

УИРДС. Создание и развитие потребности в контактах с принципалом – большая оперативно-тактическая работа, включающая мероприятия, помеченные в таблице 1 номерами 3.1–3.5: 3.1. Определение вариантов создания и развития потребности (СРП). 3.2. Выбор вариантов и подготовка плана (СРП). 3.3. Обеспечение ресурсами для (СРП). 3.4. Реализация плана (СРП). 3.5. Оценка результатов (СРП).

Чтобы окончательно побудить дистрибьютора к контактам и тем самым внедриться в сеть, необходимо провести заключительные работы, обозначенные в таблице 1 номерами 4.1–4.5: 4.1. Определение вариантов побуждения дистрибьютора к действию (ПДД). 4.2. Выбор вариантов и подготовка плана ПДД. 4.3. Обеспечение ресурсами для ПДД. 4.4. Реализация плана ПДД. 4.5. Оценка результатов ПДД.

Данная методика применялась компанией, которая занимается продвижением на отраслевые рынки следующей продукции: газовые и дизельные генераторные установки; компрессоры для природного газа; катализаторы для установок на химических заводах; высококачественный бигбэг различных размеров. Методика использована при оценке дистрибуции на отраслевых сегментах рынка Беларуси, Казахстана, Китая, России, таких как: нефте-газовая и химическая отрасли; автомобилестроение и тракторостроение; машиностроение и приборостроение; производство мебели. Кроме вышеуказанных компания предлагает на этих сегментах такие проекты как: автоматизированные системы управления химических заводов; система безопасности трубопроводов нефти и нефтепродуктопроводов; технология замедленного коксования и извлечения серы; закрытая система удаления кокса; системы хранения энергии; линии по производству мебельных панелей. Совместные бизнес-проекты резидентов и нерезидентов вышеуказанных стран объединены пулом поставщиков в Китае с профессиональными техническими коммуникациями и гибкими бизнес-моделями.

Заключение. Технология «ПУСК+5» может быть адаптирована и для других субъектов товаропроводящей сети (дилеров, джаберов, коммиссионеров, посредников с доработкой-переработкой), но применение ее лучше начинать именно с дистрибьюторов как наиболее распространенных посредников на многих отраслевых и региональных сегментах рынка.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Международная конкурентоспособность экспортного потенциала белорусской промышленности / А.Е.Дайнеко, А.В.Данильченко, С.В.Глубокий [и др.]; под науч. ред. А.Е.Дайнеко. – Минск: Право и экономика, 2020. – 286 с.
2. О торгово-экономическом сотрудничестве Республики Беларусь с Китайской Народной Республикой [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://china.mfa.gov.by/ru/bilateral_relations/trade_economic/ –
3. Глубокий, С.В. Товаропроводящая сеть предприятия: эффективные решения по организации, маркетингу и менеджменту / С.В.Глубокий. – Минск : Изд-во Гревцова, 2008. – 376 с.
4. Внешняя торговля Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/makroekonomika-i-okruzhayushchaya-sreda/vneshnyaya-torgovlya/2/operativnye-dannye_5/eksport-import-s-otdelnymi-stranami/ – Дата доступа: 15.10.2020.
5. Глубокий, С.В. Оценка привлекательности отраслевых сегментов дистрибьюторского рынка / С.В.Глубокий, Суй Сонг // Экономика. Финансы. Управление. – 2024. – №1 (278). – С.27-35.

УДК 339.56

ИНТЕРНАЦИОНАЛИЗАЦИЯ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И КИТАЯ

М. Л. Третьякова, УО ФПБ «Международный университет «МИТСО», г. Минск

Резюме. В данной статье рассматриваются основные аспекты интеграции Республики Беларусь и Китая в рамках транспортно-логистической цепи. Акцентируется внимание на влиянии и роли каждой из стран на развитие Шелкового пути. Особое внимание уделяется «Брестскому отделению Белорусской железной дороги» как основному узлу при перегрузках грузов из Китая в Европу и наоборот. Цель статьи – исследовать современное состояние белорусско-китайских отношений в рамках построения единой логистической цепи.

