

Таким образом, резюмируя вышеизложенное, предлагаем выделить следующие факторы, влияющие на устойчивые темпы развития инновационной экономики российской и белорусской государств:

– увеличение доли малого и среднего бизнеса, требующего создания конкуренции, государственной поддержки, например, кредитование, модификация налогообложения, законодательства, а также социальных гарантий;

– создание кластерных экономических систем, формирующихся из смежных производственных единиц, которые дополняют друг друга за счет внутренних связей, например, отрасль судостроения способствует развитию туризма, как внутреннего так и внешнего;

– рост сельского хозяйства как механизма взаимной интеграции разных отраслей, например, аграрный сектор требует поддержки машиностроения, производства химических веществ, логистики, но также обеспечивает сырьем отрасли легкой промышленности;

– развитие и модернизация транспортной инфраструктуры, которая обеспечит внутреннюю и международную логистику, снизит затраты на доставку продукции, уменьшит разобщенность стран в рамках территорий, межрегиональных, междугородних или международных связей;

– необходимость создания цельной, совместной работы государства, продавцов и покупателей в рамках единой цифровой платформы.

УДК 656.025.4

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ДИНАМИКА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Пигаль А. Ю.

Белорусский государственный экономический университет

e-mail: alesya.pigal@mail.ru

Summary. *The market of transport and logistics services of the Republic of Belarus is characterized by a steady growth in exports of this type of services and depends on a number of external and internal environmental factors.*

Республика Беларусь является значимым игроком на региональном рынке транспортно-логистических услуг, что обусловлено ее выгодным географическим положением. Разместившись практически в географическом центре Европы, Республика Беларусь находится на перекрестке нескольких международных транспортных коридоров, связывающих страны Западной Европы с Востоком, регионы Черноморского побережья со странами Балтийского моря. Таким образом, Республика Беларусь является важнейшей транспортной артерией евразийского пространства. Ежегодно через территорию страны следует свыше 100 млн тонн европейских грузов, из них около 90 % – между Россией и ЕС. При этом республика в большинстве случаев обеспечивает оперативность и сохранность транзита.

Рынок транспортно-логистических услуг имеет важное значение для экономики Беларуси: в 2019 г. 41,7 % экспорта услуг сформировали транспортно-логистические услуги, доля которых в экспорте услуг снизилась на 2,7 процентных пункта относительно уровня 2018 г. В 2019 г. рынок транспортно-логистических услуг показал рост на 9,4 % относительно 2018 г. и составил 5,1 млрд рублей. Из всех оказанных за 2019 г. транспортно-логистических услуг более 90 % в стоимостном выражении приходится на автомобильный и железнодорожный транспорт. Объем транспортно-логистических услуг по видам транспорта в 2019 г. представлен на рис. 1 [1].

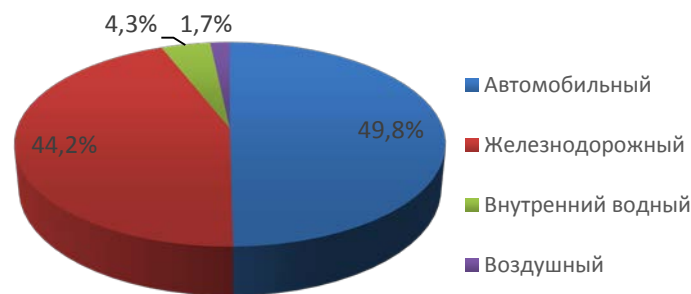


Рисунок 1 – Объем транспортно-логистических услуг по видам транспорта в 2019 г., %

Стоит отметить, доля внутреннего водного транспорта составляет лишь 4,3 % ввиду неразвитости инфраструктуры и отсутствия выхода к мировому океану, а на долю воздушного транспорта приходится лишь 1,7 % грузов ввиду его дороговизны. [4]

В 2019 г. экспорт транспортных услуг составил 4 009,9 млн USD, среднегодовые темпы роста за период 2016–2019 гг. составили 10,3 %. Импорт в 2019 г. составил 1 939,8 млн USD, а среднегодовые темпы роста за период 2016–2019 гг. составили 13,2 %. Объемы внешней торговли транспортно-логистическими услугами Беларуси представлены на рис. 2. Экспорт автотранспортных и железнодорожных грузоперевозок сильно зависит от импорта России из ЕС, а российский экспорт в ЕС представлен преимущественно энергоносителями и транспортируется в основном по трубам. Следует отметить, что сальдо внешней торговли транспортными услугами на протяжении 2016–2019 гг. складывается положительным: экспорт примерно в 2 раза превышает импорт [2].

