

УДК 332.132

*В. В. ЗАПЕРСКАЯ, С. А. БУНЬКО*

*Брестский государственный технический университет*

## **ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ НА ФОРМИРОВАНИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ**

Обосновывается необходимость формирования внешнеэкономической (экспортной) стратегии с учетом транспортной составляющей. В работе рассмотрена специализация областей Беларуси и проведен анализ уровня диверсификации экспортной корзины, выделены глобальные тренды, влияющие на мировую экономику, показана роль транспортного комплекса в реализации стратегии.

В условиях повышения значимости внешней сферы для экономического развития стран всё более актуальным представляется определение стратегических ориентиров внешнеэкономической политики на перспективу.

Выбор сценария развития может изменить структуру экономики, экспорта и импорта, способствовать высоким и устойчивым темпам роста. В его рамках эта область исследований представляется весьма актуальной и с методологической, и с практической точки зрения.

Увеличение внешнего спроса на продукцию национальных производителей выступает важнейшим фактором загрузки производственных мощностей, поддержания высокого уровня занятости и достижения динамичного роста валютных поступлений в страну.

Нестабильная внешнеэкономическая ситуация, наблюдаемая в Республике Беларусь, высокая зависимость страны от внешней конъюнктуры и сохраняющиеся внутренние проблемы, связанные с высокой долговой нагрузкой на экономику, закредитованностью и недостаточной эффективностью работы предприятий государственного сектора, формируют риски устойчивости текущей тенденции экономического роста. Для ускорения темпов экономического роста необходима реализация системных мер, в т. ч. и по развитию экспорта. Одним из факторов, сдерживающих совершенствование структуры экспорта в направлении увеличения доли готовой и наукоемкой продукции, является низкая конкурентоспособность многих отечественных товаров, что выдвигает на первый план задачу ее повышения на основе активизации инновационной деятельности научных организаций и предприятий и развития транспортной инфраструктуры.

Влияние транспортного комплекса на экономику может иметь как положительную, так и отрицательную тенденцию. Транспорт является основой инфраструктуры торговли. Несовершенство в транспортной системе (например, узкие места, ограниченность мультимодальности, высокие тарифы) негативно влияет на эффективность экономики страны в целом. И наоборот, ускоренное развитие транспортной инфраструктуры, совершенствование транспортно-логистических систем может оказывать значительное влияние на экономический рост.

Быстрое падение объемов добавленной стоимости средне- и высокотехнологичных производств на душу населения в Беларуси было зафиксировано на фоне ускоренного расширения (по 7,7 % ежегодно) экспорта продукции. За последние десять лет упал вклад Беларуси в мировое производство: доля страны в валовой добавленной стоимости (ВДС) мировой обрабатывающей промышленности снизилась с 0,12 в 2005 году до 0,11 % в 2015 году, в ВДС мирового сельского хозяйства она опустилась с 0,17 до 0,12 % соответственно [8]. По-прежнему актуальной является проблема высокой энерго- и материалоемкости производства. Энергоемкость ВВП Беларуси в 1,5–2 раза превышает показатели западноевропейских стран; по уровню материалоемкости валового выпуска республика неизменно входит в десятку государств Европы с наиболее высокими показателями. Все это свидетельствует о высокозатратной структуре экономики и наличии значительных резервов для снижения издержек производства и повышения конкурентоспособности продукции на основе модернизации и структурной перестройки экономики.

Цель исследования – определить перспективные направления диверсификации экспорта на уровне регионов и новые рынки сбыта, что будет способствовать расширению присутствия отечественных товаров на мировом рынке и повышению эффективности внешнеторговой деятельности.

При формировании внешнеэкономической политики целесообразно учитывать особенности социально-экономического развития и торговую специализацию регионов, специфику транспортной инфраструктуры.

Между регионами сохраняются и усиливаются различия по степени включения в мировое хозяйство. Значительная дифференциация использования внешних факторов обуславливается различиями в геоэкономическом положении регионов и таких показателей, как экспортный потенциал, диверсифицированность экспортного производства и услуг, инвестиционная привлекательность, уровень платежеспособного спроса населения.

Одним из основных факторов повышения экспорта регионов и страны в целом является его диверсификация через увеличение в структуре доли готовой продукции, повышение конкурентоспособности продукции на международном рынке.

