

Геоэкономика и реализация геоэкономического потенциала Республики Беларусь

Geo-economics and realization of geo-economics potential of the Republic of Belarus

Ващило Анна Александровна, магистр экономических наук, аспирант Белорусского государственного экономического университета

Vashchyla Hanna, PhD student of Belarus State Economic University

e-mail: vashchylahanna@gmail.com

Аннотация

В статье рассматривается понятие геоэкономики, выявляются проблемы реализации геоэкономического потенциала Республики Беларусь.

Ключевые слова: геоэкономика, геоэкономический потенциал, логистика, транспортно-логистические центры.

Abstract

In the article the definition of geo-economics' is considered, the problems of realization of geo-economics potential of the Republic of Belarus are revealed.

Keywords: geo-economics, geo-economics' potential, logistics, transport-logistical centers.

Поступила в редакцию / Received: 16.11.2014

Web: <http://elibrary.miu.by/journals/item.eiup/issue.41/article.12.html>

Введение

Геоэкономика является новой наукой, которая отвечает на вызовы постиндустриального мира и находится на стыке политики и экономики. К современным исследованиям геоэкономики и геоэкономического потенциала относятся работы Эдварда Люттвака, Уильяма Нестера, Эндрю Лейшона, Э.Г. Кочетова, В. Дергачева, А.И. Неклессы, А.Д. Богатурова, Л.В. Новакшоновой и других авторов.

Проблематика статьи является весьма актуальной, поскольку геоэкономические факторы существенно влияют на экономику Республики Беларусь, а успешная реализация геоэкономического потенциала Беларуси может значительно повысить конкурентоспособность национальной экономики. Целью статьи является рассмотрение понятия геоэкономики и выявление проблем в реализации геоэкономического потенциала Республики Беларусь.

Понятие «геоэкономика» было введено в конце 80-х гг. XX в. консультантом Совета по национальной безопасности Государственного департамента США Эдвардом Люттваком. Следует отметить, что концепция геоэкономики впервые была выдвинута немецким историком Фрицем Реригом, который рассматривал экономический фактор как ключевой в геополитике. По мнению Рерига, в мировой экономике все сводится к тому, где расположены информационные центры, большие производства и центры мировых бирж. Следовательно, теоретические предпосылки новой науки были вызваны необходимостью анализа взаимосвязи политики и экономики.

Известный российский ученый Э.Г. Кочетов подчеркивает четыре «ключевых акцента» [1, с. 14] геоэкономической панорамы, которые повлияли на возникновение геоэкономики как отдельной дисциплины в конце XX в.:

- стирание граней между внутренней и внешней деятельностью, а также внутренней и внешней политикой государств в процессе глобализации;
- активное развитие процессов экономизации политики;
- динамичное функционирование мировой хозяйственной системы, которая формирует экономический «регламент» как совокупность правил функционирования национальных экономик;
- складывание моделей внешнеэкономических связей национальной экономики с внешним миром, воздействующих на формирование целостной системы мирохозяйственных связей.

Геоэкономика изучает поведение государства в условиях геоэкономической конкуренции, анализирует особенности его тактики и стратегии на глобальном рынке. Но, несмотря на значимость геоэкономики для выбора механизмов политики государства в эпоху глобализации, в определении ее предмета и границ не существует единого мнения. Существует три основные точки зрения, которые получили развитие в различных национальных школах геоэкономики. Представители первой школы рассматривают геоэкономистику как раздел геополитики (Эдвард Люттвак, Эндрю Лейшон, Уильям Нестер, Жак Аттали, Карл Жан, В. Рогов, В. Цымбурский). Сторонники второй группы считают, что геоэкономика выросла из геополитики и теперь ее полностью заменяет (Эрнест Кочетов, Александр Неклесса, В. Дергачев). Исследователи, принадлежащие к третьей школе, создают свои концепции на основе синтеза геополитики и геоэкономики, например теорию геоэкономической политики (А.Д. Богатуров, В. Пантин, В. Лапкин, М.А. Шепелев, А.Т. Бариска, М.И. Шмелева).

Геоэкономистику представляют как экономическую геополитику, которая исследует поведение государства, нацеленное на повышение национальной конкурентоспособности, в рамках жесткой конкуренции на мировом рынке. Оценка эффективности геоэкономической системы определяется на основе

ее геоэкономического потенциала как совокупности используемых и потенциальных ресурсов данной системы.

