

***Зиневич А.С., Старжинский В.П.* Транзитный потенциал как фактор логистической интеграции и модернизации в рамках ЕАЭС**

Характерной особенностью современной эпохи выступает феномен глобализации. В социальной философии одно из ключевых пониманий глобализации основывается на том, что «социальное пространство» поглощается «социальным временем» [2]. Иными словами, ритм социальной жизни стремительно ускоряется, интенсифицируется, а расстояния «уменьшаются», а точнее – становятся более доступными в социальном плане. С другой стороны, социальное пространство остаётся важной экономической категорией с точки зрения логистики, транзитных функций территории, её транзитивности. Процессы глобализации мировой экономики и международного разделения труда способствуют увеличению потоков грузов – сырья и готовой продукции – в международном сообщении, в том числе транзитом по территории сопредельных государств.

В условиях, когда производители стремятся максимально преодолеть фактор национальных границ и тем самым получить доступ к огромному потребительскому и информационному рынку, актуализируется вопрос формирования региональных межгосударственных объединений, призванных обеспечить необходимую логистическую интеграцию, прежде всего – в сфере международных грузоперевозок. Именно таким объединением призван стать Евразийский экономический союз (ЕАЭС), договор о создании которого подписан Россией, Беларусью, Казахстаном и Арменией и вступил в силу с 1 января 2015 года.

Формирование единой эффективной логистической системы в рамках ЕАЭС, обеспечивающей снижение транспортной составляющей в конечной цене товара на 10-12%, а суммарные затраты товаропроизводителей, связанные с транспортно-логистическими услугами, – на 10-30%, призвано стать важным направлением модернизации национальных экономик стран-участниц формируемого объединения. При этом стратегической целью развития логистики на пространстве ЕАЭС является не только снижение логистических издержек, но и повышение транзитного потенциала стран-участниц,

интеграция логистической системы ЕАЭС в международную транспортно-логистическую сеть.

В настоящее время транзитный потенциал стран-участниц Евразийского экономического союза выступает приоритетным ресурсом в экономике стран-участниц, а задачи его реализации и развития занимают важное место в евразийской интеграции. Прежде чем перейти к определению путей решения указанных задач, необходимо уточнить сущность термина «транзитный потенциал», т.е. сформировать его концептуальную модель.

Концепция транзитного потенциала освещена в работах многих российских учёных, в числе которых Н.О. Дунаева, О.Н. Ларин, С.М. Резер, А.П. Суходолов. Указанная тема также раскрывается белорусскими учёными-экономистами, работающими над решением проблем развития транспортной логистики, – это В.Г. Булавко, И.А. Еловой, Р.Б. Ивуть, П.Г. Никитенко и др. Анализ публикаций указанных авторов позволяет сформулировать следующее определение. Транзитный потенциал – совокупность внешних и внутренних факторов, определяющих возможности данной страны (междоударственного объединения) по оказанию транспортно-логистических и иных сопутствующих услуг в целях обслуживания международных транзитных потоков грузов и пассажиров, следующих по её территории. При этом критерием отнесения перевозки к транзиту выступает нахождение пунктов отправления и назначения за пределами национальной границы.

Процессы реализации и развития транзитного потенциала ЕАЭС требуют высокой степени интеграции его стран и активного участия каждой из них. Чем интенсивнее будут происходить процессы евразийской интеграции в сфере транспорта и логистики, чем более выстроенной будет интеграционная инфраструктура, тем больших перспектив синергии добьются страны-участницы [2]. При этом особая роль принадлежит Республике Беларусь. Страна обладает выгодным географическим положением на пути между мировыми центрами деловой активности – Европейским Союзом, Российской Федерацией, странами Азиатско-Тихоокеанского Региона. По территории республики проходят два Трансъевропейских транспортных коридора под номерами II и IX с ответвлением IXB. Наконец, в связи с переносом таможенной границы на внешние контуры Та-

моженного союза ЕАЭС возросла значимость Беларуси с точки зрения таможенной логистики. Всё это предопределяет роль республики как ключевого связующего звена в создании новой системы транспортных связей на Евразийском континенте.

В Беларуси на сегодня накоплен опыт в области реализации транзитного потенциала страны. Данному направлению экономического развития уделяется большое внимание на высшем государственном уровне. Так, ещё в 2010 году в Послании белорусскому народу и Национальному собранию Президент Республики Беларусь А.Г. Лукашенко отметил, что «транзитная стратегия, предусматривающая расширение транспортных, коммуникационных и финансовых коридоров» должна «стать тем основным звеном, которое обеспечит качественный рывок в экономическом развитии страны и позволит, используя географические преимущества Беларуси, занять свою нишу в международном разделении труда» [1].

В настоящее время в Беларуси завершается реализация Стратегии развития транзитного потенциала на 2011-2015 гг. и Государственной программы развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011-2015 гг., которыми установлены основные цели, задачи и целевые параметры, определяющие эффективное использование транзитного потенциала страны. Указанные документы носят комплексный характер.

