

Дворец не пострадал и во время Второй мировой войны, после нее здесь располагались почта, клуб, правление колхоза. С 2006 г. здание пустовало и быстро разрушалось. Несмотря на прошедшие полтора века, здесь по-прежнему ощущается далекий дух романтизма. К сожалению, в 2012 г. в усадьбе случился пожар, прогорела крыша. В 2015 г. Дворец Умястовских решил купить бизнесмен из Иордании, внес задаток — 160 млн руб. старыми, но когда приехал и увидел, что усадьба находится в аварийном состоянии, отказался. Задаток по условиям аукциона ему не вернули.

Летом 2017 г. здание выставили на аукцион за 138 руб. Новым владельцем стал минский бизнесмен Михаил Глинский, владелец фирмы «Градитель», которая занимается строительными работами и производством металлоконструкций. Дворец продан при условии, что там появится объект туристического назначения.

Федор Обрамов говорил: «Памятники культуры — это генераторы духовной энергии, вложенной в них теми людьми, которые их создавали, а также теми людьми, которые на протяжении многих веков им поклонялись. Разрушая памятники культуры, мы разрушаем самое ценное — духовную энергию народа». Очень обидно, что нынешнее поколение не ценит того, что создали наши предки.

Источники

1. Янковский, Ч. Ф. Шмат зямлі і жыцця / Ч. Ф. Янковский. — Вільня, 1928. — 230 с.
2. Нехвядович, К. Э. Жемьславлъ / К. Э. Нехвядович. — Познань : GAWIA, 2005. — 100 с.

СНИЛ «5PL»

А. А. Корда, Т. И. Коршун

Научный руководитель — кандидат экономических наук О. С. Гулягина

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ — НОВЫЙ ЭТАП В РАЗВИТИИ МИРОВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

В данной статье рассмотрены понятие и основные аспекты организации контейнерных перевозок, обоснована актуальность их развития. Изучены тенденции в области контейнерного грузооборота, как на международной арене, так и в Республике Беларусь. Выявлены преимущества контейнерных перевозок, которые повышают их популярность и востребованность в транспортной сфере.

Современные тенденции рынка требуют необходимого взаимодействия и тесного комплексного сотрудничества всех звеньев логистической цепи, однако неизменным остается то, что доставка приобретенного товара потребителю должна оставаться своевременной и надежной. Сегодня перечень способов транспортировки достаточно разнообразен. Можно выбрать

автомобильный, авиационный, железнодорожный, морской, речной, а при возможности и трубопроводный транспорт. При этом выбор во многом, определяется спецификой груза и стоимостью перевозки. Кроме того, нет необходимости осуществлять доставку только одним видом транспорта. Уже достаточно широкое применение получили мультимодальные перевозки, предполагающие транспортировку двумя и более видами транспорта.

Независимо от выбранного типа транспортировки актуальным является вопрос о возможности снижения транспортных затрат. И одним из эффективнейших способов положительного решения данного вопроса является применение унифицированной тары, в частности контейнеров. Переход на контейнерные перевозки можно считать новым витком в развитии транспортной системы в целом. «Контейнерная революция» предполагает введение контейнеров, как незаменимого средства перевозки стандартных и нестандартных грузов [1, с. 103].

Оборот контейнеров растет темпами, опережающими общий рост грузооборота.

По данным статистического сервиса Container Trade Statistics в июле 2018 г. глобальный спрос на контейнерные перевозки установился на уровне 14 млн TEU (TEU – двадцатифутовый эквивалент – двадцатифутовый контейнер), что на 2 % больше, чем годом ранее. Причем относительно контейнерного экспорта из Европы за рассматриваемый период можно отметить заметное увеличение на 4,2 %, до 2,48 млн TEU, а объема импорта — на 1,8 %, до 2,77 млн TEU. В странах Азии экспорт вырос в годовом сопоставлении на 1,6 %, до почти 8 млн TEU, импорт — на 0,9 %, до 5,29 млн TEU [4]. Текущая ситуация характеризуется также ростом контейнерных грузопотоков транзитом через ЕАЭС. Данный показатель существенно увеличился за 2010–2017 гг. с 5,6 тыс. TEU до 164 тыс. Объемы железнодорожных контейнерных перевозок из Европы в Китай увеличился с 1,3 тыс. TEU в 2010 г. до 98 тыс. в 2017 г. Так, по итогам 2017 г. совокупный объем контейнерных перевозок транзитом через территорию ЕАЭС по оси Китай — Европа — Китай составил 262 тыс. TEU, что в 1,8 раза больше, чем в 2016 г. [3].

