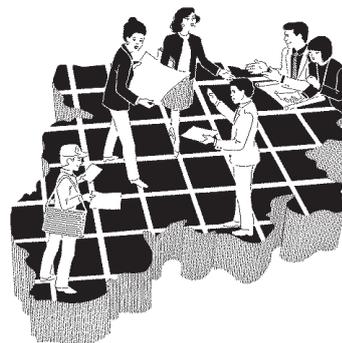


ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ



ИН ЦЗЮЙ

ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСКОНТИНЕНТАЛЬНОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ ЕВРАЗИИ

Целью статьи является определение основных предпосылок и возможных направлений формирования трансконтинентальной евразийской логистической системы, а также выявление роли Китая в формировании данной системы. Определено, что в последнее десятилетие в подавляющем количестве индустриально развитых государств мира активно развиваются межгосударственные, транснациональные, региональные и трансконтинентальные логистические системы. Доказано, что формирование трансконтинентальной логистической системы Евразии призвано решить вопросы эффективной реализации интеграционных приоритетов на данном географическом пространстве. Выделены методологические принципы моделирования трансконтинентальной системы и предпосылки становления трансконтинентальной логистической системы Евразии. На основе рассмотренных логистических систем различных стран смоделирована идеальная логистическая система Евразийского континента.

Ключевые слова: трансконтинентальная логистическая система; транспортно-логистическая интеграция; геополитические единицы.

УДК 339.924+164.01

С помощью стратегии логистической интеграции государство устраняет барьеры, активизируя тем самым распределение ресурсов, повышая коэффициент полезного действия всех факторов производства, снижая логистическую стоимость, а также формируя макроось экономического роста и стимулируя быстрое экономическое развитие государств. Однако существуют факторы, препятствующие международной логистической интеграции; их появление обусловлено невозможностью унификации транспортной инфраструктуры, различием административных систем и проводимой политики в области логистики в разных странах и т. д. В последнее десятилетие в подавляющем большинстве индустриально развитых государств мира активно развиваются межгосударственные, транснациональные, региональные и трансконтинентальные логистические системы, призванные удешевить, ускорить и облегчить экономические, организационные, технические и технологиче-

Ин ЦЗЮЙ (juying@mail.ru), аспирант кафедры международного бизнеса Белорусского государственного экономического университета (г. Минск, Беларусь).

ские процессы трансграничного перемещения всех видов ресурсов (сырья, материалов, информации, финансов, капитала и др.). Одновременно с этим трансконтинентальная логистическая система Евразии призвана решить вопросы эффективной реализации интеграционных приоритетов на данном географическом пространстве. В частности, Китай является одним из крупных партнеров, главная цель которого заключается в построении данной системы — мобильность региона и интеграция в основном не связанных друг с другом азиатских и европейских систем. В статье стоит задача установить основные предпосылки и возможные направления формирования трансконтинентальной евразийской логистической системы, а также определить роль Китая в формировании данной системы;

Трансконтинентальная логистическая система согласно классификации В. И. Сергеева [1, 45] представляет собой наивысшую форму транспортно-логистической интеграции нескольких геополитических единиц, выходящую за границы стран и континентальных экономических и (или) политических объединений и союзов, создаваемую для оптимизации экономических, организационных, технических и технологических процессов трансграничного перемещения всех видов ресурсов.

Именно макрологистические и входящие в их состав трансконтинентальные системы позволяют в современных условиях найти наиболее продуктивные и производительные варианты и формы организованных товарных рынков, выявить скрытые резервы различных видов ресурсов. Однако вопрос наиболее продуктивного использования такого уровня макрологистических систем, как транслогистические системы, все еще остается открытым, так как для этого геополитические единицы (страны, союзы) должны гармонизировать нормативно-правовое законодательство в отношении перемещения ресурсов. Ведь далеко не все страны Евразийского материка достигли наивысшего уровня интеграции, при котором стираются границы между государствами, что существенно ускоряет процесс развития логистических систем.

