

ных сравнительных преимуществ, что можно назвать позитивной тенденцией. Преднамеренная или вынужденная дифференциация рынков сбыта в данном случае привела к росту конкурентоспособности на рынках стран остального мира. Отметим, что к данным товарным группам относится продукция химической и нефтехимической отрасли (углеводороды, спирты, фенолы, удобрения, соединения азота, инсектициды и др.), машиностроения и приборостроения (механическое погрузочно-разгрузочное оборудование, оборудование для бумажной промышленности, офисная техника, аппаратура для электрических цепей и распределения электроэнергии и др.).

Для трех товарных групп невозможно однозначно определить влияние участия в интеграционном объединении. Так, для радиоактивных и связанных с ними материалов, оружия и боеприпасов, авиа- и космических аппаратов — экспорт в страны остального мира отсутствовал, а в Российскую Федерацию носил нестабильный характер.

Для анализируемых товарных групп в целом характерна тенденция снижения индекса региональной ориентации (с 1,398 в 1999 г. до 1,072 в 2007 г.) при одновременном снижении индекса выявленных сравнительных преимуществ в торговле со странами остального мира (с 0,468 в 1999 г. до 0,367 в 2007 г.). Основным фактором снижения индекса региональной ориентации было превышение темпа роста экспорта в страны остального мира по сравнению с Российской Федерацией. Данную тенденцию нельзя назвать утешающей, так как со странами остального мира происходит рост торговли товарами, теряющими свои конкурентные преимущества, что указывает скорее на попытку экстенсивного увеличения экспорта, а не рост за счет улучшения его качественных характеристик.

Принимая во внимание весь комплекс полученных результатов, следует отметить необходимость корректировки внешнеторговой политики и глубоких сдвигов в структуре производства Республики Беларусь.

ЕДИНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПРОСТРАНСТВО: ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ

*Семак Е. А., Белорусский государственный университет,
Субцельная А. В., Белорусский государственный технологический университет*

Понятие единого экономического пространства тесно связано с теорией размещения производства и прежде всего классическими штандортными теориями, разработанными немецкими экономистами XIX — начала XX вв. Именно в теории размещения производства впервые экономика стала рассматриваться не как «точечная», а как «пространственная» категория.

В середине 50-х гг. XX в. американский экономист У. Айзард обобщает все частные теории размещения производства и теория экономического пространства в его научных трудах и получает новое, объемное измерение. Особый вклад в теорию экономического пространства внес французский экономист Ф. Перрокс. Единое экономическое пространство по Ф. Перроксу — силовое поле, порожаемое фирмами и их взаимосвязями. Суть его теории — рассмотрение неравенства как основополагающего принципа экономического развития. Неравенство вытекает из различий в размерах производства и капитала, из различной степени информированности партнеров, из принадлежности к различным областям хозяйства. Главный результат неравенства — существование доминирующих и подчиненных экономических единиц, неравенство которых имеет своим следствием деформацию экономического пространства. Один из видов деформации — поляризация пространства вокруг ведущей отрасли («полюса роста»). Такую отрасль Ф. Перрокс называет «пропульсивной». Входящие в поляризованные про-

странства предприятия устанавливают неравноправные отношения к его полюсам, испытывают на себе его увлекающее или тормозящее воздействие. «Эффект увлечения» базируется на взаимозависимости всех экономических единиц. Деформация экономического пространства вокруг доминирующей единицы означает по Ф. Перроксу изменение формы и содержания отношений между экономическими единицами, входящими в пространство. Если ранее считалось, что каждая фирма действует самостоятельно, руководствуясь только уровнем единой цены на рынке ее продукции и высотой своих издержек, то по Ф. Перроксу, попав в поляризованное пространство, фирма должна при принятии решений учесть прямое и косвенное принуждение, исходящее из полюса от доминирующей единицы. В поляризованном пространстве экономические единицы ведут себя уже не как взаимозависимые партнеры, а как части единой системы. Основным вкладом Ф. Перрокса в теорию экономического пространства можно считать представление последнего через силовые поля, рассмотрение пространства как объекта планирования.

Вступление развитых стран в эпоху постиндустриального развития оставило свой отпечаток и на развитие теории единого экономического пространства. Это обусловлено взрывными темпами развития высоких информационных технологий и *Internet*. Исследование влияния систем телекоммуникаций на структуру экономического пространства крупного города можно найти у Р. Шулера. Анализ влияния глобальной телекоммуникационной сети на пространственную составляющую экономического развития сделан в работах итальянского экономиста Р. Капелло. Исследование межфирменного и внутрифирменного экономического пространства встречаем и у японского экономиста Г. Шибусавы. На основе построенных моделей имитации деятельности *home*-работника и *office*-работника Г. Шибусава определяет оптимальную структуру фирмы и приходит к выводу о целесообразности пространственного (виртуального) объединения фирм, использующих общие технологии.