Республика Беларусь также проводит активную работу по развитию контейнерных перевозок. По результатам работы за 2017 г. перевезено 524 тыс. TEU, что больше в 1,6 раза к уровню 2016 г. В направлении Китай – Европа – Китай объем транзитных перевозок увеличен в 1,8 раза, перевезено порядка 257,1 тыс. TEU. В том числе по Белорусской железной дороге за 2017 г. в сообщении Китай – Европа – Китай проследовало 306,5 тыс. контейнеров TEU, что составило 161 % к аналогичному периоду прошлого года. Также отмечено увеличение перевалки грузов контейнерных поездов на белорусских терминалах. Объем перегруженных контейнеров — 106 тыс. TEU (160 % к 2016 г.), в том числе в направлении Восток – Запад 29 тыс. TEU (146 % к 2016 г.) [4]. По итогам семи месяцев 2018 г. объем перевозок на Белорусской железной дороге возрос на 20,5 %, а в направлении Китай – Европа – Китай наблюдается рост на 27,8 % с оборотом 166 тыс. TEU [5, с. 40].

На 16 станциях Белорусской железной дороги (БЖД) имеются контейнерные терминалы для переработки 20-футовых контейнеров (TEU), 9 из

которых имеют техническое оснащение для переработки 40-футовых контейнеров (FEU).

Особое внимание следует уделить двум терминалам: Колядичи (РТЭУП «Белинтертранс-ТЛЦ» БЖД) и контейнерный терминал СООО «Брествнештранс».

Терминал Колядичи с пропускной способностью 100 тыс. TEU в год является одним из перспективных и развивающихся терминалов в Беларуси. Добиться высоких показателей в сложившихся условиях развития белорусской инфраструктуры во многом позволяет выгодное месторасположение, недалеко от г. Минска, а так же высокий уровень оказываемых терминальных услуг [6]. Крупнейшим терминалом, осуществляющим перевалку контейнерных грузов, на данный момент можно назвать терминал транспортно-логистического центра (ТЛЦ) СООО «Брествнештранс». Терминал площадью около 50 тыс. кв.м. имеет один западноевропейский путь (1435 мм) и два пути широкой колеи (1520 мм) по 400 м каждый, которые обслуживаются двумя мостовыми кранами грузоподъемностью 32 т. Это позволяет размещать и обрабатывать до 70 вагонов по широкой и европейской колее, автотранспорт и хранить до 1000 TEU одновременно [7].

Увеличение основных показателей грузооборота в Республике Беларусь и на мировом рынке транспортных услуг можно связать с очевидными преимуществами использования контейнеров при перевозках, главным из которых является их мобильность. Контейнеры легко перегружать на различные виды транспорта: с морских судов на железнодорожные платформы, с платформ – на автомобильный транспорт, что способствует развитию мультимодальных перевозок. Из-за недостаточно развитой системы транспортной сети доставка груза практически невозможна одним видом транспорта на дальние расстояния, поэтому необходимо тщательное планирование оптимального пути движения товара, что может значительно сократить время транспортировки. Очевидно, что мультимодальность обеспечивает снижение временных издержек на погрузочно-разгрузочные работы, а использование контейнеров позволяет сохранить качество груза.

Немаловажным факторов в повышении популярности контейнерных перевозок является вариативность данного типа тары, что позволяет применять ее для перевозки фактически любых типов грузов (см. таблицу).

Характеристика различных типов контейнеров

№ п/п	Тип контейнера	Габариты					Назначение
		20 футов	40 футов	45 футов	High cube	Pallet Wide	
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Контейнер общего пользования (General Purpose / Standart)	+	+	+	+	+	Для перевозки стандартных грузов, не нуждающихся в специальных условиях перевозки

1	2	3	4	5	6	7	8
2	Рефрижераторный контейнер (Reefer)	+	+		+		Для перевозки грузов, требующих особых температурных условий перевозки
3	Изотермический контейнер (Insulated)	+	+	+			Для перевозки скоропортящихся грузов, не требующих перевозки в рефрижераторах
4	Контейнер с открытым верхом из брезентового тента (OpenTopContainer)	+	+	+			Для перевозки негабаритных грузов по высоте
5	Контейнерная площадка (FlatRack Container / Platform)	+	+				Для перевозки неразборного оборудования и других негабаритных по длине либо ширине грузов
6	Танк-контейнер (Tank Container)	+	+				Для перевозки жидких или газообразных грузов
7	Балк-контейнер (Bulk Container)	+	+				Для перевозки сыпучих грузов

Источник: собственная разработка на основе [3, с. 117].

