

3) недостаточный уровень межфирменных коммуникаций (в том числе международных) в рамках кооперационной ресурсной модели (наука, образование + реальный сектор экономики, бизнес + + власть + общественные организации, потребители).

Список цитируемых источников

1. Сайт Посольства Республики Беларусь в Китайской Народной Республике [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://china.mfa.gov.by/ru/bilateral/political>. — Дата доступа: 19.04.2021.
2. Сайт Всемирной организации интеллектуальной собственности [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.wipo.int/portal/ru>. — Дата доступа: 19.04.2021.
3. China Torch Statistical Yearbook. — China Statistics Press, 2021.
4. Наука и инновационная деятельность в Республике Беларусь : стат. сб. — Минск : Нац. стат. ком., 2020. — 125 с.
5. Terziev, V. Development of R&D and innovation infrastructure of China and Belarus / V. Terziev, V. Klimuk // Sustainable Tourism in Post-pandemic World : 73th International Scientific Conference on Economic and Social Development, 2021. — P. 79—86.

УДК 339.33

Н. А. Курбеко¹, Ю. А. Кулан², К. О. Лешко³

Учреждение образования «Барановичский государственный университет»,
Барановичи, Республика Беларусь, ¹kurbeko66@bk.ru,
²iuliakaliuzhnaya@yandex.by, ³karina.leshko@mail.ru

РОЛЬ БЕЛОРУССКО-КИТАЙСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В РАМКАХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ РЕАЛЬНОГО СЕКТОРА ЭКОНОМИКИ

Рассмотрена роль динамически развивающегося сотрудничества между Республикой Беларусь и Китайской Народной Республикой, а также важность реализации стратегического проекта «Новый шёлковый путь», совершенствование торгово-экономического сотрудничества между этими странами, что способствует увеличению объёмов инвестирования и развитию предприятий, организаций, фирм обеих стран. В рамках концепции «Один пояс — один путь» реализуется развитие реального сектора экономики.

Ключевые слова: логистика; сотрудничество; экономика; транспорт; экспорт.

N. A. Kurbeko¹, J. A. Kulan², K. O. Leshko³
Baranavichy State University, Baranavichy, the Republic of Belarus,
¹kurbeko66@bk.ru, ²iuliakaliuzhnaya@yandex.by, ³karina.leshko@mail.ru

ROLE OF BELARUSIAN-CHINESE COOPERATION IN THE FRAMEWORK OF LOGISTICS SYSTEMS OF THE REAL SECTOR OF THE ECONOMY

The role of dynamically developing cooperation between the Republic of Belarus and the People's Republic of China is considered, as well as the importance of the implementation of the strategic project "New Silk Road", improving trade and economic cooperation between these countries, which contributes to an increase in investment and the development of enterprises, organizations, firms in both countries. The development of the real sector of the economy is being implemented within the framework of the "One Belt — One Road" concept.

Key words: logistics; cooperation; economics; transport; export.

Введение. Для современного этапа развития мировой экономики характерно ускоренное развитие глобализации во всех сферах реального сектора экономики. Процесс глобализации включает в себя образование единого международного экономического, правового и культурно-информационного пространства и затрагивает производство товаров и услуг, использование рабочей силы, инвестиции, технологии, распределение из одних стран в другие. В современных условиях развития экономики логистические компании, организации, фирмы служат распространителями процесса глобализации, обеспечивая доставку жизненно важных грузов, документов и материалов по транспортным артериям в любую точку мира. В настоящее время, учитывая пандемийный период, особо актуальным становится использование сотрудничества между странами во всех сферах деятельности. Наиболее ярко прослеживается белорусско-китайское сотрудничество в рамках логистических систем.

Мировой рынок логистических услуг — один из наиболее важных и динамично развивающихся сфер реального сектора экономики. Рынок логистических услуг обеспечивает непрерывность международной торговли товарами и услугами учитывая потребности конечного потребителя. Статистика показывает, что ежегодно во всем мире перемещается более 100 млрд тонн грузов

и более 1 трлн пассажиров. В понятие логистики входит широкое разнообразие видов деятельности организаций (предприятий), учитывая оптимизацию материальных, финансовых, информационных потоков.

Идеально выстроенная логистическая система представляет собой базовый фундамент, где выстраиваются мощные конкурентные преимущества той или иной компании. И не столь важно, предоставляет этот бизнес какие-либо услуги или же реализует определенный вид товара, эффективная система позволяет добиться высоких показателей в продвижении как на внутреннем, так и на международном рынке.

Основная часть. Пандемия COVID-19 в конце 2019 — начале 2020 года, изменила экономическую ситуацию на глобальном и местных рынках. В пандемийный период пострадала экономика многих стран, в том числе реальный сектор экономики Китая и Беларуси. Значительное сокращение производственных мощностей в связи с закрытием границ между странами и введением режима самоизоляции произошло во всем мире. Также были нарушены привычные связи между белорусскими и китайскими производителями. Пандемия коронавируса внесла серьёзные изменения в бизнес логистических компаний, организаций и фирм [1].