Для Беларуси реализация геоэкономического потенциала в первую очередь связана с развитием транспортно-логистической деятельности в стране. Во многих европейских странах прямые затраты на логистические услуги составляют около 8–14 % от их ВВП (Германия – 7,8 %, Франция – 10 %, ЕС в целом – 13,3 %) с тенденцией к увеличению [2]. В Республике Беларусь логистические издержки находятся в пределах 20–25 % от объема ВВП [3]. Большие затраты на логистику в конечном счете повышают цену готовой продукции, а это негативно сказывается на ее конкурентоспособности на мировом рынке. Реализация же геоэкономического потенциала Беларуси заключается в повышении конкурентоспособности национальной экономики.

В исследовании отделом Группы Всемирного банка по международной торговле под названием «Налаживание связей для повышения конкурентоспособности: торговая логистика в глобальной экономике» 2014 г. проведено ранжирование 160 стран по ряду индикаторов в сфере торговли [4]. Данные для этого исследования были получены в результате опроса более 1000 специалистов по логистике по всему миру.

Значение индекса эффективности логистики (Logistics Performance Index – LPI) от 1 до 5 баллов высчитывается на основе оценки шести показателей: эффективности таможенного и пограничного оформления; качества торговой и транспортной инфраструктуры; простоты организации международных перевозок по конкурентоспособным ценам; качества и компетентности логистических услуг; возможности отслеживания прохождения грузов; своевременности поставок. И чем выше показатель индекса страны, тем более развитой является ее логистическая система.

По результатам исследования в 2014 г. наиболее развитой в логистическом плане страной мира признана Германия. Итоговое значение ее индекса LPI составило 4,12 балла. Второе место в рейтинге заняли Нидерланды (4,05 балла), третье – Бельгия (4,04) (таблица 1).

Беларусь в 2014 г. заняла 99-е место из 160 стран мира, больше всего баллов наша страна получила за такой показатель, как своевременность поставок (3,05), а меньше всего – за качество и компетентность логистических услуг (2,46). Вопрос качества логистических услуг действительно очень актуален для Беларуси. На сегодняшний момент в нашей стране наблюдается неразвитость рынка 3PL-услуг (3PL-операторы предоставляют комплексный логистический сервис), логистические центры в Беларуси оказывают лишь отдельные виды логистических услуг. А это в свою очередь не позволяет белорусским компаниям минимизировать свои логистические издержки, полностью передавать логистику на аутсорсинг логистическим операторам. И поэтому логистические затраты в конечной цене товара белорусских производителей остаются стабильно высокими.

В 2012 г. Беларусь занимала 91-ю позицию среди 155 стран, а в 2007 г. была на 74-м месте среди 150 стран [4]. На рисунке 11 представлены показатели эффективности логистики Беларуси в 2007, 2012 и 2014 гг.

Однако стоит отметить, что индекс LPI может служить ориентиром, но не следует считать его полноценным диагностическим инструментом, поскольку это исследование основывается на результатах опросов.

В Республике Беларусь за 2013 г. было перевезено 456,7 млн т грузов, а грузооборот составил 128 042 млн т·км.

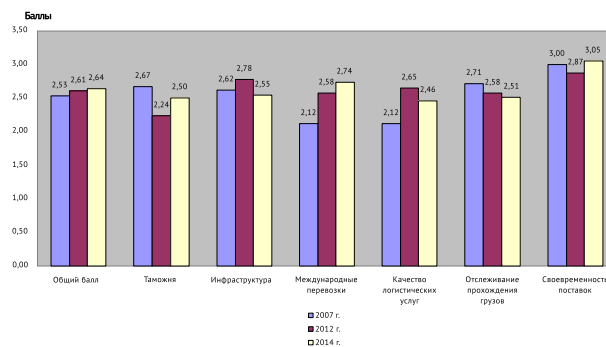


Рисунок 1 – Показатели эффективности логистики Беларуси в 2007, 2012 и 2014 гг.

Примечание: собственная разработка автора на основе данных источника [4].

Структура перевозок грузов по видам транспорта следующая: трубопроводный транспорт – 134,2 млн т (или 29,4 % к общему объему перевозок грузов за 2013 г.), железнодорожный – 140,0 (30,7 %), автомобильный – 177,9 (39 %), внутренний водный – 4,5 (1 %), воздушный – 0,01 млн т (0,002 %) [5, с. 53].

