропы. Развіццё двухбаковых і шматбаковых адносін дазволіць Беларусі пашырыць свае экспартныя магчымасці і дыверсіфікаваць гандлёвыя патокі. Асабліва важна разгледзець магчымасці для павелічэння экспарту высокатэхналагічнай прадукцыі, якая можа стаць дадатковай крыніцай даходаў для эканомікі краіны.

На заканчэнне трэба адзначыць, што Беларусь мае значны патэнцыял для развіцця лагістычных калідораў у межах ініцыятывы «Адзін пояс і адзін шлях». Унікальнае геаграфічнае становішча краіны, развіццё інфраструктуры і магчымасці для прыцягнення інвестыцый ствараюць спрыяльныя ўмовы для росту эканомікі. Аднак для дасягнення гэтых мэт неабходна пераадолець шэраг выклікаў і рызыкаў. Важна засяродзіцца на

цыфравізацыі працэсаў, устойлівым развіцці і дзяржаўнай падтрымцы. Гэта дазволіць Беларусі заняць дастойнае месца ў глабальнай лагістычнай сетцы і скарыстацца ўсімі прывілеямі, якія дае ініцыятыва «Адзін пояс і адзін шлях». Такі падыход дасць магчымасць не толькі палепшыць эканамічныя паказчыкі, але і павысіць статус краіны як надзейнага партнёра на міжнароднай арэне.

Літаратура

1. ERAI. – URL: <https://index1520.com/en/topics/odin-poyas-odin-put/> (дата звароту: 28.11.2024).
2. Адзін пояс і адзін шлях: перспектывы для Беларусі // Беларуская чыгунка. – URL: https://www.rw.by/cargo_transportation/profile/ (дата звароту: 28.11.2024).
3. Беларусь у ініцыятыве «Адзін пояс і адзін шлях» / Нацыянальны лагістычны цэнтр. – Мінск : НЛЦ, 2023. – URL: <https://logistics.by/onebelt-oneroad> (дата звароту: 28.11.2024).

N. A. Mikhailova, K. A. Spodobaeva,
Belarus State Economic University
(Minsk, Republic of Belarus)
Nadya_130@tut.by

YUANIZATION MEETS ARTIFICIAL INTELLIGENCE: UNLOCKING NEW OPPORTUNITIES FOR BELT AND ROAD COLLABORATION

Abstract. Belarus' strategic location makes it a key player in the "Belt and Road" Initiative. Yuanization and digitization, particularly with the integration of artificial intelligence, strengthen economic and technological ties with China, facilitating the establishment of a more sustainable and mutually beneficial partnership. Collaborative projects in the field of artificial intelligence not only drive economic growth but also help address global challenges like climate change and pandemics. Digital technologies, including chatbots, blockchain and artificial intelligence, increase the transparency of financial transactions and simplify logistical processes, which strengthens the stability of the national currency. Automation of various processes using chatbots accelerates trading and investment. Belarus and China show how contemporary technologies can enhance global collaboration and create a brighter future, fostering both economic growth and cultural dialogue.

Keywords: The "Belt and Road" Initiative (BRI), yuanization, digitalization, economic cooperation, artificial intelligence (AI), chatbot, blockchain, technologies.