

УДК [338.49+339.97+656] (476)

**N. Podobed
Yu. Enin**
BSEU (Minsk)

THE FORMATION OF A UNIFIED TRANSPORT AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE IN THE CONTEXT OF EURASIAN INTEGRATION

The article is devoted to a wide range of problems related to the processes of Eurasian integration. The key advantages of creating a unified transport and logistics infrastructure for small economies are considered. The main risks and prospects of development of the digital market of transport and logistics services for national economies are structured.

Keywords: transport and logistics infrastructure; integration; Eurasian economic Union; digital economy; geopolitical advantages.

Н. А. Подобед
кандидат экономических наук, доцент
Ю. И. Енин
доктор экономических наук, профессор
БГЭУ (Минск)

ФОРМИРОВАНИЕ ЕДИНОЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В КОНТЕКСТЕ ЕВРАЗИЙСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ

Статья посвящена широкому комплексу проблем, связанных с процессами евразийской интеграции. Рассмотрены ключевые преимущества создания единой транспортно-логистической инфраструктуры для малых открытых экономик. Структурированы основные риски и перспективы развития цифрового рынка транспортно-логистических услуг для национальных экономик.

Ключевые слова: транспортно-логистическая инфраструктура; интеграция; евразийский экономический союз; цифровая экономика; геополитические преимущества.

В начале XXI в. международный рынок транспортных услуг претерпел серьезную трансформацию: быстрые темпы роста валового внутреннего продукта в странах Европейского союза (около 2,4 % за счет экспорта в 2017 г.) и растущий потенциал Китая создали особо благоприятные условия для привлечения транзитных грузопотоков на территорию Республики Беларусь [1, с. 79]. Членство в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) открыло для нашей страны целый ряд преимуществ, так как любое активное интеграционное взаимодействие создает для «малых открытых экономик» благоприятные условия доступа к разного рода ресурсам.

Дальнейшая структурная перестройка национальной экономики Республики Беларусь на основе активного развития сферы услуг оказала синергетическое воздействие на транспортно-логистическую инфраструктуру, сделав ее одним из главных когезионных (выравнивающих) факторов интеграции и последующего экономического роста.

Евразийская интеграция представляет собой последовательный, эволюционный процесс сближения национальных экономик на постсоветском пространстве. Идеи евразийства, описывающего кооперацию славянских народов с кочевыми империями степей Евразии, имеют глубокие исторические и философские корни и восходят к идеям славянофилов. Основные элементы теории евразийства и неоевразийства формировались на

протяжении всего XX в. и нашли свое отображение в трудах известных историков, экономистов, политиков (Г.В. Вернадский, Л.П. Карсавин, Л.Н. Гумилев др.).

На современном этапе своего развития основной целью Евразийского экономического союза стало противопоставление центробежным процессам на территории СНГ конструктивного, взаимовыгодного диалога стран, сделавших выбор в пользу центристского развития (интеграции). В настоящий момент в состав союза входят: Республика Беларусь, Российская Федерация, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Армения. ЕАЭС занимает более 20 млн км² или 14 % от мировой территории суши. На территории союза проживает 183,4 млн человек.

Эволюционно ЕАЭС (создан в 2015 г.) прошел следующие этапы объединения: общее экономическое пространство, Таможенный союз, Единое экономическое пространство. Фактически создание Евразийского союза явилось отправной точкой дальнейших интеграционных процессов: формирование единого рынка потребительских товаров, лицензия, промышленной продукции и транспортно-логистических услуг, системы технических регламентов и стандартов, общих институтов управления финансово-экономической сферой, единого бюджета ЕАЭС.

В настоящий момент Евразийская интеграция проходит через сложный период, связанный с целым комплексом негативных факторов: падением цен на сырьевые товары, напряженностью в международных отношениях, ухудшением общих прогнозов для мировой экономической системы.

Несмотря на возникающие сложности, главными задачами ЕАЭС являются: макроэкономическая стабильность, ускорение технологического развития промышленных комплексов стран-участниц; реализация политики импортозамещения; наращивание экспорта промышленной продукции, развитие единой транспортно-логистической инфраструктуры, полная унификация таможенного законодательства [2, с. 122].

