

Л. О. Кулакова, З. Д. Расторгуев, Д. А. Кмец, Е. С. Король
Брестский государственный технический университет, г. Брест,
Республика Беларусь

ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ БЕЛАРУСИ В ПРОЕКТАХ
«ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»

L. Kulakova, Z. Rastorguev, D. Kmets, E. Korol
Brest State Technical University, Brest, Republic of Belarus

BELARUS TRANSIT POTENTIAL IN THE “ONE BELT, ONE WAY” PROJECTS

В данной статье рассматривается роль Республики Беларусь в рамках реализации стратегии Китая «Один пояс, один путь». Анализируется динамика транзитных перевозок грузов через территорию Республики Беларусь, приводится оценка значимости модернизации железнодорожного перехода Брест-Северный.

This article discusses the role of the Republic of Belarus in the framework of the implementation of China's One Belt, One Way Strategy. The dynamics of the transit of goods through the territory of the Republic of Belarus is analyzed, the significance of the modernization of the Brest-North railway crossing is assessed.

Инициатива «Один пояс и один путь» – это глобальная стратегия развития, принятая правительством Китая в 2013 г., предусматривающая развитие инфраструктуры и инвестиций. Данная стратегия представляет собой объединение двух проектов – «Морского шёлкового пути 21-го века» и «Экономического пояса Шёлкового пути», а также имеющая свой дедлайн, а именно – 2049 год. В ноябре 2014 года, по распоряжению Си Цзиньпина, был создан фонд развития в размере 40 миллиардов долларов США, цель которого – инвестирование бизнеса, а не кредитование проектов.

Суть инициативы заключается в том, чтобы создать единый большой рынок и в полной мере использовать как международные, так и внутренние рынки посредством культурного обмена и интеграции, для укрепления взаимопонимания и доверия между государствами-участниками, что в итоге приведет к инновационной модели международного сотрудничества с высоким притоком капитала. Стратегия создаст сплоченную экономическую зону за счет интегрированной инфраструктуры, такой как железнодорожные и автомобильные сообщения, а также долгосрочных торговых соглашений и общей коммерческой правовой структуры с судебной системой для контроля за соблюдением соглашений.

В рамках стратегии «Экономического пояса Шёлкового пути» предлагаются три пояса. Северный пояс пройдет через Среднюю Азию и Россию в Европу. Центральный пояс проходит через Среднюю Азию и Западную Азию в Персидский залив и Средиземное море. Южный проходит от Китая до Юго-Восточной Азии, Южной Азии, до Индийского океана через Пакистан. В дополнение к Морскому шелковому пути Россия и Китай договорились совместно построить «Ледовый шелковый путь» вдоль Северного морского пути в Арктике, т. е. вдоль маршрута, который Россия считает частью своих внутренних вод, как показано на рисунке 1.

По состоянию на конец апреля 2019 года Китаем были подписаны соглашения о сотрудничестве в рамках инициативы «Один пояс и один путь» со 126 странами и 29 международными организациями. Однако Япония, Индия, Австралия и США стали противниками стратегии и в 2016 году разработали собственную альтернативу «Indo-Pacific strategy».

Республика Беларусь в числе первых поддержала проект «Один пояс и один путь». В 2014 году Министерство экономики начало соответствующие консультации, подписав официальный протокол с Министерством коммерции КНР. Начиная с 2011 года, уже было вложено около 3 млрд долларов в развитие Белорусской железной дороги. Большая часть

выделенных средств идёт на обновление подвижного железнодорожного состава (около половины всех средств, выделяемых в год) и на капитальное строительство, а также на машины, оборудование, транспортные средства и их модернизацию. Активно инвестируются как проекты по электрификации, так и проекты по энергосбережению.



Рисунок 1 – Новый Шёлковый путь

Для Беларуси важно удержать и расширить объёмы товарного трафика Китая, для чего в развитие маршрутов Шёлкового пути уже было инвестировано порядка 1 млрд долларов. Транзит грузов в сообщении Китай – Европа – Китай через Беларусь проводится по трем пограничным переходам: Брест – Тересполь, Брузги – Кузница Белостокская и Свислочь – Семяновка. На рисунках 2, 3 демонстрируется стремительная динамика роста грузоперевозок по железной дороге в последние 3 года. В ближайшем будущем планируется увеличить объём контейнерных перевозок путём возобновления движения через белорусско-польский железнодорожный переход Высоко-Литовск – Черемха.