Учитывая ограниченность внутреннего рынка, развитие экспорта становится одной из стратегических задач региональной экономики. На текущий

момент отраслевыми точками роста и развития экспортного потенциала являются предприятия, производящие:

- электрооборудование, электронное и оптическое оборудование;
- химическую продукцию, резиновые и пластмассовые изделия;
- продукцию из стекла;
- обработанную древесину;
- фармацевтическую продукцию;
- продовольственные товары и сырье для их производства.

Диверсификация экспорта и разработка экспортной стратегии предполагает реализацию комплекса мероприятий. Предлагается вначале проводить диагностику регионов в два этапа. Вначале предлагается оценить социально-экономический потенциал региона для определения направлений диверсификации. Второй этап диагностики проводится с целью определения степени диверсификации экономики. На второй стадии будет проведена оценка продуктивности экспортной корзины, что является основой товарной диверсификации экспорта. Третья стадия включает определение новых рынков сбыта – формирование оптимальной системы экономических показателей, позволяющей определить уровень привлекательности стран мира с позиции реализации на их рынке белорусского товара – географическая диверсификация. Также здесь следует учитывать, что для стран с низким стартовым уровнем развития транспортной инфраструктуры, важно определить классы проектов, обладающие наибольшим влиянием на экономику за счет улучшения транспортной доступности. Для нас это учет наличия скоростных автомобильных дорог, мультимодальных транспортно-логистических центров, упорядочивающих и ускоряющих цепочки товародвижения, а также цифровизация логистики.

Диагностику регионов предлагается провести по следующему алгоритму, позволяющему выявить факторы экспортной активности регионов Беларуси. К числу важных факторов, влияющих на построение стратегии диверсификации экспорта мы относим:

1) степень открытости экономики регионов или уровень вовлеченности экономики областей, районов, городов и других населенных пунктов во внешнеэкономические связи;

2) пространственная локализация тех производств, которые наиболее уязвимы при открытии внешних рынков для национальной экономики, а также уровень территориальной концентрации соответствующих отраслей экономики;

3) степень диверсификации экономики;

4) способность транспортной системы обеспечить развитие человеческого капитала. Это связано с тем, что возможность быстрого и удобного перемещения людей из точки в точку является одним из основных драйверов развития экономики. Перевозки грузов, как правило, сильно коррелируют с

показателями изменения объема экономики и промышленного производства страны. В наибольшей степени это характерно для автомобильного и железнодорожного транспорта, который отражает экономическую активность населения и промышленных предприятий.

Для ее оценки используем интегральный индекс «экспортная активность». Он рассчитывается как средняя величина трех сводных индексов:

- 1) коэффициента экспортной специализации региона (отношение доли экспорта региона к общему объему экспорта страны);
- 2) коэффициента международной инвестиционной активности региона (доля иностранных инвестиций в общем объеме инвестиций региона);
- 3) показателя плотности экспортных поставок региона (общий объем экспорта региона к величине ВРП).

Для определения индекса специализации областей использовалась информация аналитических обзоров Национальной академии наук. Брестская область имеет наивысший уровень специализации по производству пищевых продуктов (2,55). В Гродненской области промышленность формируется за счет подотраслей «производство пищевых продуктов» (1,97), «химическое производство» (2,18). Минск специализируется на производстве транспортных средств и оборудования (3,24), производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования (2,54). В Минской области доминируют химическое производство (2,93), производство транспортных средств (1,91), пищевая промышленность. Могилевская область специализируется на производстве резиновых и пластмассовых изделий (8,04). В Витебской области – обрабатывающая промышленность.

В результате наблюдается постепенное приближение структурного соотношения к предусмотренному Программой социально-экономического развития Республики Беларусь на 2016–2020 годы распределению экспортных поставок между указанными тремя рынками на 2018 г.: в страны ЕАЭС – 39,8 %, Европейского союза – 30,3 %, иные страны – 29,9 %. Около 60 % всей экспортной продукции поставлялось на рынки трех стран: Россию (38,4 %), Украину (12,0 %), Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии (9,1 %) [11].

Импорту Республики Беларусь свойственна еще более слабая диверсификация в географическом разрезе: почти 60 % всего белорусского импорта приходится на долю России.