Формирование трансконтинентальной системы связано с определенными методологическими принципами, возникшими в процессе становления и развития логистических систем и уже апробированными в процессе эволюции логистики.

Можно сформулировать следующие основные методологические принципы при моделировании трансконтинентальной системы;

во-первых, применение системного подхода к формированию логистической системы, который проявляется в рассмотрении всех самостоятельных элементов как взаимосвязанных и взаимодействующих между собой для достижения единой цели управления. Отличительной особенностью системного подхода является оптимизация функционирования не отдельных элементов, а всего комплекса логистической системы;

во-вторых, хотя система рассматривается как единый организм, следует учитывать принцип разработки необходимого комплекса подсистем, обеспечивающих процесс логистического менеджмента: технической, технологической, экономической, маркетинговой, рекламной, организационной, правовой, кадровой, социальной, политической, экологической и др.;

в-третьих, для того чтобы все составляющие в рамках огромной по своим масштабам трансконтинентальной системы Евразийского материка работали слаженно и гармонично, необходим принцип глобальной оптимизации, логистической координации и интеграции. При оптимизации структуры или управления в синтезируемой системе необходимо согласование локальных целей функционирования элементов (звеньев) системы для достижения гло-

бального оптимума. В процессе логистического менеджмента необходимо согласованное, интегральное участие всех звеньев логистической системы;

в-четвертых, так как в логистике один из основных методов синтеза систем — моделирование, то необходимо учитывать принципы моделирования и информационно-компьютерной поддержки. При анализе, синтезе и оптимизации процессов и объектов в логистической системе широко используются различные модели: математические, алгоритмические, экономико-математические, графические, физические, имитационные, деловых игр (на ЭВМ), экспертных оценок и др.;

в-пятых, для того чтобы правильная организация логистической системы приносила прибыль, нужно учитывать принцип тотальных затрат, который предусматривает учет всей совокупности издержек управления материальными и связанными с ними информационными, финансовыми, кадровыми, правовыми потоками в логистической сети;

в-шестых, несмотря на масштабность трансконтинентальной логистической системы, должны учитываться принципы устойчивости и адаптивности. Такая система должна устойчиво работать при допустимых уровнях отклонения параметров и факторов внешней среды (например, при колебаниях в определенном диапазоне рыночного спроса на конечную товарную продукцию, изменении условий поставок или закупок материальных ресурсов, вариациях транспортных маршрутов и тарифов и т. п.);

в-седьмых, следует учитывать принцип, который активно внедряется в систему управления не только производственных, но и учебных комплексов, — принцип всеобщего управления качеством, который обеспечивает надежность функционирования и высокое качество работы каждого структурного элемента логистической системы для обеспечения общего качества товаров и сервиса, поставляемых конечным потребителям [1, 135].

Уникальное сочетание географических, этнических, политических, социально-экономических и природно-климатических факторов в каждом отдельном регионе Евразии определяет особое соотношение спроса и предложения на товарную продукцию, ценовую и налоговую политику, специфику деятельности логистических посредников и другие региональные особенности. Большое влияние на синтез и интеграцию трансконтинентальных логистических структур оказывают региональные, межрегиональные и межконтинентальные транспортные факторы: инфраструктура, состояние транспортных коммуникаций, ассортиментные и физические компоненты транспортных средств, транспортного обслуживания и сопровождения, информационное обеспечение.

Проанализировав некоторые объективные предпосылки необходимости формирования логистической системы в современном мире, можно будет понять, какие факторы следует принимать во внимание при формировании единой трансконтинентальной системы, руководствуясь принципом общности, а именно макроэкономические, организационно-экономические, технологические, информационные, институциональные [1, 135].

Выделение указанных факторов в определенной мере условно, поскольку все они находятся в диалектическом единстве и системной взаимосвязи. Тем не менее декомпозиция предпосылок, соответствующих комплексным факторам, позволяет установить приоритеты, ранжировать цели и задачи формирования макрологистических систем, их функции в современном мире.

