

как Финляндии и Дании, что делает необходимым создание благоприятной исследовательской среды.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Ботеновская, Е.С. Особенности инновационного развития европейских стран с малой экономикой / Е.С. Ботеновская // Новости науки и технологий. — 2015. — № 1. — С. 34—42.
2. Ботеновская, Е.С. Инструменты прямого стимулирования инновационного развития европейских стран с малой экономикой / Е.С. Ботеновская // Беларусь и мировые экономические процессы: Сб. науч. ст. Вып. 12. — Минск — 2015. — С. 215—224.
3. European Innovation Scoreboard 2016 – Comparative Analysis of Innovation Performance // European Commission, Maastricht University (Maastricht Economic and Social Research Institute on Innovation and Technology – MERIT). – European Union, 2016. – 96pp.
4. Innovation Statistics [Electronic resource] // Eurostat. — Mode of access: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Innovation_statistics. — Date of access: 22.01.2017.
5. OECD, MAIN SCIENCE AND TECHNOLOGY INDICATORS, Volume 2016/1 [Electronic resource] // OECD. — Mode of access: http://www.oecd-ilibrary.org/science-and-technology/main-science-and-technology-indicators_2304277x. — Date of access: 29.11.2016.

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ НА ПРИМЕРЕ РЕСПУБЛИКИ ПОЛЬША

Ващилю А.А.,

ассистент кафедры экономической политики БГЭУ

В Польше, также как и в Республике Беларусь, существовала командно-административная экономика и до 90-х годов XX века логистика выполняла лишь функцию распределения готовых товаров. В настоящее время польская логистика является конкурентоспособной и не уступает западно-европейской.

Республика Польша начала с повышения уровня и качества специализированного образования в сфере транспортной логистики. Первые польские логисты вынуждены были обучиться этой профессии у зарубежных коллег, в частности, в результате контактов со специалистами из Германии и других стран Западной Европы. На данный момент в Польше количество учебных заведений, обучающих логистике на разных уровнях, исчисляется сотнями [1].

Прежде чем построить польские транспортно-логистические центры, была проведена научная подготовительная работа, где были учтены суще-

ствующие транзитные грузопотоки и спрогнозированы будущие. Специалисты с математической точностью определяли места для постройки логистических центров в Польше. И только после таких подготовительных работ, которые в полной мере обосновали дальнейшие меры, начался этап финансирования для строительства польских транспортно-логистических центров.

Некоторые исследователи отмечают, что в Беларуси предварительные исследовательские мероприятия были осуществлены не на должном уровне, а поэтому построенные белорусские транспортно-логистические центры могут оказаться незаполненными [2]. Подготовительные работы должны включать в себя определение потенциальных грузопотоков, которые бы могли пойти через Республику Беларусь, создание привлекательных условий для владельцев грузов, включая низкие цены, упрощенное таможенное оформление, увеличенную пропускную способность границы, оснащение транспортно-логистических центров современным оборудованием.

В Республике Польша налоговые и правовые льготы для возведения объектов логистической инфраструктуры исходят от региональных властей, которые обладают относительно высокой автономией в реализации деловых инициатив и форм поддержки частного бизнеса. Следует также отметить, что система Министерства транспорта Польши не была разработана для объектного управления предприятиями государственной формы собственности, она сосредоточена исключительно на выработке и осуществлении национальной транспортной политики в рамках Европейского союза. В Республике Польша отсутствует государственная программа развития логистики, а также особые нормативные акты, которые бы выделяли логистическую инфраструктуру в особую сферу государственного вмешательства [3].

Функционирование национальной системы логистики в Польше определяется в качестве межотраслевой комплексной задачи с экономическим механизмом взаимодействия дорожной и водной инфраструктуры, морских портов, речных причалов, аэропортов, региональных центров коммерческой недвижимости, телекоммуникации и т.д.

Польские транспортно-экспедиционные компании работают на международных рынках, поэтому они вынуждены внедрять современные организационные, технические и информационные решения и осуществлять свою деятельность в соответствии с мировыми стандартами.

