

7. Урсул А.Д. Путь в ноосферу: Концепция выживания и устойчивого развития цивилизации. – М., 1993; Он же. Становление ноосферного интеллекта и опережающее образование // Синергетика и образование. – М., 1997.
8. Кувшинов М.А. Понятие управления устойчивым развитием социально-экономической системы муниципального образования // Молодой ученый. – 2011. – № 7. Т. 1. – С. 86–91.
9. Давыдова Н., Тимофеева О. Устойчивое развитие города. Вопросы разработки стратегии // Муниципальная экономика – 2000. – № 4. – С. 18–23.
10. Моисеев Н.Н. Историческое развитие и экологическое образование. – М.: Изд-во МНЭПУ, 1995.
11. Пчелинцев О.С. Региональная экономика в системе устойчивого развития. – М.: Наука, 2004. – 258 с.
12. Цвикилевич А.В. Совершенствование управление развитием муниципального образования. – «Академия Естествознания», 2006.
13. Солодовников С.Ю. Социально-экономические условия перехода Республики Беларусь к постиндустриальному обществу // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. – 2007. – Т. 9. – № 2. – С. 443–448.
14. Солодовников С.Ю. Политико-экономическое исследование сущности социального капитала // Экономика и банки. – 2010. – № 1. – С. 54–59.
15. Солодовников С.Ю. Мировые технологические тенденции и социально-экономический рост Республики Беларусь: итоги, проблемы, перспективы // Вестник Коми республиканской академии государственной службы и управления. Серия: Теория и практика управления. – 2007. – № 5 (10). – С. 4–15.

Солодовников С.Ю.,
д-р экон. наук, профессор,
зав. кафедрой «Экономика и право»

Мазуренко О.М.,
аспирант

Мелешко Ю.В.,
аспирант

(Белорусский национальный технический университет, г. Минск)

РАЗВИТИЕ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ИНТЕРЕСАХ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И СТРАН-СОСЕДЕЙ

Экономическая рецессия и существенное сокращение международной торговли явились наиболее показательными краткосрочными последствиями текущего финансово-экономического кризиса, пик которого в мировой экономике пришелся на прошлый год. Развитие логистических и интермодальных транспортных технологий в государствах – соседях Европейского Союза позволяет оптимизировать транспортные затраты на перевозку и логистику грузов в/из страны Европейского Союза и способствовать тем самым увеличению объемов международной торговли и восстановлению экономического роста.

Особая роль в обеспечении и обслуживании транспортных потоков между странами Европейского союза, с одной стороны, и странами СНГ (прежде всего – Россией и Казахстаном), Средней Азии и Китаем, с другой стороны, принадлежит Республике Беларусь, территорию которой пересекают два панъевропейских транспортных коридора, кодируемых по международной классификации номерами 2 (Запад-Восток) и 9 (Север-Юг) с ответвлением 9b.

Общеввропейский транспортный коридор № 2, соединяющий Германию, Польшу, Беларусь и Россию, определен Европейским Союзом как высший приоритет среди Критских коридоров, в связи с важным значением проходящих по нему торговых потоков между Востоком и Западом. Грузопоток через Беларусь по указанному коридору в 2009 г. составил 9,3 млн т, из них железнодорожным транспортом – 56%. На территории Республики Беларусь интенсивность движения на отдельных участках автомобильной дороги М-1/Е30 Общеввропейского транспортного коридора № 2 достигает 8500-10 000 автомобилей в сутки.

Транспортный коридор № 9 соединяет Финляндию, Литву, Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию и Грецию. Морское сообщение через порты Клайпеды (Литва), Калининграда (Россия), а также близко расположенного Вентспилса (Латвия) позволяет условно продлить данный коридор к остальным странам Северной Европы.

Таким образом, внедрение и развитие логистических и интермодальных технологий в Республике Беларусь, повышающих экономическую эффективность перемещения грузов, будет отвечать не только интересам Республики Беларусь и Российской Федерации, но и соседним государствам-членам Европейского Союза.