Это прежде всего относится к следующим глобальным тенденциям:

формирование новых товаропроводящих структур на всех организационно-экономических макроуровнях товарных рынков и рынков услуг;

появление большого количества разобщенных коммерческо-торговых, складских, транспортных, экспедиторских, информационных и других по-

средников в сфере товародвижения, снабжения и сбыта продукции фирм-производителей;

политические интеграционные процессы, способствующие более свободно-му перемещению всех видов материальных и нематериальных ресурсов.

Важнейшими направлениями преобразования сферы обращения в разрезе синтеза транслогистической системы являются:

развитие системы межконтинентальной и межинституциональной (между различными формами интеграции) оптовой торговли;

формирование современной инфраструктуры товарных рынков (розничной, оптовой, складской, таможенной, транспортной, терминальной, информационной, телекоммуникационной, электронной, виртуальной и т. д.);

развитие индустрии тары и упаковки товарной продукции, ее сервисного сопровождения;

разработка механизма политической, организационно-экономической поддержки, правовой защиты, гарантийного страхового, информационного обеспечения и стимулирования развития сферы обращения;

координация и оптимизация связей между материальными, финансовыми и информационными потоками на макроуровне.

Резюмируя изложенные предпосылки, можно заключить, что высокая ресурсная и энергетическая независимость Евразии как территориальной единицы, мощный научно-технический потенциал, наличие геополитических преимуществ в системе глобальных и международных хозяйственных связей могут и должны быть более эффективно использованы, в том числе за счет формирования макрологистических систем различных типов и моделей.

Для того чтобы описать модель функционирования трансконтинентальной логистической системы Евразии, следует проанализировать состояние и перспективы развития ее составных частей.

В настоящее время согласно рейтингу LPI наиболее высоких оценок заслуживают логистические системы стран Евросоюза. Так, по имеющимся данным за 2016 г. мировым лидером по оценке общего уровня развития логистики является Германия, со значением индекса 4,23 балла. Наиболее высоко из всех элементов LPI Германии оценивается бесперебойность и своевременность оказания услуг (4,45 балла), а также уровень развития инфраструктуры страны (4,44 балла). Более высокое значение показателя бесперебойности и своевременности оказания услуг зафиксировано только в Люксембурге — 4,80 балла, занимающем второе место в общем рейтинге LPI. На третьем месте Швеция, ее LPI составляет 4,20 балла. Далее следуют Голландия (4,19), Сингапур (4,14), Бельгия (4,11), Австрия (4,10). Специалистами отдельно отмечена Швеция, лидирующая в сферах качества логистических услуг и развития информационных технологий отслеживания [2].

В отношении стран — участниц ЕАЭС следует отметить, что в первом рейтинге LPI в 2007 г. среди 150 стран Республика Беларусь заняла 74-ю позицию (2,53), опередив Россию (99-е место, 2,37) и Казахстан (133-е место, 2,12). В силу недостаточного количества ответов наша страна не была включена в рейтинг LPI в 2010 г. По результатам 2014 г. из 160 стран Беларусь занимала 99-е место (2,64), существенно улучшил свою позицию Казахстан (88-е место, 2,7), а Россия поднялась на 90-е место с интегральным показателем 2,69. В 2016 г. Беларусь и Россия резко снизили свои показатели и оказались на 120-м (2,40) и 99-м местах (2,57) соответственно. При этом Казахстан опять улучшил позиции, поднявшись на 77-ю строчку (2,75 балла).

Логистическая система Китая уступает Европейской по уровню организации, но значительно опережает систему стран ЕАЭС, чему соответствует 27-е место в рейтинге индекса LPI (3,66), а ее специальный административный

район Гонконг входит в топ-10 (4,07), за два года поднявшись на пять позиций. При этом в последние годы темпы развития китайской логистической системы значительно ускорились.

