

Заключение. Дальнейшие меры по развитию единого транспортного рынка в ЕАЭС предполагают следующие ключевые шаги, затрагивающие функционирование транспортно-логистических систем стран-участниц межгосударственного объединения:

- продолжение процесса гармонизации законодательства и унификации нормативных требований к осуществлению транспортно-логистической деятельности;
- введение безразрешительного принципа выполнения международных автомобильных перевозок в рамках Союзного государства Беларуси и России;
- устранение существующих барьеров нормативного, технологического и экономического характера в сфере транспортной политики государств ЕАЭС;
- либерализация требований к организации и осуществлению каботажных автомобильных перевозок грузов;
- продолжение процесса модернизации транспортной и логистической инфраструктуры трансъевропейских транспортных коридоров, участки которых проходят по территориям стран ЕАЭС;
- развитие научно-технического и практического сотрудничества в области развития транспортной логистики и цифровизации международных цепей поставок;
- совершенствование и унификация систем подготовки кадров в сфере транспортной логистики.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Господарик, Е. Перспективы экспорта транспортных услуг в ЕАЭС / Е. Господарик, А. Королева // Банковский вестник. – 2021. – № 4. – С. 65-72.
2. Луцевич, А. Курс устойчив / А. Луцевич // Транспорт & Транзит. – 2021. – № 2. – С. 12-15.
3. Ивуть, Р. Б. Логистика: учебное пособие для студентов / Р. Б. Ивуть. – Минск : БНТУ, 2021. – 462 с.
4. Луцевич, А. Не густо, да не пусто / А. Луцевич // Транспорт & Транзит. – 2021. – № 1. – С. 28-29.
5. Кауфман, Е. Кому на Руси жить хорошо / Е. Кауфман // Транспорт & Транзит. – 2021. – № 3. – С. 36-38.
6. Луцевич, А. Утильсбор всему помеха / А. Луцевич // Транспорт & Транзит. – 2021. – № 3. – С. 40-41.
7. В 2020 г. объем автомобильных грузоперевозок в Казахстане сократился на 7,4% до 3,29 млрд. тонн // РБК Магазин исследований [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://marketing.rbc.ru/articles/12362/>. – Дата доступа: 20.02.2022.
8. Зиневиц, А. С. Текущее состояние и перспективы развития национальной транспортно-логистической системы Республики Беларусь / А. С. Зиневиц, Р. Б. Ивуть // Перспективы развития транспортного комплекса : материалы II Междунар. заоч. науч.-практ. конф. – Минск : БелНИИТ «Транстехника», 2016. – С. 202-209.
9. Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy // The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank [Electronic resource]. – Mode of access: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>. – Date of access: 20.02.2022.

УДК 336.763.3 + 338.47:330.322.2

ПОЛЕССКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР КАК ИНСТРУМЕНТ ЕВРАЗИЙСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ

соискатель **И.В. Капкин,**

Академия управления при Президенте Республики Беларусь, г. Минск

Резюме – в статье предложено впервые в Беларуси реализовать механизм привлечения инвестиций в инфраструктуру через инфраструктурные облигации. Дана характеристика текущему состоянию транспортной инфраструктуры Республики Беларусь. Приведена оценка потребности экономики Республики во вложениях в транспортную инфраструктуру. Обоснованы выгоды создания нового транспортного коридора в Полесье и привлечения для его реализации инфраструктурных инвестиций при помощи облигационных займов. Рассчитана потребность в инвестициях для запуска первого этапа реализации проекта Полесского транспортного коридора.

Ключевые слова: транспорт, транспортный коридор, инвестиции, инфраструктура, облигации, инфраструктурные облигации.

Введение. Для развития национальной экономики жизненно необходимо поддержание транспортной инфраструктуры на должном уровне, ее эффективное использование, а также поступательное развитие.

Республика Беларусь имеет развитую транспортную инфраструктуру, в то же время имеется немалый потенциал привлечения инфраструктурных инвестиций, реализация которого приведет к увеличению конкурентоспособности экономики, повышению темпов ее развития и росту уровня жизни населения.

Одним из наиболее перспективных механизмов привлечения инвестиций в инфраструктуру являются облигационные займы.

Основная часть. Республика Беларусь обладает развитым комплексом транспортной инфраструктуры. В таблице 1 приведены данные по протяженности путей сообщения по разным видам транспорта.

Таблица 1 – Протяженность путей сообщения Республики Беларусь, 2016-2020 гг. (на конец года).

