

РАЗВИТИЕ БЕЛОРУССКО-КИТАЙСКОЙ ЛОГИСТИКИ В РАМКАХ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»

А.А. Ващило

Институт бизнеса БГУ

ул. Обойная, 7, 220004, г. Минск, Беларусь, vashchylahanna@gmail.com

В статье рассмотрено развитие новых направлений белорусско-китайской логистики на современном этапе, изучены особенности реализации инфраструктурных проектов в рамках инициативы «Один пояс, один путь» в современных геоэкономических условиях. Проанализированы проблемы использования китайско-европейского экспресса (Чунцин – Синьцзян – Европа) и инфраструктурной сопряженности. Представлены результаты реализации проекта «Один пояс, один путь» в китайских провинциях (Сычуань, Хубэй, Хэнань, Шэньси, Ганьсу, Шаньдун).

Ключевые слова: Белорусская железная дорога; инициатива «Один пояс, один путь»; контейнерные железнодорожные перевозки; логистика; Китайская Народная Республика; транспортные услуги.

DEVELOPMENT OF BELARUSIAN-CHINESE LOGISTICS WITHIN THE FRAMEWORK OF THE INITIATIVE “ONE BELT, ONE ROAD”

H.A. Vashchyla

High School of Business of BSU

Oboynaya str., 7, 220004, Minsk, Belarus, vashchylahanna@gmail.com

The article examines the development of new directions of Belarusian-Chinese logistics at the present stage, examines the specifics of the implementation of infrastructure projects within the framework of the "One Belt, One Road" initiative in modern geo-economic conditions. The problems of using the Chinese-European express (Chongqing – Xinjiang – Europe) and infrastructure connectivity are analyzed. The results of the implementation of the “One Belt, One Road” project in the Chinese provinces (Sichuan, Hubei, Henan, Shaanxi, Gansu, Shandong) are presented.

Key words: Belarusian Railway; One Belt, One Road initiative; container rail transportation; logistics; People's Republic of China; transport services.

Развитие транспортно-логистических услуг способствует не только росту сферы услуг национальных экономик, но и росту всей экономики, поскольку предполагает взаимодействие между различными видами экономической деятельности. Роль международных транспортных коридоров значима не только с позиции коммерческой выгоды, но и сточки зрения

национальной безопасности в экономической, промышленной, продовольственной, демографической и социальной сферах функционирования государств.

На развитие экспорта транспортных услуг решающее значение оказывает контейнеризация транзитных потоков в направлении Китай – Европа – Китай. Ее рост определяется эффективным использованием информационных технологий, единых управляющих центров, технической оснащённостью терминалов. За 2022 г. Белорусская железная дорога обеспечила отправку на экспорт из Беларуси в Китай 988 контейнерных поездов с продукцией белорусских предприятий. Объем экспортных перевозок грузов в составе контейнерных поездов составил порядка 120 тыс. груженых контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте, что в 6,5 раза больше, чем в 2021 году [1].

Проект «Пояс и путь» является важным фактором, определяющим развитие транспортно-логистического рынка на всем Евразийском континенте. В его рамках осуществляется модернизация железных дорог, автодорог, телекоммуникаций и хабов, расположенных вдоль транспортных путей. На данный момент Республика Беларусь активно реализует строительство интегрированного «цифрового транспортного коридора», направленного на оптимизацию логистической эффективности в рамках инициативы «Один пояс и один путь». Цифровизация активно применяется в транспортно-логистической сфере для автоматизации бизнес-процессов, изменения деловых циклов, создания новых источников дохода и инструментов работы с клиентами, трансформации бизнес-моделей.

Цифровая платформа Logink в Китае является национальной системой взаимодействия логистических систем и позволяет интегрировать не только информационные потоки всех железнодорожных станций, аэропортов и портов Китайской Народной Республики, но и морских портов Японии и Кореи. Таким образом, цифровая платформа Logink координирует транспортно-логистические сферы Китая, Японии и Кореи, а также способствует развитию малого и среднего предпринимательства в логистике.

Стратегической целью Белорусской железной дороги является создание в Минске крупного перевалочного пункта на базе терминала Колядичи, который сможет выступить в роль регионального транспортного хаба, где будет происходить консолидация грузов и перенаправление потоков, в том числе в направлении Север-Юг с использованием специализированных поездов «Викинг» и «Зубр». Железнодорожный транспорт отличается от других видов наземного транспорта массовостью потоков разнообразных грузов и относительно низкой себестоимостью их перевозок на большие расстояния. Фактор скорости и сохранности, надежности гру-

зов являются ключевыми составляющими конкурентоспособности Белорусской железной дороги в сфере контейнерных перевозок, что позволяет открывать перспективные маршруты, привлекать новых клиентов и увеличивать объемы перевозок.

