

финансовых возможностей для самостоятельной организации всех бизнес-процессов часто становится одной из проблем дальнейшего роста бизнеса;

- содействие развитию систем электронных платежей и интернет-банкинга.

Важной особенностью белорусского рынка электронной коммерции является большая роль наличных денег. Более половины покупателей предпочитают оплачивать покупки наличными, что является препятствием в развитии электронной коммерции;

- стимулирование разработки онлайн-приложений для бизнеса. В Беларуси 44% посетителей «заходят» в интернет-магазины с мобильных телефонов, а 27% – покупают с помощью мобильного устройства. Привычные схемы, работающие на сайтах и в традиционных онлайн-магазинах, к сожалению, неприменимы в мобильной сфере. В этом и заключается необходимость использования приложений для маркетинга, брендинга и повышения продаж.

Список цитированных источников

1. Направления электронной коммерции [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.studwood.ru>. – Дата доступа: 29.04.2019.

2. Перспективы развития e-commerce в Беларуси по версии компании «1С-Битрикс» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.belretail.by> – Дата доступа: 29.04.2019.

3. E-commerce в Беларуси, январь 2019 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.inforpolicy.biz>– Дата доступа: 29.04.2019.

4. Электронная коммерция в Республике Беларусь: основные тенденции и проблемы развития [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ictsd.org>– Дата доступа: 29.04.2019.

УДК 339:004.738.5

Скок К. С., Чечко В. В.

Научный руководитель: ассистент Диковицкая Д. В.

НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ. ПРОБЛЕМА ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦЫ

Беларусь является важнейшей транспортной артерией евразийского пространства. Ежегодно через страну проходит более 100 миллионов тонн европейских грузов, из которых около 90% приходится на Россию и Европейский союз. В то же время республика полностью обеспечивает эффективность и безопасность транзита. Транспортные услуги предоставляются железнодорожным, автомобильным, воздушным, речным и трубопроводным видами транспорта.

Инициатива по созданию глобальной транспортной и инвестиционной инфраструктуры «Один пояс - один путь», объединяющая два проекта - Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь XXI века, была запущена в 2013 году. Первый из этих проектов, рассчитанный на 30 лет, предполагает формирование единого евразийского торгово-экономического пространства и трансконтинентального транспортного коридора. Проект предполагает расширение таможенного и финансового сотрудничества, создание финансовых институтов при различных региональных организациях.

Новый Шелковый путь свяжет 64 страны, на которые приходится 29% мирового ВВП и 63% жителей мира. К началу 2020-х годов Китай намерен импортировать иностранные товары на сумму более 10 триллионов долларов и

инвестировать более 500 миллиардов долларов за рубежом. Запланировано более 900 проектов.

Географическое положение Беларуси благоприятно для развития логистических центров на пути товаров между Европой и Азией. В рамках проекта «Новый Шелковый путь» Китай считает Беларусь ключевой платформой. Экономический потенциал Беларуси изучался в Академии общественных наук Китая, и, по их меркам, Беларусь является идеальной платформой для инвестиций по трем причинам: выгодное географическое положение, хороший бизнес-климат и профессиональные кадры.

Маршрут по Древнему Шелковому пути в основном использовался для транспортировки грузов. Современный Экономический Пояс Шелкового пути охватывает более широкий круг вопросов сотрудничества в различных областях: энергетика, торговля, культура, политика, безопасность [1].

Одной из важных проблем проекта Нового Шелкового пути является проблема пересечения границы. Задержки на границе являются основной причиной продления времени в пути, многие сходятся во мнении, что пересечение границы Малашевичи-Брест является главным узким местом, через который проходят почти все маршруты, соединяющие Китай и ЕС.

Пограничные пункты не успевают пропускать поток китайских товаров. Грузовые поезда из КНР простаивают на границе Беларуси по 5-6 суток, и Польша не спешит расширять «узкие места».

Поток китайских товаров, идущих по «Шелковому пути» в страны Евросоюза, к 2020 году может возрасти втрое, до 500 тысяч TEU.

В то же время внутренние железнодорожные сети стран Евразийского союза (Россия, Казахстан, Беларусь) и Китая, их пропускные и провозные способности полностью удовлетворяют текущие потребности международного транзита.