Национальные правительства Евразийского союза активно развивают торговлю и стремятся снять экономические барьеры, препятствующие ее развитию. Взаимный оборот товаров по итогам 2017 г. составил 634 193,8 млн дол. США, в том числе экспорт товаров — 386 922,4 млн дол. США, а импорт — 247 271,4 млн дол. США. Темп роста взаимного оборота по сравнению с прошлым годом составил 124,6 % (табл. 1).

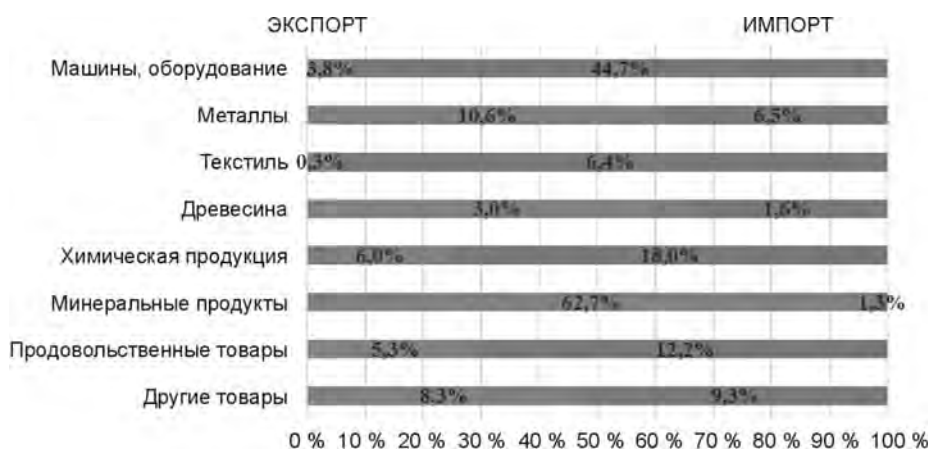
Таблица 1. Показатели внешней торговли по ЕАЭС за 2015–2017 гг., млн дол. США

Страны ЕАЭС	2015 г.	2016 г.	2017 г.	Отклонение	
				2016 г. от 2015 г.	2017 г. от 2016 г.
Армения	1227,7	1397,8	1666,7	170,1	268,9
Беларусь	15 653,9	12 154,9	15 592,3	-3499,0	3437,4
Казахстан	40 835,5	32 806,7	43 240,7	-8028,8	10 434,0
Кыргызстан	1072,7	1126,0	1222,8	53,3	96,8
Россия	315 055,3	260 779,4	325 199,9	-54 275,9	64 420,5
Экспорт	373 845,1	308 264,8	386 922,4	-65 580,3	78 657,6
Армения	2218,9	2163,4	2782,9	-555,0	619,5
Беларусь	13 088,6	12 234,7	14 526,0	-853,9	2291,3
Казахстан	19 356,2	15 513,2	17 081,5	-3843,0	1568,3
Кыргызстан	2088,8	2374,5	2631,1	285,7	256,6
Россия	168 784,9	168 822,1	210 249,9	37,2	41 427,8
Импорт	205 537,4	201 107,9	247 271,4	-4429,5	50 593,0

Источники: составлено авторами на основе [3].

Увеличение взаимного оборота товаров в стоимостном выражении по ЕАЭС за 2017 г. по сравнению с 2016 г. (прирост 24,6 %) объясняется ростом средних цен на экспортируемые товары (на 20,4 %) и увеличением физического объема (на 4,2 %). При этом повышение цен определило 80 % прироста стоимостного показателя взаимного оборота, а увеличение товарной массы — только 20 %.

Структура экспорта и импорта государств ЕАЭС за 2017 г. представлена на рисунке. В товарной структуре экспорта государств — членов ЕАЭС в третьи страны преобладают минеральные продукты (62,7 % общего объема экспорта государств — членов ЕАЭС в третьи страны), металлы и изделия из них (10,6 %), продукция химической промышленности (6 %). Наибольшую долю в импорте занимают машины, оборудование и транспортные средства (44,7 % совокупного импорта), продукция химической промышленности (18 %), продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (12,2 %) (см. рисунок).



Структура экспорта и импорта государств ЕАЭС в 2017 г.

Источники: разработано авторами на основе [3].

