

- ЮАР — культурный барьер и высокая протяженность товарного пути;
- Китаем — связанные кредиты как пассивная причина роста импорта;
- Индией — стагнация оборота и отсутствие товаропроводящих сетей.

Причем именно с Индией формируются объективные предпосылки улучшения внешнеторгового сотрудничества: продажи флагманской продукции позволят увеличить экспорт на 20 %, а кооперация в фармакологической и текстильной отраслях, технологической и ядерной сферах позволят укрепить двусторонние связи и диверсифицировать торговлю [2].

Китай следует рассматривать не как торгового, а как кредитно-инвестиционного партнера: положительного внешнеторгового сальдо с ним не получится. С Россией концентрация и импортозависимость экспорта должна будет снизиться с запуском БелАЭС. С Бразилией и ЮАР можно и необходимо нарастить экспорт: проведение дней культуры стран в Республике Беларусь, форумов, коллегий позволит сблизить народы, увеличить деловой туризм и изменить приоритеты в торговле — с сырьевых на высокотехнологичные и инновационные товары с высокой добавленной стоимостью.

#### Литература

1. TradeMap — InternationalTradeStatistics [Electronic resource]. — Mode of assecce: <https://www.trademap.org/>. — Date of assecce: 18.03.2018.
2. ЕАЭС и Индия начали официальные переговоры по заключению соглашения о свободной торговле [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая Комиссия. — Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/3-06-2017.aspx>. — Дата доступа: 18.03.2018.

*Г. Г. Санько, д-р экон. наук, профессор  
И. Д. Санько, магистр экон. наук  
БГЭУ (Минск)*

## ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ КАК СПОСОБ ОПТИМИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Интермодальные перевозки (ИМП) определяются как система доставки груза несколькими видами транспорта по единому перевозочному документу с его перегрузкой в пунктах перевалки с одного вида транспорта на другой без участия грузовладельца. Это смешанные перевозки «от двери до двери», выполняемые под руководством одного центра, который на всех этапах разработки и осуществления перевозочного процесса целенаправленно увязывает и контролирует действия всех участвующих в нем сторон: грузовладельцев, перевозчиков и перевозочных комплексов с целью ускорения перевозки груза и снижения совокупных затрат на его доставку.

Интермодальные (контейнерные) перевозки являются прогрессивной формой организации транспортных услуг на внутреннем и мировом рынках, современным способом транспортировки грузов, создающим благоприятные условия для эффективного взаимодействия различных видов транспорта.

Международный транспортный коридор как высокотехнологическая транспортная система, концентрирующая на генеральных направлениях транспорт общего пользования (автомобильный, воздушный, железнодорожный, морской, речной), обеспечивает транспортировку грузов.

Актуальность формирования и развития таких интермодальных транспортных коридоров обусловлена НТП, тенденциями развития национального и мирового транс-

порта, их особенностями и конкурентными преимуществами, в том числе высокой доходностью. Величина доходов является основной предпосылкой необходимости формирования на Шелковом пути транспортной линии с белорусским участием.

Одним из самых экономичных и надежных способов доставки груза в пределах одного континента, который наиболее востребован при доставке больших объемов товара на значительные расстояния, являются железнодорожные перевозки. Самый короткий путь из Европы в Россию и обратно проходит через Республику Беларусь. Уникальное геополитическое расположение республики определило ее роль в грузопотоках на пути из европейских стран в Россию и государства Азии, из Скандинавских стран на Украину, Молдову, Балканы, в Турцию и страны Ближнего Востока.

Для активизации развития интермодальных перевозок в Беларуси и оптимизации процесса их организации, снижения затрат и сокращения времени предлагается алгоритм интермодальной перевозки грузов (см. рисунок), предполагающий выделение логически последовательных этапов реализации заявки.



Алгоритм интермодальной перевозки грузов

Необходимо также обеспечить: 1) техническую и технологическую взаимосвязь участников транспортного процесса, согласование их экономических интересов, использование единых систем планирования; 2) повышение конкурентоспособности предоставляемых транспортно-экспедиционных услуг; 3) проведение мониторинга комплексной оценки клиентами качества предоставляемых транспортно-логистических услуг по основным критериям (время от получения заказа до принятия решения о его выполнении, время комплектации заказа, гибкость предприятия и др.).

*Е. Н. Сафонов, д-р экон. наук, профессор  
Домодедовский филиал РГГУ (Москва, Россия)*

## **ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ: СИНТЕЗ НАУКИ, ОБРАЗОВАНИЯ, ПРАКТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

Развитие научно-исследовательской работы в университетах может найти значительную поддержку промышленности и бизнеса при совпадении потребности и возможности сторон. Потребность последних чаще всего ограничивается необходимостью решения конкретных прикладных задач, а возможности образовательных учреждений