Ключевые слова: интернационализация, транзит, логистический потенциал, транспортные услуги, контейнерные перевозки, Шелковый путь.

Введение. Республика Беларусь, находясь на пересечении евразийских транспортных путей, соединяющих рынки Европейского союза и ЕАЭС, заняла выгодное географическое и политическое положение. Это обусловило развитие транзитного потенциала. И так как Республика Беларусь является членом Евразийского экономического союза, имеющей две транспортные артерии Европы, ежегодный транспортный поток и транзит европейских грузов по территории Беларуси является одним из важных аспектов, характеризующим политическую и экономическую стабильность. В нашей стране хорошо развиты машиностроение, электроэнергетика, металлообработка, добывающая промышленность, легкая и пищевая промышленность, деревообработка, хорошая оснащенность инфраструктурой, мощный научно-технический потенциал, квалифицированная рабочая сила: все это дает основание для сотрудничества с другими регионами и странами [1].

Основная часть. Говоря о белорусско-китайском сотрудничестве, стоит отметить, что в последние семь лет партнерские отношения обеих стран развиваются последовательно и системно практически во всех сферах: торгово-экономической, политической, научно-технической [3]. Несомненно, перспективы и возможности для белорусско-китайского сотрудничества позволит открыть проект по строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути. И благодаря этому проекту, есть все основания полагать, что сотрудничество Беларуси и Китая станет более тесным, перспективным и эффективным в разных сферах экономики [2]. Отметим, что еще в 1992 году были заложены первые дипломатические отношения между Беларусью и Китаем, и вот только несколько последних лет эти отношения приобрели динамический характер. Так, в 2016 году президент Республики Беларусь посетил Китайскую Народную Республику, и в ходе государственного визита главы государств подписали Совместную декларацию об установлении наивысшего в истории уровня отношений, стратегического партнерства и взаимовыгодного сотрудничества.

На сегодняшний день Беларусь является значимым участником концепции «Один пояс – один путь», которая еще в 2013 году была предложена Китаем. Концепция является крупнейшей в мире платформой для развития международного сотрудничества, интеграции финансовой сферы. Несколько лет назад обеими странами было принято решение о долгосрочной перспективе в торговых отношениях, удалении барьеров на пути торговых отношений. Так как Беларусь является своего рода транзитной точкой в транспортном пути с севера на юг и с запада на восток, обеим странам выгодно будет иметь тесную договоренности и диалог сотрудничества, создать прозрачную систему международной торговли. Еще одной важной ветвью в создании и развитии крепких дипломатических отношений является строительство в 2014 году Китайско-белорусского индустриального парка «Великий камень», имеющим прямое сообщение с транзитным международным маршрутом Чунцин – Синьцзян – Европа. Отметим тот факт, что Россия также принимает активное участие в этом проекте. И особенно это важно в современных условиях. Особое внимание привлекает транспортный поток Китай – Казахстан – Москва [3].

Доставка грузов по Шелковому пути из Китая в Беларусь и Россию осуществляется скорыми контейнерными поездами. Данные маршруты включают транзитные точки через Россию, Казахстан и Монголию. Отметим тот факт, что некоторые транспортные компании осуществляют доставку грузов из Беларуси в Китай автомобильным транспортом, что сокращает время пребывания груза в пути.

Рассматривая наиболее перспективные транзитные пункты на территории Беларуси в рамках данной цепи поставок Китай – Европа, следует отметить пункт г. Бреста. Благодаря особенному географическому положению г. Бреста, город стал «входными воротами в Европу» и по своей сути именно Брестский железнодорожный узел является важным международным центром перегрузки, перевалки, транзита и перераспределения товарно-материальных ценностей, которые следуют в направлении Китая из Европы и обратно [4]. Из-за технических особенностей работы железной дороги, а именно разной ширины колеи между Китаем и рядом европейских стран, поезда, следующие в направлении Китай – Европа, нуждаются в перегрузке на железнодорожный транспорт транзитной страны. И контейнерные поезда, которые следуют транзитом в Европу через Брест, именно на этой станции осуществляют перегрузку. Кроме перегрузки и перевалки грузов, через транспортный узел Бреста экспортируются белорусские товары в Китай. Через Брест в Китай, в частности, отправляются калийные удобрения, лесоматериалы, растительное масло, молочные продукты [5].

