

Список использованных источников: 1. Воспоминания главного хранителя фондов Витебского областного музея Героя Советского Союза М. Ф. Шмырева Д. В. Яковлева. 2. Жилиякин, Я. Без линии фронта / Я. Жилиякин, И. Поздняков, В. Лузгин. - Минск, 1975 г. – 205 с. 3. Соколов, Б. В. Оккупация: правда и мифы (историческое расследование). – М., 2002 – 352 с. 4. Трагедия белорусских деревень 1941-1944 г. (журнал партизанского отряда Д. Ф. Райцева) : документы и материалы // Витебский областной музей Героя Советского Союза М. Ф. Шмырева. 5. Семейный архив семьи Райцевых (письма, фотографии, медали, вещи). 6. Райцаў, Д. Ф. Рэха над Дзвіной / Д. Ф. Райцаў, уклад. Т. Кузьміч. – Мінск, 2016 г. 7. Почетные граждане Витебска. Райцев, Даниил Федотович // Витебская Энциклопедия [Электронный ресурс]. - Режим доступа : evitebsk.com. – Дата доступа : 05. 09. 2022.

УДК 338.2

ИВАНОВА Ю. С., студент

Научный руководитель - **Касьянова Т. В.**, старший преподаватель
УО ФПБ Международный университет «МИТСО» Витебский филиал,
г. Витебск, Республика Беларусь

БЕЛАРУСЬ НА «НОВОМ ШЕЛКОВОМ ПУТИ»

Резюме. Проведен сравнительный анализ направления потоков на историческом «шелковом пути» и перспективных потоков современной логистической системы Беларуси. Сделан прогноз показателя объема экспортных поставок товаров из Республики Беларусь в КНР к 2025 году.

Ключевые слова. «Шелковый путь», логистическая система, международный проект, экспортные поставки товаров.

Введение. В Концепции развития логистической системы на период до 2030 года была отмечена важность «интеграции участников экономической деятельности Республики Беларусь в международные логистические системы». Одним из перспективных международных проектов был признан проект «Один пояс - один путь» [1].

Материалы и методы исследований. Материалами исследований стали исторические факты и данные статистики внешней торговли и логистики Республики Беларусь; использовались методы статистики, анализа динамики процессов, метод сравнительного анализа, графический метод.

Великий шелковый путь – это первая в истории караванная дорога, связавшая между собой страны от Средиземноморья до Тихого океана. Именно по данному пути осуществлялся обмен товарами, ремеслами,

технологиями и многим другим [5]. Но его основная задача была в вывозе шелка из Китая, с этим и связано его название. Благодаря данному пути, Азия, которая в древние времена была изолирована от Европы, смогла обойти данные преграды. География Великого шелкового пути представлена на рисунке 1.

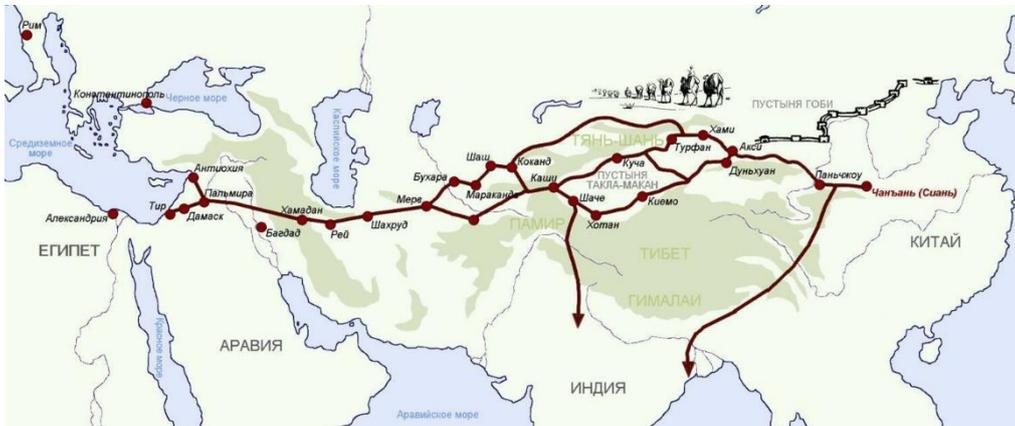


Рисунок 1 – Схема карты маршрутов «Великий шелковый путь». Источник: [2]

Великий шелковый путь на протяжении многих веков зарекомендовал себя как важный фактор прогресса (экономического, культурного, политического) для тех районов, в которых он проходил. По данной причине он сохранил свою актуальность и на сегодняшний день. Но на данный момент идею решили возродить под названием «Один пояс - один путь» по предложению председателя КНР Си Цзиньпина в 2013 году [3]. Данный проект позволяет решить проблему неравномерности развития различных регионов за счет строительства транспортных коридоров через страны Запада и выхода на Мировой рынок. Данный проект представлен на схеме рисунка 2.