Данные статистики по грузоперевозкам через территорию ЕАЭС свидетельствуют о положительной динамике роста объема грузоперевозок за период 2015–2017 гг. Стабильное увеличение объема грузоперевозок показывают железнодорожный, автомобильный и воздушный транспорт (табл. 2).

Таблица 2. Динамика грузоперевозок в ЕАЭС за 2015–2017 гг., млн т

Страны ЕАЭС	2015 г.	2016 г.	2017 г.	Отклонение	
				2016 г. от 2015 г.	2017 г. от 2016 г.
1	2	3	4	5	6
Армения	1,6	1,6	1,8	0,0	0,2
Беларусь	132,5	126,1	124,4	-6,4	-1,7
Казахстан	215,4	205,4	232,8	-10,0	27,4
Кыргызстан	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
Россия	1071,0	1088,0	1138,2	17,0	50,2
Итого трубопроводный транспорт	1420,8	1421,4	1497,4	0,6	76,0

1	2	3	4	5	6
Армения	2,5	2,6	2,6	0,1	0,0
Беларусь	131,4	126,8	146,3	-4,6	19,5
Казахстан	335,1	332,3	378,8	-2,8	46,5
Кыргызстан	1,3	1,7	1,9	0,4	0,2
Россия	1217,9	1227,0	1266,5	9,1	39,5
Итого железнодорожный транспорт	1688,3	1690,3	1796,1	2,0	105,8
Армения	6,9	16,2	23,6	9,3	7,4
Беларусь	180,0	175,3	166,7	-4,7	-8,6
Казахстан	3174,3	3181,1	3300,8	6,8	119,7
Кыргызстан	28,2	29,3	29,8	1,1	0,5
Россия	5040,6	5138,2	5444,6	97,6	306,4
Итого автомобильный транспорт	8429,9	8540,2	8965,5	110,3	425,3
Армения	10,2	18,3	22,4	8,1	4,1
Беларусь	38,8	56,6	55,1	17,8	-1,5
Казахстан	17,0	18,1	22,4	1,1	4,3
Кыргызстан	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2
Россия	1064,2	974,1	1128,9	-90,1	154,8
Итого воздушный транспорт (тыс. т)	1130,2	1067,1	1228,8	-63,1	161,7
Армения	11,1	20,5	28,0	9,4	7,5
Беларусь	446,9	430,4	439,5	-16,5	9,1
Казахстан	3728,6	3722,6	3916,2	-6,0	193,6
Кыргызстан	29,7	31,2	32,0	1,5	0,8
Россия	7467,3	7591,7	7985,4	124,4	393,7
Итого по ЕАЭС	11 684,0	11 797,0	12 401,0	113,0	604,0

Источники: составлено авторами на основе [3].

Наблюдаются такие положительные эффекты от экономической интеграции, как эффект обеспечения экономической стабильности, эффект стимулирования развития промышленности, эффект роста товарооборота за счет снятия барьеров во внешней торговле, финансовый эффект от получения кредитов на льготных условиях, эффект экономии за счет льготных цен на российские энергоносители. Как свидетельствует мировой опыт, именно из-за подобных синергетических эффектов многие страны охотно идут на формирование единой транспортно-логистической инфраструктуры.

Мониторинг показателей динамики экономического развития государств — членов ЕАЭС показал устойчивый рост показателя ВВП на душу населения по паритету покупательной способности (табл. 3).

Таким образом, анализ основных экономических индикаторов в ЕАЭС показал экономическую целесообразность развития единой транспортно-логистической инфраструктуры как одного из важнейших факторов увеличения объемов торговли и привлечения на территорию ЕАЭС дополнительных транзитных грузопотоков из Китая.

Таблица 3. Мониторинг показателей уровня и динамики экономического развития государств — членов ЕАЭС

Показатель	Государство — член ЕАЭС	Единица измерения	2015 г.	2016 г.	2017 г.	Отклонение	
						2016 г. от 2015 г.	2017 г. от 2016 г.
Темпы роста ВВП	Армения	Проценты	3,2	0,2	7,5	-3	7,3
	Беларусь		-3,8	-2,5	2,4	1,3	4,9
	Казахстан		1,2	1,1	4,1	-0,1	3
	Кыргызстан		3,9	4,3	4,6	0,4	0,3
	Россия		-2,5	-0,2	1,5	2,3	1,7
ВВП на душу населения по паритету покупательной способности	Армения	Доллары США	8473	8612	9468	139	856
	Беларусь		18 225	17 975	18 761	-250	786
	Казахстан		25 048	25 280	26 604	232	1324
	Кыргызстан		3447	3694	3913	247	219
	Россия		23 752	23 185	23 945	-567	760

Источники: составлено авторами на основе [3].

