

ляют свои собственные ИР (компании ПО, инструментов и приборостроения, компьютерной и коммуникационной техники), финансируются венчурным капиталом и включают компании, которые основаны профессорами в университетах, исследователями научно-исследовательских организаций и студентами.

Как видно, национальные инновационные системы Японии, Китая, Индии и Сингапура имеют ряд особенностей: концентрация ИР в определенных областях; низкая роль университетского сектора в выполнении ИР (за исключением Сингапура); доминирование государственной системы в ИР Индии; фрагментарность и раздробленность НИС Китая, зависимость от иностранных высокотехнологичных компаний Сингапура и Китая и др.

Рассмотренный инновационный опыт становления НИС азиатских стран может оказаться полезным при повышении эффективности национальной инновационной системы Республики Беларусь. Как показывает опыт зарубежных стран, механизм разработки и реализации инновационного развития должен учитывать особенности институциональной среды и инновационной инфраструктуры страны.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Давыденко, Е.Л. Европейские страны с малой экономикой. Особенности внешней торговли и инновационного развития / Е.Л. Давыденко, Е.С. Ботеновская. – Минск: БГУ, 2015. – 275 с.
2. Bichler, J. The Chinese indigenous innovation system and its impact on foreign enterprises / J Bichler, C. Schmidkonz // Munich Business School Working Paper, University of Applied Sciences. – Munchen, 2014.
3. Krishna, V.V. Erawatch Country Reports 2012: India / V.V. Krishna // Erawatch Network – Jawaharlal Nehru University // European Commission, 2012.

ОСОБЕННОСТИ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Ващило А.А., магистр экономических наук

В силу своего геоэкономического положения Республика Беларусь представляет собой транспортно-логистический хаб Евразийского региона.

Организации и индивидуальные предприниматели в Беларуси за 2015 год перевезли 447,4 млн т грузов, что на 4,3% меньше, чем за 2014 год, согласно данным Национального статистического комитета [1]. В декабре 2015 г. было перевезено 34,6 млн т грузов, что на 1,2% больше по сравнению с предыдущим месяцем. Объем грузоперевозок на воздушном

транспорте в 2015 году сократился к 2014 году на 5,3% (до 38,7 тыс. т грузов), на автомобильном – на 5,9% (180,4 млн т), на железнодорожном – на 7,1% (131,4 млн т), на внутреннем водном – на 20,7% (3 млн т). Грузооборот всех видов транспорта за 2015 год составил 126 млрд. ткм (на 4,1% меньше по сравнению с 2014 годом), в том числе железнодорожного – 40,8 млрд. ткм (на 9,4% меньше), автомобильного – 24,5 млрд. ткм (на 7,8% меньше). Положительная динамика достигнута на воздушном транспорте, где грузооборот составил 76,6 млн ткм, что на 18,4% больше, чем в 2014 году.

Также следует отдельно отметить значительное увеличение объема перевозок грузов контейнерными поездами по Белорусской железной дороге (БЖД) в сообщении Китай – ЕС – Китай в 2015 году. Так, по итогам прошлого года по БЖД в вышеуказанном сообщении было перевезено 47,8 тыс. контейнеров ДФЭ (в двадцатифутовом эквиваленте), что превысило уровень 2014 года в 1,4 раза [2].

Транзитом по БЖД контейнерные поезда перевозят грузы из Китая в ряд европейских стран, в том числе Германию, Польшу, Чехию. Белорусская железная дорога способна стать оптимальным транспортно-логистическим звеном в реализации одного из самых масштабных проектов в сфере экономики и транспортной логистики «Экономический пояс Шелкового пути».

По состоянию за первое полугодие 2015 г. в Республике Беларусь функционируют 37 логистических центров (19 логистических центров создано в рамках Программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года, и еще 18 – вне Программы) [3].

Транспортно-логистические центры и операторы в Беларуси характеризуются относительно низкой комплексностью услуг: этот показатель оценивается в 25% по республике против 73% по странам Европейского союза. В настоящее время совокупность работ, выполняемых в логистических центрах Европейского союза и нашей страны, существенно отличаются: 72 функции логистического центра в соответствии с белорусскими нормами при наличии более чем 770 функций в мировой практике логистического процесса [4]. Данные показатели свидетельствуют о некоторых особенностях ведения бизнеса в Беларуси. В частности, собственники белорусских транспортно-логистических центров, в первую очередь, преследуют цель скорейшего возврата финансовых вложений (в условиях высоких процентных ставок на кредиты и больших инвестиционных рисков). Поэтому они предпочитают более высокомаржинальные услуги, нежели использование долгосрочных программных продуктов.