В таблице 2 представлены перевозки грузов и грузооборот по видам транспорта за 2010–2013 гг. в Республике Беларусь. Перевозки грузов в 2013 г. по сравнению с 2012 сократились на 27,7 млн т (или 5,7 %). Если рассматривать сокращение перевозок грузов по видам транспорта в 2013 г. по сравнению с 2012, то перевозка грузов трубопроводным транспортом уменьшилась на 3,2 млн т (или 2,3 %), железнодорожным – на 13,7 (или 8,9 %), автомобильным – на 11,4 млн т (6 %). Объем перевозок грузов воздушным транспортом в 2013 г. по сравнению с 2012 остался неизменным (0,01 млн т). А вот объем перевозок грузов внутренним водным транспортом в 2013 г. по сравнению с 2012 возрос на 0,5 млн т (или 12,5 %) [5, с. 53].

Следует отметить, что с 1 января 2013 г. в Беларуси тарифы на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов унифицированы с государствами Единого экономического пространства. Данная мера привела к росту тарифов на внутриреспубликанские перевозки в среднем в 2,3 раза к декабрю 2012 г. [3]. Поэтому в дальнейшем можно прогнозировать более высокий рост потоков грузов, доставленных автомобильным транспортом, по сравнению с железнодорожным.

Транспортные услуги в экспорте услуг Республики Беларусь за 2013 г. составили 52 % [5, с. 75]. Экспорт транспортных услуг способствует притоку иностранной валюты в страну и положительно сказывается на внешнеторговом сальдо Беларуси.

Приоритетным направлением развития транспортно-логистической системы в Беларуси, как и во всем мире, является создание транспортно-логистических центров. Согласно Программе развития логистической системы Республики Беларусь планируется построить 39 логистических центров к концу 2015 г. [6].

Согласно вышеупомянутой Программе, транспортно-логистический центр – это юридическое лицо, осуществляющее комплекс транспортно-экспедиционных услуг при перевозке грузов, а также логистических услуг участникам транспортной деятельности [6]. Однако данное определение, по мнению специалистов, не в полной мере отражает специфику транспортно-логистических центров. Так например, анализ

Таблица 1 – Индекс эффективности логистики (LPI) отдельных стран за 2014 г.

Страна	Место	Общий балл	Таможня	Инфраструктура	Международные перевозки	Качество логистических услуг	Отслеживание прохождения грузов	Своевременность поставок
Германия	1	4,12	4,10	4,32	3,74	4,12	4,17	4,36
Нидерланды	2	4,05	3,96	4,23	3,64	4,13	4,07	4,34
Бельгия	3	4,04	3,80	4,10	3,80	4,11	4,11	4,39
Великобритания	4	4,01	3,94	4,16	3,63	4,03	4,08	4,33
Сингапур	5	4,00	4,01	4,28	3,70	3,97	3,90	4,25
Польша	31	3,49	3,26	3,08	3,46	3,47	3,54	4,13
Латвия	36	3,40	3,22	3,03	3,38	3,21	3,50	4,06
Эстония	39	3,35	3,40	3,34	3,34	3,27	3,20	3,55
Литва	46	3,18	3,04	3,18	3,10	2,99	3,17	3,60
Болгария	47	3,16	2,75	2,94	3,31	3,00	2,88	4,04
Украина	61	2,98	2,69	2,65	2,95	2,84	3,20	3,51
Казахстан	88	2,70	2,33	2,38	2,68	2,72	2,83	3,24
Россия	90	2,69	2,20	2,59	2,64	2,74	2,85	3,14
Армения	92	2,67	2,62	2,38	2,75	2,75	2,50	3,00
Молдова	94	2,65	2,46	2,55	3,14	2,44	2,35	2,89
Беларусь	99	2,64	2,50	2,55	2,74	2,46	2,51	3,05
Таджикистан	114	2,53	2,35	2,36	2,73	2,47	2,47	2,74
Грузия	116	2,51	2,21	2,42	2,32	2,44	2,59	3,09
Азербайджан	125	2,45	2,57	2,71	2,57	2,14	2,14	2,57
Узбекистан	129	2,39	1,80	2,01	2,23	2,37	2,87	3,08

Примечание: перевод автора на основе данных источника [4].