Развитие общей транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС способно дать нашей стране ряд уникальных преимуществ и значительный синергетический эффект.

1. Транспортно-логистическая инфраструктура является своеобразной «точкой роста» основных экономических показателей любого государства, поскольку обеспечивает доступность глобальных коммуникаций для белорусского экспорта, способствует оптимизации системы товародвижения, снижает долю транспортной составляющей в цене товара. Актуальным является создание крупной мультимодальной транспортно-логистической компании, осуществляющей экономическую интеграцию транзитных маршрутов, в том числе за счет альянсов с национальными и зарубежными операторами Российской Федерации, Республики Казахстан [4, с. 33].

2. Выгодное транзитное положение Республики Беларусь является одним из важнейших факторов роста инфраструктуры. Оно обусловлено наличием двух панъевропейских транспортных коридоров (№ II и № IX), проходящих через территорию страны. В настоящее время перспективным направлением является развитие системы глобальных «транспортных колец» как несущей основы транспортной системы ЕАЭС [5, с. 118].

3. В процессе формирования находится единая транспортно-логистическая инфраструктура ЕАЭС и КНР, создаваемая по инициативе китайской стороны в рамках построения оптимальной транспортной сети «Великого шелкового пути» (Один пояс-один путь) [6, с. 195; 7, с. 4]. Данная инициатива предполагает создание «Экономического пояса шелкового пути», связывающего материковый Китай с Европой посредством железнодорожных и автомобильных магистралей. В совокупности в данный проект вовлечено 60 стран [7, с. 4]. В данном случае Республика Беларусь может использовать стратегию опережающего развития, используя тезис «обогнать, не догоняя», положенный в основе белорусской стратегии «Наука и технологии 2018–2040». Единая транспортно-логистическая инфраструктура ЕАЭС и КНР будет способствовать формированию у Республики Беларусь ряда уникальных геополитических преимуществ, позволяющих в будущем модернизировать традиционные отрасли экономики на основе новейших технологий. Например, использование технологий блокчейн в будущем способно значительно изменить цепочку товародвижения, уменьшив транзакционные расходы на грузоперевозки

за счет снижения комиссий; сократить документооборот в логистике; упростить процедуру отслеживания груза; способствовать увеличению конкуренции на рынке грузоперевозок.

4. За счет дополнительных доходов от транзита становится возможным проведение «инвестиционного маневра» — отказаться от систематической поддержки нерентабельных предприятий, инвестировать дополнительные средства в инновационные проекты пятого и шестого технологических укладов.

5. Формирование единой инфраструктуры обладает выраженным синергетическим действием за счет реализации широкого спектра проектов в промышленности (создание индустриальных парков и развитие высокотехнологичных производств как элемента ядра транспортно-логистического кластера).

6. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры будет способствовать реализации модели государственно-частного партнерства в области крупных инвестиционных проектов (развитие сети многофункциональных транспортно-логистических комплексов; модернизация автомобильных и железных дорог), а также оказывать поддержку малому и среднему бизнесу за счет увеличения сетевой торговли и развития многофункциональных объектов придорожного сервиса.

7. Транспортно-логистическая инфраструктура ЕАЭС поможет Республике Беларусь скорректировать территориальную диспропорцию, выражающуюся в отсутствии собственного выхода к морю. Развитие модели «сухих портов» позволит привлечь дополнительные транзитные потоки на территорию республики. Например, Китайские инвесторы к 2020 г. собираются потратить около 500 млн дол. на строительство «сухого порта» на территории китайско-белорусского индустриального парка «Великий камень». По замыслам китайских инвесторов «сухой порт», созданный под Минском, станет связующим звеном между логистическим хабом Хоргос (Республика Казахстан) и Евросоюзом (площадь нового логистического комплекса составит 94 га).