Современный логистический рынок Китая привлекает зарубежные предприятия, активно инвестирующие в его развитие. В последнее время FedEx, UPS, TNT и другие трансконтинентальные корпорации сотрудничают с крупными логистическими предприятиями Китая. Сегодня на востоке Китая уже сформированы четыре крупных логистических района: логистическое кольцо вокруг Бохайского залива, в центре которого находится Пекин; логистическое кольцо в зоне дельты реки Янцзы с центром в Шанхае; логистическое кольцо в зоне Тайваньского пролива; логистическое кольцо в дельте реки Чжуцзян, в центре которого находятся Гуанчжоу и Шэньчжэнь. Эти крупные логистические кольца различными способами стимулируют развитие центральных и западных районов страны.

Нужно отметить, что становление китайской логистики связано с рядом проблем, важнейшей из которых является специализация местных операторов на узком сегменте логистических услуг, что ослабляет межхозяйственную консолидацию и ограничивает развитие общей логистической системы страны. Во многом по этой причине государство в рамках присоединения к ВТО приветствует зарубежное инвестирование в логистический сектор. В Китае формируются так называемые WFOE — Wholly Foreign-Owned Enterprises — предприятия, полностью находящиеся в иностранной собственности. Другие проблемы логистического сектора в Китае непосредственно связаны с государственной политикой, проводимой в прошлом: ранее логистические операторы находились под самоконтролем, что влекло за собой раздробленность рынка услуг [3, 53].

Положительным следствием зарубежной интеграции в китайский рынок является стимулирование местных операторов к развитию с целью повышения конкурентоспособности до уровня иностранных компаний. В том числе развитие происходит за счет внедрения в процесс управления логистикой передовых информационных технологий и повышения уровня автоматизации и информатизации логистических операций, разработки спектра новых информационных услуг логистики, применения современной техники. Специфической особенностью функционирования китайской логистической системы является то, что в отличие от стран ЕС и ЕАЭС инвестирование в логистическую инфраструктуру осуществляется исключительно со стороны частного сектора, а действия государства направлены на поддержку усиления интеграции, координации и стандартизации.

Рассматривая Китай, необходимо отметить численность его населения, размеры территории и уровень развития экономики, что свидетельствует о достаточно важном развитии транспортно-логистической системы для этой страны. Примерно половина грузо- и пассажирооборота приходится на железные дороги. Однако в последние годы его доля уменьшается, но растет доля морского, автомобильного, трубопроводного и авиационного транспорта. По протяженности железнодорожной сети Китай занимает первое место в Азии. Она составляет 75 тыс. км, из них 20 тыс. км — электрифицированные пути. Согласно среднесрочной и долгосрочной программе развития железнодорожной сети Китая к 2020 г. в стране ее общая протяженность достигнет 100 тыс. км. Протяженность автомобильных дорог в Китае — 3,5 млн км. Наиболее важные из них — Каракорумское шоссе и Бирманская дорога. Китай также располагает примерно 500 аэропортами. Общее количество воздушных судов в континентальном Китае оценивается в 2010 г. в 1 580 единиц (в 2006 г. их было 863). К 2025 г. их количество возрастет до 4 000 единиц [4].

Китайские экономисты разработали и начали осуществлять единую транспортную стратегию «большого скачка» на период до 2020 г. — за счет структурной модернизации, повышения скорости перевозок, обеспечения доставки товаров «от двери до двери», улучшения уровня сервиса и управления на всех видах транспорта. В целях привлечения инвестиций в транспортный сектор были проведены следующие мероприятия:

- открыт транспортный рынок;
- поэтапно отменены все ограничения на иностранные инвестиции;
- проведена диверсификация объектов и методов инвестиций;
- усовершенствовался рынок инвестиционных проектов

Необходимо отметить, что уже существует логистическая схема «Нового шелкового пути», однако по-прежнему в данной концепции признается направление на Южную и Юго-Восточную Азию и отсутствует механизм включения ЕАЭС. В дополнение к этому данный проект является финансово затратным и связан с большим числом технических сложностей. В связи с этим, на основе изложенных выше особенностей логистических систем можно смоделировать «идеальную» логистическую систему Евразийского континента.

