Литература

1. Народный художник Беларуси Иван Миско – о военном детстве, традициях Байконура и легендах космоса // SB.BY Беларусь сегодня 12 апреля 2025. – URL: https://www.sb.by/articles/ivan-misko-kosmos-vsekh-nas-obedinyaet-.html (дата обращения: 16.04.2026).
2. Бюст первого космонавта повторил его судьбу. – URL: https://dzen.ru/a/Y-amSAS9nnwnRNIe (дата обращения: 21.04.2026).
3. Миско, И. Зорны шлях / И. Миско. – Минск : Мастац. літ., 2018. – 103 с.
4. Іван Міско. Творчы альбом / Иван Миско. – Минск : Мастац. літ., 2019 г. – 198 с.

УДК 339.565(476):656:94(476)

ТОРГОВЫЕ ПУТИ ЧЕРЕЗ БЕЛАРУСЬ: ОТ «ИЗ ВАРЯГ В ГРЕКИ» ДО СОВРЕМЕННОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ

А. Д. Баранова

Учреждение образования «Белорусский государственный экономический университет», г. Минск

Научный руководитель А. В. Ерошевич

Рассмотрена историческая эволюция Беларуси как ключевого транзитного узла Европы. Акцент сделан на переходе государства от статуса простого транспортного коридора к роли высокотехнологичного промышленно-логистического хаба в контексте китайской программы «Один пояс – один путь». Особое внимание уделено ключевым экономическим проектам, таким как индустриальный парк «Великий камень», автозавод «БелДжи», которые демонстрируют, как грамотное использование географического положения способствует росту национального благосостояния.

Ключевые слова: Беларусь, транзитный потенциал, путь «из варяг в греки», «Один пояс – один путь», Великий камень, международная логистика, экономическая история.

TRADE ROUTES THROUGH BELARUS: FROM “THE VARANGIANS TO THE GREEKS” TO THE CONTEMPORARY SILK ROAD ECONOMIC BELT

A. D. Baranova

Belarusian State Economic University, the Republic of Belarus

Scientific supervisor A. V. Eroshevich

This article focuses on the historical evolution of Belarus as a key transit hub in Europe. It highlights the country’s transition from being merely a transport corridor to becoming a high-tech industrial and logistics hub within the context of China’s “Belt and Road” initiative. Particular attention is paid to key economic projects, such as the “Great Stone” industrial park and the “BelGee” car factory, which demonstrate how the skilful use of geographical location contributes to the growth of national prosperity.

Keywords: Belarus, transit potential, route “from the Varangians to the Greeks”, “One Belt, One Road”, Great Stone, international logistics, economic history.

Беларусь занимает уникальное географическое положение в центре Европы, находясь на водоразделе Балтийского и Черного морей. С древнейших времен эта территория служила своеобразным «мостом», где пересекались экономические тради-

ции, культуры и религии разных народов. Именно транзитный ресурс всегда был важнейшим фактором развития региона: от его эффективного использования напрямую зависело благосостояние местных жителей.

Первым масштабным воплощением этой роли стал путь «из варяг в греки», сформировавшийся в IX–XII вв. и связавший Скандинавию с Византией. Основной маршрут пролегал от Балтийского моря по Западной Двине, затем через волоки на Днепр и далее в Черное море. Волоки, где суда и грузы перетаскивали по суше, становились важными экономическими центрами: здесь работали склады, торговые представительства и поселения, обеспечивавшие местных жителей доходом. Археологические исследования комплекса Кордон в Шумилинском районе подтверждают, что активная международная торговля на этом направлении велась уже в IX в. С белорусских земель на экспорт шли меха, воск, мед, лен и зерно, а взамен из Византии поступали дорогие ткани, вина, золото, серебро, ювелирные изделия и книги. Однако сотрудничество часто принимало формы жесткого принуждения. Например, древний Полоцк, контролировавший значительный участок Западной Двины, выставлял купцам ультиматум: либо товары продаются в городе, либо их выбрасывают в реку. Конфликты проявлялись и в междоусобных войнах, в ходе которых захваченные пленники превращались в товар и продавались в рабство в Византию. Окончательный упадок этого пути также связан с конфликтами – феодальной раздробленностью и монголо-татарским нашествием.