В период с 2018 года страны Азиатского-Тихоокеанского региона лидировали на мировом рынке логистики с капиталом 2425,9 млрд евро. Среднегодовые темпы роста логистического рынка Китая превышают 6 % в год. Китайская Народная Республика, в свою очередь, удерживает позиции крупнейшего национального логистического рынка мира. Для дальнейшего развития и достижения эффективных результатов китайские власти поставили четкие цели и задачи на будущее. К ним относятся: масштабные инвестиции в инфраструктуру и реализацию инициативы «Один пояс — один путь» (BRI); меры по преодолению «узких мест» в логистических системах; цифровизация отраслей реального сектора экономики.

В 2020 году логистические связи между Беларусью и Китаем выдержали серьёзное испытание пандемией коронавируса. В результате проведённых исследований было выявлено: необходимо улучшить транспортную инфраструктуру; решить проблему с недостаточностью грузоподъемности авиаперевозок; проблема не-

хватки специализированных грузовых аэропортов; проблемы с логистикой в чрезвычайных ситуациях.

В рамках белорусско-китайского сотрудничества основные статьи экспорта — это калийные удобрения, молоко и молочная продукция, полиамиды, целлюлоза, лен-сырец или лен обработанный.

Основные импортируемые китайские товары — это аппаратура связи, вычислительные машины, кузова и запчасти для автомобилей, тракторов, чулочно-носочные изделия, ткани из синтетических комплексных нитей.

Для Республики Беларусь участие в китайском проекте означает прокладку новых магистралей, железных дорог, трубопроводов, которые будут способствовать развитию энергетики, сельского хозяйства, горного дела, туризма и культурного обмена. Китай выступает в роли интеграционного локомотива, движение которого дает возможность евразийским экономикам создавать внутренние источники роста. Профит этого сотрудничества заключается не только в развитии двусторонних экономических отношений, но и в логистических выгодах, в инвестиционных возможностях, которые дает Беларуси Новый шелковый путь (рисунок 1).



Рисунок 1 — Схема «Новый шелковый путь» [2]

Проект протокола между центральными таможенными органами государств — членов ЕАЭС и Главным таможенным управлением Китайской Народной Республики, который определяет порядок обмена информацией на первом этапе реализации соглашения, был согласован 19 декабря 2019 года после первого раунда переговоров между делегациями союза и КНР в Харбине.

Согласно данным Китайской федерации логистики и грузоперевозок (CFLP), опубликованным в конце октября 2020 года, благодаря восстановлению спроса сектор логистики Китая вырос к концу третьего квартала 2020 года. Как следует из отчета CFLP, общий доход от логистики за первые три квартала этого года составил 202,5 трлн юаней (30,16 трлн дол. США), что на 2 % больше, чем в предыдущем году. Логистика промышленных товаров выросла в третьем квартале на 5,8 % после падения на 8,4 % в первом квартале и восстановления на 4,4 % во втором квартале.

В общей сложности на рынке логистических услуг Китая присутствует около 60 000 компаний, из которых более 100 зарегистрированы на бирже, подавляющее большинство этих компаний из-за нехватки рабочей силы и нарушения транспортного сообщения оказались парализованными в условиях COVID-19. Стабильно функционируют основные логистические компании: China Post, SF Express и Jingdong, Чжао Дань (JD.com).

Белорусский рынок логистических систем имеет важное значение для экономики страны. Под транспортно-логистической системой следует понимать совокупность объектов и субъектов транспортной и логистической инфраструктуры, которые вместе с материальными, финансовыми и информационными потоками выполняют такие функции, как транспортировка, хранение, распределение товаров, а также информационное и правовое сопровождение товарных потоков [3, с. 78]. Транспортно-логистические системы являются не только экономико-социальной инфраструктурой страны, но и призваны своевременно и качественно обеспечивать потребности населения в перевозках, услугах, поддерживать жизнедеятельность всех отраслей экономики, а также оказывать влияние на национальную безопасность государства.

В 2019 году в Беларуси было зарегистрировано 60 логистических центров, из них 16 введены в эксплуатацию в 2019 году [4].

Транспортно-логистические центры страны оказали услуги на сумму 121,8 млн р. (59,8 %). Ежегодно через территорию Республики Беларусь следует свыше 100 млн тонн европейских грузов, 90 % — между Россией и Европейским союзом. Из всех оказанных за 2019 год транспортно-логистических услуг более 90 % в стоимостном выражении приходится на автомобильный (49,8 %) и железнодорожный (44,2 %) вид транспорта. Внутренний водный транспорт составил лишь 4,3 % (по причине недостаточного развития инфраструктуры и отсутствия выхода к мировому океану), а на воздушный транспорт приходится лишь 1,7 % грузов (по причине его дороговизны) [5].

