

3. Проведение онлайн-вебинаров на базе сайта «Bulling: help on time» для преподавателей и студентов, введение в существующую проблему, знакомство с видами буллинга и советами как лучше на это реагировать, обучение выявлению буллинга в коллективе на примерах, возможные мероприятия по сплочению коллектива.

4. Чат «Bulling: help on time»

Буллингу подвергается в основном подростки и молодежь. Большую часть свободного времени они проводят в социальных сетях, там они могут быть более открытыми и смелыми. Каждый человек, подверженный буллингу, сможет анонимно обратиться к специалисту в данной области. Наиболее актуальным мессенджером для молодежи в данный момент является Telegram. Данная сеть вызывает доверительное отношение пользователей (возможность создания секретного чата). Также чат-бот сможет высылать полезную информацию пользователям. В дальнейшем чат-бот может перерасти в отдельное приложение с какими-либо дополнительными функциями.

5. Интервью с участниками буллинга

Мероприятие представляет собой беседу-интервью с участниками буллинга о том, как это было, как они справились с этой проблемой, как они смотрят на ситуацию сейчас, что бы они посоветовали предпринять. Цель в том, чтобы показать, что люди выходят из этой ситуации и становятся успешными, несмотря на влияние окружающих.

6. Международный день против насилия, травли и кибербуллинга

С 2020 года, первый четверг ноября официально признан Международным днем борьбы с насилием и травлей, в том числе кибербуллингом. Таким образом, страны признали, что издевательства в учебных учреждениях и кибербуллинг являются грубейшим нарушением прав человека, в частности права на образование, здоровье и благополучие. Беларусь, как член ЮНЕСКО, в том числе должна популяризировать данный день в учреждениях высшего и среднего специального образования.

Ожидаемые результаты данного проекта приведут к повышению уровня осведомленности о существовании проблемы буллинга среди студентов; мониторинг и выявление буллинга в учреждениях образования станет регулярным и своевременным; сокращение ситуаций травли в коллективах путем предложенных мероприятий; формирование у населения принятия факта, что буллинг существует и с этим нужно бороться, об этом перестанут бояться говорить и обсуждать; жертвы буллинга получают онлайн-помощь специалиста, что сократит риск психологических травм и летальных исходов.

УДК 656.61

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ГЛОБАЛЬНЫХ МОРСКИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК. СПЕЦИФИКА МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ИЗ КИТАЯ В РЕСПУБЛИКУ БЕЛАРУСЬ

Батый Е. Д., Бортник А. А.

*Белорусский государственный экономический университет
e-mail: lisa.batyi@mail.ru, alexa1minsk@gmail.com*

Summary. *Sea freight is one of the main elements in the development of foreign trade in many countries. This is a fairly effective and inexpensive way to deliver goods over long distances. As recent trends show, the volume of sea freight is constantly growing. In particular, the leaders in this industry are the countries of Asia. Sea cargo transportation plays an important role in the development of the Belarusian-Chinese relations, however, in recent years, they have been competing with railway transport.*

В настоящее время постоянно растущие объёмы мировой торговли способствуют развитию сферы международных грузоперевозок. Достаточно активно развиваются все виды транспорта, однако наиболее востребованными традиционно остаются

морские грузоперевозки, в частности использование контейнерных линий. Данная сфера находится в непрерывном развитии в силу высокого спроса хозяйствующих субъектов по всему миру.

Морские перевозки являются достаточно востребованным и популярным вариантом доставки грузов. Грузы выгоднее всего доставлять морским транспортом по ряду причин. Во-первых, себестоимость морских перевозок относительно невысокая и морской транспорт достаточно безопасен. Во-вторых, у морских перевозок очень высокая провозная способность: груз не ограничивается по размеру или весу, так что можно перевозить объекты любых габаритов. В-третьих, при контейнерном способе доставки не нужно перезагружать товар при смене транспортного средства, так как контейнер целиком переносится с судна на другой вид транспорта.

В течение длительного времени доля перевозок морским транспортом неуклонно растет и, как следствие, влечет за собой активное развитие судостроения. Например, рост строительства мирового контейнерного флота на начало 2019 года составил 5 %. На данный момент прослеживается тенденция «смещения» данной отрасли на восток, что также повышает конкуренцию и оставляет традиционных европейских производителей не у дел, в первую очередь, из-за низкой стоимости рабочей силы. Германия, Великобритания, Нидерланды, Италия, Франция, являвшиеся лидерами во второй половине XX века, на данный момент утратили конкурентоспособность и выполняют менее 1 % мировых заказов по строительству судов различного назначения и вынуждены переориентироваться на национальные заказы и военный флот.

В 2018 году Китай, Южная Корея и Япония сохраняли лидерство в мировом судостроении, вместе представляя 90 % отрасли. В ТОП стран-владельцев флота по состоянию на начало 2019 года вошли Греция (17,79 %), Япония (11,47 %), Китай (10,51 %), Сингапур (6,19 %) и Гонконг (5 %). Этим пяти государствам принадлежит почти половина мирового флота.

