

Dodonov Oleg, PhD in Economics,
Associate Professor, e-mail: oleg.dodonov.68@mail.ru
Dodonova Elizabeth, e-mail: elizavetta1220@icloud.com
Polotsk State University (Belarus, Novopolotsk),
211440, Novopolotsk, Blokhina st., 29

INNOVATIONS AS THE BASIS OF THE DEVELOPMENT OF THE WAREHOUSE AND TRANSPORT ECONOMY OF THE LOGISTIC SYSTEM

In the article is isolated the practical problem of the defined by example examination of the role of innovations in the development of the logistic system of Republic Belarus', the basic subsystems, in which the introduction of innovations is first priority for the development of logistic system, are isolated, the types of innovations for their introduction in the basic subsystems are selected, are given examples of the application of innovations in the warehouse and transport economy, the priority role of personnel in the innovation development of logistic system is substantiated.

Keywords: innovation; logistic system; personnel; storage; transport.

УДК 339.565:005.932(476)

Зиневич Алексей Сергеевич, магистр экономических наук, аспирант
Ивуть Роман Болеславович, доктор экономических наук, профессор
Белорусский национальный технический университет (Беларусь, Минск),
e-mail: atfeco@tut.by, 220013, г. Минск, ул. Я. Коласа, 12

ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ: СУЩНОСТЬ И ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ

Изложены теоретические и методические основы концепции транзитного потенциала транспортно-логистической системы Республики Беларусь. Сформулирована уточненная дефиниция транзитного потенциала как экономической категории. Проведен анализ существующих подходов к оценке уровня развития транзитного потенциала страны. Представлена авторская методическая разработка, нацеленная на проведение детального анализа транзитного потенциала транспортно-логистической системы Беларуси.

Ключевые слова: транзит; транзитный потенциал; транспортно-логистическая система; прагматический подход; системный подход; факторы реализации транзитного потенциала.

Одним из приоритетов государственной транспортной политики Республики Беларусь традиционно выступает решение задач по реализации и развитию транзитного потенциала национальной транспортно-логистической системы. Выгодное экономико-географическое положение республики на пересечении стратегических торгово-транспортных маршрутов Евроазиатского континента предопределяет ориентацию транспортного комплекса страны на организацию и логистическое обслуживание транзита грузов и пассажиров, следующих через ее территорию. Несмотря на отсутствие прямого выхода к морю, республика объективно призвана играть роль транзитного моста, обеспечивая беспрепятственное функционирование внутриконтинентальных транзитных коридоров в направлениях Европа – Азия и Скандинавия – Балканы.

Меры макроэкономической политики Беларуси, нацеленные на повышение транзитной привлекательности транспортной и логистической инфраструктуры страны, предпринимаются в рамках реализации Республиканской программы развития логистической системы и транзитного потенциала Республики Беларусь на 2016–2020 годы. Детальный анализ этого и предшествующих программных документов по вопросам развития транзита и логистики в стране свидетельствует об актуальности дальнейшего развития теоретико-методических основ оценки достигнутого уровня в реализации транзитного потенциала государства. Кроме того, требует конкретизации на теоретическом уровне сущность категории «транзитный потенциал», формулировка которой в явном виде отсутствует в указанных документах.

Формированию и развитию концепции транзитного потенциала транспортной (транспортно-логистической) системы посвящены научные публикации ряда российских (З.В. Альметова, Н.О. Дунаева, О.Н. Ларин, С.М. Резер, А.П. Суходолов и др.) и белорусских (Р.Б. Ивуть, Д.М. Антюшеня, Н.Г. Кудряшов, А.Д. Молокович) ученых-экономистов. Анализ теоретических подходов, изложенных в трудах указанных авторов, позволяет сформулировать следующее уточненное определение: *транзитный потенциал* – это система внешних (экзогенных) и внутренних (эндогенных) факторов, определяющих возможности национальной транспортно-логистической системы страны по оказанию услуг в целях логистического и иного сопутствующего (включая придорожный сервис) обслуживания международных транзитных потоков грузов и пассажиров, следующих по ее территории [1].