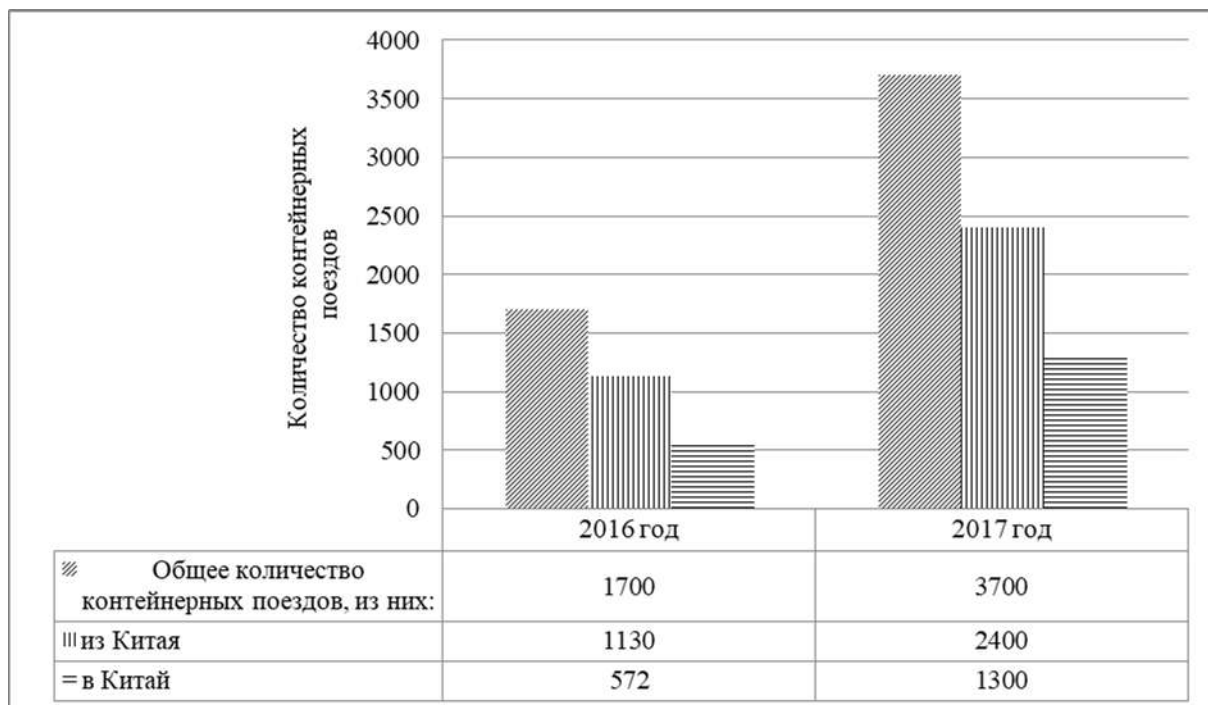


Рисунок 1 – Объем грузопотока за 2016-2017 года между Китаем и ЕС

Учитывая текущее состояние инфраструктуры, локомотивного и вагонного парка в Польше, значительное увеличение контейнерных потоков через узел Брест-Малашевичи кажется крайне проблематичным [2].

На этом пограничном переходе часто простаивают до 3,5 тысячи вагонов. Польше необходимо развивать железнодорожную инфраструктуру в направлении восток-запад. С этой целью в рамках финансовой программы ЕС (Multiannual Financial Framework на 2014–2020 годы) на развитие железнодорожной инфраструктуры Польши было выделено около 10 миллиардов евро.

Однако Польша стала развивать на эти деньги не жизненно важные для Западной Европы "восточные коридоры". Они распределяют все ресурсы «для развития железнодорожных маршрутов, соединяющих порты Балтики и юг Европы (север - юг)».

Сегодня, вместо согласованных четырнадцати составов в день, польская сторона принимает максимум десять. В то время как объемы на Новом Шелковом Пути стремительно растут.

Другим фактором, ограничивающим развитие Шелкового пути, является различия в длине контейнерных поездов. Если на российских железных дорогах в среднем поезд состоит из 71 условного вагона или 994 метра, на белорусской железной дороге – от 57 до 65 вагонов или до 910 метров, то в Польше в соответствии с техническим регламентом длина поезда не может превышать 600 метров.

То есть поезда, которые покидают польскую станцию Малашевичи, включают в себя не более 43 вагонов. В результате контейнеры должны перегружаться и образовывать дополнительные составы. Это приводит к потере времени и увеличению затрат.

Третье ограничение - низкая скорость движения грузовых поездов в странах ЕС.

Польша находится на последнем месте в Европе по скорости грузовых поездов. В то же время стоимость перевозок в Европе намного выше, чем, например, в России.

Средняя локальная скорость движения поездов на территории Евразийского союза составляет 41 км/ч, а в ЕС грузовые поезда движутся со средней скоростью 18,2 км/ч. Маршрутная скорость грузовых поездов составляет 692,2 км/сутки [3].

Для решения проблемы пересечения границы польская сторона строит новые терминалы. На границе с Польшей были созданы два новых контрольно-пропускных пункта: большой в Брузгах и резервный в Свислочи. Брест, конечно, является главной точкой перехода, но риски застрять на границе клиентам не нужны.

В целом, можно сказать, что проект Нового шелкового пути принесет Беларуси значительные выгоды. Будет улучшено транспортное сообщение, построен первый китайско-белорусский индустриальный парк, налажено межгосударственное и межкультурное взаимодействие. Благодаря проекту Китая, Беларусь станет настоящим центром Европы, где будут осуществляться сделки между Западом и Востоком, воротами Китая в ЕС.

Список цитированных источников

1. Корнийченко, М. А. Беларусь как часть проекта Экономический Пояс Шелкового пути: возможные проблемы и перспективы / М. А. Корнийченко // Новые горизонты – 2015: сборник материалов Белорусско-Китайского молодежного инновационного форума, 26-27 ноября 2015г. – Минск: БНТУ, 2015. – с. 103-105.

2. Новости экономики и финансов, курсы валют, прогнозы, аналитика [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.finance.ru>. – Дата доступа: 17.05.2019.

3. Живой журнал [Электронный ресурс].- Режим доступа: [https:// periskop.livejournal.com](https://periskop.livejournal.com). – Дата доступа: 17.05.2019.