В настоящее время быстрее всего растут перевозки контейнерных грузов: с 1980 года по 2018 год их доля увеличилась на 8 %. В 2018 году общий объем контейнерной торговли, составил 152 млн TEU. UNCTAD прогнозирует, что в ближайшие годы контейнерный флот будет продолжать расти в мощностях: на верфях будет собираться все больше контейнеровозов тоннажем больше 15 тыс. TEU.

На данный момент самыми крупными контейнерными перевозчиками мира с точки зрения емкостей флота являются Maersk, MSC, COSCO, CMA CGM, Hapag-Lloyd, ONE, Evergreen, Yang Ming, Pacific International Lines, Hyundai.

В региональном разрезе контейнерная торговля все больше диверсифицируется. То есть, несмотря на то что основными маршрутами для контейнерных линий остаются Азия-Европа, Транстихоокеанские и Трансатлантические маршруты, на них приходится лишь 40 % мирового объема, остальное – вторичные маршруты, которые включают развивающиеся страны. Также интересно, что к весне 2019 года контейнерные поставки из Китая в США за год сократились на 6 %, в то время как из других стран юго-восточной Азии продолжили расти.

Морские перевозки неразрывно связаны с объемами внешней торговли стран, следует отметить, что, в целом, Азия прогнозируемо остается лидером по объему как экспортируемых, так и импортируемых товаров. В 2018 году 41 % мировых товаров были произведены и отгружены на экспорт в странах Азии. При этом 61 % мировых товаров были импортированы также в страны этого региона.

В качестве еще одной тенденции в сфере морских грузоперевозок можно отметить то, что контейнерные линии все чаще ставят на транстихоокеанские сервисы небольшие контейнеровозы, чтобы ускорить доставку. Например, израильский линейный перевозчик ZIM запустил новый экспресс сервис Speedy ZIM eCommerce Xpress для

доставки контейнеров из Шэньчжэня (районы порта Yantian и DaChan Bay) в Лос-Анджелес. Однако следует отметить, что скорость увеличивает расходы.

В отношении морских грузоперевозок из Китая в Беларусь можно утверждать, что большая часть грузов доставляется именно морем. Крупнейшими китайскими портами являются Шанхай, Гонконг, Гуанчжоу, Далянь, Циндао. Так как в Республике Беларусь море отсутствует, то грузы доставляются в порты стран-соседей, например, в Клайпеду, Санкт-Петербург, Гдыню, Одессу. Потом товары перегружаются на железную дорогу, либо на авто и доставляются уже в любую точку Беларуси. И хотя это самый выгодный вариант с точки зрения стоимости, сроки доставки здесь составляют порядка 50–55 дней. Кроме того, доставка морем не всегда самый надежный вариант, так как есть вероятность повреждения грузов.

Несмотря на востребованность, в сфере морских грузоперевозок из Китая наблюдается ряд проблем. Начало 2021 года отметилось самыми высокими ставками на морской фрахт из Китая за последние 10–12 лет. Главная причина – это дефицит порожних контейнеров, так как лишь 40 % контейнеров после доставки успевают вернуться обратно в Китай. Это обусловлено дисбалансом торговли между Китаем и Европой. Также наблюдается нехватка свободных мест на судах. Кроме того, китайские компании периодически снимают контейнеровозы с маршрутов. Также в качестве причин роста ставок на морские грузоперевозки можно отметить сбой в глобальных цепях поставок в ходе пандемии, а также аварию в Суэцком канале в марте 2021 года, когда контейнеровоз компании Ever Given заблокировал движение на неделю.

В связи с данными проблемами в настоящее время все большую популярность набирают перевозки железнодорожными путями. В частности, можно отметить ускоренный китайский поезд, который гарантирует оптимальное соотношение цены и сроков перевозки. Это идеальный вариант для китайских компаний, которым необходимо быстро и надежно перевезти оборудование, материалы и прочие грузы под конкретный проект. Например, это сейчас актуально в рамках строительства индустриального парка «Великий Камень». У железнодорожных перевозок есть еще одно важное преимущество – надежность. Груз пломбируется, и поезд идет без остановок. Однако не все товары разрешено перевозить железнодорожным транспортом в связи с ограничениями, связанными с национальным законодательством. В частности, опасные грузы приходится перевозить, по большей части, морем.

Таким образом, можно отметить, что морские грузоперевозки являются одним из основных элементов развития внешней торговли многих стран. Это достаточно эффективный и недорогой способ доставки грузов на большие расстояния. Как показывают последние тенденции, объемы морских грузоперевозок постоянно растут. В частности, лидерами в данной отрасли являются страны Азии. Морские грузоперевозки играют важную роль в развитии белорусско-китайских отношений, однако в последнее время конкуренцию им составляет железнодорожный транспорт.