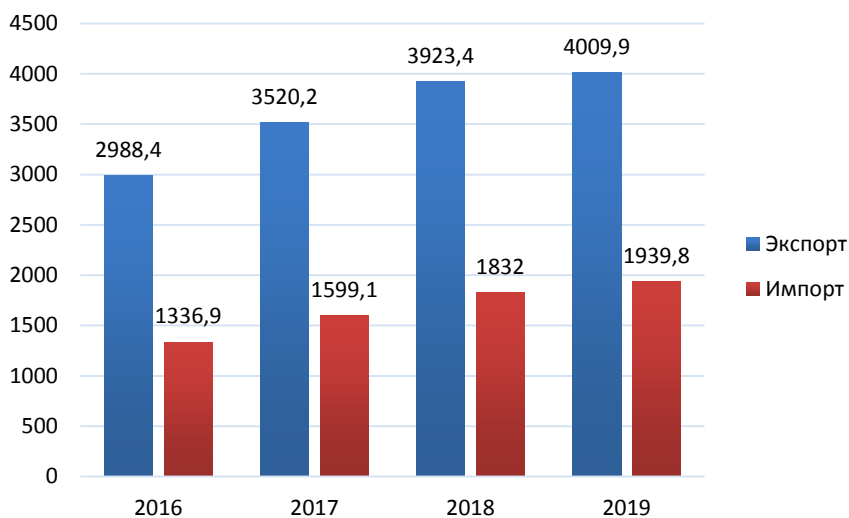


Рисунок 2 – Внешняя торговля транспортными услугами, млн USD

В 2020 г. наблюдается снижение объемов международной торговли в связи с пандемией COVID-19, что значительно сказалось и на рынке транспортно-логистических услуг Беларуси. Рынок транспортно-логистических услуг справедливо можно отнести к наиболее пострадавшим отраслям экономики, что объясняется комплексом ограничительных санитарно-эпидемиологических мер.

Таким образом, транспортно-логистические услуги представляют особую важность для Республики Беларусь, что обусловлено ее выгодным экономико-географическим положением. За последние годы наблюдается устойчивый рост белорусского экспорта транспортно-логистических услуг, преимущественно в страны-члены ЕС. Состояние и динамика развития рассматриваемого рынка обусловлена различными факторами внутренней и внешней среды, основными из которых являются кризисные явления, экономическая и политическая ситуация в стране и мире, изменение структуры и факторов производства, изменение структуры потребления.

Список использованных источников

1. ВІК Ratings. Обзор рынка транспортно-логистических услуг Беларуси [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://bikratings.by/analitika/rynok-transportno-logisticheskikh-uslug-belarusi/>. – Дата доступа: 02.11.2021.
2. International Trade Centre [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.intracen.org/>. – Дата доступа: 02.11.2021.
3. Казакова, А. Ю. Современные тенденции развития международного рынка логистических услуг / А. Ю. Казакова // Economy and Business. – 2020. – Vol. 2-1 (60). – С. 36–39.
4. Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Торговля. Внешняя торговля. – Режим доступа: <https://www.belstat.gov.by/>. – Дата доступа: 02.11.2021.

УДК 332.145

POVERTY AS ONE OF THE MOST ACTUAL PROBLEMS OF ECONOMIC AND SOCIAL DEVELOPMENT

Пищало Т. Ф.

Белорусский национальный технический университет
e-mail: tpishchalo1111@gmail.com

Summary. Poverty is the state of not having enough material possessions or income for a person's basic needs. Poverty influences all the spheres of life.

Nowadays one of the most actual problems of economic and social development is poverty. There are two types of poverty: absolute and relative. Absolute poverty is lack of income for provision of primary human needs. Primary human needs include food, accommodation, medicaments, clothing. The main functions of these things are maintaining human health and ensuring normal and safe lifestyle. These things make up minimal consumer basket which depends from climate, government, culture, the life level in the country. In some countries of the world, including Russia, the national poverty line is understood as income below the subsistence level, i.e. not allowing to cover the most of the consumer basket. The value of the subsistence minimum for different social group in Russia are showed in table 1.

Table 1 – The value of the subsistence minimum for different social group in Russia

Period	The value of the subsistence minimum for different social groups in Russia, (in rubles)			
	per person	for the able-bodied population	for retirees	for children
From 01.01.2021 to 31.12.2021	11653	12702	10022	11303