В процессе усложнения глобальных логистических цепей поставок товаров и услуг и расширения системы мирохозяйственных связей повышается актуальность рассмотрения транзитного потенциала как механизма включения страны в мировую экономику и дополнительного источника экономического роста, стимулирующего повышение уровня благосостоя-

ния населения, а также в качестве средства для обеспечения конкурентоспособности организаций и экономических регионов страны [2].

Формирование научных основ для анализа и оценки транзитного потенциала транспортно-логистической системы страны требует предварительного исследования существующих в современной экономической науке подходов к оценке потенциальных возможностей системного объекта независимо от его специфических характеристик. Так, в работе [3] в качестве наиболее существенных отмечены два подобных подхода – прагматический и системный.

С позиций *прагматического подхода* в содержании потенциала выделяют инструментально-аналитический и экономический аспекты:

– в инструментально-аналитическом смысле потенциал – это разность между достигнутыми результатами в деятельности объекта и возможностями исходя из имеющихся ресурсов;

– в экономическом смысле потенциал – это предельно возможный уровень улучшения показателей деятельности объекта (повышения ее эффективности) при оптимальном использовании имеющихся ресурсов.

С позиций *системного подхода* потенциал как определяется внутренними способностями объекта, так и зависит от возможностей по их реализации в конкретных условиях внешней среды.

Несмотря на сущностные различия в указанных подходах, следует отметить их однозначную взаимосвязь: состояние элементов внутренней среды определяет инструментально-аналитическую характеристику потенциала, а состояние внешнего окружения объекта – экономическую.

Наряду с потенциальной составляющей в содержании категории «транзитный потенциал» следует также отметить и другую ее сущностную составляющую, связанную с характеристикой транзитных перевозок. В данном случае под ними понимаются разновидности транспортировки, удовлетворяющие следующим дефинициям:

– это перевозка грузов от места отправления до места назначения без перегрузок на промежуточных пунктах (*технологический аспект*);

– это провоз, движение товаров или пассажиров из одного государства в другое через лежащее на пути третье государство (*территориальный аспект*).

Анализ ряда публикаций показывает, что, по мнению большинства экспертов, отсутствие перегрузочных операций не является определяющей характеристикой международного транзита: технологический аспект имеет смысл только в отношении локальных, небольших участков схем транспортировки. При полном цикле смешанной перевозки, широко распространенной в мировой практике организации транзитного сообщения, груз обязательно перегружается с одного вида транспорта на другой. При этом транзитный характер данной перевозки не исключается.

Таким образом, основные характеристики и подходы к оценкам транзитного потенциала транспортно-логистической системы страны могут быть систематизированы (табл. 1) [3, с. 17].

Таблица 1

Сущностная характеристика транзитного потенциала транспортно-логистической системы страны

Оценка потенциальной составляющей			Характеристика транзитной составляющей	
Области оценок	Подходы к оценкам		Технологический аспект	Территориальный аспект
	Прагматический	Системный		
Используемые ресурсы	Инструментально-аналитические характеристики	Характеристики внутренней среды	Отсутствие перегрузочных операций в промежуточных пунктах (не является определяющим признаком)	Пункты отправления и назначения находятся за территориальными границами транспортной системы
Результаты и цели деятельности	Экономические характеристики	Характеристики внешнего окружения		

Следует отметить, что в ряде работ, в частности в трудах О.А. Фрейдман [4; 5], транзитный потенциал рассматривается как один из элементов *совокупного логистического потенциала* экономической системы макроуровня. В данном контексте под транзитным потенциалом предлагается понимать объем грузопотоков, проходящих по территории страны либо региона транзитом в единицу времени. При этом сама О.А. Фрейдман отмечает, что данная величина может иметь двоякое значение для анализа [4, с. 24]. Так, в случае сведения содержания транзитного потенциала к количеству грузов, одновременно перевезенных по исследуемой территории, возможно его приравнение к пропускной способности, что может нивелировать истинный смысл категории. Отсюда транзитный потенциал должен отражать не только количество перевезенных грузов за исследуемый период, но и количество транзитных грузов, перевезенных по территории в соответствии со сроками договора.

