

стран: доступность зарубежных технологий оказывает угнетающее воздействие на динамику национальных НИОКР, которые начинают специализироваться исключительно на адаптации зарубежных технологий [6, с. 15].

ТНК могут оказывать как положительное, так и отрицательное воздействие на организацию и управление бизнесом в принимающей стране. Среди положительных эффектов стоит отметить рост эффективности менеджмента за счет высоких внутрикорпоративных стандартов, стимулирование предпринимательских способностей, повышение профессионализма местных управленцев за счет экстерналий [3, с. 46]. Отрицательное влияние ТНК выражается в усилении зависимости аффилированных структур от решений руководящего центра, использовании нежелательных приемов по управлению финансовыми потоками, подавлении местного предпринимательства [3, с. 47–55].

Принимающая страна испытывает воздействие ТНК и в сфере маркетинга. Внутренний маркетинг, затрагивающий продвижение товаров в национальных границах, обогащается прогрессивными зарубежными технологиями в области логистики и координации спроса, внедрения новых способов продаж, снижения издержек за счет эффекта масштаба.

С другой стороны, изменения в сфере внутреннего маркетинга могут обернуться фундаментальными издержками для национального благосостояния, вызванными деятельностью ТНК по дифференциации рынка, деформации потребительских предпочтений и манипулированию спросом [3, с. 63].

Внешний маркетинг также подвергается воздействию — присутствие на национальном рынке крупных ТНК может привести к росту экспорта из страны за счет использования сбытовых сетей ТНК за рубежом. С другой стороны, доля экспорта ТНК в объеме совокупного экспорта часто невелика, а международные компании не всегда являются более эффективными, чем их национальные конкуренты [3, с. 63].

Подводя итог, следует отметить, что анализ влияния транснационального бизнеса на экономику страны-реципиента на микроуровне не дает простых рецептов по максимизации положительных экстерналий, связанных с присутствием ТНК в экономике. С другой стороны, учет проанализированных механизмов воздействия при разработке инструментов внешнеэкономической политики позволит сблизить теорию и эмпирию, а также значительно повысить эффективность предлагаемых мер.

### Литература

1. Об утверждении программы социально-экономического развития Республики Беларусь на 2011–2015 годы [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 11 апр. 2011 г., № 136 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2015.
2. Epstein, G. The role and control of multinational corporations in the world economy / G. Epstein // The handbook of globalization / ed. J. Michie. — Cheltenham ; Northampton : Edward Elgar, 2003. — 421 p.
3. United nations library on transnational corporations : in 20 vol. / ed. J.H. Dunning. — London : Routledge, 1993. — Vol. 3 : Transnational corporations and economic development. — 422 p.
4. Moosa, I.A. Foreign direct investment: theory, evidence and practice / I.A. Moosa. — New-York : Palgrave, 2002. — 311 p.
5. Krugman, P. Competitiveness: a dangerous obsession / P. Krugman // Foreign affairs. — 1994. — Vol. 73. — № 3. — P. 28–44.
6. Aiginger, K. Competitiveness: From a Dangerous Obsession to a Welfare Creating Ability with Positive Externalities / K. Aiginger // Journal of industry, competition and trade. — 2006. — № 6. — P. 161–177.

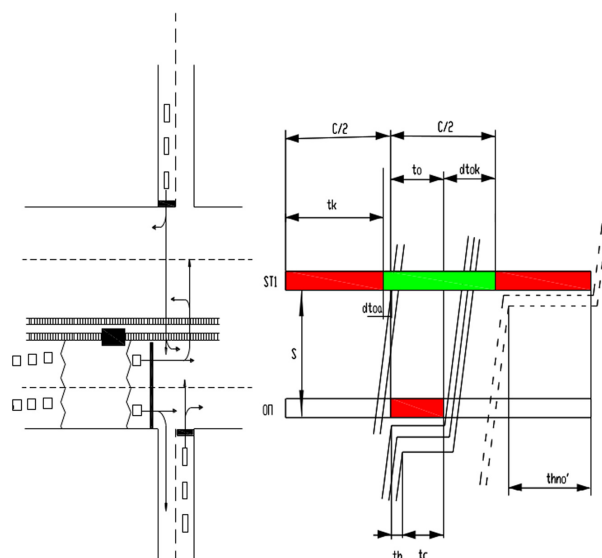
## Влияние расположения остановочного пункта трамвая на транспортный поток

**А.А. Кустенко,**

*Минский университет управления, г. Минск, Беларусь,*

*alexk1981@mail.ru*

Стремительное развитие трамвайного движения обнажило ряд проблемных вопросов, таких как скорость сообщения, безопасность, конфликты с автомобильными потоками и т.д. При решении подобных проблем применяют различные методы — от радикальных (выносят трамвайное полотно на обособленную территорию) до более мягких (используют

