

ния в сфере туризма и примерами новой формы ведения бизнеса с использованием стратегии «голубого океана».

Таким образом, развитие информационно-коммуникационных технологий, безусловно, оказывает существенное влияние на многие сферы жизнедеятельности человека, в том числе на сектор туристических услуг, формируя новые возможности как для потребителей, так и для производителей во всём мире.

Литература

1. *Demary V.* Competition in the Sharing Economy // IW Policy Paper of Institut der deutschen Wirtschaft Köln. 2015. № 19.
2. *Вичан К., Моборн Р.* Стратегия голубого океана / Пер. с англ. И. Ющенко; Под ред. М.Барабанова. М., НРРО, 2005.
3. Интернет-адрес: <http://www.gocar.by>.
4. Интернет-адрес: <https://www.airbnb.ru/about/about-us>.
5. Интернет-адрес: <https://www.blablacar.ru/kak-eto-rabotaet>.
6. Интернет-адрес: <https://www.couchsurfing.com/about/about-us>.
7. Интернет-адрес: <https://www.uber.com/ru-BY/our-story>.
8. *Чугунов А.В.* Развитие информационного общества: теории, концепции и программы / СПб., Ф-т филологии и искусств СПбГУ, 2007.

РОЛЬ ТНК В РАЗВИТИИ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ В СТРАНАХ С ТРАНЗИТИВНОЙ ЭКОНОМИКОЙ

Е. П. Баяшко

Доминирующим фактором развития мировой экономики в настоящее время стали транснациональные корпорации (далее – ТНК), выступающие главной силой глобализации хозяйственной жизни. ТНК превалируют практически во всех сферах международных экономических отношений. Их доля в международной торговле, по оценкам специалистов, больше чем 50 %, а в экспорте/импорте отдельных стран достигает до 80 %.

В условиях научно-технической революции важнейшим требованием является интернационализация хозяйственной жизни. Рост эффективности достигается за счет роста международной специализации и кооперации, международного обмена технологиями. Однако в странах с разным уровнем экономического развития ТНК играют неодинаковую роль. Это касается и мотивации иностранных инвесторов, и политики, которую принимающая страна проводит по отношению к иностранным инвестициям.

Таким образом, ТНК являются важнейшими субъектами современного мирового хозяйства, находящегося в процессе глобализации. Рост масштабов их деятельности и влияния обусловлен расширением транс-

граничного движения товаров и услуг, капитала, рабочей силы, информационных потоков, что в свою очередь усиливает конкуренцию на мировых рынках. Глобализация ослабляет межстрановые барьеры на пути международного движения факторов производства, укрепляя позиции транснационального капитала.

Среди высокомонополизированных ведущих отраслей, наряду с банками, металлургией, добычей полезных ископаемых, торговлей, а также связью (телекоммуникации) особое место занимает автомобильная промышленность.

В современных условиях развития глобализационных процессов важнейшим механизмом развития национальной экономики являются ТНК, которые составляют скелет мировой экономики, контролируют рынки и являются эффективным механизмом продвижения интересов страны базирования в принимающих странах. Новейшей тенденцией развития ТНК является создание ими глобальных цепочек стоимости (ГЦС).

Обобщив имеющийся мировой опыт, можно привести следующее определение: глобальная цепочка создания стоимости – это совокупность этапов создания продукта или услуги от идеи до доставки конечным потребителям и дальнейшей утилизации компаниями, как являющимися частью организационной структуры ТНК, так и независимыми компаниями, находящимися за пределами этой организационной структуры, но в своей производственной деятельности подчиняющимися глобальной стратегии ТНК.

Страны Центральной и Восточной Европы (транзитивные страны) стали интегрироваться в европейскую мировую автомобильную промышленность после распада социалистического блока и перехода с плановой на рыночную экономику. Произошло это вследствие возросшего интереса со стороны ТНК автомобильной отрасли, что повлекло за собой развитие инвестирования и торговли в регионе.

