

В данной программе развития также планируется привлечение в логистическую инфраструктуру Республики Беларусь не менее 790 млн дол. США инвестиций, увеличение площади складских помещений классов *A* и *B* на 23 %, до 0,9 млн кв. м, наращивание грузооборота логистических центров в 4,3 раза, до 34,9 млн т в год, и создание более 5 тыс. новых рабочих мест. Ожидается, что реализация этой отраслевой программы сможет более чем вдвое увеличить совокупный доход белорусских компаний от логистической деятельности — до 7,3 трлн. руб. к 2020 г. В первую очередь, ставка сделана на опережающий рост услуг транспортно-логистических (т. е. в 2,6 раза, до 4,9 трлн руб.) и оптово-логистических центров (в 3,7 раза, до 0,8 трлн руб.) в Беларуси.

При перевозке грузов в Россию и Казахстан из третьих стран белорусские компании сталкиваются с такими проблемами, как ограничение количества выдаваемых разрешений и принципом резидентства при растаможивании товаров. В исследовании Международного союза автомобильного транспорта «Разрешительные системы в области международных автомобильных перевозок в Евразии: существующая практика и перспективы развития» отмечается, что в среднем каждый перевозчик тратит на получение разрешений более 1 тыс. дол. США в год. Примерно в такую же сумму оцениваются в денежном эквиваленте и временные потери на получение и администрирование разрешений. Авторы данного исследования отмечают, что разрешительная система на рынке транспортно-коммуникационных услуг не создает условий для равной и честной конкурентной борьбы, повышения эффективности работы перевозчиков и снижения тарифов.

В настоящее время стратегическое значение приобретает не только «освоение» рынков Евразийского экономического союза, формирование новых потоков за счет упрощения процессов таможенного оформления и ликвидации законодательных барьеров, но и применение современных компетенций в логистике. Белорусским логистическим операторам необходимо повышать функциональность и качество своих услуг, использовать комплексные тарифы на обслуживание, внедрять современные информационные технологии (например, системы управления складом *WMS*, управления транспортом *TMS*), предлагать клиентам наилучшие варианты оптимизации их затрат. Также следует разрабатывать комплексные функциональные решения — от мультимодальных перевозок до дистрибуции торговых сетей со сложными технологиями комплектации и предпродажной подготовкой товарных потоков, управлением сетевыми каналами, развитием аутсорсинга и аутстаффинга.

ТОЧКИ ИНТЕГРАЦИОННОГО РОСТА РЕГИОНОВ СТРАН — ЧЛЕНОВ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА: МЕТОДИЧЕСКАЯ ОСНОВА ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Вертинская Т. С., Институт экономики НАН Беларуси

Принимая во внимание неравномерность регионального развития стран-членов ЕАЭС, различие условий и форм интеграционных связей на уровне регионов, евразийская интеграционная политика на региональном уровне в каче-

стве компонента может включать определение точки интеграционного роста региона как зоны наиболее интенсивной интеграции и приоритета стратегии экономического сотрудничества регионов и городов стран — членов ЕАЭС.

Для этого необходима разработка соответствующей методической основы, которая бы отражала вопросы типов точек роста, механизмы и источники интеграционного роста, инструментарий для выделения таких точек роста и др.

Отдельные позиции методического обоснования выявления точек интеграционного роста регионов заключаются в следующем.

Как категория «точка интеграционного роста» региона представляет собой крупное/сильное и динамично развивающееся предприятие или комплекс производств, ориентированных на экспорт и (или) тесно связанных ресурсами и производственными факторами с внешними рынками. Помимо обеспечения экономического роста региона/города за счет внешних факторов точка роста формирует условия для включения во внешнеэкономическую деятельность экономики административно-территориальной (территориальной) единицы в целом.

Это достигается путем более полной реализации имеющихся конкурентных преимуществ на основе усиления международной специализации региона, активного использования человеческого фактора, применения новых и передовых технологий, формирования межотраслевых и кластерных связей и т.п.