Исходя из основных показателей развития логистической сети, в трансконтинентальной логистической системе Евразии Китай может быть своего рода локомотивом, отправной точкой, которой может стать специальный административный район КНР — Гонконг, занявший в рейтинге LPI 10-е место.

Магистралью он соединен с еще одним крупным логистическим центром и столицей Китайской Народной Республики — Пекином. Действительно, из-за особенностей рельефа транспортно-логистическая сеть Китая сконцентрирована в восточной части страны. В свою очередь Пекин соединен через Улан-батор с российским Иркутском. Далее материальный поток преодолевает значительное расстояние по территории Российской Федерации либо авто-, либо ж/д транспортом через знаменитую Транссибирскую магистраль, или по трассе АНБ через крупнейшие российские логистические центры: Красноярск — Новосибирск — Омск — Казань — Самара — Москва.

Состояние логистики между Россией и Китаем характеризуется следующими обстоятельствами и процессами:

- во-первых, быстро увеличивается объем торговли между Россией и Китаем;
- во-вторых, активно развивается и совершенствуется логистическая инфраструктура в пограничных районах.

В условиях возрождения старой промышленной базы на северо-востоке Китая и крупномасштабного освоения Сибири и Дальнего Востока России центральные и региональные власти двух стран уделяют большое внимание созданию торговых переходов в своих пограничных районах, совершенствованию условий осуществления логистических операций, повышению пропускной способности торговых переходов и возможностей логистики. Большие средства направляются на строительство логистической инфраструктуры. В результате совместных усилий сформирована (в основном в пограничных районах) первоначальная российско-китайская логистическая система. Она базируется на автомобильном, речном и железнодорожном транспорте;

в-третьих, ускоряется строительство логистических центров (зон) в пограничных пропускных пунктах обеих стран. По мере превращения перевалочных центров в пограничных пропускных пунктах (городах или поселках) России и Китая в комплексные логистические центры эти пропускные пункты (68) сами стали интеграционными и комплексными логистическими центрами. В пограничных городах РФ и КНР начали строить международные комплексные логистические зоны и центры;

в-четвертых, развивается информатизация международной логистики России и Китая. Быстрое развитие логистических производств России и Китая нуждается в повышении уровня информатизации логистики. В настоящее время крупнейший пропускной пункт г. Маньчжурия уже стал «электронным городом», эффективность логистических операций на его таможене значительно повысилась. И, наконец, ускоряется интеграция логистических операций в пограничных пропускных пунктах России и Китая. Именно в них и должны развиваться логистические производства. Для развития последних целесообразно мобилизовать ресурсы внутренних районов обеих стран. «Пограничная» интеграция означает объединение транспортировки и логистики во внутренних районах страны с теми же процессами за рубежом. Цель интеграции в том, чтобы постепенно сформировать логистическую систему, которая оказывает высокоэффективные, своевременные и экономичные услуги [5, 101].

Далее маршрут может проходить по территории Республики Беларусь через магистраль М1, где созданы все условия для оптимальной транспортировки грузов. Таким образом, именно граница Беларуси и Польши является в полной мере пограничным пунктом не только двух стран, но и двух интеграционных объединений. Следовательно, от условий прохождения процедуры таможенного оформления, скорости и качества данной службы, нормативно-правовой базы зависит не только качество услуг логистических операторов, но и имидж страны.

Как уже отмечалось ранее, в Европейском союзе существует хорошо сработавшая логистическая система благодаря гармонизации таможенной политики стран-участниц и беспрепятственное перемещение грузов по территории ЕС, кроме этого, стоит отметить высокое качество дорожного покрытия особенно по магистрали Е30 и Е50. Таким образом, конечной точкой главной «артерии» системы становится город Нант (Франция) — один из крупнейших портов этой страны.