Таблица 2 – Перевозки грузов и грузооборот по видам транспорта за 2010–2013 гг. в Республике Беларусь

	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
<i>Перевозки грузов, млн тонн</i>				
Все виды транспорта	456,00	493,30	484,40	456,70
В том числе:				
– трубопроводный	143,00	142,80	137,40	134,20
– железнодорожный	139,90	152,80	153,70	140,00
– автомобильный	166,90	191,00	189,30	177,90
– внутренний водный	6,20	6,70	4,00	4,50
– воздушный	0,02	0,01	0,01	0,01
<i>Грузооборот, млн тонно-километров</i>				
Все виды транспорта	128 144	134 269	131 684	128 042
В том числе:				
– трубопроводный	65 743	65 258	61 134	61 220
– железнодорожный	46 224	49 406	48 351	43 818
– автомобильный	16 023	19 436	22 031	22 893
– внутренний водный	110	143	134	84
– воздушный	44	27	34	27

* Без индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки грузов автомобильным транспортом.

Примечание: источник [5, с. 53].

создания и функционирования транспортно-логистических центров в Европейском союзе указывает на необходимость присутствия большого количества конкурирующих между собой транспортно-логистических компаний, терминала и многочисленных независимых компаний, оказывающих вспомогательные услуги [7].

Вместе с тем белорусских организаций, которые заинтересованы в услугах логистических центров, не слишком много. Большинство отечественных предприятий-экспортеров обычно самостоятельно отправляют свои грузы, и услуги логистических центров им не нужны. Многие крупные предприятия-импортеры также уже построили собственные склады и пользуются услугами логистических провайдеров нечасто. Поэтому белорусским логистическим центрам остается рассчитывать только на переработку увеличивающегося транзитного грузопотока из ЕС, России и Китая [3].

Но на сегодняшний момент Республика Беларусь не может полностью реализовать свой геоэкономический потенци-

ал в рамках Таможенного союза и Единого экономического пространства по ряду причин. Основным препятствием для логистической и экспедиционной деятельности в Беларуси является принцип резидентства [8]. Согласно этому принципу белорусские субъекты хозяйствования не могут подавать декларации на товары в любой таможенный орган на территории Таможенного союза. После прохождения контроля на границе ТС товар можно растаможивать только в стране регистрации импортера. Поэтому грузы, которые следуют в Казахстан или Россию через Беларусь из третьих стран, не могут проходить в нашей стране таможенную очистку и оформление, а значит, и храниться и перерабатываться в белорусских логистических центрах. Таким образом, Беларусь не получает денежные средства из-за невозможности оказывать логистические услуги и обрабатывать транзитные грузы. Следовательно, геоэкономический потенциал нашего государства реализуется не в полной мере. Разумеется, что отмена принципа резидентства должна быть увязана и с механизмом администрирования взимания НДС, размер которого разнится в каждой стране Таможенного союза.

Вторым серьезным препятствием на пути увеличения экспорта грузовых автотранспортных услуг является разрешительная система по перевозке грузов в/из третьих стран для международных автотранспортчиков Таможенного союза. Эта система ограничивает свободный выбор маршрутов и количество перевозок для белорусских перевозчиков. Россия и Казахстан применяют протекционистские меры по защите своих собственных перевозчиков и не готовы отменять эту разрешительную систему по перевозке грузов в рамках Таможенного союза, поскольку российский и казахский автопарки значительно уступают автопарку белорусских перевозчиков по показателям современности и экологичности транспортных средств [9]. Следовательно, белорусские перевозчики являются более конкурентоспособными по сравнению с российскими и казахскими транспортными компаниями.

Заключение

Подводя итоги статьи, можно сделать следующие выводы:

- геоэкономика занимается анализом экономических стратегий государств и разработкой инструментов развития национальной конкурентоспособности;
- для Республики Беларусь реализация геоэкономического потенциала во многом связана с развитием транспортно-логистической системы в стране;
- качество и уровень транспортно-логистических услуг во многом определяют конкурентоспособность организаций и предприятий во всех секторах национальной экономики, а также положение страны на мировой арене;
- в Беларуси в настоящее время существуют проблемы с качеством и компетентностью логистических услуг, поскольку в нашей стране наблюдается неразвитость рынка 3PL-услуг. На невысокое качество логистических услуг в Беларуси указывает и индекс эффективности логистики (LPI) за 2014 г.;
- для реализации геоэкономического потенциала Республики Беларусь и оптимизации цепей поставок необходимо отказаться от применения в рамках Таможенного союза принципа резидентства декларантов при таможенном оформлении товаров, внедрить механизм администрирования взимания НДС, отменить разрешительную систему для перевозчиков в ЕЭП.