Из оказанных логистическими центрами логистических услуг в транспортно-логистических центрах были оказаны услуги на сумму 121,8 млн р. (59,8 %), в оптово-логистических и торгово-логистических центрах — 17,2 (8,4 %), логистическими операторами на складах или других объектах, не являющихся структурными элементами логистического центра, — 64,8 (31,8 %) (рисунок 2).

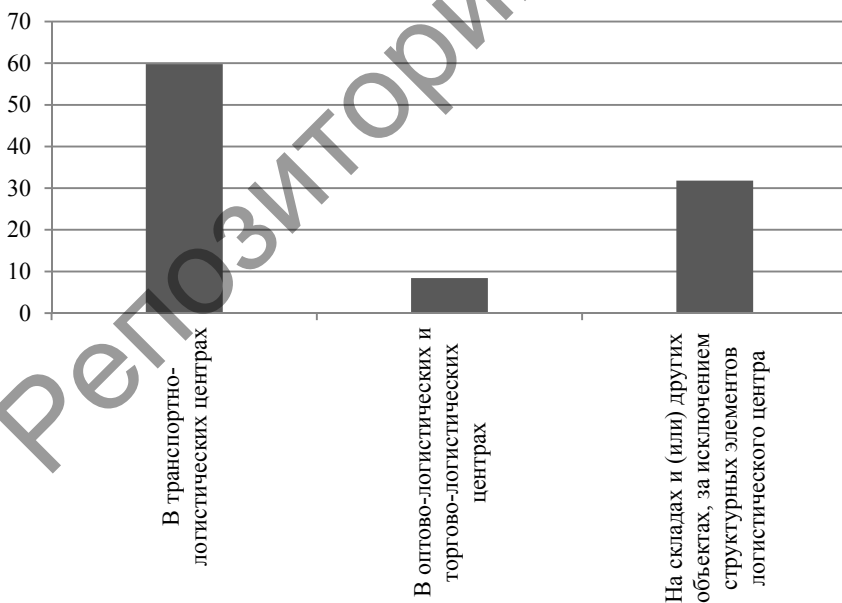


Рисунок 2 — Распределение логистических услуг Республики Беларусь, % [4]

С января по сентябрь 2020 года между Беларусью и Китаем курсировало 673 контейнерных поезда, за этот же период транзитом через Беларусь прошли 4 355 контейнерных поездов, что на 50 % больше, чем в 2019 году.

Заключение. Стоит отметить, что за 2020 год рынок транспортно-логистических услуг Республики Беларусь подвергся влиянию мирового кризиса, который был вызван пандемией коронавируса. Показатели грузооборота и объемов перевезенных грузов за период с января по сентябрь 2020 года снизились практически по всем видам транспорта. В большей степени пострадали железнодорожный и трубопроводный транспорт. Однако транспортный потенциал Республики Беларусь не реализован в полной мере. По данным национального агентства инвестиций и приватизации, транспортные коридоры в стране загружены не более чем на 25—40 % от их реальной пропускной способности.

В настоящее время активно предпринимаются действия в рамках белорусско-китайской инициативы «Один пояс — один путь», разрабатываются новые транспортные коридоры между Республикой Беларусь и Китайской Народной Республикой, вдоль которых модернизируются железные дороги, автотрассы, телекоммуникации и хабы, тем самым повышается интерес к новым направлениям бизнеса, не использовавшимся ранее из-за высоких логистических затрат.

Список цитируемых источников

1. Логистические тренды 2020—2021 года: жизнь во время и после пандемии [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.lobanov-logist.ru/library/352/64187/>. — Дата доступа: 02.03.2021.
2. Новый шелковый путь: евразийское таможенное ускорение [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://zviazda.by/ru/news/20200210/1581345846-novyuy-shelkovyy-put-evraziyskoe-tamozhennoe-uskorenie>. — Дата доступа: 02.03.2021.
3. *Гаджинский, А. М.* Логистика : учебник / А. М. Гаджинский. — М. : Маркетинг, 2018. — 228 с.
4. Транспорт в Республике Беларусь [Электронный ресурс] // Белстат. — Режим доступа: <https://www.belstat.gov.by/upload/iblock/e58/e58620b44fc739884f156af60bf23ae1.pdf>. — Дата доступа: 02.03.2021.
5. Обзор рынка транспортно-логистических услуг Республики Беларусь [Электронный ресурс] // Рынок транспортно-логистических услуг Республики Беларусь. — Режим доступа: https://aser.by/wp-content/uploads/2020/12/Rynok_transportno_logisticheskikh_uslug_RB.pdf. — Дата доступа: 02.03.2021.