

ПЕРСПЕКТИВЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ЛОГИСТИЧЕСКОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ В РАМКАХ НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

О. А. ХОДОСКИНА, А. А. ИГРАЕВА, В. Е. НАУМОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Современное сообщество сложно представить без наличия устойчивых взаимосвязей во всех сферах жизни и, в первую очередь, – в экономической. Находясь в географически привлекательном положении, Республика Беларусь играет значительную роль в обеспечении транзитных грузопотоков между странами Западной Европы и странами Востока. Для транспортного сектора республики Беларусь, в том числе и для Белорусской железной дороги важно развивать международное сотрудничество по различным направлениям и привлекать дополнительные объемы перевозок грузов. В частности, Новый шёлковый путь (Евразийский сухопутный мост) является одним из наиболее перспективных направлений совершенствования взаимоотношений Республики Беларусь с Китаем. Данная концепция более широко известна под названием «Один пояс – один путь» и представляет собой транспортно-логистическую систему, продвигаемую Китаем, в сотрудничестве с другими заинтересованными странами, расположенными по направлению следования проекта, для перемещения грузов и пассажиров по суше из Китая в страны Европы.

Государственное предприятие БТЛЦ рассматривает международный проект «Один пояс – один путь» как одно из наиболее перспективных направлений своего развития. В настоящее время предприятие сотрудничает с рядом китайских провинций и обеспечивает доставку белорусской продукции в любую точку Китая. За последние 8 месяцев текущего года БТЛЦ в 3,5 раза увеличило к аналогичному периоду прошлого года объемы перевозок белорусской экспортной продукции по железной дороге в Китай. Перевозки в рамках Нового шёлкового пути осуществляются в основном в 20- и 40-футовых контейнерах. Именно международные контейнерные грузоперевозки являются одним из основных аспектов деятельности государственного предприятия БТЛЦ. Сотрудниками организации разработаны индивидуальные логистические схемы и маршруты доставки грузов контейнерными поездами в сообщении Китай–Европа–Китай, а также Китай–Беларусь–Китай.

Такое сотрудничество приносит выгоду обеим сторонам – это развитие экспорта, наращивание перевозок грузов и усиление связанности внутриконтинентальных государств, а также преодоление существующей несбалансированности в экономическом развитии внутренних регионов страны (что особенно актуально для Китая).

По итогам работы предприятия за январь – апрель 2020 года усилиями Белорусской железной дороги и БТЛЦ организовано отправление трех полносоставных контейнерных поездов в Китай в рамках инициативы «Один пояс – один путь» с предоставлением полного комплекса транспортно-логистических услуг. В Китай отправляются поезда с различной номенклатурой грузов (пищевые продукты, деревопереработка, грузы химической промышленности и др.). Но в целом для товарной структуры экспортного грузопотока из стран ЕАЭС в Китай присуща низкая доля контейнерных грузов: всего около 1,5–2 %. Это обусловлено значительной долей «неконтейнеризируемых» грузов (топливо, минеральное сырье, лесоматериалы и т. д.).

Для развития инфраструктурных проектов в странах вдоль Нового шёлкового пути создан и успешно функционирует инвестиционный Фонд шёлкового пути, благодаря чему с момента запуска проекта Беларусь и Китай существенно нарастили уровень кредитно-инвестиционного сотрудничества. Все это способствует приходу крупных китайских инвесторов в республику. Так, например, китайские компании Xinrongji Holding Group и DRex Food Group планируют в ближайшей перспективе вкладывать средства в строительство в Беларуси заводов по производству упаковки и пищевой продукции, приобретать акции перерабатывающих предприятий, инвестировать в банковскую сферу. Пищевая корпорация Drex Food Group планирует инвестиционные вложения в ряд молокоперерабатывающих заводов на сумму приблизительно 1 млрд долларов США с последующим увеличением производства сырого молока в республике с нынешних 7,1 до 9,2 млн тонн в год. Необходимо отметить, что молочная продукция белорусских производителей сегодня широко востребована в Китае и перспективы увеличения товарооборота в этом направлении приветствуются китайской стороной. С белорусской стороны (в частности БТЛЦ и другими транспортно-логистическими компаниями) уже принят к реализации ряд проектов, направленных на расширение такого сотрудничества.