Таким образом, основными экономическими преимуществами от развития единой транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС являются: обеспечение доступности глобальных коммуникаций для белорусского экспорта, увеличение доходов от транзита, привлечение новых инвесторов, развитие промышленности, поддержка структурных изменений экономики, переход к инновационным технологическим укладам, создание рабочих мест, увеличение благосостояния населения, рост ВВП, снижение транспортных и транзакционных расходов [6, с. 180; 8, с. 33].

Наряду с преимуществами интеграционного взаимодействия и развития единой транспортно-логистической инфраструктуры для национальных экономик присутствует и определенный рискованный аспект. Он выражается в следующих экономических диспропорциях:

1. Зависимость малых открытых экономик от экономик стран-лидеров. В качестве примера можно привести дисбаланс в межстрановой торговле ЕАЭС. В 2015 г. в Российской Федерации сложилось отрицательное сальдо торговли, что негативно повлияло на белорусскую экономику.

2. Риски различных условий хозяйствования в национальных системах (различная фискальная система, инвестиционный климат и др.) могут негативно повлиять на потенциал малых открытых экономик.

3. Риски коммерческих конфликтов между субъектами хозяйствования. Например, в 2013 г. произошел конфликт в «Белорусской калийной компании» (БКК), участники которой — «Беларуськалий» и «Уралкалий» — не договорились об условиях сбыта, и российский партнер вышел из состава БКК [9, с. 59].

4. Риски отсутствия координации промышленной политики стран ЕАЭС, что в итоге может привести к кризису перепроизводства или же недозагруженности производственных мощностей.

Для минимизации вышеобозначенных рисков единая интероперабельная (способная к взаимодействию) транспортно-логистическая инфраструктура ЕАЭС будет создаваться на основе следующих принципов: равноправное партнерство, взаимная выгода и национальная безопасность, сопряжение национальных транспортных систем, обеспечение мультимодальных грузоперевозок, развитие цифровых экосистем. Будущее развитие транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС будет связано с созданием цифровой системы управления инфраструктурным развитием; цифровой отраслевой и кросс-отраслевой трансформацией; формированием базиса цифровой инфраструктуры следующего технологического уклада. Цифровые экосистемы в ЕАЭС предполагают активное инновационное взаимодействие между всеми видами инфраструктур, промышленностью, высокотехнологичным производством на базе современных информационных технологий.

Основой для создания цифрового рынка транспортно-логистических услуг может послужить развитие следующих направлений:

1. Создание цифровых транспортных коридоров (эффективное управление цепочками поставок на базе блокчейн технологий; сокращение сроков перевозок и всех видов транзакционных расходов; освоение новых транспортных маршрутов и др.).

2. Формирование бесшовного цифрового пространства в ЕАЭС (использование смарт-контрактов; упрощение административных процедур, за счет перехода к электронному документообороту).

3. Создание «регулятивных песочниц», где в кратчайшие сроки можно будет комплексно испытать новые финансовые услуги для ЕАЭС без риска нарушения действующего законодательства.

4. Трансфер инновационных технологий и цифровая торговля (смарт-контракты, средства радиочастотной идентификации груза, элементы интернета-вещей и блокчейн технологии) помогут стимулировать инновационную деятельность, увеличат объемы евразийского внутреннего рынка, упростят доступ к мировому рынку, помогут бороться с котрфактом, усилят ответственность производителей комплектующих изделий за счет нахождения всей информации о сделке в смарт-контракте.

5. Цифровая промышленная кооперация на основе принципа кластеризации. Создание кластеров упростит кооперационные и технологические связи, поможет выстроить эффективную цепочку создания добавленной стоимости; добиться оптимальной загрузки производственных мощностей предприятий; встроить средний и малый бизнес в систему транспортно-логистических услуг (например, за счет создания многофункциональных придорожных комплексов [10]).

6. Кластерное развитие транспортно-логистической инфраструктуры в ЕАЭС на принципах маркетинга многофункциональных территорий обеспечит интеграцию транспортной системы ЕАЭС в мировую транспортную систему в качестве равноправного партнера, а также сократит транзакционные расходы участников данного кластера за счет эффекта масштаба.