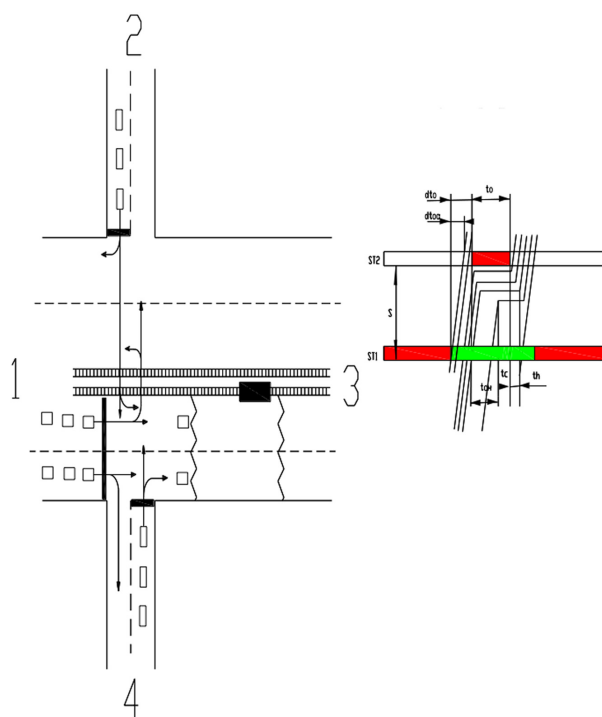


**Рисунок 1** — Условная схема расположения ОП перед перекрестком и диаграмма движения транспортных средств между стоп-линиями

автоматизированные системы, обеспечивающие взаимодействие трамвайного движения и транспортного потока). В данной работе поставлена цель изучить взаимодействие трамвайного и автомобильного потоков в зоне остановочного пункта трамвая. Это позволит определить пути решения проблемы задержки транспортного потока и снизить потери от задержек и остановок.

В транспортном процессе любого маршрутного транспортного средства предусмотрены остановки с целью посадки и высадки пассажиров. В трамвайном движении можно выделить следующие типы остановочных пунктов (ОП):

- с размещением на обособленном полотне. Они, как правило, располагаются перед перекрестками, потому что трамвай безопаснее обходить спереди. При этом возможно совмещение остановочного пункта трамвая и встречного автобуса (троллейбуса) — для трамвая это перед перекрестком, а для автобуса (троллейбуса) — за перекрестком;



**Рисунок 2** — Условная схема расположения ОП за перекрестком и диаграмма движения транспортных средств между стоп-линиями

- с размещением на проезжей части. В этом случае остановочный пункт может быть оборудован посадочной площадкой, поднятой над проезжей частью. Преимуществом таких остановочных пунктов является относительная защищенность пешеходов, ожидающих посадки или сошедших с трамвая, а также возможность переходить проезжую часть в тот момент, когда на ней нет машин. Недостатком их является сужение проезжей части, что снижает пропускную способность данного участка дороги и увеличивает вероятность наступления конфликтной ситуации между выходящими пассажирами и транспортным потоком, так как некоторые посадочные площадки не оборудованы ограждениями, а водители не соблюдают правила дорожного движения и не останавливаются перед остановочным пунктом, считая, что наличие приподнятой посадочной площадки избавляет их от этой обязанности. Это приводит к тому, что пассажирам трамвая приходится идти к тротуару между стоящими на перекрестке транспортными средствами;
- размещение остановочного пункта посередине проезжей части без посадочной площадки. Происходит задержка транспортного потока при посадке-высадке пассажиров, что негативно сказывается на всем дорожном движении. Остановочные пункты трамвая, оборудованные посередине проезжей части, могут размещаться перед или за перекрестком.

Можно представить схему совмещенной работы трамвая и транспортного потока. При размещении остановочного пункта за перекрестком 1-я стоп-линия — перед перекрестком, а 2-я условная стоп-линия — перед остановочным пунктом трамвая. В случае размещения остановочного пункта перед перекрестком 1-я условная стоп-линия — перед остановочным пунктом трамвая, а 2-я стоп-линия — перед перекрестком. На рисунках 1 и 2 изображена диаграмма движения транспортных средств между этими стоп-линиями.

На основании рассмотренного анализа различных вариантов расположения остановочного пункта трамвая относительно проезжей части можно сделать вывод, что наиболее существенное влияние на транспортный поток оказывает размещение остановочного пункта посередине улицы с посадкой пассажиров с проезжей части. В этом случае образуются вторая стоп-линия, которая блокирует проезд транспортных средств через ближайший светофорный объект.

**Вывод.** Исходя из диаграмм движения транспортных средств между стоп-линиями, приведенных на рисунках 1 и 2, можно отметить, что потери находятся в прямой зависимости от времени прибытия трамвая к остановочному пункту относительно режима работы ближайшего светофорного объекта. Как следствие, влияя на время прибытия трамвая к остановочному пункту, можно полностью устранить вторую стоп-линию и задержки транспортных средств. Подробный расчет издержек перед остановочным пунктом и пути влияния на трамвайный поток приведены в работе [1].

### Литература

1. Кустенко, А.А. Расчет потери от издержек, вызванных простоем транспортного потока перед остановочным пунктом трамвая / А.А. Кустенко // Вместе к эффективному дорожному движению : сборник научных статей Международной научно-практической конференции. — Минск: БНТУ, 2008. — С. 69—75.

### Факторы внешней среды, влияющие на устойчивое развитие продовольственного рынка, и их мониторинг

**Л.В. Лагодич,**

*Белорусский государственный экономический университет, г. Минск, Беларусь,  
arklarisa@mail.ru*

Продовольственный рынок Республики Беларусь постоянно развивается под влиянием факторов внешней среды, которые могут как способствовать повышению устойчивости продовольственного рынка (предоставлять возможности для его развития), так и таить угрозы и приводить к потрясениям (продовольственным кризисам). Вследствие этого необходим постоянный мониторинг влияния указанных факторов на состояние рынка. Проведенные нами исследования показали, что к факторам внешней среды (неконтролируемым или факторам косвенного воздействия), влияющим на устойчивость развития продовольственного рынка, следует отнести экономические, социально-культурные, демографические, природно-экологические, научно-технические, политические и глобализацию.