Таким образом, один из существующих подходов к содержанию транзитного потенциала предполагает его оценку по доле транзитных грузов, перевезенных в соответствии со сроками, указанными в договоре (или в соответствии с нормативами времени), в общем объеме транзитного грузооборота.

В работе [6] показано, что достигнутый уровень реализации транзитных возможностей страны целесообразно оценивать показателями выполнения транзитных перевозок по ее территории, в то время как цели раз-

вития транзитного потенциала разрабатываются в соответствии с критериями эффективности логистического обслуживания транзитного потока. Отсюда следует вывод о целесообразности использования при оценке транзитного потенциала двух групп характеристик (рис. 1) [6, с. 11].

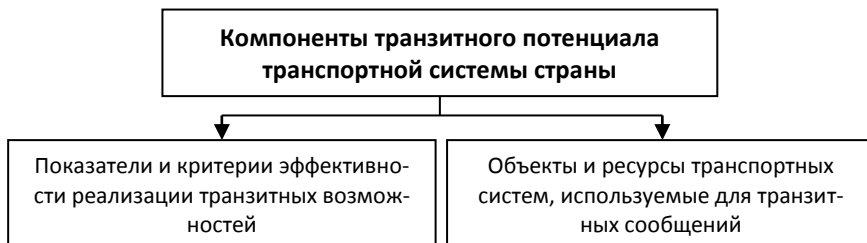


Рис. 1. Характеристика транзитного потенциала транспортной системы по О.Н. Ларину

В отечественной научной литературе представлены отдельные методические разработки, нацеленные на оценку отдельных аспектов транзитного потенциала Республики Беларусь. Так, индекс сложности транзита [7] учитывает только нормативные изменения в правовых актах, регулирующих международные перевозки. В работе [8] представлена разработка, нацеленная в большей мере на оценку эффективности осуществления конкретной транзитной грузоперевозки по заданному направлению перемещения. Наконец, в работе [9] содержатся отдельные методические рекомендации по оценке транзитного потенциала страны, которые, однако, не сопровождаются расчетом какого-либо интегрированного показателя.

Таким образом, органичным дополнением к существующей методической базе оценки транзитного потенциала Беларуси призвана выступить предлагаемая в исследовании авторская методика пофакторного анализа транзитного потенциала республики. Алгоритмическая структура ее реализации представлена на рис 2.

В предлагаемой методике, во-первых, расширен перечень показателей, используемых для оценки транзитных возможностей страны (конкретные показатели и подходы к их расчету изложены в работе [10]). Кроме того, произведена систематизация критериев в соответствии с выделенными в работе [2] группами эндогенных факторов, влияющих на реализацию транзитного потенциала.

Во-вторых, преимуществом предлагаемой методики выступает наличие возможности для расчета интегрированного показателя, характеризующего динамику транзитного потенциала страны одним из двух предложенных способов:

– первый вариант интегрального показателя предполагает *расчет экономического эффекта* от развития транзитного потенциала страны за отчетный период, определяемого как разность между доходами и расходами по проводимым в данной области мероприятиям;

– второй вариант интегрального показателя для комплексной оценки степени реализации и развития транзитного потенциала Беларуси предполагает использование *индексного (индикаторного) метода*, возможности которого в наибольшей степени отвечают требованиям системной оценки транзитного потенциала как одной из составляющих совокупного логистического потенциала страны. Содержание данного метода заключается в разработке и анализе системы индикаторов-индексов, позволяющих в формализованном виде выделить количественные и качественные характеристики исследуемого объекта.

