

продукции и т. д.), далее проводится анализ нескольких стран региона, отобранных по «нокаут»-критериям. На третьей фазе предприятие может определиться, будет ли оно экспортировать свою продукцию или организовывать сборочное либо совместное предприятие и каким образом. Например, МТЗ разрабатывает детальные бизнес-планы о возможностях выхода и закрепления на том или ином рынке. Если в Молдове и Армении производство рентабельно только при условии выпуска в год не менее 500 тракторов, которые не смогут быть реализованы из-за конкуренции со стороны более дешевых китайских и японских аналогов отечественных тракторов, то предприятию следует предпочесть экспортную стратегию.

Таким образом, следование алгоритму практической реализации эклектической теории Даннинга способствует систематизации процесса проводимых исследований потенциальных рынков сбыта, а также выявлению сторон, требующих доработки и развития. Данный алгоритм может быть рекомендован к применению машиностроительным и другим предприятиям Беларуси.

## **ФАКТОРЫ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

*Кудряшов Н. Г., Белорусский государственный университет*

Транзитному потенциал представлен совокупностью внешних и внутренних факторов, определяющих возможности страны по оказанию транспортно-логистических услуг в целях обслуживания международных транзитных потоков грузов и пассажиров, следующих по ее территории. Транзитный потенциал рассматривается как экономический ресурс с позиций внешних и внутренних факторов его реализации. Факторы реализации транзитного потенциала формируют две группы:

— экзогенные факторы — факторы внешней среды. Государство на них или не влияет, или воздействует опосредованно;

— эндогенные факторы — факторы внутренней среды, на которые направлены меры макроэкономической политики государства.

Среди экзогенных факторов выделяются геоэкономические: общие тенденции развития и взаимодействия международных экономических систем, выгодное географическое положение (расположение территории относительно глобальных экономических центров, наличие в сопредельных странах емких, развивающихся рынков, положение и роль страны в международном экономическом сообществе, территориальная и видовая структура международных перевозок, степень интеграции национальной транспортной системы в международную транспортную систему, региональная экономическая интеграция); геополитические: политический риск (стабильность политического режима в странах, расположенных в русле прохождение транзитных грузопотоков), безопасность международных транспортных коридоров, доступность зарубежных экономик для инвестиций, интеграционных процессов, рыночной экономики.

Среди эндогенных факторов выделяются инфраструктурные: уровень развития транспортной инфраструктуры (высокая пропускная способность транспортной сети и пунктов взаимодействия всех видов транспорта, наличие необходимого количества транспортно-логистических центров), рациональное размещение объектов транспортной инфраструктуры, модернизация приграничных пунктов пропуска со значительным повышением пропускной способности; технологические: применение интермодальных контейнерных перевозок, использование современных информационных технологий на всех этапах процесса перевозки, внедрение логистических принципов и методов управления процессом товародвижения, эффективность таможенных технологий (в т. ч. процесса таможенного оформления), технико-технологические разработки, подготовка кадров в сфере транспортно-логистического обслуживания; экономико-правовые: госу-

дарственная экономическая политика (нетарифные меры и другие ограничения), доступ зарубежных инвестиций на внутренний рынок страны, регулирование международного транзита на национальном уровне, ситуация в сфере приватизации объектов транспортной инфраструктуры.

Среди внешних и внутренних факторов особое значение в современных условиях приобретают внутренние факторы, зависящие в первую очередь от экономической политики государства.

На сегодняшний день проблемы реализации транзитного потенциала связаны с недостаточным развитием транспортно-логистической инфраструктуры, с неполным обеспечением необходимой пропускной способности приграничных пунктов (таможенный и пограничный контроль), недостаточным применением интермодальных контейнерных перевозок (особенно на автомобильном транспорте). С позиций экономико-правового фактора можно констатировать неполную реализацию транзитного потенциала, поскольку ограничение свободы движения товаров и услуг по территории государства не всегда позволяет реализовать конкурентные преимущества транзитной страны. Примером может служить до сих пор действующая в Таможенном союзе разрешительная система на автоперевозки из третьих стран.

## **СТРАТЕГИИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ВОЕННО-ПРОМЫШЛЕННЫХ КОМПЛЕКСОВ ТРАНЗИТИВНЫХ ПОСТСОВЕТСКИХ СТРАН**

*Леонovich А. Н., Военная академия Республики Беларусь.*

Основу военной промышленности Советского Союза составляли предприятия военно-промышленных комплексов (ВПК) России, Украины, Беларуси, Казахстана. Кооперация предприятий ВПК СССР была очень тесной. Правда, его потенциал в преобладающей своей части был сосредоточен в России. Примерно из 55 тыс. оборонных предприятий, конструкторских бюро и НИИ в России находилось 73 %, Украине — 14 %, Белоруссии — 3,3 %, Казахстане и Молдове — по 1 %, Прибалтике — 3,7 %.

В конце 1980-х — начале 1990-х гг. произошли глубокие экономические и политические изменения, которые существенно повлияли на развитие военной промышленности транзитивных стран постсоветского пространства. Данные изменения были связаны с:

- распадом Советского Союза, Совета экономической взаимопомощи и организации Варшавского договора, в результате чего произошел разрыв кооперационных связей, и сокращение экспорта ВВТ внутри стран совета экономической взаимопомощи и реализации вооружения и военной техники в СССР;
- переходом от плановой экономики к рыночной и снижении роли государства в развитии военной промышленности;
- непродуманной конверсией военного производства
- сокращением военных расходов во всех странах, что способствовало сокращению внутреннего спроса на ВВТ;
- превращением альянса НАТО в стратегического партнера для стран Прибалтики (Литвы, Латвии и Эстонии);
- сокращением мировых военных расходов и как следствие сокращение мирового рынка ВВТ.

В результате вышеперечисленных изменений военная промышленность транзитивных стран постсоветского пространства столкнулась с серьезными трудностями:

- снижением всеми постсоветскими транзитивными странами производства ВВТ;
- сокращением занятости в ВПК;
- поиском новых рынков сбыта;