Таким образом, согласно данным таблицы можно сделать вывод о широких возможностях применения контейнеров для перевозки различных грузов. При этом стоит отметить возможность не только перевозки различных грузов, но и экономии за счет применения контейнеров различных габаритов, в том числе увеличенной вместимости.

На основании всего изложенного можно сделать вывод об уверенном повышении значимости контейнерных перевозок как в Республике Беларусь, так и на международной арене. В качестве причин данного явления можно выделить высокую мобильность данного типа грузоперевозок, что способствует развитию мультимодальных перевозок; возможность перевозки различных грузов; сокращение стоимости перевозки за счет применения контейнеров различной вместимости и уменьшения затрат на погрузочно-разгрузочные работы; сокращение времени перевозки за счет упрощения процессов перевалки грузов с одного вида транспорта на другой, а также повышение сохранности груза.

Источники

1. Панасенко, Н. Н. Контейнеризация международной транспортной системы / Н. Н. Панасенко, П. В. Яковлев // Вестник АГТУ. Сер. Морская техника и технология. — 2016. — № 4. — С. 103–105.

2. Мировой рынок контейнерных перевозок в июле 2018 г. вырос на 2 % [Электронный ресурс] // InfraNews. — Режим доступа: <http://infranews.ru/logistika/containeri/52459-rynok-kontejnernih-perevozok-v-iyule-2018-g-vyros-na-2/>. — Дата доступа: 01.10.2018.

3. Объем контейнерных перевозок из Китая через ЕАЭС увеличится вдвое к 2020 году [Электронный ресурс] // TKS.RU — все о таможене. Таможня для всех — российский таможенный портал. — Режим доступа: <http://www.tks.ru/logistics/2018/06/27/0002>. — Дата доступа: 01.10.2018.

4. Годовой отчет 2017 [Электронный ресурс] // Белорусская железная дорога. — Режим доступа: https://www.rw.by/uploads/userfiles/files/annual_report_2017.pdf. — Дата доступа: 03.10.2018.

5. Государственное объединение «Белорусская железная дорога» // Транспорт и логистика. — 2018. — № 5 (111). — С. 40.

6. Терминал Колядичи [Электронный ресурс] // Белинтертранс — транспортно-логистический центр. — Режим доступа: https://belint.by/uslugi/terminal_koljadichi/. — Дата доступа: 07.10.2018.

7. СООО «Брествнештранс» — транспортно-логистический центр в Республике Беларусь на границе с Евросоюзом [Электронный ресурс] // Брествнештранс. — Режим доступа: <http://brest-region.gov.by/images/content/region/docs/4338-4.doc/>. — Дата доступа: 07.10.2018.

СНИЛ «BIS»

П. А. Замбрижская

Научный руководитель — кандидат экономических наук Е. Н. Дудко

ТОВАРНЫЙ ЗНАК: ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ В МИРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ

На современном этапе товарный знак становится ключевым инструментом достижения конкурентоспособности и обеспечения безопасности на международном уровне.

Увеличение объема мировой торговли товарами и услугами в условиях жесткой конкуренции вынуждает производителей принимать дополнительные меры по защите своей продукции, поэтому общемировая тенденция в течение нескольких последних десятилетий — повышение уровня правовой охраны товарных знаков (далее — ТЗ).

В табл. 1 представлена общая информация о количестве заявок и зарегистрированных знаков в мире в 2005–2016 гг. За последнее десятилетие общемировой тенденцией стал рост количества заявок на регистрацию знаков. Аналогичным образом менялось и общее количество классов, указанных в заявках. В 2016 г. общее число заявок на регистрацию ТЗ приблизилось к 7 млн, а общее количество классов, указанных в заявках, — к 10 млн. Наиболее активно регистрировали знаки резидентов Китая, ЕС, Турции, Аргентины, Канады, России. Следует отметить, что количество регистраций, поддерживаемых в силе, непрерывно растет и приблизилось к отметке 36 млн.