

лочной продукции. В работе предприятия надлежащее исполнение принятых на себя обязательств, особенно по части своевременного и полного обеспечения заказанным товаром, является наилучшим показателем наряду с качеством самой продукции.

Литература:

1. Брилевский А.О. Опыт и экономические результаты применения системы спутникового мониторинга по обеспечению логистических процессов в товаропроводящей сети КУП «Минскхлебпром» / Логистические системы и процессы в современных экономических условиях : материалы Международной заочной научно-практической конференции (1–15 ноября 2013 г.) : сборник статей / Министерство образования Республики Беларусь [и др.]. – Минск : Национальная библиотека Беларуси, 2013. – С. 34-42.

2. Брилевский А.О. Экономические результаты применения системы спутникового мониторинга для обеспечения функционирования логистических процессов. Улучшение функционирования товаропроводящей сети / Международная конференция – выставка «Электронные услуги и информационные системы для транспорта и логистики» – «IT2TLT-2013» http://it2tlt.by/files/13/ppt/3.6_Brilevski.ppsx.

А.А. Ващило

*УО «Белорусский государственный экономический университет»
(Республика Беларусь, Минск)*

ГЕОЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПРОСТРАНСТВО И ГЕОЛОГИСТИКА В ПОСТИНДУСТРИАЛЬНОМ МИРЕ

Понятие «геоэкономическое пространство» достаточно активно используется в современной научной литературе, но до сих пор его содержание четко не определено. Например, украинский ученый В. Дергачев определяет геоэкономическое пространство как географическую интерпретацию многомерного экономического пространства [1, с.487]. Основатель российской школы геоэкономики Э. Кочетов считает, что геоэкономическое пространство – это представление глобального пространства в виде сферы, в которой разворачиваются закономерности функционирования глобальной экономической системы, проявляющиеся в реалиях мирового воспроизводственного процесса [2, с.495]. В соответствии с выводами Э. Кочетова центром геоэкономического пространства является единое интернационализированное воспроиз-

водственное ядро, которое в условиях интернационализации производства соединяет разрозненные части, относящиеся к различным национальным экономикам.

В своем становлении интернационализированное воспроизводственное ядро проходит сложный путь от единичных связей хозяйственных субъектов разных стран до возникновения особых структур глобализированного рынка – производственно-коммерческих анклавов, ярким представителем которых являются ТНК.

В развитии геоэкономического пространства в условиях глобализации системообразующим фактором становятся геофинансы – совокупность традиционных и виртуальных финансов, оторванных от национальных финансовых систем и обслуживающих сделки на глобальном рынке. Изменение финансовых отношений в геоэкономическом пространстве стимулирует изменение системы формирования и распределения мирового дохода. Ее основным принципом становится не столько участие страны в развитии интернационализированного воспроизводственного ядра, сколько возможность получения геоэкономической ренты как экономической формы реализации конкурентных преимуществ.

Оценка эффективности геоэкономической системы определяется на основе ее геоэкономического потенциала как совокупности используемых и потенциальных ресурсов данной системы.

Эволюция геоэкономической системы может протекать как внутри, так и вне границ геоэкономического пространства. Геоэкономические границы – зоны экономического влияния, на которых идет обмен товарами и услугами и происходит распределение мирового дохода и геоэкономической ренты. Геоэкономические границы позволяют формировать различные образы геоэкономических систем и пространств.

Геологистика – логистика в глобальном измерении; отрасль междисциплинарного гуманитарного знания о функционировании, взаимосвязанности, взаимосохранении отдельных элементов (подсистем, блоков), которые взаимодействуют между собой и определяют целостность, единство сложных гетерогенных пространственных систем.

Приоритетное значение получают мультимодальные транспортные коридоры, которые концентрируют на главных направлениях транспорт общего пользования – автомобильный, железнодорожный, морской, авиатранспорт и трубопроводный. На пересечении основных мультимодальных коридоров формируются коммуникационные узлы, которые в условиях преференциального режима обеспечивают высокое качество обслуживания и разнообразие оказываемых услуг. В резуль-

тате происходит ускорение прохождения финансового, промышленного и торгового капиталов, усиление информационного обмена. Возрастает роль международного сотрудничества, объединяются усилия для преодоления налоговых и таможенных барьеров.

Изменяется роль различных видов транспорта в грузоперевозках в зависимости от расстояний. В Западной Европе традиционно велика доля автомобильного транспорта в общем объеме перевозок. Однако на трансконтинентальных маршрутах будет доминировать железнодорожный транспорт, особенно в условиях возрастающих объемов контейнерных и контрейлерных перевозок. Важным доводом в пользу железнодорожного транспорта становится экологический фактор.

В Республике Беларусь за 2013 г. было перевезено 456,7 млн т грузов, а грузооборот составил 128 042 млн т.км. Структура перевозок грузов по видам транспорта следующая: трубопроводный транспорт – 134,2 млн т (или 29,4 в % к общему объему перевозок грузов за 2013 г.), железнодорожный – 140,0 млн т (30,7%), автомобильный – 177,9 млн т (39%), внутренний водный – 4,5 млн т (1%), воздушный – 0,01 млн т (0,002%) [3, с.53]. Транспортные услуги в экспорте услуг Республики Беларусь за 2013 г. составили 52%.

Литература:

1. Дергачев, В.А. Геозкономика (Современная геополитика) – Киев: ВИРА-Р, 2002. – 512 с.
2. Кочетов, Э.Г. Геозкономика. Освоение мирового экономического пространства. – М.: Изд-во «НОРМА», 2006. – 528 с.
3. Статистический справочник «Беларусь в цифрах, 2014» [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://belstat.gov.by/homep/ru/publications/belarus_in_figures/2014/about.php. – Дата доступа: 07.05.2014.

О.Н. Гапоненко

*УО «Белорусский государственный экономический университет»
(Республика Беларусь, Минск)*

ТЕНЕВОЙ СЕКТОР МЕБЕЛЬНОГО РЫНКА

В настоящее время на мебельном рынке наблюдается постепенный рост, ожидается, что к 2015 году объем потребления мебели в Беларуси может увеличиться более чем на 60% при благоприятном развитии экономики. Однако росту официального мебельного рынка не уступает