Одним из основных индикаторов действенности мер по повышению уровня реализации транзитного потенциала Беларуси является динамика общих доходов от транзита всеми видами транспорта по территории страны. Планомерный рост указанных доходов наблюдался в 2009-2013 гг. В 2013 году сумма транзитных доходов страны превысила 3,1 млрд. долларов США, что на 4,5% выше уровня 2012 года и на 8,8% выше задания по Программе. Однако в 2014 году общие доходы республики от транзита несколько снизились – на 3,2% к значению 2013 года, поскольку не удалось нивелировать негативное влияние на транзит грузов по территории Беларуси экономических санкций США и Европейского Союза в отношении Российской Федерации, а также торгового эмбарго России в отношении ряда товаров из стран Евросоюза.

Следует отметить, что важнейшим показателем развития транзитного и логистического потенциала стран-участниц ЕАЭС явля-

ются данные международного рейтинга – Индекса эффективности логистики (LPI) Всемирного банка. Используемые в расчёте LPI критерии в целом соответствуют технологическим факторам реализации транзитного потенциала. Динамика положения стран ЕАЭС в рейтинге LPI показана в таблице 1.

Таблица 1. Динамика положения стран ЕАЭС в рейтинге LPI

Страна	Балл (место) в рейтинге LPI по годам			
	2007	2010	2012	2014
Республика Беларусь	2,53 (74)	–	2,61 (91)	2,64 (99)
Российская Федерация	2,37 (99)	2,61 (94)	2,58 (95)	2,69 (90)
Республика Казахстан	2,12 (133)	2,83 (62)	2,69 (86)	2,70 (88)
Республика Армения	2,14 (131)	2,52 (111)	2,56 (100)	2,67 (92)

Относительно низкое для выгодного географического расположения Беларуси значение LPI, а также отсутствие стран ЕАЭС среди мировых лидеров рейтинга свидетельствует о необходимости увеличения темпов развития транспортной логистики в регионе и повышения транзитной привлекательности для международных перевозчиков. В этих целях предлагается комплекс мероприятий, формирующих инструментальную модель развития транзитного потенциала стран-участниц ЕАЭС:

- нормативно-правовой аспект: ускорение формирования единого законодательства ЕАЭС в сфере международных перевозок, сближение нормативных требований с европейскими;

- инфраструктурный аспект: реконструкция и модернизация международных транспортных коридоров на территории стран ЕАЭС с повышением качества дорожного полотна, расширение сети объектов придорожного сервиса;

- логистический аспект: формирование сети международных мультимодальных транспортно-логистических центров ЕАЭС, расширение взаимодействия с центрами за пределами союза;

- таможенный аспект: модернизация приграничной таможенной инфраструктуры, развитие таможенных технологий: «электронной таможни», неинтрузивного контроля и т.п.;

- информационный аспект: распространение современных информационных технологий (электронного документооборота EDI, RFID-кодирования, навигационных систем).

Сегодня глобализация социальной реальности приобрела устойчивый характер и основание. Её экономические преимущества очевидны для стран-участниц ЕАЭС, имеющих статус транзитных. Это, прежде всего, прямые денежные поступления в виде оплаты транспортных и сопутствующих услуг. В страны с высоким транзитным потенциалом также направляются инвестиции на развитие транспортной инфраструктуры, внедрение современной транспортной техники и технологий. Более того, транзит является надёжным средством усиления влияния страны на международной арене. Важен и геополитический аспект транзита: при любых политических и экономических изменениях в регионе, избранный, развитый и закреплённый на практике транспортный транзитный маршрут остаётся стабилизирующим фактором в отношениях стран, выступающих его участниками и пользователями.

***Павлова А.И.* Гуманистическая традиция отечественной философии**

Особенностью древнерусских мыслителей являлось то, что они не только заимствовали и перерабатывали идеи но и внесли свой вклад в решение проблем бытия, познания, истории. Важной чертой русской философии можно назвать духовность, обоснование нравственности как необходимого условия человеческого бытия. В силу исторических событий русская философская мысль не имела традиций, их приходилось создавать самой.

Культура Киевской Руси формировалась в тесной связи с идеями византийского христианства, западных и южных славян скандинавских и тюркских народов. Термином "древнерусская философия" принято называть послания, моления, сказания, поучения, многие из них облачены в религиозную форму.

Литературно-философские памятники X-XVII веков показывают, что самое оригинальное и значительное было создано в области социальной философии. Культура Руси основана на христианском мировоззрении с богословскими и философскими представлениями о сочувствии, сопереживании, помощи ближнему (М. Грек, Ф. Косой, Д. Заточник и др.).

Появлялись самобытные сочинения, которые можно отнести к гуманистическим воззрениям той эпохи. Выдающийся русский мыслитель и религиозный деятель митрополит - Илларион Киевский. «Слово о