

БАРЬЕРЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ СТРАНАМИ ЕС И КИТАЕМ

Контейнерные железнодорожные перевозки на сегодняшний день являются одним из наиболее экономичных видов грузоперевозок в международном сообщении. Как правило, в качестве емкости для внутренних и международных интермодальных перевозок применяются крупнотоннажные 20-ти и 40-ка футовые контейнеры, позволяющие транспортировку различных товаров на любые расстояния: продукты питания, мебельные конструкции, бытовую технику, металл, химпродукцию, строительные материалы и т. д.

Основные преимущества контейнерных перевозок заключаются в универсальности, высоком уровне сохранности грузов, экономии материальных средств, отсутствии ограничений в виде погодных условий, а также в процессе контейнерной ж/д транспортировки ваш товар не будет соприкасаться с другими видами грузов [1].

Железнодорожный транспорт имеет огромный потенциал на евразийском пространстве благодаря модернизации терминальной, линейной инфраструктуры, развитию нормативно-правового регулирования. Беларусь, являясь участником ЕАЭС, расположенная на пересечении трансъевропейских транспортно-коммуникационных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг», между мощными экономическими игроками, такими как Китай и ЕС, нацелена на участие в реализации крупных международных инфраструктурных проектов. Беларусь активно поддержала инициативу создания Экономического пояса Шелкового пути, став узловой точкой данного проекта. Для стран ЕАЭС появилась стратегическая возможность через развитие транспортно-логистической инфраструктуры стимулировать переключение части транзита с моря на сушу, чтобы товары из Китая в Европу (и в обратном направлении) шли через территорию ЕАЭС. Это хорошая бизнес-ниша для логистических компаний и железных дорог, которая дает возможность развить логистику и улучшить условия для экономик стран ЕАЭС и их регионов.

Рынок контейнерных железнодорожных перевозок из Китая в направлении Европы – самый динамичный и стремительно развивающийся в текущем десятилетии [2].

В настоящее время ж/д перевозки между Европой и Китаем осуществляются по четырём главным маршрутам: через Беларусь, Россию и Казахстан (Карталы/Канисай, маршрут ОТЛК ЕРА); через Россию (Забайкальск, порты Дальнего Востока и Гродеково); через Монголию (Наушки). В 2019 г. на маршрутах через Забайкальск и Наушки наблюдался спад объёмов перевезённых грузов. Маршрут через Казахстан, Россию и Беларусь уверенно лидирует среди остальных маршрутов контейнерных ж/д перевозок.

По данным Китайской железнодорожной корпорации (КЖК), в период с 2011 по 2016 год годовое число отправленных поездов составляло 17, 42, 80, 308, 815 и 1702 соответственно. Резкий скачок был отмечен в 2017-м, когда по маршрутам Китай – Европа было отправлено 3673 поезда. В 2018 году это число выросло до 6363 составов – на 73 % больше, чем в 2017 году (рис. 1).

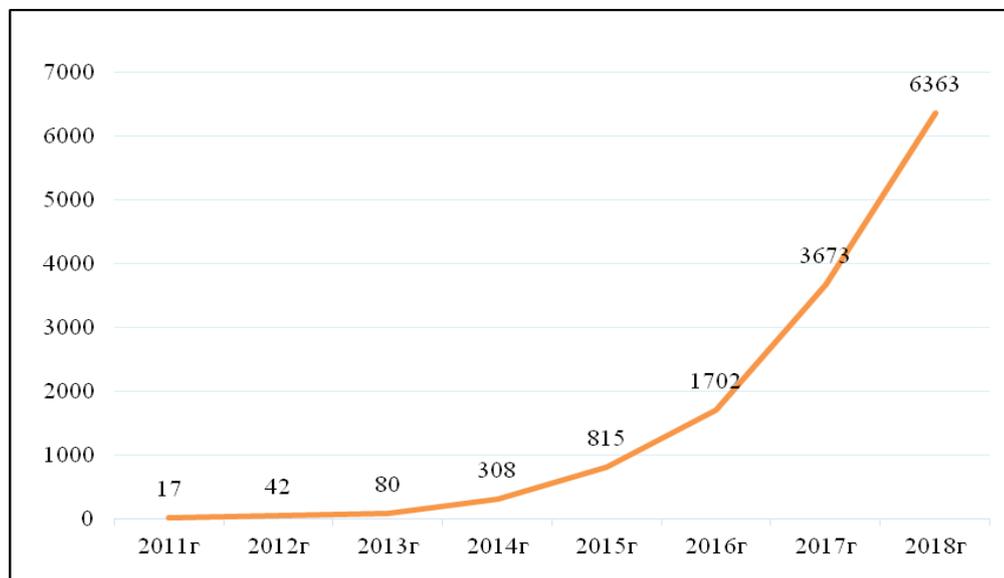


Рисунок 1 – Количество отправленных контейнерных поездов из Китая в Европу

Несмотря на пандемию коронавируса, контейнерные перевозки в 2020 году показали рост по сравнению с предыдущими годами. По данным Международного координационного совета по трансъевразийским перевозкам, за 4 месяца 2020 года по направлению Китай – Европа – Китай было отправлено 2920 контейнерных поездов, что на 20 % больше, чем за аналогичный период 2019 года, и рост контейнерных перевозок обеспечили в основном китайские грузоотправители.