Год	2016	2017	2018	2019	2020
Железнодорожные пути общего пользования, км	5 490,9	5 480,0	5 480,0	5 479,8	5 479,8
Автомобильные дороги общего пользования, тыс. км	101,6	101,9	102,4	102,5	102,8
из них с твердым покрытием	87,6	88,2	88,6	88,9	89,1
Магистральные трубопроводы, км	11 656,5	11 653,4	11 728,1	11 931,9	11 805,8
Судоходные внутренние водные пути общего пользования, км	1 714,0	1 714,0	2 115,0	1 888,8	2 067,4

Примечание –Источник: [1]

Также в Республике Беларусь имеется инфраструктура воздушного транспорта: шесть аэропортов, в г. Минске и прочих областных центрах [2]. В соответствии с Национальной инфраструктурной стратегией Республики Беларусь на 2017–2030 годы, потребность в капитальных вложениях в транспортную инфраструктуру будет только возрастать: в 2021-м году она составит 1 494,8 млн. долл. США, а в 2030-м – уже 1 987,1 млн. долл. США [3]. Эти затраты включают в себя как расходы на поддержание уже существующей транспортной инфраструктуры и инвестиции в новые объекты. Отсутствие в данной стратегии трубопроводного транспорта объясняется тем, что вложения в него проходят вне данной программы, в рамках инвестиционных программ субъектов хозяйствования. К примеру, на 2021–2023 годы запланирован крупный проект – строительство нефтепровода «Гомель – Горки» для диверсификации поставок нефти в Беларусь [4]. Республика Беларусь заинтересована в привлечении инвестиций в транспортную инфраструктуру для ее модернизации и развития, включая формирование новых транспортных коридоров для увеличения транзитного потенциала и роста сопряжения с экономиками стран-членов ЕАЭС. Сейчас в Беларуси имеется 2 трансъевропейских транспортных коридора: № 2 (Запад – Восток, Брест – Минск – Орша – граница Российской Федерации) и № 9 (Север – Юг, граница Российской Федерации – Витебск – Гомель – граница Украины) [5].

Предлагаем рассмотреть проект поэтапного создания нового транспортного коридора Россия – Гомель – Брест – ЕС (Польша). На первом этапе планируется электрификация существующей одноколейной железной дороги Гомель – Жабинка протяженностью 557 км. На втором этапе – достройка вторых путей и превращения железной дороги в полноценную магистраль. Для этой цели предлагаем использовать заемные средства китайской стороны – опыт их использования в Беларуси уже есть. Для проекта «Электрификация участков Гомель – Жлобин – Осиповичи и Жлобин – Калинковичи. 3-я очередь. Участок Жлобин – Калинковичи», протяженность которых составляет 101 км, был привлечен кредит от Экспортно-импортного банка Китая в размере 65,7 млн. евро. Стоимость электрификации 1 километра двухпутной железной дороги в ценах 2019 года составляет в среднем примерно 651 тыс. евро или 1,53 млн. рублей (по курсу Национального Банка Республики Беларусь на дату подписания кредитного соглашения) [6]. Следовательно, для проекта электрификации железной дороги Гомель – Жабинка потребуется около 852 млн. рублей (в ценах 2019 года).

Реализация этого проекта может быть осуществлена при помощи инфраструктурных облигаций. Доходность по ним в России в виде средневзвешенной ставки купона составляет около 7% годовых, при разбросе ставок от 4 до 12% – наименьшие значения у выпусков облигаций, гарантированных государством [7]. Мы полагаем, что при размещении инфраструктурных облигаций при условии их гарантии со стороны Правительства Республики Беларусь, доходность будет несколько ниже средней: около 5–6% годовых. Это выгодно как для инвесторов с точки зрения прибыли и уровня риска, так и для Беларуси – по стоимости долгового финансирования.

Кроме роста транзитного потенциала в рамках ЕАЭС и роста уровня экономических взаимосвязей, при реализации данного проекта дополнительно получит импульс к развитию экономика Полесского региона (Гомельская и Брестская области). Модернизация железной дороги Гомель – Жабинка позволит нарастить производственный потенциал, появится возможность ускорить развитие нефтехимической отрасли (Мозырьский НПЗ; экспорт нефтепродуктов), аграрно-промышленного комплекса в регионе, деревообрабатывающей промышленности. Дополнительно ускорится освоение новых месторождений калийных солей в Петриковском районе, и получить возможность их масштабного вывоза по новому направлению.

Заключение. Потребность во вложениях в транспортную инфраструктуру Республики Беларусь нарастает. Возникает необходимость найти дополнительные возможности по их привлечению, например, в виде инфраструктурных облигаций. При их помощи можно реализовать проекты, которые не только ускорят развитие экономики Беларуси, но и дадут импульс к установлению новых хозяйственных связей со странами-членами ЕАЭС, способствуя их экономической интеграции.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Транспорт в Республике Беларусь, 2020 / Национальный статистический комитет Республики Беларусь ; редкол.: И. В. Медведева [и др.]. – Минск, 2020. – 22 с.
2. Официальный сайт Министерства транспорта и коммуникаций / [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mintrans.gov.by/ru/activity-air-structure-ru/>. – Дата доступа: 30.09.2020.