В Польше имеются такие профессиональные ассоциации, как Польское логистическое общество, Польский совет системы GS1, Польская палата экспедирования и логистики, Польская палата по таре и упаковке и другие, целью которых является поддержка логистической деятельности в практи-

ческой и образовательной сфере [1]. В области научных исследований следует выделить Секцию логистики на транспорте Комитета по транспорту Польской академии наук. Кроме того, Республика Польша является членом Европейской системы сертификации логистов, которая формирует единые квалификационные требования к специалистам в области логистики в государствах-членах Европейского союза.

Поставщиками прямых иностранных инвестиций в логистическую инфраструктуру Республики Польши являются транснациональные компании и международные группы, такие как Pannatoni и Goodman, которые в свою очередь ориентируются на бизнес крупных производителей, авторитетных логистических провайдеров и торговых сетей. Рынок складской логистики в Польше формируется под влиянием крупных застройщиков с иностранным капиталом.

Состоявшиеся предпринимательские структуры в Польше имеют возможность обеспечить строительство складской недвижимости и других инфраструктурных объектов за счет долгосрочных банковских кредитов с низким уровнем процентных ставок, которые предлагают специализированные инвестиционные банки, в том числе и иностранные.

Расширение спектра услуг также является характерной чертой прогресса логистического рынка Польши. Логистические компании предлагают клиентам оптимизацию уровня запасов или совместное управление издержками с целью их минимизации. Именно подобные услуги и позволяют отличать логистические фирмы от транспортных или компаний-перевозчиков, доминирующих сейчас на рынке Беларуси.

В Республике Польша работает Научно-исследовательский институт дорог и мостов (IBDiM), которому уже более 60 лет. Кроме того, дорожные лаборатории созданы в политехнических институтах Польши. Одной из последних совместных инициатив Генеральной дирекции государственных дорог и автомагистралей (GDDKiA) и Национального центра по исследованиям и развитию является конкурс «Развитие дорожных инноваций». Проводятся также различные конкурсы на лучшие дипломные работы для студентов, как, например, «Инновации в дорожном хозяйстве» [4, с.34]. Таким образом в Республике Польша стимулируют и поддерживают инновационное развитие транспортно-логистических услуг и дорожного хозяйства.

В Польше разработана комплексная система управления движением на дорогах республиканского значения, которая предусматривает широкое использование интегрированных услуг интеллектуальных транспортных систем (ИТС). Модульная система включает в себя планирование и страте-

гическое управление движением, использование метеорологических данных, информации о пробках и свободных местах парковки. В польской транспортной отрасли предусмотрено широкое использование инновационных решений. Особое внимание уделяется дорожному барьерному ограждению, установке световозвращающих элементов на наиболее опасных участках дороги и поворотах, использованию светодиодного освещения. С инновационными технологиями и решениями в сфере транспорта и логистики возможно ознакомиться на специализированных выставках, которые ежегодно проводятся в Польше.

Разветвленная логистическая инфраструктура Польши предопределяет разнообразие управленческих и бизнес-решений, основанных на капиталах инвестиционных банков, влиятельных девелоперов, распределении рисков между бизнесом и государством в форме государственно-частного партнерства, реализации совместных проектов в сфере транспортной инфраструктуры с участием фондов Европейского союза.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Степанов, В. Логистика «Логистика в Польше: конкуренция растет и на рынке, и в образовании» / В. Степанов [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://transler.ru/content/arxiv_perevozhic/perevozhik_11/perevozhik_125/Logistika_Logistika_v_Polshe_konkurenciya_rastet_i_na_rynke_i_v_obrazovanii. – Дата доступа: 04.01.2017.
2. Романенко, Н. Белорусская логистика: как превратить активность в эффективность / Н. Романенко [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://cargolink.ru/ls/blog/517.html>. – Дата доступа: 03.01.2017.
3. Лемех, В. Польский опыт привлечения инвестиций в логистическую инфраструктуру / В. Лемех [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://ru.calameo.com/read/001888179ba630f9903e8>. – Дата доступа: 03.01.2017.
4. Опыт Польши [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.transinfo.by/pdf/TIR_01-2015.pdf. – Дата доступа: 03.01.2017.

ВЫБОР ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПУТИ: ТЕОРИИ И МОДЕЛИ

Головенчик Г.Г.,

преподаватель кафедры международных экономических отношений
факультета международных отношений БГУ

Беларусь – страна с малой открытой экономикой. Благополучие страны зависит от внешних факторов, прежде всего от покупательной способности торговых партнеров. Мировой и российский кризис обнажил от-