

## 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