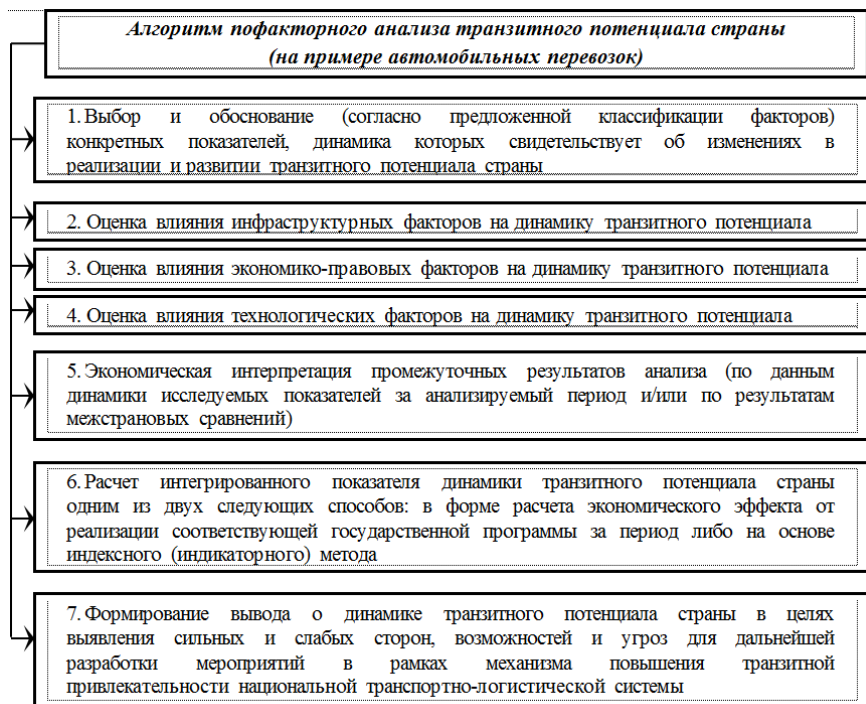


Рис. 2. Алгоритм реализации методики пофакторного анализа транзитного потенциала страны

По результатам реализации в рамках проводимого исследования предлагаемой методической разработки на примере анализа транзитных

возможностей Республики Беларусь в области автомобильных перевозок (включая смешанную транспортировку с участием автомобильного транспорта) сформулированы основные сильные и слабые стороны, а также возможности и угрозы для текущего состояния национальной транспортно-логистической системы страны с позиции ее транзитной привлекательности для международных перевозчиков (табл. 2).

Таблица 2

Результаты анализа транзитного потенциала
транспортно-логистической системы Республики Беларусь

Вид факторов	Благоприятные факторы	Неблагоприятные факторы
Факторы внутренней среды	<p>Сильные стороны:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Развитая сеть логистических центров 2. Развитая сеть автомобильных и железных дорог с высокой плотностью коммуникаций 3. Положительная рентабельность в работе международных автоперевозчиков 4. Формирование отечественной научной школы в области логистики 5. Система подготовки высококвалифицированных кадров в сфере логистики 	<p>Слабые стороны:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Низкая комплексность логистического обслуживания транзитных потоков 2. Недостаточное внимание развитию мультимодальных перевозок 3. Нерациональная специализация отдельных логистических центров 4. Низкая доля аутсорсинга на рынке транспортно-логистических услуг 5. Отставание от развитых стран во внедрении логистических технологий 6. Старение парка подвижного состава отечественных автоперевозчиков 7. Недостаточные объемы инвестиций в отрасль транспорта и логистики
Факторы внешней среды	<p>Возможности:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Выгодное географическое расположение страны 2. Пересечение двух (II и IX) Трансевропейских транспортных коридоров на территории республики 3. Возможности расширения партнерства с субъектами логистических систем сопредельных стран 4. Членство в ЕАЭС и участие в международном проекте «Новый Шелковый путь» 	<p>Угрозы:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Неблагоприятная геополитическая обстановка в регионе, связанная с санкциями стран Евросоюза в отношении Российской Федерации и ответным торговым эмбарго 2. Возможное ужесточение конкуренции с субъектами логистических систем сопредельных стран 3. Слабое включение отечественных логистических центров и операторов в глобальные цепочки поставок 4. Сохранение правовых барьеров и расхождений в нормативных требованиях со странами Европы