Возможны следующие критерии для выделения типов точек интеграционного роста.

1. В зависимости от стадии роста: существующие точки роста в стадии устойчивого развития; существующая точка роста в стадии упадка; зарождающаяся точка роста на стадии становления; потенциальная точка роста, определяемая на концептуальном уровне.

2. В зависимости от формы международных экономических отношений: внешняя торговля товарами и услугами (экспортно-импортные операции); инвестиционная деятельность, включая создание совместных и иностранных предприятий, международная производственная кооперация; научно-технологический обмен и сотрудничество; международная трудовая миграция.

3. В зависимости от ведущего субъекта, определяющего точку роста: сектор экономики, отрасль; группа взаимосвязанных предприятий или кластерная структура; хозяйствующий субъект/организация/предприятие.

4. В зависимости от формы размещения ведущего участника точки роста: точечный тип (предприятие, малое и среднее предприятие); сетевой тип» (кластерная форма); «зональный тип (специальная территория, например СЭЗ, евро-регион и др.); «агломерационный тип»; инновационная пространственная форма (наукоград, технопарк, центр передачи технологий, центр коммерциализации знаний).

5. В зависимости от места расположения (локализации) точки роста: совпадает с размещением предприятий; центр роста (крупный город, малый и средний город); территория (зона) перспективного развития.

В качестве источников регионального интеграционного экономического роста могут рассматриваться следующие условия и факторы:

— использование территорий (места размещения) как источника конкурентных преимуществ активного включения территории во внешнеэкономические связи;

- территориальная близость, обустройство территории транспортной инфраструктурой;
- повышенный спрос на товары и услуги на международном рынке, отработанные стратегии сбыта;
- наличие уникальных или специфических ресурсов;
- взаимодополняемость структуры экономики интегрируемых регионов;
- использование инноваций, обеспечивающих международную конкурентоспособность региона;
- достижение эффекта масштаба;
- наличие инфраструктурных условий информационно-коммуникационных предпосылок для усиления экономической интеграции (рыночная, инновационная, производственная инфраструктура);
- применение новых управленческих механизмов (создание кластерных структур и других форм сетевого взаимодействия; привлечение инвестиций, предпринимательская активность и местная инициатива, использование различных форм взаимодействия бизнеса и власти ГЧП, социальный заказ и др.

Рассмотренные положения могут найти практическое применение при разработке глобально ориентированных стратегий развития регионов стран — членов ЕАЭС, а также в интеграционной политике формирования Евразийского союза на региональном уровне.

МОДЕЛИ СТРУКТУРНЫХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Волчанина О. А., Белорусский государственный экономический университет

Ключевым фактором будущего экономического роста выступает структурная перестройка экономики в целях повышения ее эффективности. В странах с переходной экономикой исторически сложилась несовершенная структура экономики, которая выступает в качестве дестабилизирующего фактора на пути дальнейшего экономического подъема.

Анализ опыта развитых стран позволяет выделить три основных модели структурных преобразований: импортозамещения, экспортоориентированную и инновационную модель.

Модель импортозамещения предполагает создание, стимулирование и поддержание национальных производителей промышленной продукции для насыщения внутреннего рынка при ограничении реализации импортной продукции на территории страны. Реализуется, как правило, на основе имеющихся в государстве трудовых ресурсов, полезных ископаемых, наличии внутренних источников инвестиций.

В качестве основного инвестора, особенно на начальных этапах реализации проектов, выступает государство. Но удовлетворить внутренний спрос по всем направлениям промышленного производства невозможно. Чтобы не зависеть от импортных комплектующих, оптимальным считается формирование полного цикла производства готовой продукции в стране (или содружестве стран).

Действующие ограничения по реализации более качественной импортной продукции, как правило, снижают конкурентоспособность национальных производителей, что вынуждает государство принимать протекционистские меры