Для понимания построения цепочек стоимости в автомобилестроении транзитивных стран и влияния отрасли на социально-экономическое развитие была консолидирована информация с разных источников (выборка данных обусловлена значительным ростом доли автомобильной промышленности в ВВП) и интерпретирована следующим образом.

Общие тенденции процесса включения в целом региона ЦВЕ в глобальные автомобильные цепочки стоимости можно разделить на три основных этапа, которые представлены в таблице 1.

Таблица 1

Этапы включения транзитивных стран в глобальные автомобильные цепочки стоимости.

Этап	Название этапа	Предпосылки и предпринимаемые действия
I этап	Привлечение иностранных ТНК	• удачное географическое положение; • наличие достаточного квалифицированного персонала; • низкая стоимость труда; • наличие дешевых производственных мощностей и развитой инфраструктуры.
II этап	Реализация национальных стратегий развития автомобильной отрасли	• поддержка правительством развития автопрома, использование помощи структурных фондов ЕС; • целенаправленная стратегия правительства на привлечение иностранных инвестиций в развитие отрасли; • открытость экономики и частичное вступление стран в ЕС; • единый орган, отвечающий за развитие отрасли; • внедрение принципов бережливого производства, сокращение затрат на всех этапах цепочки, оптимизация бизнес-процессов; • возможности поставщиков автокомпонентов работать на несколько сборочных заводов, поставляя компоненты продукции в разные страны; • переход от импортной зависимости в покупке автомобилей к OEM-предприятий экспортоориентированной экономике.
III этап	Переход к специализации на технологических и организационных инновациях	• открытие новых и поддержка существующих научных центров благодаря увеличению инвестиций в НИОКР; • совершенствование профессиональных компетенций персонала; • развитие рынка электрических автомобилей и сопутствующей инфраструктуры.

Автомобильная промышленность Республики Беларусь заинтересована в создании на территории республики производств высококачественных автокомпонентов мировых ведущих производителей. Новые виды конкурентоспособных автокомпонентов – это новые рабочие места, дополнительные налоги, более высокий технический уровень развития, повышающий занятость в инновационном технологическом процессе. Такое партнерство предотвратит превращение отрасли в «отверточную» и фактическое уничтожение белорусского машиностроения в целом.

Сложившаяся ситуация на автомобильном рынке Беларуси еще раз доказывает, что на автомобилестроение стран и регионов мира большое влияние оказывают внешние факторы, такие как общая экономическая ситуация в мировой экономике, колебания валютных курсов и цен на нефть, циклические колебания бизнес-циклов, а также изменения в структуре и потоках международной торговли. Одни из самых крупных закупок импортной продукции в РБ приходятся на автомобили и запасные части, что в рамках сложившейся геополитической обстановки несет за собой определенные угрозы. В связи этим правительство Республики Беларусь взяло курс на импортозамещение, что в противовес вступления России в ВТО может быть рассмотрено благоприятным периодом для развития отечественной промышленности.

В связи с вышеупомянутым, существует предположение, что Республике Беларусь следует перенять опыт стран Центральной и Восточной Европы по ряду направлений. В первую очередь, в части формирования и реализации промышленной политики области автомобилестроения на административно-управленческом уровне. В РБ отсутствует единый орган, отвечающий за реализацию политики развития автомобилестроения и консолидирующий в себе всю информацию и возможности компаний по развитию и получению поддержки со стороны государства.

Важен опыт региона ЦВЕ и в разделении территории на стратегические зоны и формирование на их территории автомобильных кластеров с особыми условиями поддержки отрасли, начиная от развития инфраструктуры и инвестиционного стимулирования в различных формах, заканчивая выстраиванием взаимодействия с университетами и научными центрами. Наиболее подходящим типом производственного кластера для РБ был бы кластер смешанного типа, сочетающий в себе признаки нескольких видов кластеров: кластер традиционного типа (основу хозяйственной деятельности данного типа кластеров составляют трудозатратные отрасли, например, текстильная, обувная, швейная промышленность, мебельная отрасль и многие другие), высокотехнологичный кластер (деятельность таких кластеров неразрывно связана с деятельностью университетов и научно-исследовательских центров той же географической области, результатом совместной деятельности, которых является создание инноваций и развитие новых высоких технологий.).