К важнейшим странам, поставляющим свою продукцию в Беларусь, также относятся: Китай (8,2 % в структуре), Германия (4,8 %), Украина (3,7 %) и Польша (3,1 %) [11].

Степень влияния транспортной системы на ВЭД зависит от логистики товаров. Существенные недостатки логистических схем приводят к значительному удорожанию процесса перевозки грузов, что непосредственно влияет на рост объема перевозок и диверсификацию структуры грузовых пере-

возок в сторону товаров с высокой добавленной стоимостью. Различные виды транспорта имеют разный набор проблем. Ключевой проблемой при использовании железнодорожного транспорта является непредсказуемость сроков доставки грузов. Среди проблем автомобильного транспорта можно выделить необходимость накопления грузов на складе до величины требуемой партии, необходимость перегрузки грузов с одного транспорта на другой по пути следования, сложность оформления заявок на перевозку грузов и неудобство способов оплаты.

Анализ теоретических концепций дает основание сделать вывод, что диверсификация является условием непрерывности развития экспорта и противостоит его концентрации. Иначе говоря, она служит методом трансформации структуры экспорта в целях снижения зависимости от одного товара или одного торгового партнера.

Анализ современных подходов к обоснованию диверсификации позволил доказать, что страны, специализирующиеся на экспорте ограниченного числа сырьевых товаров, должны в первую очередь диверсифицировать экспорт. Было установлено, что избыток наиболее востребованных на мировом рынке ресурсов усугубляет концентрацию экспорта, тем самым снижается заинтересованность хозяйствующих субъектов в развитии других видов производств, так как получаемая в избытке иностранная валюта полностью покрывает расходы импорта.

О положительном влиянии уровня диверсификации экспорта на состояние экономики страны нет однозначного мнения. Существует как критика данного подхода, так и обоснованная поддержка. Классическая и неоклассическая теория международной торговли, основанные на концепции сравнительных преимуществ, настаивают на том, что глубокая специализация экономики является базовым условием для обеспечения роста национального дохода и, следовательно, положительно влияет на увеличение уровня благосостояния домашних хозяйств [2]. Данная положительная зависимость между специализацией и благосостоянием населения в свое время была подтверждена опытом США [3], Швеции и Финляндии [1], Чили [6], стран Евросоюза [4]. Ресурсные секторы стран, в течение длительного времени росли высокими темпами и обеспечивали устойчивое экономическое развитие национальной экономики за счет своего функционирования и экспорта. Поэтому кажутся справедливыми исследования П. Кругмана, Г. Гроссмана и Е. Хелпмана [4], которые настаивали на мнении о том, что успешность внешнеторговой деятельности определяется исключительно относительными запасами факторов производства. Также можно упомянуть известное исследование М. Портера о конкурентоспособности экономик, в котором он вывел закономерность, что страна получает максимальный эффект от внешнеэкономической деятельности, если базируется в ней на той отрасли, в которой имеет максимальные конкурентные преимущества, которые в свою

очередь связаны с более низкой ценой ресурсов и факторов производства, и специализация в данной отрасли, следовательно, приведет к максимальному эффекту. Таким образом, на рубеже XX–XXI вв. сформировалось устойчивое мнение о положительном влиянии специализации экспорта на развитие экономики страны.

Диверсификация в пользу высокотехнологичных промышленных товаров выгодна, так как с их производством связаны внутриотраслевые и межотраслевые эффекты, оказывающие положительное влияние на темпы экономического роста. В рамках теории «большого толчка» в то же время Х. Зингером было уточнено, что диверсификация экспорта возможна за счет импортозамещения и развития собственного производства, являющегося эндогенным фактором развития национальной экономики. Эта идея в дальнейшем послужила изучению диверсификации экспорта как направления стимулирования импортозамещения.

В современной работе Р. Хаусманна [5] подчеркивается, что страны, экспортирующие товары с более сложными технологическими характеристиками, также продолжают экспортировать и более простые, пользуясь сложившимися устойчивыми международными связями, поэтому речь скорее должна идти о диверсификации экспорта через дополнение простого экспорта более технологически сложным. Диверсификация экспорта в регионе влечет за собой необходимость поиска новых сравнительных преимуществ, являющихся новыми производственными ингредиентами (знания, технологии, инновации, логистика и т. д.), за счет которых возможно выполнение экспортноориентированных технологически сложных процессов и выход на более технологичные рынки мирового уровня.