Полученная характеристика транзитного потенциала транспортно-логистической системы Беларуси призвана стать базисом для дальнейшего формирования организационно-экономических основ развития транзитных возможностей республики.

1. Зиневич А.С. Транзитный потенциал как ресурс национальной экономики Республики Беларусь: подходы к оценке // Национальная экономика Республики Беларусь: проблемы и перспективы развития : материалы VIII Международ. науч.-практ. конф. Минск : РИВШ, 2015. С. 30–31.
2. Ивуть Р.Б., Зиневич А.С. Формирование организационно-экономических основ развития транзитного потенциала Республики Беларусь в области автомобильных перевозок // Вестн. науки и образования Северо-запада России. 2015. Том 1. № 1. С. 151–165.
3. Ларин О.Н. Теоретические и методологические основы развития транзитного потенциала автотранспортных систем региона (на примере Челябинской области): дис. ... докт. техн. наук: 05.22.01. Москва, 2008. 494 с.
4. Фрейдман О.А. Анализ логистического потенциала региона : монография. Иркутск : ИрГУПС, 2013. 164 с.
5. Фрейдман О.А. Методы критериальной оценки логистического потенциала региона // Рос. предпринимательство. 2013. № 3. С. 127–130.
6. Ларин О.Н. Транзитный потенциал транспортных систем: учебное пособие. Челябинск : Издательский центр ЮУрГУ, 2013. 171 с.
7. Молокович А.Д., Апанасович В.В. Мультимодальное транспортное сообщение в регионе «Балтийское море – Таможенный союз»: реализация потенциала. Минск : Центр «БAMЭ-Экспедитор», 2014. 412 с.
8. Яковчук В.И., Рудюк А.В. Развитие транзитного потенциала Республики Беларусь. Среднерусский вестник общественных наук. 2012. № 2. С. 227–234.
9. Кудряшов Н.Г., Нечай А.А. Транзитный потенциал: сущность, факторы реализации, подход к оценке // Журн. международ. права и международ. отношений. 2012. № 3. С. 92–98.
10. Зиневич А.С., Ивуть Р.Б. Методические основы пофакторного анализа транзитного потенциала Республики Беларусь // Проблемы и перспективы развития транспортного комплекса : материалы Международ. заоч. науч.-практ. конф. Минск : БелНИИТ «Транстехника», 2016. С. 188–196.

*Zinevich Alexey, Master of Economics, Ph.D. student
Ivut Roman, Grand Ph.D. in Economics, Professor
Belarusian National Technical University (Belarus, Minsk),
e-mail: atfec0@tut.by, 220013, Minsk, Kolasa st., 12*

TRANSIT CAPACITY OF THE TRANSPORT-LOGISTICAL SYSTEM IN THE REPUBLIC OF BELARUS: ESSENCE AND ESTIMATION APPROACHES

The article presents theoretical and methodological basics of the concept of the national transport-logistical system's transit capacity. Improved definition for transit capacity as an economic category is formulated. Analysis of the existing approaches for estimating the level of the country's transit capacity development is carried out. The authorial methodical approach is presented for detailed research of the transport-logistical system's transit capacity in the Republic of Belarus.

Keywords: transit; transit capacity; transport-logistical system; pragmatic approach; system approach; factors of transit capacity development.