В заключение необходимо отметить следующее:

- создание ЕАЭС стало важнейшим катализатором интеграционных процессов на всем постсоветском пространстве. Углубление экономического взаимодействия между странами — участницами ЕАЭС, а также торгово-экономические отношения ЕАЭС с другими странами вызывает необходимость формирования единой транспортно-логистической инфраструктуры;

- в условиях глобализации мировой экономики стратегией социально-экономического развития ЕАЭС может стать кластерный подход к управлению экономикой, включающий в себя и формирование единой транспортно-логистической инфраструктуры. Стратегические интересы Беларуси при этом будут тесно связаны с интеграцией в трансевразийские транспортно-логистические коридоры «Нового шелкового пути», что даст возможность укрепить свое положение на мировой арене;

- Беларусь нуждается в расширении транспортно-логистических и трансграничных связей с соседними странами и с Китаем как транзитная страна. Поэтому дальнейшая углубленная интеграция потребует комплексного развития транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС с использованием потенциала инновационных и высокотехнологичных производств;

- причины активного развития элементов транспортно-логистической инфраструктуры в Республике Беларусь обусловлены в первую очередь рядом экономических, геополитических и социальных преимуществ, которые может получить страна при своевременном использовании своего инфраструктурного потенциала. Вхождение в ЕАЭС, дальнейшая более глубокая интеграция с Российской Федерацией, выгодное транзитное расположение, формирование новой панъевразийской транспортной системы «Новый шелковый путь», рост грузооборота с Китаем — все это является обоснованием экономической целесообразности реализации комплексных проектов в сфере транспортно-логистической инфраструктуры.

Источники

1. *Енин, Ю. И.* Организационно-экономический механизм обеспечения конкурентоспособности придорожного сервиса в ЕЭП / Ю. И. Енин, Н. А. Подобед // Инновационные процессы: потенциал науки и задачи государства : сб. ст. междунар. науч.-практ. конф., Пенза, 15 окт. 2017 г. — Пенза : Наука и Просвещение, 2017. — С. 78–81.

Enin, Yu. I. Organizatsionno-ekonomicheskii mekhanizm obespecheniya konkurentosposobnosti pridorozhnogo servisa v EEP / Yu. I. Enin, N. A. Podobed // Innovatsionnye protsessy: potentsial nauki i zadachi gosudarstva : sb. st. mezhdunar. nauch.-prakt. konf., Penza, 15 okt. 2017 g. — Penza : Nauka i Prosveshchenie, 2017. — S. 78–81.

2. *Господарик, Е. Г.* ЕАЭС-2050: глобальные тренды и евразийская экономическая политика : монография / Е. Г. Господарик, М. М. Ковалев. — Минск : Изд. центр БГУ, 2015. — 152 с.

Gospodarik, E. G. EAES-2050: global'nye trendy i evraziyskaya ekonomicheskaya politika : monografiya / E. G. Gospodarik, M. M. Kovalev. — Minsk : Izd. tsentr BGU, 2015. — 152 s.

3. Статистика ЕАЭС [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая комиссия. — Режим доступа: www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/union_stat/Pages/default.aspx. — Дата доступа: 02.12.2018.

4. *Енин, Ю. И.* Инновационный менеджмент / Ю. И. Енин, Н. А. Подобед. — Минск : БНТУ, 2015. — 98 с.

Enin, Yu. I. Innovatsionnyu menedzhment / Yu. I. Enin, N. A. Podobed. — Minsk : BNTU, 2015. — 98 s.

5. *Подобед, Н. А.* Социально-экономические приоритеты развития инфраструктуры товарного рынка в Республике Беларусь / Н. А. Подобед // Весн. Нац. акад. навук Беларусі. — 2014. — № 2. — С. 117–123.

Podobed, N. A. Sotsial'no-ekonomicheskie prioritety razvitiya infrastruktury tovarnogo rynka v Respublike Belarus' / N. A. Podobed // Vesn. Nats. akad. navuk Belarusi. — 2014. — № 2. — S. 117–123.

6. *Ковалев, М. М.* Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы : монография / М. М. Ковалев, А. А. Королева, А. А. Дутина. — Минск : Изд. центр БГУ, 2017. — 327 с.