В настоящее время реализуются проекты БЖД по электрификации новых участков и обновлению подвижного состава железной дороги, что способствует увеличению пропускной способности железной дороги и транзитного потенциала Республики Беларусь. Электрификация выполняет важную роль в повышении эффективности работы железнодорожного транспорта и снижении экологической нагрузки на окружающую среду.

В структуру транспортно-логистической системы Белорусской железной дороги входит 6 основных логистических центров (Белинтертранс, Барановичский грузовой центр транспортной логистики, Брестгрузтранслогистик, Могилевгрузсервис, Витебскгрузсервис и Гомельжелдортранс), в составе которых имеются 44 производственных участка с погрузочно-разгрузочными пунктами [2, с.17]. Передача грузов в сообщении Китай – Европа – Китай транзитом через территорию Беларуси осуществляется по трем пограничным переходам Брест – Тересполь, Брузги – Кузница Белостоцкая и Свислочь – Семянувка.

Учитывая рост контейнеризации на направлении Китай – Европа и проблему возврата из стран ЕС порожних контейнеров в Китайскую Народную Республику, целесообразно сформировать в Беларуси несколько транспортно-логистических хабов по консолидации пустых контейнеров на станциях Белорусской железной дороги.

С начала распространения пандемии COVID-19 перемещение многих перевозимых морем и по воздуху грузов было заменено на перевозки железнодорожным транспортом. В период пандемии в 2020 г. железнодорожный состав Китай – Европа (Чунцин – Синьцзян – Европа) стал «дорогой жизни» для перевозки грузов международного следования для предотвращения эпидемий в китайских провинциях.

Инфраструктурная сопряженность является приоритетным направлением в деле совместной реализации инициативы «Одного пояса и одного пути». Китайская Народная Республика активно работает над повышением класса эксплуатации железнодорожных составов Китай – Европа. Китай занимает третье место в мире после США и стран ЕС по размеру рынка транспортно-логистических услуг (18,7% мирового рынка) [2, с.70].

На линии составов Чунцин – Синьцзян – Европа был запущен специализированный состав для трансграничной электронной коммерции. Введению новой модели перевозок для трансграничной электронной коммерции способствовало сотрудничеству между странами, расположенными вдоль маршрута «Одного пояса и одного пути» в области трансграничной

электронной торговли, а также увеличило выбор источников товаров для обратного пути данного железнодорожного состава.

Китайско-европейский экспресс (Чунцин – Синьцзян – Европа) уже стал важным логистическим узлом и инструментом для открытого нагорья западной части Китая. С его формированием появилась возможность у логистических и транспортных компаний г. Чунцина интегрироваться в инициативу «Пояс и путь». Следует отметить, что в Китае субсидируют экспортные железнодорожные перевозки. Данное субсидирование является децентрализованным и осуществляется только администрациями провинций и городов центрального подчинения в отношении экспортных транс-континентальных железнодорожных маршрутов. В КНР каждая провинция сама решает, какой объем субсидий следует выделить на поддержку железнодорожного экспорта. В первую очередь в субсидиях заинтересованы провинции и города Центрального Китая (Чунцин, Сычуань, Хубэй, Хэнань), географические удаленные от портов. Фактически такое субсидирование «обнуляет» провозную плату по китайской территории [2, с.89]. Таким образом, компенсация логистических затрат увеличивает привлекательность китайских товаров на зарубежных рынках и поддерживает производство в центральных провинциях КНР. Проводимая властями ряда китайских провинций политика субсидирования значительно влияет на экономику международных контейнерных перевозок, а действующие тарифы обеспечивают быстрый рост рынка экспортных контейнерных железнодорожных перевозок.

Китайская провинция Хэнань в полной мере использует преимущества центра консолидации китайско-европейского экспресса, при этом расширяя и наращивая свои возможности в создании международных логистических коридоров для открытия внешнего мира. В Китае подвижный состав и железные дороги принадлежат государству. Китайское правительство само выбирает в каждой провинции компанию-платформу и выделяет ей субсидии для железнодорожных отправок. Формирование железнодорожного состава происходит на станции, которая также определяется государством [2, с.48].

АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕРА) является оператором транзитных контейнерных сервисов между Китаем и Европой по евразийскому маршруту, пролегающему через Казахстан, Россию и Беларусь.