Вместе с тем, несмотря на высокие темпы развития, опыт внедрения и реализации эффективных интермодальных технологий в Республике Беларусь до сих пор критически мал. Относительно успешным внедрением интермодальных технологий оказалось организация ускоренных контейнерных поездов, количество которых на сегодняшний день составляет 18. Помимо традиционных для железнодорожного транспорта направлений товаропотоков, как то Европейский Союз – Россия/Казахстан (так, в данном направлении курсируют контейнерные поезда «Викинг» (Украина-Беларусь-Литва), «ZUBR» (Эстония-Латвия-Беларусь-Украина-Молдова), «Московит» (Германия-Польша-Беларусь-Россия), «Меркурий» (Россия (Калининград)/Литва-Беларусь-Россия), «Балтийский ветер» (Литва-Беларусь-Россия-Казахстан), «Восточный ветер» (Германия-Польша-Беларусь-Россия), контейнерные перевозки используются также для транспортировки товаров из Китая в страны Европы и в обратном направлении: «Сауле» (Китай-Казахстан-Россия-Беларусь-Литва), «Казахстанский вектор» (Беларусь-Россия-Казахстан-Китай), «Монгольский вектор» (Беларусь-Россия-Монголия-Китай), «Чунцин–Дуйсбург» (Китай-Казахстан-Беларусь-Польша-Германия), «Чжэнчжоу–Гамбург» (Китай-Казахстан-Россия-Беларусь-Польша-Германия), «Чэнду–Лодзь» (Китай-Казахстан-Россия-Беларусь-Польша). Кроме того, ускоренные контейнерные поезда пользуются популярностью у автопроизводителей: «Фольксваген Групп Рус» (Беларусь-Россия), «Пежо-Ситроен-Мицубиси» (Польша-Беларусь-Россия), «SKODA» (Чехия-Польша-Беларусь-Россия-Казахстан), «KIA» (Словакия-Польша-Беларусь-Россия-Казахстан), «FORD» (Польша-Беларусь-Россия), «BMW» (Германия-Беларусь-Россия-Китай).

Действующая в стране Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г. также не рассматривала внедрение интермодальных технологий в качестве важного направления повышения эффективности логистической системы. Вместе с тем развитая сеть железных дорог, имеющиеся современные транспортно-логистические центры являются предпосылками для расширения использования интермодальных перевозок, что позволит белорусскому транспортно-логистическому рынку успешно интегрироваться на международном рынке, зачастую сократить продолжительность транспортировки, упростить организацию таможенного оформления, повысить сохранность грузов. Кроме того, интермодальные перевозки

способствуют сокращению дисбаланса распределения объемов перевозок между различными видами транспорта, уменьшению загруженности автомагистралей, что положительно влияет на экологическую ситуацию в стране.

Сегодня для содействия развитию интермодальных транспортных технологий в интересах Беларуси и стран-соседей необходимо провести анализ внедрения интермодальных транспортных технологий в Республике Беларусь, разработать стратегию развития интермодальных транспортных технологий в интересах Республики Беларусь и стран-соседей, провести системные мероприятия по развитию интермодальных транспортных технологий в интересах Беларуси и стран-соседей, создать Координационный центр по развитию интермодальных транспортных систем [1, 2, 3].

Решение этих задач включает следующую активность: создание системы управления проектом; проведение рабочих встреч экспертов, представителей заинтересованных субъектов хозяйствования, представителей органов государственного управления; создание Координационного центра при Белорусском национальном техническом университете; исследование транспортно-логистической среды Республики Беларусь и стран-соседей; подготовка информационного обеспечения проекта; создание информационного ресурса (веб-сайт), содержащего правовую, нормативную информацию, базы данных и пр.; подготовка и методическое обеспечение образовательных мероприятий (разработка программ, учебно-методических комплексов); организация обучения: определение участников, рассылка информации и приглашений для слушателей и заинтересованных лиц; проведение образовательных курсов; проведение круглых столов с участием представителей субъектов хозяйствования, органов государственного управления, экспертов, СМИ.

Литература

1. Солодовников С.Ю. Социально-экономические условия перехода Республики Беларусь к постиндустриальному обществу // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. – 2007. – Т. 9. – № 2. – С. 443–448.
2. Солодовников С.Ю. Политико-экономическое исследование сущности социального капитала // Экономика и банки. – 2010. – № 1. – С. 54–59.
3. Солодовников С.Ю. Мировые технологические тенденции и социально-экономический рост Республики Беларусь: итоги, проблемы, перспективы // Вестник Коми республиканской академии государственной службы и управления. Серия: Теория и практика управления. – 2007. – № 5 (10). – С. 4–15.

Мазуренко О.М.,

аспирант

Мелешко Ю.В.,

аспирант

(Белорусский национальный технический университет, г. Минск)

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПОДХОДЫ К ФОРМИРОВАНИЮ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КЛАСТЕРА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ В КОНТЕКСТЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

С каждым годом все больше увеличивается международный товарооборот, усиливаются процессы, возникшие на индустриальной стадии развития мировой экономики, а именно: глобализация охватывает все большее количество регионов мира при