Благодаря реализации инвестиционных проектов в рамках Нового шёлкового пути уже был построен ряд крупных предприятий, производств и туристических объектов, непосредственно участ-

вующих либо способствующих реализации проекта. Среди таких объектов можно выделить следующие:

- Индустриальный парк «Великий Камень»;
- Витебская гидроэлектростанция;
- Автомобильный завод «БелДжи»;
- Завод по производству сульфатной белёной целлюлозы;
- Гостиница «Пекин»;
- Гостинично-деловой комплекс «Шантер Хилл»;
- Жилой комплекс «Променад» (Минск).

За последние 5 лет рост транзита китайских грузов через территорию Республики Беларусь составил 250 %. Приобретение Республикой Беларусь 30 грузовых электровозов типа БКГ-1 и БКГ-2 существенно повысило возможности Белорусской железной дороги, позволив увеличить массу поездов до 9 тысяч тонн. Также время следования поездов сокращено в среднем до 12 суток.

Однако даже в границах рассматриваемого проекта уровень конкуренции предприятий-участников достаточно высок. Развивающаяся конкуренция требует от государственного предприятия БТЛЦ индивидуального нестандартного подхода к решению задач каждого клиента, поэтому планирование деятельности организации на современном этапе строится не только на развитии уже наработанных экспедиторских услуг, но также и на поиске и предложении клиенту новых дополнительных услуг, индивидуальному подходу к каждому потребителю своих услуг. В особенности это актуально как раз для международного сотрудничества, так на примере Нового шёлкового пути можно наблюдать не только высокий уровень требований к качеству, но и высокий уровень предоставляемых транспортно-логистических услуг.

В будущем для дальнейшего развития эффективного сотрудничества стран-участниц (и, соответственно, предприятий-участников) наиболее перспективным видится дальнейшая работа по пути развития белорусско-китайского взаимодействия в экономике, транспорте и логистике по следующим направлениям в рамках проекта «Один пояс – один путь»:

- создание производств и проектов внутри Республики Беларусь;
- экспорт продукции и услуг в страны – члены ЕАЭС и Европейского союза;
- создание производств, ориентированных на рынок Китая для Китая.

Таким образом, развитие экономических, инвестиционных и транспортно-логистических проектов Нового шёлкового пути и полноценное участие в них Республики Беларусь являются ключевым аспектом в белорусско-китайских двусторонних отношениях, для дальнейшего развития которых Беларусь должна продолжить работу по созданию благоприятного бизнес-климата и привлекательных инвестиционных условий.

Список литературы

- 1 Михальченко, А. А. Современные подходы в инвестиционной деятельности для развития железной дороги / А. А. Михальченко, В. С. Коцур // Проблемы безопасности на транспорте : материалы VII междунар. науч.-практ. конф. / под общ. ред. В. И. Сенько. – Гомель : БелГУТ, 2018. – С. 144–145.
- 2 Ходоскина, О. А. Место железнодорожных перевозок в транспортном комплексе страны: маркетинговые инновации / О. А. Ходоскина // Мониторинг и анализ в системе эффективного менеджмента на железнодорожном транспорте: реалии и перспективы : материалы VII науч.-практ. междунар. конф. – Киев : АТ «Укрзалізниця», 2019. – С. 23–24.
- 3 Михальченко, А. А. О формировании системы показателей потребительского качества транспортных услуг и ключевые показатели результативности в транспортной логистике / А. А. Михальченко, Т. В. Пильгун, О. А. Ходоскина // Проблемы безопасности на транспорте: материалы VIII междунар. науч.-практ. конф. – Гомель : БелГУТ, 2017. – С. 49–51.

УДК 658.8

ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ ПРОЦЕССОВ ИДЕНТИФИКАЦИИ МОНИТОРИНГА МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКИХ РЕСУРСОВ В АО «УКРЗАЛИЗНИЦЯ» КАК ПУТЬ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ЗАКУПОЧНЫХ ПРОЦЕССОВ

О. В. ХРИСТОФОР, Т. С. МЕЛЬНИК, А. В. МЕЛЬНИК
Украинская железная дорога, г. Киев

Осуществление структурной реформы в железнодорожной отрасли Украины обуславливает необходимость расширения функциональности системы закупок, пересмотра процессов материально-технического обеспечения, планирования и освоения капитальных инвестиций, а также оценивания