

**ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК  
МЕЖДУ РЕСПУБЛИКОЙ БЕЛАРУСЬ И КИТАЕМ***Прохорова М. Д.**Белорусский государственный экономический университет**e-mail: maryana.prokharava@gmail.com*

*Summary. Shows the role of the Republic of Belarus in the development of rail transport between China and Europe, discusses the benefits of economic cooperation with China under the One Belt, One Road initiative and the prospects of international cooperation between China and the Republic of Belarus.*

Рост Азии как глобальной производственной территории был обеспечен эффективными логистическими связями. Традиционно в странах азиатско-тихоокеанского региона доминировали два вида транспорта: грузы, чувствительные к цене, перевозились морскими контейнерами, а чувствительные к времени - воздушным транспортом. Однако в последнее десятилетие у китайских компаний появился третий вариант. Железнодорожные перевозки между Китаем и Европой представляют собой выгодную золотую середину: быстрее, чем морские, но дешевле, чем воздушные. При железнодорожных перевозках меньшая конкуренция и менее жесткое ценообразование, в сравнении с авиаперевозками, что является еще одним весомым доказательством экономической эффективности железнодорожных транспортировок.

В 2011 году из Китая в Европу проследовало 17 поездов. В следующем году их число возросло до 42. Затем, в 2013 году, правительство Китая приняло решение, которое изменило рынок – объявило официальное принятие политики «Один пояс, один путь» направленной на развитие коммуникаций и экономических связей между странами, граничащими с древними шелковыми путями между Европой, Ближним Востоком и Азией.

По данным отчета Китайской железной дороги, в общей сложности в январе и феврале 2021 года между городами Китая и Европы было отправлено 2213 грузовых поездов, что на 96 % больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В общей сумме в 2020 году из Китая в Европу проследовало 12406 поездов в том числе и через Республику Беларусь, которая имеет выгодное географическое расположение.

Железнодорожные транспортные пути в рамках политики «Один пояс, один путь» через Беларусь проходят по транзитному коридору Китай – Казахстан – Москва, а из Москвы дальше идет по двум ветвям: Минск – Западная Европа; Санкт-Петербург – скандинавские страны. Таким образом, Республика Беларусь является транзитным узлом для экспорта китайских товаров в Европу и стала площадкой для выхода китайской экономики на рынки Евросоюза.

По данным Белорусской железной дороги за 2020 год, по направлению в сообщении Китай–Европа–Китай по БелЖД проследовало более 550 тыс. 20-футовых контейнеров (это в 1,6 раза выше, чем в 2019 г.). Взымая плату за грузы, перевозимые по территории Беларуси в рамках политики «Один пояс, один путь», Беларусь имеет возможность получать приемлемую прибыль. В начале 2021 года БелЖД повысила тарифы на грузоперевозки.

Постановлением МАРТ №4 от 21 января 2021 года «О тарифах на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования» предусмотрено увеличение тарифов на непассажирские перевозки грузов железнодорожным транспортом в среднем на 10 %. Новые тарифы для перевозки будут составлять: в вагоне перевозчика – в среднем на 15 %; в вагоне грузоотправителя/грузополучателя – до 20 %; на перевозки высокостоймых грузов – в среднем на 7 %; грузов в контейнерах – в среднем на 10 %; на услуги, связанные с организацией и осуществлением перевозки – в среднем на 15 %; на остальные виды грузов – в среднем на 10 %.

Подчеркивая пользу от развития инициативы международного сотрудничества «Один пояс, один путь» на территории Республики Беларусь, нужно отметить факт улучшения инфраструктуры железнодорожного сообщения Беларуси с Европой и Китаем. До развития инициативы, железные дороги в странах бывшего коммунистического блока использовали иную ширину колеи, чем в Китае или Европе, поэтому контейнерам приходилось как минимум дважды переходить из одного вагона в другой на пути с востока на запад. В 2013 году эта проблема нашла решение, когда страны-участники инициативы «Один пояс, один путь», в том числе Беларусь, добавили в использование принятую в Китае ширину колеи за счет субсидий и поддержки китайского правительства.

В заключение хотелось бы подчеркнуть, что Республика Беларусь во многом выигрывает от экономического сотрудничества в рамках инициативы «Один пояс, один путь» и от повышения количества железнодорожных перевозок из Китая в Европу. Повышение тарифов на железнодорожные перевозки способствует получению Республикой Беларусь дополнительной прибыли. Прямые субсидии китайской стороны ускоряют рост объема железнодорожных грузоперевозок и делают белорусскую железную дорогу привлекательнее для китайских и европейских экспортеров. По мере увеличения объемов перевозок тарифы могут снижаться, делая железнодорожные перевозки более конкурентоспособными по сравнению с другими видами транспорта.

УДК 339.5

## АСПЕКТЫ ИНТЕРНАЦИОНАЛИЗАЦИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ АПК

Проц Т. А.

Белорусский национальный технический университет  
e-mail: postoialko@mail.ru

*Summary. The aspects of internationalization of enterprises' activities and the development of foreign economic activity are studied. The geography and structure of exports of agricultural products and food products of the Republic of Belarus are indicated. Promising directions for the development of internationalization of Belarusian agricultural enterprises of the agro-industrial complex are proposed.*

Важную роль в развитии деловой активности предприятий занимает внешнеэкономическая деятельность. Важный параметр развития внешнеэкономической деятельности – степень ее интернационализации. Понятие «интернационализация» рассматривается с различных точек зрения: в широком и узком смысле слова, а также по направлениям. Передоложенными параметрами совершенствования интернационализации являются:

- совершенствование товаропроводящей сети и территориальных структур;
- способы и методы проникновения предприятий на внешние рынки;
- создание национальной интернационализированной системы;
- разработка стратегии развития внешнеэкономической деятельности и внешнеэкономических связей;
- изучение зависимости производства от внешних и внутренних факторов.

Основными параметрами совершенствования деятельности являются: пространственный, маркетинговый, геоэкономический, стратегический и производственный. При выходе предприятия на внешний рынок обязательно учитывать перечисленные параметры и определить наиболее приемлемую форму присутствия за рубежом.

По итогам 2020 года Республика Беларусь реализовала сельскохозяйственной продукции и продуктов питания на сумму 5,8 млрд. долл., экспортируя товары на рынки 116 стран мира.