Таким образом, основная артерия трансконтинентальной логистической системы может проходить через следующие страны: Китай, Монголия, Россия, Беларусь, Польша, Германия, Бельгия и Франция. Необходимо отметить, что особенностью евразийского региона является то, что существуют ограничения интеграционной активности, связанные с барьерами, создаваемыми государствами, и недостаточной развитостью инфраструктуры. Центральные области Евразии не имеют выхода к морю, поэтому зависят от качества транспортных сетей. В связи с этим новые евразийские связи и сотрудничество государств может быть более перспективным в области создания единой трансконтинентальной логистической системы. Так как Китай является общемировым лидером производства, то отправной точкой единой трансконтинентальной логистической системы может стать крупнейший логистический центр — Гонконг.

Литература и электронные публикации в Интернете

1. *Сергеев, В. И.* Менеджмент в бизнес-логистике / В. И. Сергеев. — М. : ФИЛИНЪ, 1997. — 772 с.
Sergeev, V. I. Menedzhment v biznes-logistike [Business logistics management] / V. I. Sergeev. — М. : FILIN, 1997. — 772 p.
2. Logistics Performance Index 2016 [Electronic resource] // The World Bank. — Mode of access: <https://lpi.worldbank.org/international/global?sort=desc&or-der=LPI%20Score#datatable>. — Date of access: 05.02.2018.
3. *Якушенко, К. В.* Сопряженность Евразийского экономического союза и проекта «Один пояс — Один путь»: перспективы сотрудничества в транспортно-логистической сфере / К. В. Якушенко, И. Цзюй // «Пояс и путь»: возможности для Беларуси : материалы междунар. науч.-практ. конф., 24 февр. 2017 г., Минск. — Минск : РИВШ, 2017. — 185 с.

Yakushenko, K. V. Sopryazhennost Evraziyskogo ekonomicheskogo soyuza i proekta «Odin poyas – Odin put»: perspektivy sotrudnichestva v transportno-logisticheskoy sfere [Interaction of the Eurasian economic Union and the «one belt – one road» project: prospects for cooperation in the transport and logistics sector] / K. V. Yakushenko, I. Tszyuy // «Poyas i put»: vozmozhnosti dlya Belarusi : materialyi mezhdunar. nauch.-prakt. konf., 24 fevr. 2017 g., Minsk. – Minsk : RIVSh, 2017. – 185 p.

4. Transport: BRICS Joint Statistical Publication [Electronic resource] // National Bureau of Statistics of China. – Mode of access: http://brics.ibge.gov.br/downloads/BRICS_Joint_Statistical_Publication_2014.pdf. – Date of access: 05.02.2018.

5. *Винокуров, В. Ю.* Евразийская континентальная интеграция / В. Ю. Винокуров, А. М. Либман. – СПб., 2012. – 224 с.

Vinokurov, V. Yu. Evraziyskaya kontinentalnaya integratsiya [The Eurasian continental integration] / V. Yu. Vinokurov, A. M. Libman. – SPb., 2012. – 224 p.

JU YING

***FORMATION OF EURASIAN
TRANSCONTINENTAL LOGISTICS SYSTEM***

Author affiliation. *JU Ying (juying@mail.ru), Belarusian State Economic University (Minsk, Belarus).*

Abstract. The objective of the article is to identify major prerequisites and possible directions of forming Eurasian transcontinental logistics system as well as the role of China in establishing this system. It is found that over the recent decade interstate, transnational, regional and transcontinental logistics systems have been vigorously developing in the vast majority of industrially developed countries of the world. It is proved that the Eurasian transcontinental logistics system is designed to solve the tasks of effective implementation of integration priorities in this geographical area. Methodological principles are outlined for modeling a transcontinental system as well as prerequisites for establishing a transcontinental logistics system in Eurasia. Based on the logistics systems under consideration, an ideal logistics system of the Eurasian continent is modeled.

Keywords: transcontinental logistics system; transport and logistics integration; geopolitical units.

UDC 339.924+164.01

*Статья поступила
в редакцию 19.04. 2018 г.*

Правила оформления статей для подачи в журнал «Веснік Беларускага дзяржаўнага эканамічнага ўніверсітэта»

Авторы несут ответственность за направление в редакцию уже ранее опубликованных статей или статей, принятых к печати другими изданиями.