Сравнение схемы маршрутов исторического шелкового пути и нового проекта «Один пояс – один путь» показывает, что историческое направление движения потоков сохраняется. Но для Беларуси важно, что в современном проекте для нее есть возможность включения в схему товародвижения по новому проекту. Поскольку один из маршрутов нового пути может проходить через Республику Беларусь.

Международное сотрудничество Беларуси с другими странами данного проекта в области логистики направлено на увеличение объемов и повышение качества логистических услуг. Это сотрудничество активно развивается в рамках проекта «Один пояс – один путь» [4].

Одним из важнейших промышленных и логистических узлов проекта «Один пояс – один путь» является китайско-белорусский индустриальный парк «Великий камень». Он построен в 25 км от столицы Республики Беларусь и рядом с ним находятся автомобильная и железнодорожная магистрали направления Берлин-Брест-Москва, международный аэропорт «Минск».

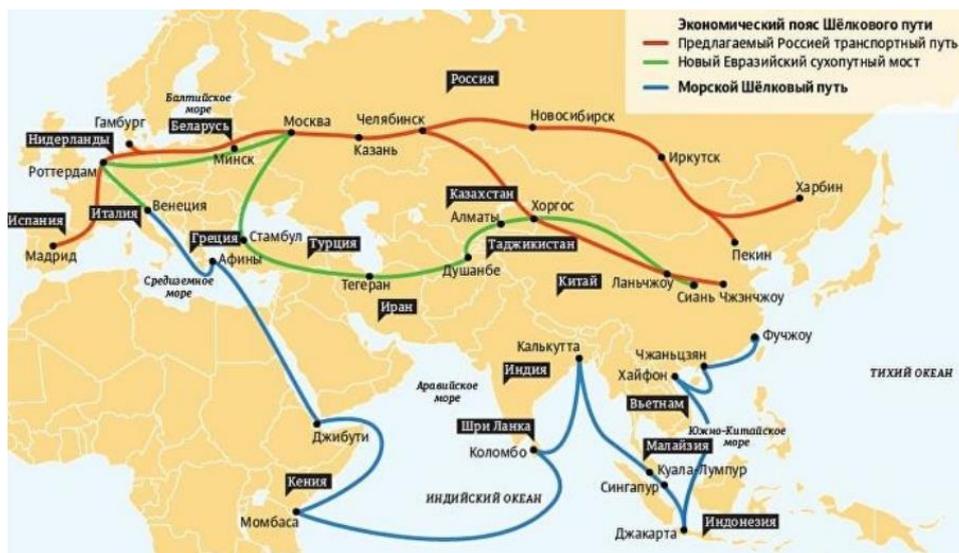


Рисунок 2 – Схема карты маршрутов проекта «Один пояс – один путь».
Источник: [3]

Проанализируем динамику экспортных поставок товаров из Республики Беларусь в Китай с 2017 по 2021 годы по данным Национального статистического комитета (рисунок 3).



Рисунок 3 - Экспорт товаров из Республики Беларусь в Китай (млн долларов США).
Источник: разработано автором на основе данных Белстат

Как показал анализ динамики объема экспорта, темпы роста поставок белорусских товаров в Китай составляли: 133,3 % в 2018 г. к 2017 г., 139,7 % в 2019 г. к 2018 г., 111,1: в 2020 г. к 2019 г., 115,9 % в 2021 г. к 2020 г. Как видно из данных показателей, хотя темпы роста в последние годы несколько снизились, динамика роста экспортных поставок положительна на протяжении последних пяти лет.

Возникает вопрос: каковы перспективы экспортных поставок товаров из Республики Беларусь в Китай при сохранении в будущем сложившихся в настоящее время условий? Для ответа на этот вопрос выполним прогноз показателя объема экспорта товаров из Республики Беларусь в Китай по линии тренда, что показано на рисунке 4.

Полученное уравнение линии тренда $y = -8,498x^2 + 178,8x + 183,55$; ($R^2 = 0,98913$). Расчетные значения по прогнозу объема экспортных поставок на 2025 год составят 1104,4 млн долларов США (относительная ошибка прогноза 0,0254), что по отношению к уровню 2017 г. показывает рост в 3,06 раз. Проведенный статистический анализ позволяет сделать вывод об экономической целесообразности интеграции Республики Беларусь в указанный международный логистический проект, что позволит сохранить динамику роста экспортных поставок товаров из Беларуси в Китай (см. рис. 4).

