

С целью нивелирования угроз национальной интеллектуальной безопасности Республики Беларусь и достижения ее высокого уровня представляется целесообразным увеличить объемы внутренних затрат на научные исследования и разработки; расширить финансовую поддержку инновационных проектов; повысить престиж и оплату научного труда и технического творчества; стимулировать взаимовыгодное сотрудничество с другими государствами по созданию условий для привлечения иностранных инвестиций на развитие науки и техники, освоение новейших технологий и новых видов продукции.

Таким образом, в условиях возрастания роли знаний как одного из важнейших элементов производительных сил общества государство стремится обеспечить высокий уровень интеллектуальной безопасности. В настоящее время интеллектуальный капитал является главным фактором прогресса общества, включающим в себя национальные достижения в области научной мысли и образовательных технологий. Он является потенциально неисчерпаемым фактором экономического роста. Все это обуславливает необходимость наращивания национальной интеллектуальной безопасности государства в условиях глобализации.

Литература

1. Основы теории обеспечения национальной безопасности : курс лекций / В. В. Пузиков [и др.] ; под ред. В. В. Пузикова. — Минск : ГИУСТ БГУ, 2013. — 512 с.

2. Статистический ежегодник Республики Беларусь, 2013 : стат. сб. / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь ; редкол.: В. И. Зиновский [и др.]. — Минск, 2013. — 578 с.

*А.А. Ваццло, магистр экон. наук
БГЭУ (Минск)*

ГЕОЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В РАМКАХ ПРОЕКТА «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ»

В сентябре 2013 г. председатель КНР Си Цзиньпин по время визита в Казахстан, выступая в университете, выдвинул идею создания «экономического пояса Великого шелкового пути». Суть данной инициативы в кооперации усилий стран Евразии по развитию взаимной торговли, транспортной сети, энергоресурсов, гуманитарных обменов.

Необходимо проработать организационно-правовые вопросы присоединения Республики Беларусь к транспортному коридору «Западная Европа — Западный Китай» в первую очередь в рамках консультаций с транспортными ведомствами государств — членов Таможенного союза.

На сегодняшний день годовой объем грузовых перевозок в сообщении «Китай — Западная Европа» составляет около 20 млн контейнеров

в двадцатифутовом эквиваленте и практически полностью перевозится морским транспортом. Так происходит из-за того, что средняя стоимость доставки одного контейнера морским транспортом в 2 раза ниже, чем по железной дороге.

Выгодное географическое положение и достаточно высокий уровень развития транспортной инфраструктуры создают предпосылки для возможного присоединения Беларуси к проекту по созданию трансконтинентального автодорожного коридора «Западная Европа — Западный Китай». Данный проект, реализуемый совместно Казахстаном, Китаем и Российской Федерацией, позволит сократить доставку грузов из Китая в Европу в 4,5 раза. Объемы перевозок по данному маршруту к 2020 г. прогнозируются на уровне 33 млн т в год.

Основным преимуществом этого проекта по сравнению с существующими альтернативными коридорами — Транссибом, автодорожным и морским — является его протяженность и время нахождения груза в пути. Например, при использовании морского коридора время нахождения груза в пути доходит до 45 суток, по Транссибу — 14 суток, а по коридору «Западная Европа — Западный Китай» — около 10 суток. К тому же быстрая доставка позволяет повысить оборачиваемость финансовых средств.

Присоединение Беларуси к транспортному коридору «Западная Европа — Западный Китай» вероятно за счет включения в него ответвления через республику по II и IXВ международным транспортным коридорам в направлении к западной границе Таможенного союза и портам Балтийского моря через автодорожные пункты пропуска Каменный Лог и Козловичи.

Маршрут с использованием этого ответвления будет привлекательным для автомобильных перевозчиков, поскольку автодорога Брест — Минск — граница Российской Федерации на всем своем протяжении соответствует параметрам 1-й категории и имеет четыре полосы движения, а автодороги в направлении пункта пропуска Каменный Лог также имеют 2—4 полосы движения, обеспечивая безопасные условия для транспортных средств.

Но следует отметить, что в настоящее время грузопотоки в направлении Китай — Европа и обратно составляют 3 к 1. Таким образом, в обратном направлении контейнеры часто следуют пустыми. Производителям из Европейского союза так же, как и из Республики Беларусь, трудно обеспечивать встречные грузопотоки, в результате чего увеличиваются транспортные расходы.

Литература

Современные концепции развития транспорта и логистики в Республике Беларусь : сб. ст. / сост. : В. В. Апанасович, А. Д. Молокович. — Минск : БАМЭ-Экспедитор, 2014. — 320 с.