Ключевое значение несет опыт региона ЦВЕ в формировании стратегий по постепенному переходу на инновационный путь развития и повышению своего положения в глобальных автомобильных цепочках стоимости, за счет тесного взаимодействия правительства с предприятиями автоиндустрии в области научных разработок, совместного ин-

вестирования в НИОКР, создания научных центров и становления научно-исследовательского сообщества.

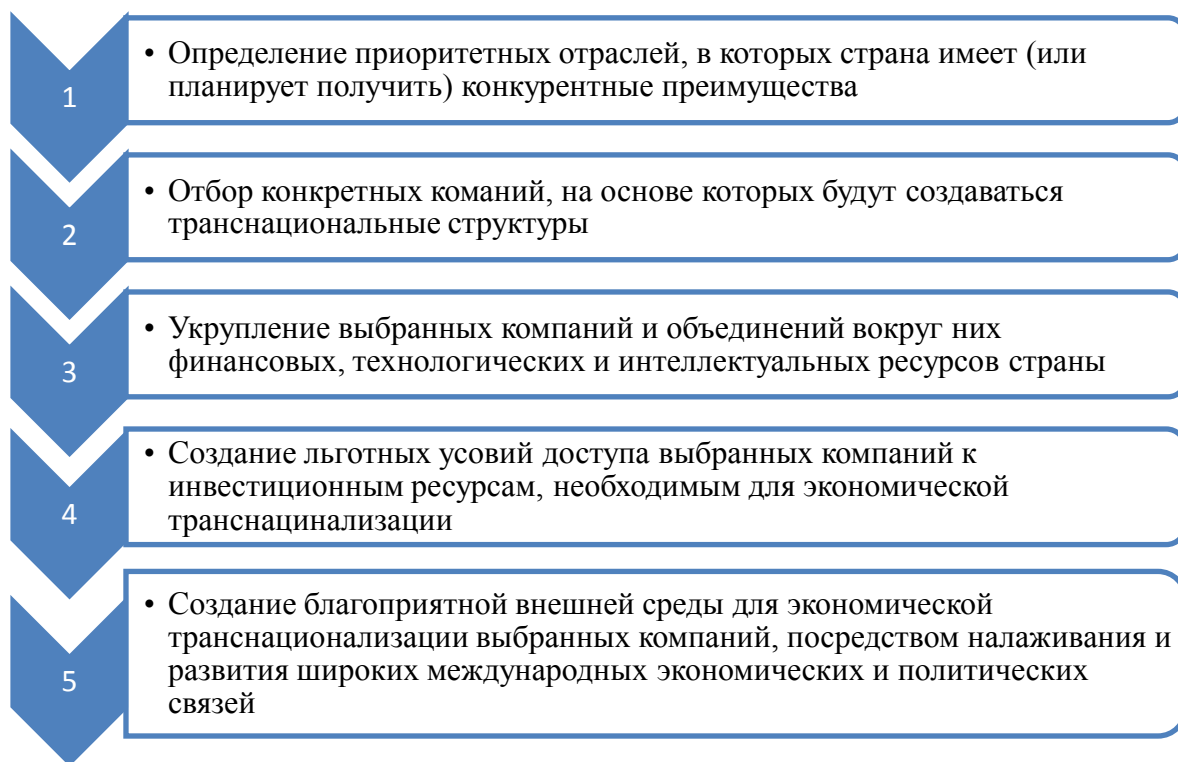


Рис. 1. Алгоритм государственной поддержки экономической транснационализации

Одновременно с поддержкой OEM-предприятий и поставщиков всех уровней, правительству РБ при принятии решения о разрешении проведения какой-либо деятельности иностранному предприятию необходимо «прямым текстом» ставить условия (как это в свое время делал Китай). Еще одним принципиальным отличием формирования цепочек стоимости в автомобильной промышленности стран ЦВЕ и Республики Беларусь служат различные способы поддержки отрасли. Возможно, правительству нашей страны необходимо пересмотреть способы поддержки автомобильной промышленности и пойти по примеру ЦВЕ, сместив акцент на поддержку и модернизацию существующих предприятий и сборочных линий, а не на постоянное стимулирование потребительского спроса.

На основании обобщения передового опыта по развитию экономической транснационализации стран ЦВЕ, входящих в ЕС, а также учета характерных особенностей, присущих странам СНГ, можно утверждать, что развитие указанного процесса в частности в Республике Беларусь, должно опираться на активную поддержку со стороны государства.

Мной сформирован некий прообраз алгоритма государственной поддержки экономической транснационализации для нашей страны, который предполагает целый ряд последовательных мероприятий по стимулированию и регулированию этого процесса (рис. 1).

Имеются предположения, что действуя предложенному алгоритму органы власти нашей страны способны оптимизировать государственную поддержку экономической транснационализации национальных субъектов хозяйствования. Это позволит обеим сторонам на принципах взаимовыгодного партнерства, даже не располагая значительными финансовыми ресурсами, активизировать и расширить масштаб международной экспансии и как результат значительно повысить роль национальной экономики в общемировой хозяйственной системе.