Возникает задача освоения новых блоков экспортного пространства и выбора новых производств для диверсификации экспорта.

В среднесрочной перспективе на экспортный потенциал значительное влияние окажут следующие глобальные тренды.

1 Демографический фактор. Тренд – рост населения, урбанизация и старение населения. По данным Организации Объединенных Наций, прогнозируется рост населения на более чем миллиард людей до уровня 8,5 млрд чел. к 2030 году, далее население мира вырастет до 9,7 млрд в 2050 году и до 11,2 млрд к 2100 году [10]. На фоне роста численности ожидается устойчивое увеличение спроса на продовольствие и сельскохозяйственную продукцию.

По данным ООН, к 2050 году ожидается, что доля мирового населения в городах достигнет 66 %. Около половины роста мирового ВВП в период с 2010 по 2025 годы будет приходиться на 440 городов, расположенных на развивающихся рынках, причем 95 % из них – небольшие или средние города [9]. Рост урбанизации влияет на повышение спроса не только на энергоносители, но и несырьевые товары.

По данным Всемирной организации здравоохранения с 2015 по 2050 год прогнозируется увеличение доли населения старше 60 лет с 12 до 22 %, при этом в азиатских странах будет проживать 60 % мирового населения старше 60 лет [10]. Соответственно, данный тренд повлияет на развитие производства медицинских товаров и медицинских услуг.

2 Технологический фактор. Трансформация мирового технологического уклада и потенциальный рост возобновляемой энергетики.

Ожидаются следующие изменения, которые негативно повлияют на динамику торговли сырьевых ресурсов и продукции низкого передела:

- замена металлов новыми материалами;
- автоматизация производственных процессов;
- гениальная инженерия;
- широкое применение искусственного интеллекта и космических технологий;
- интеллектуальные системы ресурсосбережения;
- распространение возобновляемой энергетики.

3 Политический фактор. Увеличение количества введенных торговых протекционистских мер с 464 в 2010 году до 2 238 в 2016 году (по данным ВТО) снижает открытость стран к международной торговле и увеличивает протекционизм.

4 Увеличение роли развивающихся стран в мировой торговле.

По данным Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), акцент мировой торговли смещается с развитых на развивающиеся страны.

5 Деиндустриализация. Увеличение доли услуг в общем экспорте ожидается за счет новых технологических разработок, растущего спроса и географического расширения экспорта развивающихся стран к 2030 году. Также сюда можно включить кастомизацию, т. е. предложение комплексных решений вместо простого предложения продуктов и услуг.

Таким образом, при производстве товаров для конечного потребителя либо при предоставлении услуг важно ориентироваться на меняющиеся потребности клиентов. Демографические факторы напрямую влияют на изменения в структуре мирового потребления. Технологические факторы изменяют долю высокотехнологичных товаров в произведенном мировом экспорте. Увеличение протекционизма означает необходимость в последовательной и систематической работе со странами – потенциальными рынками сбыта по ослаблению тарифных и нетарифных мер.

6 В грузообороте можно выделить два доминирующих вида транспорта: трубопроводный и железнодорожный. Данное положение этих видов транспорта связано не только с большим объемом грузовых перевозок, но и с большой средней дальностью перевозки грузов. Также считается, что переход к росту грузовых перевозок можно считать одним из показателей «оживления» экономики.

В целом ни одна национальная экономика не может развиваться без самого активного участия в мирохозяйственных процессах. Экспортно-ориентированные производства являются ключевыми факторами экономического развития регионов, обеспечивая рынки сбыта для целого ряда отраслей промышленности, формирование доходной части бюджета, развитие и техническое перевооружение производства, занятость населения. Их развитие и поддержка необходимы для сохранения и повышения конкурентоспособности региональной экономики. Это обусловлено тем, что продуктивное пространство страны наполняется новыми товарами до определенного уровня ВВП, при этом показатели концентрации значительно уменьшаются (значения показателей диверсификации приближаются к нулю), после чего количество инноваций сокращается и показатели концентрации снова увеличиваются. Одновременно изменяется специализация производства в стране и регионах, повышается уровень его технологичности. Значительно возросла системообразующая роль транспорта и взаимосвязь задач его развития с приоритетами социально-экономических преобразований. Транспорт в целом удовлетворял растущий спрос на перевозки грузов и пассажиров, наблюдалось снижение грузоемкости экономики и рост подвижности населения. Начиная с 2000 года, рост транспортных услуг в среднем в год составлял для пассажирских перевозок 6,7 %, для грузовых – 3,8 %, при ежегодном экономическом росте в среднем около 6,1 %. Вместе с тем, несмотря на общую адаптацию транспорта к рыночным условиям, состояние транспортной системы в настоящее время нельзя считать оптимальным, а уровень ее развития достаточным.

