

ВЛИЯНИЕ ЕВРОПЕЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ НА РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Сегодня Республика Беларусь не может не учитывать тенденции глобализации, оказывающие все большее влияние на жизнь каждого государства. Одним из проявлений этих тенденций является расширение Евросоюза на Восток. Очевидно, что в данном контексте экономика нашей страны должна быть глобально конкурентоспособной. Мировое экономическое развитие объективно влияет на конкурентные позиции Беларуси, конкурентные преимущества которой условно можно разделить на две группы: естественные и созданные. Первые за последнее десятилетие практически не изменились. Страна по-прежнему имеет выгодное геостратегическое положение в центре Европы, оставаясь связующим звеном между Западом и Востоком, Севером и Югом. Через нее проходят основные пути торговли в обозначенных направлениях. Беларусь имеет одинаковую близость к двум крупнейшим рынкам — Западной Европы и Содружества независимых государств. Самым важным конкурентным преимуществом Республики Беларусь по-прежнему остается человеческий капитал. По уровню ИРЧП мы находимся на 53 месте в мире и входим в группу стран с его высоким уровнем. У нас значительный уровень профессионального образования, развита научно-техническая база, осуществляются исследования в фундаментальных областях науки.

Республика Беларусь, находящаяся в центре Европы, может выгодно использовать свое географическое положение в экономическом плане. Близость к России позволяет экономить на транспортировке получаемых из нее энергетических ресурсов и их транзите в другие страны. Конкурентными преимуществами Беларуси являются развитая производственная база, транспортная составляющая, современные телекоммуникации.

Однако нельзя не заметить, что экономические выгоды от географического и геополитического положения страны используются пока еще недостаточно широко. Это сказывается на низких объемах транзитных грузоперевозок через Беларусь. Сформировавшийся уровень менеджмента и нормативно-правовая база в этой области не позволяют достаточно адекватно реагировать на происходящие в сопредельных странах изменения, что в итоге не способствует созданию условий для развития собственной перевозочной базы и снижает доходы. Конкурентные преимущества Беларуси перед другими странами, особенно в сфере производства, в эволюционном развитии являются временными, и рассматривать их в долгосрочном плане необходимо с поправкой на убыwanie и потерю.

Следует отметить, что и имеющиеся у Республики Беларусь конкурентные преимущества в сфере реализации транспортных услуг используются не в полной мере. Так, выгодное экономико-географическое и геополитическое положение могло бы стать дополнительным источником валютных поступлений при использовании этого фактора в качестве транспортного коридора между Западом и Востоком, Севером и Югом. Весьма важно, что в глобализирующемся мире значение данного фактора постоянно возрастает. Концептуально транзитный потенциал недооценивается из-за общего непонимания свойств и ценности пространства, его сущности (как фактора общественного развития), а следовательно, и возможности извлечения прибыли благодаря эффективной эксплуатации пространства. В чисто практическом смысле проблема транзита, хотя и в ином аспекте, существует и для зарубежных стран. Объективно страны Европы заинтересованы в поисках дополнительных транзитных путей, связывающих их с государствами АТР и Индийского океана. Однако из-за того, что мы не сумели пока обеспечить адекватных условий для развития широкомасштабного транзита иностранных грузов через свою территорию, заинтересованные в транспортировке своих товаров в восточном направлении государства стали искать новые пути в обход Республики Беларусь. Эти намерения к тому же усилились и чисто геополитическими соображениями — желанием уменьшить на перспективу возможности России и Беларуси влиять на важные грузопотоки между Евросоюзом и АТР. Возникли проекты возрождения “Великого шелкового пути”, с тем чтобы проложить евроазиатский коридор через Закавказье. Проявившиеся тенденции позволяют выделить основные направления тех процессов, которые наиболее вероятны в перспективе, ближайшей и долгосрочной. Рост населения, прежде всего в развивающихся странах, быстрое развитие мировой экономики, перемены в международном разделении труда будут и впредь влиять на объемы и товарную структуру грузопотоков, равно как и на географию перевозок. Все более явно будет проявлять себя новый подход к транспорту на уровне логистики, учитывающий весь путь перемещения материальных компонентов производственного процесса от добычи сырья до выпуска готовой продукции и ее доставки конечному потребителю.

Интеграционные процессы, внедрение новейших электронных информационных систем приводят ко все большей унификации производственных процессов, использованию однотипных машин при производстве идентичных товаров, услуг, внедрению сходных или даже идентичных технологий. Это способствует нивелировке чисто производственных затрат, в результате чего решающим фактором ценовой конкуренции становятся транспортные затраты производителей. Очевидно, что на все стороны развития транспорта решающее воздействие будет оказывать организация с пространственной точки зрения производственных процессов, прежде всего в основных отраслях промышленности и транспорта. Рационализация транспортных схем, безусловно, будет сдерживать количественные показатели развития: объем перевозок, парк транспор-

тных средств, протяженность дорог и трасс, размеры других инфраструктурных сооружений, акцентируя качественную составляющую. Для реализации указанного конкурентного преимущества необходимо интенсивно развивать транспортную и информационную инфраструктуру, создавать благоприятные экономические условия и механизмы для переключения перевозок на Беларусь как наиболее короткий и экономически выгодный путь для зарубежных транзитных перевозчиков.

Особое внимание следует уделить грузоперевозкам к портам стран Балтии, где в настоящее время основным транзитным грузоперевозчиком является Россия. Интеграция транспортных систем Беларуси и России в рамках союзного строительства может способствовать реализации конкурентных преимуществ обеих стран на этом транспортном направлении. Ведь в техническом отношении здесь особых проблем не возникает — они едины еще с советских времен, а вот тарифная политика за годы независимости наших стран разошлась довольно широко. Поэтому одной из основных задач интеграции является унификация тарифов, что, несомненно, приведет к увеличению грузооборота между двумя государствами и в третьи страны, а также к экономии транспортных издержек грузовладельцев. Общей российско-белорусской проблемой остается изношенность основных фондов железных дорог и убыточность пассажирских перевозок. Ее решение тоже может осуществляться на поле интеграционного приумножения усилий транспортных систем наших стран в условиях расширения Евросоюза и усиления его конкурентного давления на нашу транспортную систему. В принципе конкурирующие субъекты должны достигать тех же или еще лучших результатов в прибыльности производства и эффективности использования труда и капитала при кардинально меняющемся спросе, более сложной конфигурации рынков. Конкуренция за доходы потребителя приобретает все более агрессивный характер — выживает только сильнейший инноватор.

Таким образом, непрерывно возрастающее передвижение товаров, рабочей силы, финансовых средств через национальные границы ускоряет развитие и совершенствование всемирной инфраструктуры. Поэтому все большее значение для интеграции в Евросоюз приобретает мировая сеть информационных коммуникаций и транспортная система.

Г.А. Кандаурова
БГЭУ (Минск)

КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ПРОДУКЦИИ КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

Одним из направлений внешнеэкономической политики Беларуси и стран Европейского союза является повышение уровня конкурентоспособности продукции и расширение рынков сбыта. Каждая страна