С учетом того, что в последние годы объем перевезенных грузов из Европы в Китай и наоборот увеличился, имеет смысл говорить о необходимости такого пути и его развитии с целью удовлетворение логистических потребностей в перегрузках была произведена модернизация контейнерного терминала «Брестского отделения Белорусской железной дороги».

Как было отмечено Министром транспорта и коммуникаций, в условиях санкционного давления Запада Беларуси необходимо переориентировать грузопотоки и вести более активную работу. Тем не менее, если говорить о плюсах, то следует отметить, что за 2022 год объем контейнерных перевозок транзитом через Беларусь из Китая вырос в сравнении с 2021 годом, достигнув 120 тысяч двадцатифутовых эквивалентов. Есть и минусы, так, например, постоянно меняющиеся условия на пунктах пропуска с соседними государствами навязывают ограничения, связанные с прохождением границы [6]. В связи с этим приходится перестраивать логистические пути и цепочки. Но, тем не менее, на сегодняшний день между Беларусью и Китаем сложились крепкие отношения, которые необходимо развивать и далее.

Как видно, динамически развивающиеся белорусско-китайские торговые отношения выдвинули более масштабные и серьезные требования к транспортным и логистическим услугам. На протяжении нескольких последних лет транспортные ведомства обеих стран обмениваются не только опытом, но и обсуждают планы на дальнейшее выгодное сотрудничество, заключают соглашения, основательно готовят плацдарм для успешного и эффективного развития международной транспортной системы.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Зайцева Е.В. Сотрудничество Республики Беларусь и КНР в инвестиционной сфере // Банкауск. весн. – 2019. – №8/673. – С. 36-44.
2. Косов А.П. Участие Беларуси в китайской инициативе «Один пояс – один путь»: оценки и возможности. – Витебск : Ученые записки ВГУ им. П.М. Машерова, 2019. – Т. 29. – С. 17-24.
3. Восток – дело тонкое. – [Электронный ресурс] // URL: <https://neg.by/novosti/otkrytj/belarus-pytaetsya-intensifitsirovat-sotrudnichestvo-s-kitaem/> (дата обращения: 18.02.2024).

4. Китай и Беларусь изучают новую модель в сфере международной логистики. – [Электронный ресурс] // URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2023/0920/c31518-20074045-5.html> / (дата обращения: 18.02.2024).

5. Новый Шелковый путь: как проходит доставка из Китая в Беларусь. – [Электронный ресурс] // URL: <https://inter-freight.by/blog/novyj-shelkovyj-put-kak-prohodit-dostavka-iz-kitaya-v-belarus/> (дата обращения: 18.02.2024).

6. Официальный сайт Посольства Республики Беларусь в Китайской Народной Республике. – [Электронный ресурс] // URL: <https://china.mfa.gov.by/ru/> (дата обращения: 14.02.2024).

УДК 336.02

ФИНАНСОВЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ РАЗВИТИЯ МАЛОГО И СРЕДНЕГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В СТРАНАХ ЕАЭС

канд.экон.наук, доцент Г.В. Турбан, БГЭУ, г. Минск

Резюме. Показана роль малого и среднего предпринимательства (МСП) в национальной экономике, выделены различные формы финансовых инструментов развития МСП, применяемые в мировой практике и в отдельных странах ЕАЭС, определено, что наиболее распространенным способом финансирования в странах ЕАЭС является кредитование, установлено увеличение кредитов, выданных МСП в национальных валютах, проведенный SWOT-анализ применения финансовых инструментов развития МСП в странах ЕАЭС показал, что наиболее сильной стороной рынка финансовых ресурсов развития МСП является наличие поддержки со стороны правительств, наибольшие угрозы исходят от современных вызовов в мировой экономике, приводящих к экономической нестабильности, сформулированы рекомендации по совершенствованию финансовых инструментов развития МСП в странах ЕАЭС.