MEJSCE POLSKI W SWIECIE I JEJ SZANSE W XXI WIEKU

П. И. Беляк, А. В. Василенко

Polska to kraj znajdujący się w centrum kontynentu europejskiego, czyli w Europie Środkowej. Polska zajmuje powierzchnię 312 tys. Km², co stanowi 3% Europy i umiejscawia ją na 63 miejscu na świecie i 6 w Europie pod względem wielkości. Polska jest krajem przemysłowo- rolnym, w którym 36% ludności czynnej zawodów jest zatrudniona w przemyśle i handlu, 26 % w rolnictwie i 21 % w usługach.

Polska jest wymieniana w rankingu jako kraj, który dokonał znaczącego skoku, a jakość życia według branych pod uwagę parametrów jest znacząco wyższa, niż wynikałoby to z zamożności kraju. Polska w ciągu ostatnich siedmiu lat zanotowała ogromny skok w poprawie jakości życia. Poprawia polskiego dobrobytu następuje tak szybko, jakby tempo wzrostu gospodarczego wynosiło ok. 14 proc., a jedynymi krajami na świecie, które dorównują Polsce, są Chiny i Urugwaj.

Rozwój gospodarczy Polski był w ostatnich latach ogromnym sukcesem, jednak potrzebne są kolejne reformy, które pozwoliłyby spełnić oczekiwania obywateli na dalsze doganianie Unii Europejskiej. Podzielana przez większość społeczeństwa wizja społecznej gospodarki rynkowej umożliwiła z kolei pewną ciągłość reform, zaś mądra polityka makroekonomiczna zapewniła polskiej gospodarce stabilność i odporność na wstrząsy. Polska była jedynym krajem w Europie, który w czasie globalnego kryzysu z 2008 r. zanotował wzrost gospodarczy.

Jednocześnie kraj skutecznie zintegrował się z regionalnymi i światowymi rynkami, zachowując wewnętrzną konkurencyjność, a dzięki nowo powstającym firmom powstały miejsca pracy. Wydajność pracowników wzrosła dzięki inwestycjom w edukację, której jakość poprawiła się w rekordowym tempie na tle innych krajów OECD. Poprawiła się też infrastruktura, a sieć autostrad wydłużyła się czterokrotnie, również za sprawą skutecznego wydatkowania funduszy unijnych.