Список литературы

- [1] Кочетов, Э.Г. Геоэкономика. Освоение мирового экономического пространства / Э.Г. Кочетов. – М.: Норма, 2011. – 528 с.
Kochetov, E.G. Geoekonomika. Osvoyeniye mirovogo ekonomicheskogo prostranstva / E.G. Kochetov. – M.: Norma, 2011. – 528 p.
- [2] Сергеев, В.И. Общие тенденции развития логистических центров за рубежом / В.И. Сергеев // Логистика и управление цепями поставок. – 2012. – № 5 (52). – С. 7–18.
Sergeyev, V.I. Obshchiye tendentsii razvitiya logisticheskikh tsentrov za rubezhom / V.I. Sergeyev // Logistika i upravleniye tseyami postavok. – 2012. – № 5 (52). – P. 7–18.
- [3] Курочкин, Д.В. Проблемы развития логистических центров в Республике Беларусь / Д.В. Курочкин // Экономика и управление. – 2013. – № 2 (34). – С. 109–114.
Kurochkin, D.V. Problemy razvitiya logisticheskikh tsentrov v Respublike Belarus' / D.V. Kurochkin // Ekonomika i upravleniye. – 2013. – No.2 (34). – P. 109–114.
- [4] International LPI global ranking 2014 [Electronic resource]. – Mode of access: <http://lpi.worldbank.org/international/global/2014>. – Date of access: 07.05.2014.
- [5] Зиновский, В.И. Беларусь в цифрах, 2014 : статистический справочник / В.И. Зиновский // Национальный статистический комитет Республики Беларусь (Белстат) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://belstat.gov.by/bgd/public_compilation/index_131/. – Дата доступа: 08.05.2014.
Zinovskiy, V.I. Belarus' v tsifrakh, 2014 : statisticheskiy spravochnik / V.I. Zinovskiy // Natsional'nyy statisticheskiy komitet Respubliki Belarus' (Belstat) [Electronic resource]. – Mode of access: http://belstat.gov.by/bgd/public_compilation/index_131/. – Date of access: 08.05.2014.
- [6] О программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года: Постановление Совета Министров Республики Беларусь, 29 августа 2008 г., № 1249 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://pravo.levonevsky.org/bazaby11/republic14/text166.htm>. – Дата доступа: 07.05.2014.
O programme razvitiya logisticheskoy sistemy Respubliki Belarus' na period do 2015 goda: Postanovleniye Soveta Ministrov Respubliki Belarus', 29 avgusta 2008 g., № 1249 [Electronic resource]. – Mode of access: <http://pravo.levonevsky.org/bazaby11/republic14/text166.htm>. – Date of access: 07.05.2014.
- [7] Савенко, С.В. Развитие транспортно-логистических центров в европейском регионе / С.В. Савенко // Transportinform.com [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://transportinform.com/logistika/315-razvitie-transportno-logisticheskikh-centrov.html>. – Дата доступа: 17.05.2014.
Savenko, S.V. Razvitiye transportno-logisticheskikh tsentrov v evropeyskom regione / S.V. Savenko // Transportinform.com [Electronic resource]. – Mode of access: <http://transportinform.com/logistika/315-razvitie-transportno-logisticheskikh-centrov.html>. – Date of access: 17.05.2014.
- [8] Вашило, А.А. Белорусские автоперевозчики в Таможенном союзе / А.А. Вашило // Либеральный Клуб [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://liberalclub.biz/?p=14106>. – Дата доступа: 08.05.2014.
Vashchilo, A.A. Belorusskiye avtoperevozhchiki v Tamozhennom soyuze / A.A. Vashchilo // Liberal'nyy Klub [Electronic resource]. – Mode of access: <http://liberalclub.biz/?p=14106>. – Date of access: 08.05.2014.
- [9] Путевка дальнотойного бизнеса // Экономическая газета [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.neg.by/publication/2013_06_04_17262.html?print=1. – Дата доступа: 18.05.2014.
Putevka dal'noboyного biznesa // Ekonomicheskaya gazeta [Electronic resource]. – Mode of access: http://www.neg.by/publication/2013_06_04_17262.html?print=1. – Date of access: 18.05.2014.