Ключевые слова: малое и среднее предпринимательство, финансовые инструменты, интеграция.

Введение. Малое и среднее предпринимательство занимает важное место в современной экономике, создавая не только новые рабочие места, способствуя развитию регионов, но и запуская новые инновационные проекты, наращивая экспорт. При этом финансовые инструменты предоставляют дополнительные возможности для расширения бизнеса, снижения инвестиционных рисков.

Основная часть. В Республике Беларусь на конец 2022 г., по данным Национального статистического комитета республики, работало 113 355 малых и средних организаций и 262 798 индивидуальных предпринимателей. Общий объем экспортируемых ими товаров составил 15,8 млрд долл. США или 41,2% от общего объема экспорта товаров Республики Беларусь. В тоже время в 2018 г. данная доля была на уровне 51% [5]. Динамика основных экономических показателей деятельности малых и средних организаций Республики Беларусь представлена на рисунке 1.

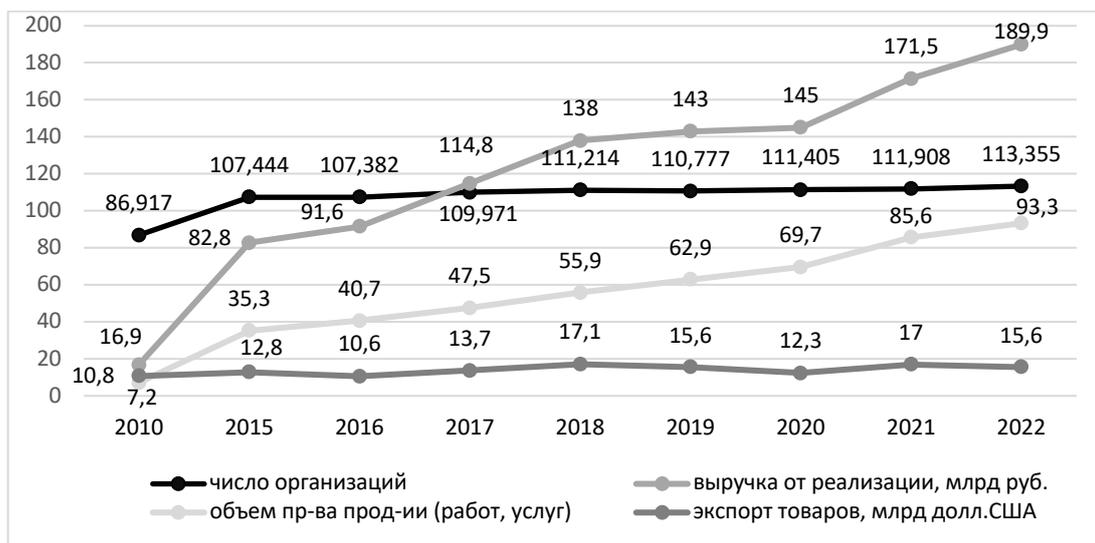


Рисунок 1 – Динамика основных экономических показателей деятельности малых и средних организаций Республики Беларусь за 2010-2022 гг.

Примечание – Источник: собственная разработка автора на основе данных [5]

Данные рисунка наглядно свидетельствуют, что за анализируемый период с 2010 г. по 2022 г. темы роста объема производства продукции (работ, услуг) и выручки от реализации малых и средних организаций Республики Беларусь значительно превышали темпы роста экспорта товаров, что свидетельствует о преимущественной нацеленности в их работе на внутренний рынок. Незначительна и доля малых и средних организаций в промышленности – 13,6% на конец 2022 г., индивидуальных предпринимателей – 5,7% [5].