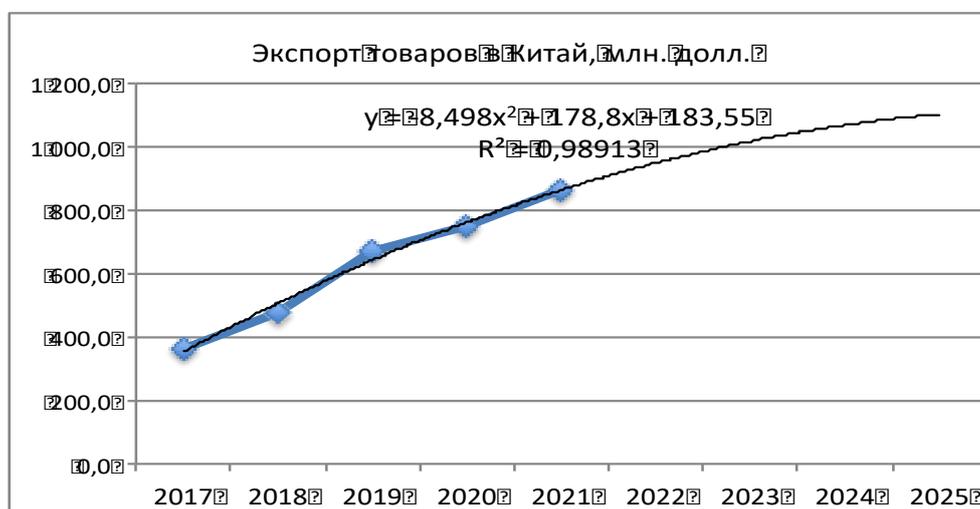


Рисунок 4 – График динамики экспорта товаров из Республики Беларусь в Китай (млн долларов США). Источник: разработано автором на основе данных Белстат

Прогнозное значение экспорта к 2025 г. показало рост в 3,05 раз к уровню 2017 г. В условиях рисков санкционного давления на экономику Беларуси для развития транзитного и логистического потенциала необходимо использовать все преимущества интеграционных выгод с такими странами, как Россия, Китай и страны ЕАЭС и географического расположения. Для развития белорусской экономики важную роль играет возрастание роли страны в глобальных цепях поставок.

Заключение. Направление движения потоков исторического «Великого шелкового пути» сохранилось в современном Новом шелковом пути проекта «Один пояс – один путь». Важным для Беларуси современным преимуществом является возможность интегрироваться в маршрут нового шелкового пути.

Список использованных источников: 1. Концепция развития логистической системы на период до 2030 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://pravo.by> - Дата доступа: 10.06.2022 2. Великий шелковый путь: между Азией и Средиземноморьем [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://diletant.media/articles/45294231/> - Дата доступа : 08.09.2022 3. Китайский шёлковый путь протянулся до Беларуси: что нас ждет, кроме экологических бед? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://greenbelarus.info/articles/16-01-2017/kitayskiy-shyolkovyy-put-protyanulsya-do-belarusi-chto-nas-zhdyot-krome> - Дата доступа: 08.09.2022 4. Ковалев, М. Н. Участие Белоруссии в реализации проекта «один пояс и один путь» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://cyberleninka.ru/article/n/uchastie-belorussii-v-realizatsii-proekta-odin-royas-i-odin-put/viewer> - Дата доступа : 08.09.2022 5. Савченко, В. С., Смолина, Е.С. Великий шелковый путь: история и экономика [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://cyberleninka.ru/article/n/velikiy-shelkovyy-put-istoriya-i-ekonomika/viewer>. - Дата доступа : 08.09.2022.

УДК 94(476) “1941”

ИВИЦКИЙ А. М., канд. историч. наук, доцент

УО «Витебская ордена «Знак Почета» государственная академия ветеринарной медицины», г. Витебск, Республика Беларусь

ПРИЧИНЫ И ПОСЛЕДСТВИЯ ПОТЕРИ ГОСПОДСТВА В ВОЗДУХЕ ВВС ЗАПАДНОГО ОСОБОГО ВОЕННОГО ОКРУГА (ФРОНТА) ЛЕТОМ 1941 Г.

Резюме. В данной статье на основе документов, данных исторических исследований и свидетельств участников рассматриваются причины и последствия потери господства в воздухе военно-воздушными силами (далее – ВВС) Западного Особого военного округа (фронта) летом 1941 г. Проанализирована борьба за господство в воздухе между 2-м воздушным флотом люфтваффе и ВВС Западного Особого военного округа (фронта) в первые дни войны, раскрываются причины поражения советской авиации в этой борьбе и его последствия для наземных сил Красной Армии.

Ключевые слова. Великая Отечественная война, авиация, господство в воздухе.

Введение. Опыт Великой Отечественной войны показал, что завоевание господства в воздухе имеет первостепенное значение для успешного ведения боевых действий, так как позволяет военно-воздушным