

ments, mainly based on transportation timeliness and supplemented by price. Customers can choose different transportation methods such as sea transportation, rail transportation, air transportation, truck transportation, and multimodal transportation. The price is only Second to air transportation, it is more suitable for express and small cargo transportation. There are many railways, Eurasian trains and land transportation between Belarus and China. Railway transportation is an important part of the trade between the two sides and is cheap. Although water transportation is cheaper, potash fertilizer energy is easy to react with water and is soluble in water, so water transportation cannot be used. Therefore, rail transportation is chosen, from Minsk to Brest, then to Moscow to Mongolia, and then transported to China through the Inner Mongolia port in China.

УДК 656.09

## **ЛОГИСТИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И КИТАЙСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ**

*Лобач М. Г.*

*Белорусский национальный технический университет*

*e-mail: lobatch.maryan@yandex.by*

***Summary.** This work is devoted to the relations of the Republic of Belarus and China in the logistics and economic spheres. In September 2022, the countries withdrew relations to a new level of “all-weather and comprehensive strategic partnership”. Relations between Belarus and China are characterized by active political dialogue and a friendly climate favorable for the development of pragmatic interaction in the logistics and economic sphere.*

По итогам 2022 года двусторонний товарооборот достиг нового исторического максимума, составив 5,8 млрд долл., темп роста – 113,7 % к 2021 году и 111,8 % к 2020 году [1]. Экспорт белорусских товаров в КНР составил 913,3 млн долл., темп роста 117,5 % и 128,2 % соответственно. Импорт из Китая в Беларусь – 4,2 млрд долл., темп роста 110,6 %. Таким образом, белорусский экспорт в Китай растет опережающими темпами. Сальдо торгового баланса с КНР традиционно отрицательное.

В структуре белорусского экспорта в Китай ярко выраженное преимущество в поставках пищевой и сельхозпродукции. Беларусь находится в топ-10 поставщиков в Китай калийных удобрений (3 место), молочной сыворотки (5 место), мясной продукции (мясо курицы и говядина (9 и 10 места), рапсового масла (10 место) [2].

Осуществление роста приведенных выше экономических показателей невозможно без логистики. Логистическое сотрудничество между Республикой Беларусь и Китаем имеет стратегическое значение для обеих стран, особенно в контексте развития торговых и экономических отношений. Существует несколько аспектов сотрудничества в области логистики между этими двумя странами.

Во-первых, транспортные связи. Беларусь расположена на пересечении важных транспортных маршрутов между Европой и Азией, а Китай является одним из ведущих глобальных экспортеров товаров в этом направлении. Это создает благоприятные условия для развития транспортных связей и логистических потоков между двумя странами. В настоящее время осуществляются регулярные железнодорожные перевозки грузов между странами.

Во-вторых, таможенное сотрудничество. Установление эффективного таможенного сотрудничества между Республикой Беларусь и Китаем играет важную роль в облегчении транзита товаров и ускорении грузовых потоков. В рамках этого сотрудничества могут разрабатываться и внедряться общие таможенные процедуры.

В-третьих, логистическая инфраструктура. Обе страны активно развивают свою логистическую инфраструктуру, чтобы обеспечить более эффективную транспортировку товаров. Беларусь, в частности, разрабатывает логистические парки и центры, которые могут быть использованы для хранения и переработки товаров, а также для облегчения процессов доставки и дистрибуции. Китай также активно инвестирует в развитие своей логистической инфраструктуры, включая множество транспортных узлов, портов и аэропортов.

В целом, логистическое сотрудничество между странами имеет большой потенциал и может принести взаимную выгоду обеим странам. Развитие транспортных связей, таможенного сотрудничества, логистической инфраструктуры и электронной коммерции будет способствовать укреплению экономических отношений и увеличению объемов торговли между двумя странами.

Инициатива «Один пояс – один путь» – это глобальная стратегия, предложенная Китаем, направленная на развитие сотрудничества в области торговли, инфраструктуры и инвестиций между Китаем и другими странами. В рамках этой инициативы Беларусь и Китай также развивают свое сотрудничество. Рассмотрим несколько аспектов сотрудничества Республики Беларусь и Китая в рамках инициативы «Один пояс, один путь», которые напрямую или косвенно связаны с логистикой.

Беларусь и Китай активно развивают торговые и инвестиционные отношения. Китай является крупным экспортером товаров, а Беларусь предлагает свою индустриальную и производственную базу. В рамках инициативы «Один пояс, один путь» осуществляются проекты по развитию совместных предприятий, созданию индустриальных парков, а также сотрудничеству в области технологий и инноваций.

Таким образом, на данный момент Республика Беларусь и Китайская Народная Республика успешно осуществляют торгово-экономическое и инвестиционное сотрудничество в ходе реализации концепции «Один пояс – один путь». Беларусь, обладая рядом преимуществ, в частности, выгодным географическим положением и льготными условиями для ведения бизнеса,

является активной и значимой участницей Экономического пояса Шелкового пути. Активнее всего развивается инвестиционное сотрудничество, в рамках которого и реализуется проект Китайско-Белорусского индустриального парка «Великий камень», который считается одним из самых значимых объектов в рамках инициативы «Один пояс – один путь» и играет важную роль в развитии двустороннего сотрудничества.

#### Список используемых источников

1. Министерство экономики Республики Беларусь [Электронный ресурс]. Электронные данные – Режим доступа: <https://economy.gov.by/>.

УДК 94(517.4):791

### ОСОБЕННОСТИ ГОНКОНГСКОЙ НОВОЙ ВОЛНЫ

*Лу Кайфэн*

*Белорусская государственная академия искусств*

*e-mail: novyegorizonty2023@gmail.com*

*Summary. The article examines the features of the Hong Kong new wave. The films of this period and the national peculiarities of this phenomenon are characterized.*

Гонконгская новая волна – общий термин, относящийся ко многим молодым, исповедующим инновационный подход гонконгским кинорежиссерам конца 1970-х – 1980-х годов, многие из которых обучались за границей. Самые известные среди них: Цуй Харк, Энн Хэй, Патрик Там[en], Им Хо[en] и Аллен Фон[en] [2].

Зарождение «Новой волны» гонконгского кино, по мнению кинокритиков, началось с кинокартин «Прыжок из пепла» (1976) режиссеров Лян Бочи и Сяо Фанфана и «Кофе с карри» (1978) Янь Хао. В 1979 году режиссер Цуй Харк объединил научную фантастику и боевые искусства в одно целое, выпустив «футуристический фильм о боевых искусствах» «Бабочка». Фильм Сюй Аньхуа «Безумный» был основан на реальной истории. В фильме Чжан Гомина «Указание на солдат» используется игра света и тени для более реалистичного показа борьбы между полицейскими детективами и преступниками. Эти три фильма ознаменовали официальное рождение Новой волны.

Новый кинематографический подход – бунт против господствующего в то время «качественного кино». Режиссеры «Новой волны» выросли в Гонконге и получили западное образование. Их фильмы имеют ярко выраженный местный колорит, но вместе с тем демонстрируют инновационный подход [3].

У всех режиссеров «Новой волны» каждый фильм очень личный и не укладывается в традиционную модель жанров гонконгского кино. Например, в работах Сюй Аньхуа раскрываются характеры героев, глубоко чело-