Такой рост стал возможным из-за того, что многие компании переориентировались на ж/д перевозки с других видов логистики, пострадавших в период пандемии. Поезда Китай – Европа работали стабильно и обеспечивали безопасность перевозок в условиях эпидемии коронавируса.

Структура перевозимых грузов включает преимущественно IT-продукцию, однако спектр товаров в контейнерном импорте из Китая расширился за счет одежды, обуви, головных уборов, автозапчастей, сельхозпродукции, пищевых продуктов, вина, кофейных бобов, древесины, мебели, продукции химической промышленности, машиностроительного оборудования и мелких промышленных товаров.

Беларусь активно вовлечена в процесс контейнерных перевозок, превратившись в западный хаб для ЕАЭС и Китая. Рост контейнерных перевозок по данному маршруту стимулирует страны – члены ЕАЭС развивать транспортную инфраструктуру, увеличивать скорости передвижения составов наряду со строительством скоростных железнодорожных магистралей.

Один из актуальных вопросов, который требует решения, в том числе и в рамках формирования Большой Евразии, – устранение узких зон на пути движения транзитных поездов по маршруту КНР – ЕС – КНР. Одновременно необходимо совершенствование инфраструктуры и реализация в ЕС инфраструктурных проектов, позволяющих увеличить скорость движения контейнерных поездов по европейской территории. Эффективному построению Большой Евразии будет способствовать унификация перевозочных документов, перевод их в цифровой формат. Для повышения эффективности контейнерных перевозок важно добиваться достижения максимальной обратной загрузки контейнерных поездов в направлении Китая. Значимое место в процессе сопряжения ЕАЭС и проекта «Один пояс – один путь» может занять индустриальный парк «Великий камень». Парк имеет выгодное местоположение, находится в зоне крупных автомобильных, железнодорожных и воздушных транспортных коридоров, что создает условия для мультимодальных перевозок [3].

Таким образом, сотрудничество в области транспорта с целью формирования транспортного пространства и повышения устойчивости транспортной системы является ключевым элементом формирования Большой Евразии. Достигнутый в настоящее время уровень глобализации мировой экономики, усиление цепочек добавленной стоимости требует увеличения скорости перемещения грузов в континентальном масштабе и снижения стоимости перевозок. Данную цель невозможно достигнуть без развития трансконтинентальных транспортных коридоров, создания современной транспортной инфраструктуры, внедрения интеллектуальных транспортных коридоров. С учетом этого важно объединение усилий большинства государств Евразии с ведущей ролью ЕАЭС в данном процессе.

Список цитированных источников

1. Преимущества и недостатки контейнерной перевозки грузов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://vch.ru/event/view>.
2. Медведева Г. Б. Формирование интегрированной логистической инфраструктуры Беларуси в концепции «Один пояс – один путь» / Г. Б. Медведева, Л. А. Захарченко // Инновационное развитие экономики: тенденции и перспективы: материалы VIII международной научно-практической конференции г. Пермь, 18 апреля 2019 г / ред. Н. В. Бабинова. – Пермь : изд-во Пермского нац. исслед. политехнического ун-та. 2019. – С. 238–248.
3. Медведева, Г. Б. «Новый шёлковый путь» и развитие логистического потенциала Беларуси / Г. Б. Медведева, Л. А. Захарченко // Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник. / РАН. ИНИОН. Отд. науч. сотрудничества; Отв. ред. В. И. Герасимов. – М., 2019. – Вып. 2. Ч. 1. С. 86–90.

УДК 338.2

Прокопук М. И., Прудников В. С.

Научный руководитель: ст. преподаватель Ковалевич О. А.

ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ СЕРВИСНОГО ЦЕНТРА ПО РЕМОНТУ КОМПЬЮТЕРОВ В Г. БРЕСТЕ

Сегодня компьютер или ноутбук есть практически в каждом доме, а для многих теперь это рабочий инструмент. Пользователей компьютеров становится больше, а устройства сложнее и дороже. Поэтому когда что-то ломается или