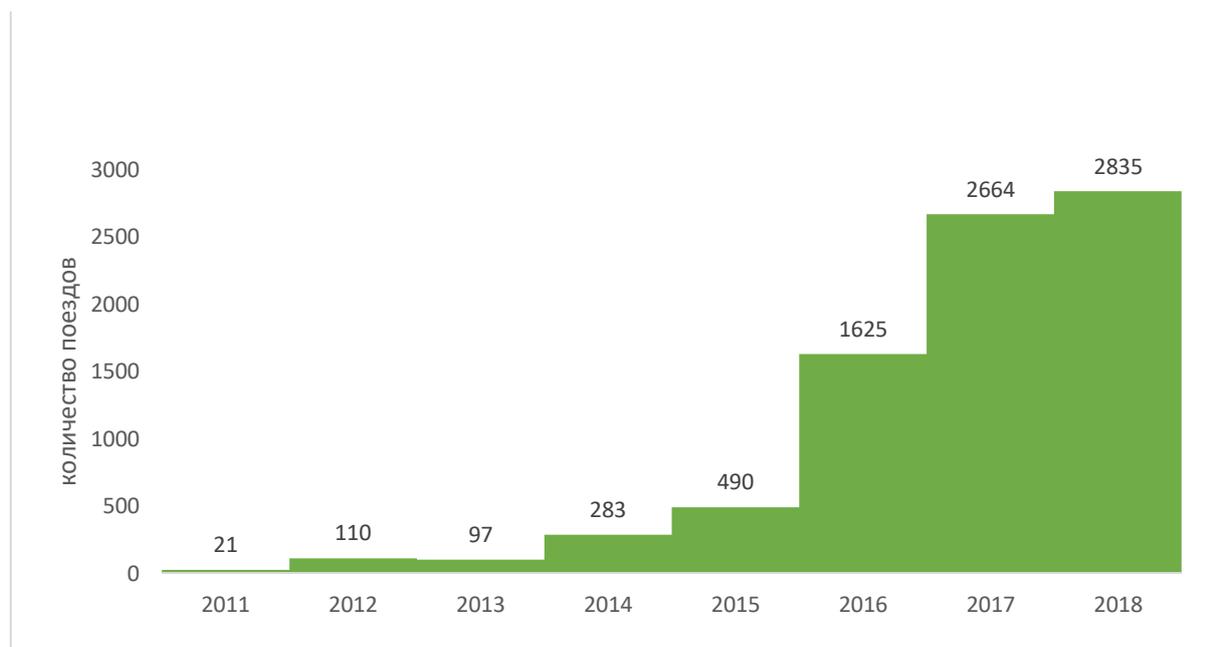


Рисунок 2 – Динамика перевозок грузов в сообщении Китай-ЕС-Китай через территорию Республики Беларусь



Рисунок 3 –Динамика перевозок грузов в контейнерах в сообщении Китай-ЕС-Китай через территорию Республики Беларусь

Более 80% грузов в контейнерах, проходящих транзитом по Белорусской железной дороге в Европу, перерабатываются в Брестском железнодорожном узле на контейнерном терминале станции Брест-Северный. По этой причине было выделено более 10 млн долларов на модернизацию контейнерного терминала и расширение его пропускной способности.

В текущем периоде реализация проекта находится на завершающей стадии. В результате модернизации среднесуточная мощность обработки увеличилась в 1,5 раза, а площадь хранения контейнеров возросла вдвое, и теперь она составляет почти 50 тысяч квадратных метров, включая технологическую платформу для загрузки-выгрузки контейнеров.

Согласно проекту, были проведены работы по расширению фронтов перегруза и хранения контейнеров, переустройству железнодорожных путей, установлено и приобретено высокопроизводительное крановое оборудование, современные грузоподъемные машины. Сокращено время на обработку организованных контейнерных поездов.

В 2018 году по Белорусской железной дороге было перевезено 157,2 млн тонн грузов, что на 7,4% больше, чем в 2017 году. Выручка от грузовых перевозок в прошлом году выросла на 16,8% и составила 2,7 млрд рублей. В структуре совокупных доходов они составили 79,4%, что показано на рисунках 4 и 5.