Kovalev, M. M. Transportnaya logistika v Belarusi: sostoyanie, perspektivy : monografiya / M. M. Kovalev, A. A. Koroleva, A. A. Dutina. — Minsk : Izd. tsentr BGU, 2017. — 327 s.

7. *Шимов, В. Н.* «Экономический пояс Шелкового пути» как транспортный маршрут и глобальный проект развития / В. Н. Шимов, А. А. Быков // Белорус. экон. журн. — 2016. — № 2. — С. 4–14.

Shimov, V. N. «Ekonomicheskii poyas Shelkovogo puti» kak transportnyy marshrut i global'nyy proekt razvitiya / V. N. Shimov, A. A. Bykov // Belorus. ekon. zhurn. — 2016. — № 2. — S. 4–14.

8. *Енин, Ю. И.* Инновационный менеджмент и маркетинг инноваций / Ю. И. Енин, А. А. Пилюттик, Н. А. Подобед. — Минск : Право и экономика, 2017. — 115 с. — (Серия «Высшее образование»).

Enin, Yu. I. Innovatsionnyu menedzhment i marketing innovatsiy / Yu. I. Enin, A. A. Pilyutik, N. A. Podobed. — Minsk : Pravo i ekonomika, 2017. — 115 s. — (Seriya «Vysshee obrazovanie»).

9. Вызовы евразийской интеграции: экономика, политика, гуманитарная сфера : монография / А. Тавадян, В. Сутыркин, В. Шимов [и др.] ; под ред. С. В. Регеды, В. В. Сутыркина. — М. : Интеграция: Образование и Наука, 2017. — 100 с.

Vyzovy evraziyskoy integratsii: ekonomika, politika, gumanitarnaya sfera : monografiya / A. Tavadyan, V. Sutyarkin, V. Shimov [i dr.] ; pod red. S. V. Regedy, V. V. Sutyrkina. — M. : Integratsiya: Obrazovanie i Nauka, 2017. — 100 s.

10. Подобед, Н. А. Формирование придорожного сервиса в Республике Беларусь / Н. А. Подобед ; под науч. ред. Ю. И. Енина. — Минск : Право и экономика, 2010. — 109 с.

Podobed, N. A. Formirovanie pridorozhnogo servisa v Respublike Belarus' / N. A. Podobed ; pod nauch. red. Yu. I. Enina. — Minsk : Pravo i ekonomika, 2010. — 109 s.

Статья поступила в редакцию 10.12.2018 г.

УДК 339.924

A. Pranevich
BSEU (Minsk)

THE COMPETITIVE ENVIRONMENT TRANSFORMATION IN THE DIGITAL ECONOMY: MODIFICATION FACTORS AND REGULATORY OPTIONS

Changes in the world competitive processes are considered in the article, which are caused by the digital transformation of the economic system. The limitations and competitive advantages of small countries in the implementation of the concept of the digital economy, the possibility of changes in their foreign economic positioning are determined. The article points to the importance of rapid response to changing competitive conditions in the Republic of Belarus and the Eurasian Economic Union from the point of view of the effects from implementation of the potential of the digital transformation and diversification of foreign economic relations.

Keywords: international competition; globalization; digital economy; integration; competitive advantage; foreign economic strategy; the Eurasian economic Union.

А. А. Праневич
доктор экономических наук, профессор
БГЭУ (Минск)

ТРАНСФОРМАЦИЯ КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДЫ В УСЛОВИЯХ РАЗВИТИЯ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ: ФАКТОРЫ МОДИФИКАЦИИ И ВОЗМОЖНОСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ

В статье рассматриваются изменения в мировых конкурентных процессах, вызванных цифровой трансформацией экономической системы. Определяются ограничения и конкурентные преимущества стран в реализации концепции цифровой экономики, возможности изменений их внешнеэкономического позиционирования. Подчеркивается важность своевременного реагирования на изменившиеся конкурентные условия Республикой Беларусь и ЕАЭС с точки зрения получения эффектов от реализации потенциала цифровой трансформации и диверсификации внешнеэкономических связей.

Ключевые слова: международная конкуренция; глобализация; цифровая экономика; интеграция; конкурентные преимущества; внешнеэкономические стратегии; ЕАЭС.

Для мировой экономики начало XXI в. — время глобальных перемен, результатом которых становятся качественные и количественные изменения, приводящие к преоб-