Редакция не взимает плату за опубликование научных статей.

Статьи, представленные лицами, осуществляющими послевузовское обучение (аспирантура, докторантура, соискательство), в год завершения обучения, публикуются первоочередно.

Объем научной статьи, учитываемой в качестве публикации по теме диссертации, должен составлять не менее 0,35 авторского листа (14 тыс. печатных знаков, включая пробелы между словами, знаки препинания, цифры и т. п. — как правило, не менее 8-ми страниц текста (но не более 12-ти), напечатанного шрифтом размером 14 пунктов через 1,5 интервала между строками). Страницы должны быть пронумерованы.

Научная статья должна включать следующие элементы:

введение;

основную часть с таблицами, графиками и другим иллюстративным материалом (при их наличии);

заключение, завершаемое четко сформулированными выводами;

список цитированных источников.

Название статьи должно отражать основную идею ее содержания, быть информативным и по возможности кратким. В заглавиях можно использовать только общепринятые сокращения.

Во введении статьи должна быть сформулирована ее цель (поставлена задача).

Обязательны ссылки на работы, не являющиеся публикациями автора. Ссылки на неопубликованные работы не допускаются.

Иллюстрации, формулы и сноски следует пронумеровать в соответствии с порядком цитирования в тексте.

Список цитированных источников располагается в конце текста, ссылки нумеруются согласно порядку цитирования в тексте. Номера ссылок должны быть написаны внутри квадратных скобок (например [1], [2] и т. д.). Все публикации на русском языке (кроме нормативных документов, архивных материалов, статистических сборников, газетных статей без указания автора, ссылок на сайты без указания конкретного материала) должны сопровождаться переводом *названия* на английский язык (приводится в квадратных скобках).

Сдавая статью в редакцию, авторы представляют:

- 1) распечатку статьи и ее электронный вариант. К статье должны быть приложены дополнительные сведения: индекс УДК в соответствии с классификатором, ключевые слова (3–5 слов или коротких ключевых фраз) на русском и английском языках;
- 2) справку об авторе:
 - а) фамилия, имя, отчество, ученая степень, ученое звание, должность, место работы (учебы) на русском языке;
 - б) имя и фамилия автора транслитерацией в романском алфавите (взять из паспорта);
 - в) электронная почта;
 - г) контактные телефоны;
- 3) выписку из протокола заседания кафедры, включающую рекомендацию об опубликовании;
- 4) для авторов других вузов (НИИ) – рекомендательное письмо руководства своей организации;
- 5) резюме статьи на русском языке (от 100 до 250 слов). В нем должно быть отражено краткое содержание статьи: цели и задачи, методы исследования, краткий вывод. Обязательно следует представить на английском языке фамилию, инициалы, название статьи и текст резюме;
- 6) квитанцию о подписке на журнал (либо ее копию).

Журнал включен в Российский индекс научного цитирования (РИНЦ)

Индекс журнала

74838

Ответственный за выпуск *С. Ф. Миксюк*
Редакторы *А. В. Зенькевич, А. К. Лапуста*
Компьютерная верстка *А. А. Карнейчик*

Адрес редакции:
220070, г. Минск, просп. Партизанский, 24. БГЭУ, корп. 6, к. 19. Тел. 209-78-84
Электронная почта: vestnik@bseu.by

Подписано в печать: 11.10. 2018.
Формат 70×108 1/16. Печать офсетная. Усл. печ.л. 11,05. Уч.-изд.л. 11,40.
Тираж 126 экз. Заказ

УО «Белорусский государственный экономический университет»
Свидетельство о государственной регистрации издателя, изготовителя, распространителя
печатных изданий № 1/299 от 22.04. 2014.
200070, г. Минск, просп. Партизанский, 26.

Отпечатано на ротапринте БГЭУ. Лицензия полиграфическая № 02330/210 от 14.04. 2014.
200070, г. Минск, просп. Партизанский, 26.