3. Национальная инфраструктурная стратегия 2017 – 2030 / Министерство экономики Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.economy.gov.by/uploads/files/G4P/NIS-16.10.2017compressed.pdf>. – Дата доступа: 22.02.2022.

4. Подписано распоряжение о строительстве магистрального нефтепровода «Гомель-Горки» / Официальный интернет-портал Президента Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://president.gov.by/ru/news_ru/view/podpisano-rasporjazhenie-o-stroitelstve-magistralnogo-nefteprovoda-gomel-gorki-23520/. Дата доступа: 22.02.2022.

5. Развитие приоритетных направлений / Белорусская железная дорога [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.rw.by/corporate/belarusian_railway/priority_directions/. – Дата доступа: 25.02.2022.

6. О подписании кредитного соглашения / Посольство Республики Беларусь в Китайской народной республике [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://china.mfa.gov.by/ru/embassy/news/bce49b64ce3f644c.html>. Дата доступа: 23.02.2022.

7. Бонды для инфраструктуры (аналитический обзор) / InfraOne Research [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://infraone.ru/sites/default/files/analitika/2020/bondy_dlya_infrastructure_2020_infraone_research.pdf. – Дата доступа: 22.02.2022.

УДК 338.3(476)

НАУЧНО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛЬНЫХ ВЫЗОВОВ И НЕОБХОДИМОСТИ УГЛУБЛЕНИЯ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ

А. Г. Карпетян, Е. Н. Князева, Э. Ю. Вишневская, ГУ «БелИСА», г. Минск

Резюме – инновационные изменения затрагивают все сферы жизни современного общества. В настоящее время развитие инновационной экономики способствует росту использования цифровых технологий во всех секторах реальной экономики. Такая тенденция легла в основу формирования понятия «цифровой трансформации» и получила развитие во всем мире, что в свою очередь, обуславливает изучение научно-методологических основ цифровой трансформации национальной экономики.

Ключевые слова: цифровизация, цифровая трансформация, инновационное развитие.

Введение. Формирование качественно нового типа технологического уклада на современном этапе является ключевой тенденцией современной экономики. Переход к инновационной модели развития посредством интенсивного развития информационно-коммуникационных технологий, повсеместного использования и внедрения инноваций, а также формирования новых механизмов инновационной деятельности будет способствовать разработке новых единиц техники и передовых технологий, которые смогут обеспечить инновационное развитие экономической и социальной сферы.

Основная часть. Становление инновационной экономики подразумевает повсеместное использование цифровых технологий. Такой процесс получил название цифровая трансформация и стал определяющей тенденцией ближайших десятилетий. Вместе с тем необходимо отметить, что данное понятие имеет множество значений и трактуется по-разному в различных областях. Более того, в большинстве научных исследований оно употребляется без дефиниций. В случае, если в публикациях авторы сами дают определение цифровой трансформации, то их содержание ограничивается, как правило, научной сферой автора. В связи с этим появляется необходимость в рассмотрении теоретических основ формирования таких смежных терминов, как «информатизация», «цифровизация», «цифровая экономика» и других понятий. Следует отметить, что несмотря на углубление существующих научных знаний в этой сфере и появлением новых научных парадигм, общепринятое определение термина до сих пор отсутствует.

Впервые понятие «цифровая трансформация» стало использоваться в научной сфере в конце XX – начале XXI в. наряду с активным использованием терминов «электронизация», «компьютеризация», «информатизация», «цифровизация». Данный феномен легко объясняется переходом к новым стадиям развития производственных процессов в экономике. То есть последовательный переход от физических форм труда к механизированным, затем внедрение в производство электронной техники, дальнейшее использование компьютерных технологий и как итог – повсеместная цифровизация.

Феномены «цифровизации» и «информатизации» достаточно динамичны и комплексны, ввиду этого общее и единое определение среди зарубежных, в том числе российских авторов отсутствует. Это также связано и с тем, что «цифровизация» и «информатизация» охватывают множество сфер жизни общества от экономики и политики до здравоохранения и сельского хозяйства, в этой связи данные определения могут отличаться. В зарубежных источниках часто при определении понятий акцент делается непосредственно на саму технологию либо на сферы ее влияния. Согласно Докладу о цифровой экономике ООН за 2019 год цифровой трансформацией являются направления радикального влияния цифровых продуктов на традиционные сферы экономики [1]. Г. Виал считает, что цифровая трансформация – это процесс, который направлен на улучшение объекта путем существенных изменений его свойств благодаря комбинации информационно-вычислительных и коммуникационных технологий [2]. В российской научной мысли, как отмечалось выше, так же отсутствует единое определение «цифровой экономики», «цифровизации» и «информатизации». Касаемо понятия «цифровая экономика» важно