Китайская провинция Шэньси продолжает наращивать усилия по продвижению строительства центра консолидации китайско-европейского экспресса и стремится сформировать важный торгово-логистический узел инициативы «Пояса и пути». С появлением китайско-европейского экспресса «Тяньма» китайской провинции Ганьсу был создан новый

удобный канал для развития торговых связей между Ганьсу и Европой. Перспективным направлением развития международных грузоперевозок является использование специальных контейнеров и кузовов для химических и минеральных грузов, рефрижераторных контейнеров для транспортировки продовольственных товаров.

В рамках развития железнодорожных грузовых перевозок Китай – Европа запущен маршрут, соединяющий портовый город Циндао в провинции Шаньдун на востоке Китая и г. Минск. Данный маршрут стал частью сети мультимодальных перевозок города Циндао, из которого открыты маршруты смешанных перевозок. Они связывают Китай с Центральной Азией, Монголией и Европой. В перспективе Циндао станет международным интегрированным логистическим узлом, который соединяет Центральную Азию и Европу на западе, Южную Азию и страны АСЕАН на юге, а также Японию, Республику Корея и Азиатско-Тихоокеанский регион на востоке.

Наибольшую активность в межрегиональном сотрудничестве с областями Беларуси проявляют провинции Аньхой, Гуандун, Хэйлунцзян, Цзянсу, Шаньдун и ряд других.

Китайские авиакомпании интенсивно увеличивают импорт транспортных услуг в Беларуси, доставляя в республику посылки из Китая, заказанные на глобальной торговой онлайн-площадке AliExpress и других интернет-магазинов. Поддержка электронной торговли в Китае осуществляется на государственном уровне. В КНР действует пакет мер по поддержке трансграничной электронной торговли, направленных на экспансию китайских операторов электронной торговли на мировом рынке, включая открытие распределительных центров, шоу-румов, развитие логистических платформ и дистрибьюторских сетей, а также создание торговых альянсов между ведущими китайскими и зарубежными игроками электронной коммерции.

Белорусские транспортно-логистические компании могли бы получать дополнительные доходы, включаясь в цепи поставок крупнейших интернет-магазинов мира, прежде всего китайских. Важным современным трендом в развитии логистики является возрастание доли прямых экспресс-поставок от производителя до потребителя, исключая посредников и промежуточное хранение. Более 45% от годового объема экспресс-операций в мире приходится на китайские компании [3, с.205].

Увеличение объемов интернет-торговли влечет за собой увеличение спроса на складскую инфраструктуру. Развитие белорусской интернет-торговли сдерживает отсутствие современных систем доставки.

В связи с запуском новых энергетических мощностей на первой Белорусской атомной станции целесообразно ускорить процессы выпуска

линейки электротранспорта, а также формирования инфраструктуры для его эксплуатации, обслуживания, подзарядки и ремонта.

Необходимо дальнейшее улучшение железнодорожной, автомобильной, воздушной и другой инфраструктуры с целью развития экономической, эффективной и безопасной международной перевозки грузов между Европой и Азией. Модернизация транспортно-логистической инфраструктуры является необходимым условием для развития грузоперевозок между Китаем и Республикой Беларусь. При этом следует понимать не только расшивку «узких» мест в пунктах пропуска через границы государств, в том числе пункты смены ширины колеи, сопутствующая терминально-логистическая инфраструктура, погранично-таможенные коридоры, но и развитие пропускной и провозной способности железнодорожной инфраструктуры Китая и Беларуси. А также создание «дистрибуционных» транспортно-логистических центров в узловых пунктах транспортных систем.

Следует отметить, что китайская инициатива «Один пояс, один путь» не является статичной, а в ее официальных документах нет точного перечня проектов, осуществляемых в рамках данной инициативы. Утвержден список только основных мегапроектов, при этом и к их реализации применяется гибкий подход.

Библиографические ссылки

1. Какие перспективы сотрудничества Беларуси и Китая просматриваются по итогам года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.sb.by/articles/nadezhnyy-fundament-dlya-partnerstva.html>. – Дата доступа: 13.01.2023.

2. Транспортно-логистический потенциал Беларуси в рамках инициативы "Пояс и путь": риски и перспективы реализации / [О. С. Булко и др.]. – Минск: Белорусская наука, 2022. – 317 с.

3. Сфера услуг в современной экономике: теория и мировой опыт / О. С. Булко и др. – Минск: Белорусская наука, 2022. – 237 с.