Параллельно в IX–XI вв. развивалась торговля с Арабским Востоком через Волжский путь. Белорусские купцы выступали посредниками, перепродавая арабам византийские ткани, янтарь и оружие в обмен на серебряные дирхемы, которые стали основной денежной единицей региона в тот период. С XIII в. вектор торговли сместился в сторону Западной Европы благодаря сотрудничеству с Ганзейским союзом. Немецкие купцы основывали фактории в Полоцке и Витебске, закупая продукты лесного и сельского хозяйства в обмен на соль, ткани и металлы [1].

Международное значение имел и Неманский торговый путь, расцвет которого пришелся на XV–XVII вв. По Неману в Европу сплавляли лес из богатых пущ, а город Гродно стал крупнейшим поставщиком сельскохозяйственной продукции и скота на западные рынки. В XVIII–XIX вв. для объединения речных бассейнов и транспортировки товаров к портам Балтики были построены искусственные водные системы – Огинский, Днепровско-Бугский и Августовский каналы. Днепровско-Бугский канал позволил наладить прямые поставки товаров из южных районов Беларуси в Гданьск, превратив регион в важный транспортный коридор для европейской торговли. Таким образом, исторические торговые пути не только приносили прибыль, но и способствовали распространению письменности, новых технологий и архитектурных традиций [2].

Современная роль Беларуси в международной логистике является прямым продолжением этой многовековой традиции. В 2014 г. республика одной из первых официально поддержала китайскую инициативу «Один пояс – один путь», предложив свои возможности для строительства Экономического пояса Шелкового пути. Сегодня страна выступает в качестве инфраструктурного плацдарма и окна в Европу, соединяя рынки Евразийского экономического союза и Европейского союза. Железнодорожный маршрут из Китая в Европу через территорию Беларуси позволяет доставлять грузы всего за 15–16 дней, что в два с лишним раза быстрее морского пути и позволяет сократить стоимость логистики на 35 %.

Ключевым проектом сотрудничества выступает индустриальный парк «Великий камень», который официально называют жемчужиной Шелкового пути. На этой площадке создаются высокотехнологичные производства в сфере медицины, электроники и биотехнологий. Резиденты парка получают серьезные преференции, включая освобождение от таможенных пошлин и НДС при ввозе товаров, а также специальный льготный налоговый режим. Важными результатами партнерства стали и другие крупные предприятия. Например, завод «БелДжи» позволил осуществить давнюю мечту о собственном серийном легковом автомобиле, причем более 80 % продукции сегодня идет на экспорт. Также создана Белорусская национальная биотехнологическая корпорация – это первое в СНГ производство замкнутого цикла в аграрной сфере, аналоги которого есть только в Китае, США и Японии [3].

Главный итог развития заключается в том, что роль страны трансформировалась из простого транспортного коридора в полноценный промышленный и логистический хаб. Современные проекты позволяют конвертировать выгодную географию в высокие технологии и прямые инвестиции. Умение эффективно использовать этот транзитный потенциал остается залогом успешного экономического развития и реализации национальных интересов Беларуси в будущем.

Литература

1. Бущик, Г. П. Экономические связи Беларуси: исторический опыт / Г. П. Бущик // Вестник Белорусского государственного экономического университета. – 2006. – № 1. – С. 100–106.
2. Жарин, Д. В. Древние торговые пути на Беларуси и возможность их использования в сфере регионального туризма / Д. В. Жарин. – URL: https://rep.polessu.by/bitstream/123456789/1640/1/45.pdf (дата обращения: 01.05.2026).
3. Василевская, В. Э. Белорусско-китайское сотрудничество в рамках инициативы «Один пояс – один путь» в 2014–2024 гг. / В. Э. Василевская // Вестник Белорусского государственного экономического университета. – 2025. – № 2. – С. 113–122.