Таким образом, формирование действенной внешнеэкономической (экспортной) стратегии и ее последующую реализацию в направлении инерционной диверсификации экспорта предлагается проводить на основе комплекса мероприятий (диагностика региона для оценки социально-экономического потенциала региона и определения степени диверсификации экономики; оценка продуктивности экспортной корзины, что является основой товарной диверсификации экспорта; определение новых рынков сбыта – формирование оптимальной системы экономических показателей, позволяющей определить уровень привлекательности стран мира с позиции реализации на их рынке белорусского товара – географическая диверсификация. При реализации этого сценария транспорт должен не только обеспечить растущий спрос на транспортные услуги, но и стать одним из катализаторов экономического развития и повышения конкурентоспособности экономики, важным фактором повышения уровня жизни и развития регионов, инструментом активного геостратегического позиционирования Республики Беларусь.



## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Blomstrom, M.** From Natural Resources to High-tech Production: The Evolution of Industrial Competitiveness in Sweden and Finland / M. Blomstrom, A. Kokko // CEPR Discussion Papers. – 2003. – No. 3804. – P. 36.
- 2 **Dutt, P.** Trade Diversification and Economic Development / P. Dutt, I. Mihov, T. Van Zandt // Mimeo.INSEAD. – 2008. – P. 43.
- 3 **Griffin, W.** International Business: a managerial perspective / W. Griffin, W. Pustray // Addison – Wesley. – Second edition. – 1998. – No. 12, December. – P. 8–13.
- 4 **Grossman, G.** Trade, Innovation and Growth / G. Grossman, E. Helpman // American Economic Review. – 1990. – Vol. 80. – No. 2. – P. 86–91.
- 5 **Hausmann, R.** What you export matters / R. Hausmann, J. Hwang, D. Rodrik // Journal of Economic Growth. – Springer, 2007. – Vol. 12(1). – P. 1–25.
- 6 **Herzer, D.** Export Diversification, Externalities and Growth: Evidence from Chile / D. Herzer, F. Nowak-Lehmann // Ibero-AmericaInstitute for Economic Research Discussion Papers. – 2004. – No. 99. – P. 25.
- 7 **Singer, H.** The Distributions of Gains between Investing and Borrowing Countries / H. Singer // American Economic Review. – 1950. – Vol. 40. – No. 2. – P. 485.
- 8 Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.belstat.gov.by>. – Дата доступа: 01.12.2019.
- 9 The World Population Prospects: 2014 Revision : отчет ООН [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.un.org/en/development/desa/publications/2014-revision-world-urbanization-prospects.html>. – Дата доступа : 30.10.2019.
- 10 The World Population Prospects: 2015 Revision : отчет ООН [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.un.org/en/development/desa/publications/world-population-prospects-2015-revision.html>. – Дата доступа : 30.10.2019.
- 11 Внешняя торговля Республики Беларусь : стат. сб. / под ред. И. В. Медведева. – Минск : Нац. стат. комитет Респ. Беларусь, 2018. – 373 с.

*V. ZAZERSKAYA, S. BUNKO*  
*Brest State Technical University*

### **IMPACT OF THE TRANSPORT SYSTEM ON THE FORMATION OF A REGIONAL EXPORT STRATEGY**

The necessity of forming a foreign economic (export) strategy taking into account the transport component is substantiated. The work examines the specialization of the regions of Belarus and analyzes the level of diversification of the export basket, highlights global trends affecting the world economy, shows the role of the transport complex in the implementation of the strategy.

Получено 01.09.2020