В мировой бизнес-практике считается, что сфера логистики является рынком совершенной конкуренции, поскольку здесь присутствует большое

количество компаний, предлагающих примерно одинаковые услуги. Преимущества же операторам на рынке логистических услуг дают их качество и ориентированность на потребности клиента, а также активная работа, направленная на продвижение данных услуг. Однако в настоящее время в Республике Беларусь не наблюдается высокая конкуренция в сфере логистики. Если в Литве, например, на 1 тыс. кв. м площадей логистических центров приходится 2,8 транспортного экспедитора или логиста, то в Беларуси на такой же площадке оперируют 0,35 человека [5, с.93].

В перспективах развития логистического бизнеса в Беларуси также можно выделить аутсорсинг – передача логистических функций сторонним независимым организациям – 3PL- и 4PL-провайдерам. Его доля на рынке транспортно-логистических услуг республики сегодня составляет не более 3% (для сравнения: в Европейском союзе – 65%, в Китае – 48 %, в России – 23%) [4].

Согласно существующим экспертным оценкам, в случае если бы 5% грузов (порядка 700 000 т), перемещаемых через территорию Республики Беларусь в страны Евразийского экономического союза и СНГ, перерабатывались в логистических центрах страны и в оптимальные сроки доставлялись грузополучателю уже белорусскими перевозчиками, то дополнительная выручка этих перевозчиков могла бы составить порядка 50 млн евро в год. Это, в свою очередь, обеспечило бы 6-7% прироста экспортной выручки нашей страны по услугам грузового автотранспорта [4].

С 1 января 2016 г. начинается первый этап реализации программы либерализации каботажных перевозок грузов в Евразийском экономическом союзе, который продлится до 31 декабря 2017 г. Эта мера предполагает доступ транспортных компаний к внутреннему рынку грузоперевозок всех стран ЕАЭС, сокращение порожних пробегов, снижение транспортных издержек потребителей услуг грузового автомобильного транспорта. После завершения международной доставки грузов из государств, не являющихся членами ЕАЭС, в попутном направлении в государство регистрации разрешается одна каботажная перевозка на территории Беларуси (Гомельская, Могилевская или Витебская области), России (для перевозчиков из Беларуси – по территории Брянской, Псковской или Смоленской области), Армении (Арагацотн, Лори или Тавуш), Кыргызстана (Таласская, Чуйская или Иссык-Кульская области) [6].

На объемы международных грузоперевозок значительное влияние оказывает эффективность работы таможенных органов. В рейтинге Всемирного банка «Ведение бизнеса-2016» по разделу «Международная торговля» Республика Беларусь занимает 25 позицию из 189 стран, опередив все государства ЕАЭС: Армения находится на 29-м месте, Кыргызстан – 83-м, Казахстан – 122-м, Россия – 170-м [7].

Данный результат стал возможным благодаря целенаправленной работе таможенных органов Республики Беларусь по реализации комплекса мер развития таможенной инфраструктуры, снижению временных затрат при экспорте и импорте товаров, сокращению количества документов необходимых для таможенных целей. В 2016 г. перед таможенными органами Беларуси стоят задачи повышения транзитной и инвестиционной привлекательности государства, обеспечение безопасности при трансграничном перемещении товаров, внедрение новейших информационных технологий, создание благоприятных условий для ведения транспортно-логистического бизнеса на основе повышения качества и результативности таможенного администрирования.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. О работе транспорта в 2015 году [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/otrasli-statistiki/transport-i-svyaz/operativnaya-informatsiya_2/o-rabote-transporta/o-rabote-transporta-v-2015-godu/. – Дата доступа: 18.01.2016.
2. Объем перевозок грузов контейнерными поездами по Белорусской железной дороге в сообщении Китай – ЕС – Китай в 2015 году увеличился в 1,4 раза [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.rw.by/corporate/press_center/news_of_cargo_carriers/2016/01/ob_em_perevozok_gruzov_kontej8/. – Дата доступа: 19.01.2016.
3. Результаты исследования современной складской инфраструктуры в Республике Беларусь (итоги I полугодия 2015 г.) [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.logistics.ru/warehousing/news/rezultaty-issledovaniya-sovremennoy-skladskoy-infrastruktury-v-respublike-belarus>. – Дата доступа: 17.01.2016.
4. Развитие транзитного потенциала Республики Беларусь в условиях формирования ее транспортно-логистической системы [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://belisa.org.by/pdf/Publ/Art3_i32.pdf. – Дата доступа: 15.01.2016.
5. Иванюк, Т. Больше, чем лучший маршрут / Т. Иванюк // Экономика Беларуси. – 2014. – №2. – С.92-97.
6. Либерализация каботажных перевозок грузов в ЕАЭС начнется с 1 января 2016 года [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.logists.by/news/view/liberalizaciya-kabotazhnyh-perevozok-v-eaes-nachnetsya-s-2016-goda>. – Дата доступа: 14.01.2016.
7. 25-я позиция в рейтинге Всемирного банка [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.baif.by/novosti/25-ya-pozitsiya-v-reitinge-vsemirnogo-banka/>. – Дата доступа: 18.01.2016.