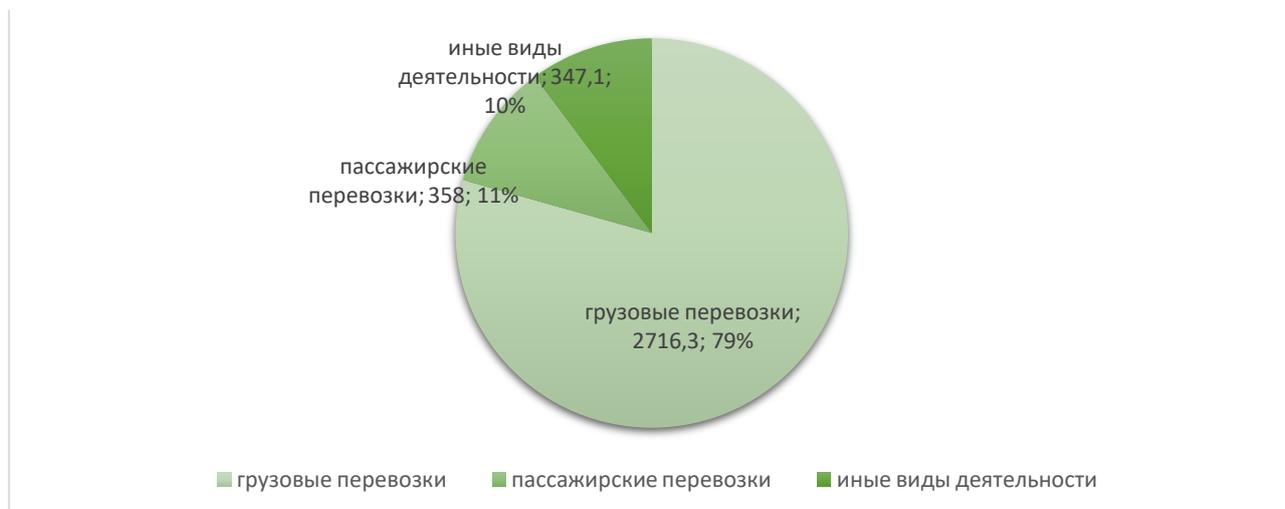


Рисунок 4 – Структура доходов БЖД по основному виду деятельности в 2018 году, млн руб.

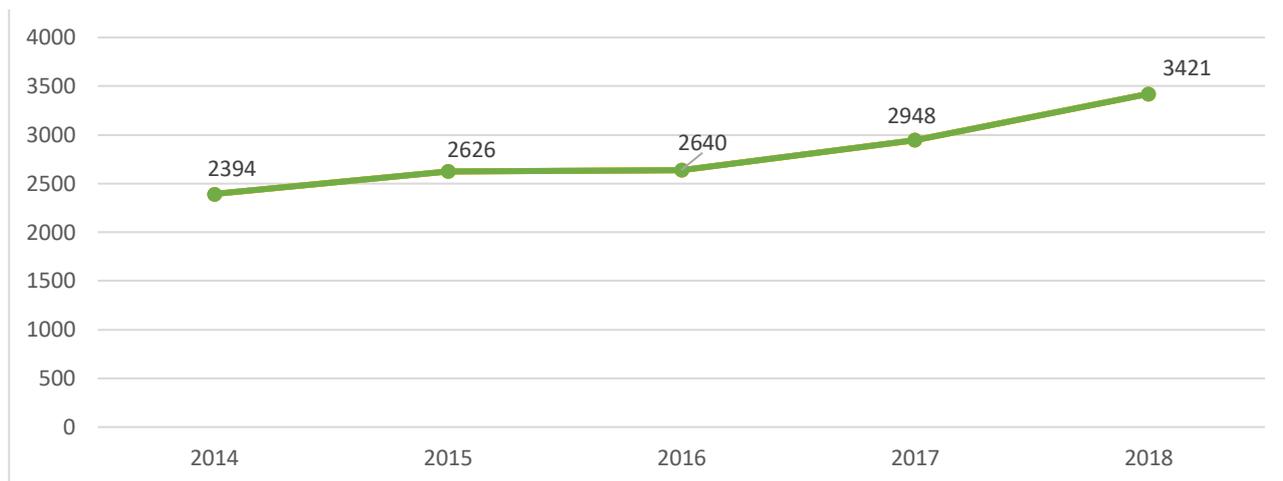


Рисунок 5 – Динамика доходов по основной деятельности, млн руб.

Высокая скорость, а также безопасность и надежность транзитных перевозок через территорию Республики Беларусь являются основными составляющими конкурентоспособности услуг Белорусской железной дороги в сфере контейнерных перевозок. Они дают возможность создавать перспективные маршруты, привлекать новых клиентов, увеличивать трафик и, следовательно, получать прибыль.

Литература

1. Официальная статистика [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/>
2. Белорусская железная дорога: модернизация контейнерного терминала станции Брест-Северный [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: https://www.rw.by/corporate/press_center/news_of_cargo_carriers/2019/09/belorusskaya-zheleznaya-doroga-zavershila-modernizatsiyu-konteynernogo-terminalastantsii-brest-seve/
3. Белорусская железная дорога: годовой отчет [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: https://www.rw.by/corporate/belarusian_railway/annual_report/

О. А. Ковалевич

**Брестский государственный технический университет, г. Брест,
Республика Беларусь**

ОСОБЕННОСТИ РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ПРЕДПРИЯТИЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

O. Kovalevich

Brest State Technical University, Brest, Republic of Belarus

FEATURES OF INDUSTRIAL ENTERPRISES RESTRUCTURING IN THE REPUBLIC OF BELARUS

Статья посвящена исследованию процесса реструктуризации предприятий в Республике Беларусь и изучению основных тенденций его развития. В статье рассматривается состояние промышленности Беларуси, перспективы и приоритетные направления развития.

The article is devoted to the process of enterprise restructuring in the Republic of Belarus and the study of the main trends its development. The article considers the state of industry in Belarus, prospects and priority directions of development.