Взаимовлияние экономических пространств государств Тихоокеанского региона (Корея, Индонезия, Таиланд) рассматривается С. Парком в одной из его статей. Исследуя развитие экономик этих стран начиная с кризиса 1998 г., он приходит к выводу, что сами по себе высокие информационные технологии, которые получили широкое распространение в странах Тихоокеанского региона, являются необходимым, но не достаточным условием сближения уровней развития регионов (государств). Сетевая организация экономики — необходимое условие для формирования такой инновационной среды, которая обеспечит выравнивание региональных различий и обеспечит экономический рост в каждом отдельном регионе.

Роль пространственной экономики в региональном развитии с позиций накопления человеческого капитала рассматривается К. Карлсоном и В. Цангом. Предлагаемая ими модель описывает динамическую взаимозависимость между накоплением человеческого капитала, региональным разделением труда и пространственной структурой экономики на примере двух соседних регионов. Р. М. Дошпаев, под единым экономическим пространством понимает территорию или сумму территорий, на которых осуществляются единые по форме и содержанию экономические отношения, т. е. существуют: общая для всего пространства валюта, система экономических отношений, общие правовые нормы, регулирующие экономическую деятельность; единые на всем пространстве органы власти и фискальные органы; имеется общий рынок со свободным не ограниченным ничем перетоком капитала и свободным переливом рабочей силы по территории.

Существуют работы, в которых предлагаются модели мультирегионального экономического пространства (например, Р. Барро, 1991 и Т. Фукучи, 2000). Но эти модели обладают существенным недостатком, который не позволяет их использовать для анализа межрегионального взаимодействия на практике, так как строятся на условии гомогенности регионов.

Интерес к проблемам экономического пространства и исследование его свойств в работах отечественных и зарубежных ученых позволяют констатировать, что к настоящему времени сложилось несколько направлений развития теоретических и методологических аспектов этой теории, что свидетельствует об актуальности проблемы. С другой стороны, еще не выработаны единые концептуальные основы, позволяющие интегрировать уже разработанные положения теории единого экономического пространства в целостную и стройную логическую схему.

ИНТЕГРИРОВАННАЯ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ПОДДЕРЖКА ИЗДЕЛИЙ КАК ФАКТОР МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРОДУКЦИИ МАШИНОСТРОЕНИЯ

Соболькова И. П., Белорусский государственный экономический университет

Развитие промышленного комплекса Республики Беларусь требует наращивания объемов реализации продукции и увеличения присутствия белорусских предприятий на основных рынках ее сбыта. Машиностроение является быстрорастущей и наиболее экспортоориентированной отраслью промышленного комплекса. За 2008 г. экспорт машин и оборудования в общем объеме экспортируемой продукции составил 8,1 %, что определяет важность вопросов повышения конкурентоспособности продукции машиностроения, являющегося как производящим, так и потребляющим звеном национальной экономики. Современная экономическая ситуация обостряет вопросы конкурентоспособности продукции. Определение параметров и свойств, обеспечивающих продукту сильные позиции на отечественном рынке и конкурентоспособность на мировом, является первоочередной задачей.

Существует ряд концепций в определении факторов, которые формируют конкурентоспособность товара, как на внутреннем, так и международных рынках.

Ряд ученых в качестве основных факторов конкурентоспособности изделий определяют уровень цены и качества. М. В. Губская, Ф. И. Евдокимов кроме качественно-ценовых факторов конкурентоспособности называют также товародвижение, сервисное сопровождение товара (условия доставки, сервисное обслуживание, условия оплаты, реклама), имидж предприятия. А. Г. Дементьева к вышеуказанным факторам конкурентоспособности добавляет систему сбыта, сроки и технологию производства, объем продаж. И. В. Самочернова, В. Т. Трофимов все факторы конкурентоспособности продукции разделили на две группы: внешние и внутренние. Среди факторов, относящихся к внешним, определены уровень конкурентоспособности страны, отрасли, региона, организации, уровень организации производства и пр. Среди внутренних факторов рассматривается новизна конструкции товара, прогрессивность информационных технологий, технологических процессов и пр. При этом в качестве основных факторов, которые в настоящее время имеют первоочередное значение в обеспечении конкурентоспособности продукции, определяют неценовые факторы, среди которых важнейшее значение приобретают качество товара, его новизна и наукоемкость.

В научных публикациях последних лет рассматриваются проблемы оценки и повышения конкурентоспособности товара. Ряд авторов придают большое значение в обеспечении конкурентоспособности товаров экологическому фактору. При наличии научных разработок по данной проблеме ряд вопросов остается недостаточно исследованным, а именно: недостаточно раскрыта сущность конкурентоспособности продукции машиностроительных предприятий; отсутствуют подходы к формированию факторов конкурентоспособности продукции на основе системы послепродажного обслуживания.