



УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ БЕЛАРУСИ
«МЕЖДУНАРОДНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ «МИТСО»

ИННОВАЦИОННАЯ ЭКОНОМИКА В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ: СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Научное электронное издание

Материалы
Международной
научно-практической конференции

Кафедра финансов
Кафедра экономики и менеджмента
Кафедра маркетинга
Кафедра логистики

10-11 апреля 2014 г.
г. Минск

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ БЕЛАРУСИ
«МЕЖДУНАРОДНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ «МИТСО»

КАФЕДРА ФИНАНСОВ

КАФЕДРА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

КАФЕДРА МАРКЕТИНГА

КАФЕДРА ЛОГИСТИКИ

Электронное издание

ИННОВАЦИОННАЯ ЭКОНОМИКА В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ: СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

**Материалы международной
научно-практической конференции
г. Минск, 10–11 апреля 2014 г.**

УДК 338(100)
ББК 65.5
И 66

Редакционная коллегия:

Королев Ю.Ю., кандидат экономических наук, доцент (гл. ред.);
Подгорный Г.В., кандидат экономических наук, доцент;
Матюшевская В.К., кандидат экономических наук, доцент;
Иванов Е.А., кандидат экономических наук, доцент;
Фомина И.Н., доцент кафедры финансов;
Куль Т.Н., доцент кафедры финансов;
Зенюк Л.А., доцент кафедры экономики и менеджмента;
Масленкова Е.В., старший преподаватель кафедры маркетинга;
Курочкин Д.В., старший преподаватель кафедры логистики;
Дурович А.П., доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры маркетинга;
Третьякова М.Л., ассистент преподавателя кафедры логистики;
Никитина Э.И., старший преподаватель кафедры логистики

Рецензенты:

Турбан Г.В., кандидат экономических наук, доцент, заведующая кафедрой международного бизнеса
Белорусского государственного экономического университета;
Базылева А.И., кандидат экономических наук, доцент Международного университета «МИТСО»

И 66 **Иновационная экономика в условиях глобализации: современные тенденции и перспективы** : материалы междунар. науч.-практ. конф., г. Минск, 10–11 апр. 2014 г. [Электронный ресурс] / Междунар. ун-т «МИТСО»; редкол.: Ю.Ю. Королев (гл. ред.) и [др.]. – Минск : Междунар. ун-т «МИТСО», 2014. – 1 электрон. опт. диск.

ISBN 978-985-497-250-3.

Сборник тезисов подготовлен коллективом авторов Международного университета «МИТСО», ведущих вузов Беларуси, России, Украины, других стран, а также специалистами экономических подразделений предприятий, организаций, органов государственной исполнительной власти и местного самоуправления, научно-исследовательских институтов.

В сборник вошли доклады, статьи и научные сообщения, подготовленные участниками международной научно-практической конференции «Иновационная экономика в условиях глобализации: современные тенденции и перспективы», прошедшей 10–11 апреля 2014 г. В представленных материалах анализируются причины, предпосылки и этапы процесса глобализации; переосмысливаются различные трактовки и оценки ее сущности, результатов и перспектив развития. Авторы уделяют существенное внимание различным социально-экономическим, политическим, логистическим и иным аспектам глобализации.

Адресуется ученым, преподавателям, магистрантам и аспирантам, студентам высших учебных заведений, а также специалистам-практикам.

Все материалы публикуются в авторской редакции. Авторы опубликованных материалов несут ответственность за приводимые в материалах факты, содержание и достоверность представленной информации.

Тираж 300.

Учреждение образования Федерации профсоюзов Беларуси
Международный университет «МИТСО».
Ул. Казинца, 21-3, 220099, г. Минск.
Лицензия ЛИ № 02330/437 действ. по 14.10.2014 г.

УДК 338(100)
ББК 65.5

ISBN 978-985-497- 250-3

© Международный университет «МИТСО», 2014

Галиева Н. В. ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ.....	399
Гедрис С. М. ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ	400
Гранин А. Н. ПРИМЕНЕНИЕ КАЧЕСТВЕННЫХ МЕТОДОВ МАРКЕТИНГОВЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ ПРИ РАЗРАБОТКЕ И ТЕСТИРОВАНИИ УПАКОВКИ.....	402
Здоровенкова Е. О., Иванова А. В. СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ БЕЛАРУСИ.....	404
ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ ВОЗРОЖДЕНИЯ СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО ХОДА.....	405
Знак Е. С. ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ: ЛОГИСТИКА-2050	407
Иванов Е. А., Курочкин Д. В. ИССЛЕДОВАНИЕ СКЛАДСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЕЙСТВУЮЩИХ И СТРОЯЩИХСЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ	408
Иванов Е. А., Курочкин Д. В. ПРОБЛЕМЫ ПОДГОТОВКИ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ КАДРОВ ПО СПЕЦИАЛЬНОСТИ «ЛОГИСТИКА».....	410
Иванченкова Ю. А. ПОНЯТИЕ НЕРАВНОМЕРНОСТИ МАТЕРИАЛЬНЫХ ПОТОКОВ В ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМАХ И СПОСОБЫ ЕЕ МИНИМИЗАЦИИ.....	413
Ивуть Р. Б., Стефанович Н. В., Малышева Ю. В. ВЛИЯНИЕ СКЛАДСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ НА ПРИМЕНЕНИЕ ТЕХНОЛОГИИ «КРОСС-ДОКИНГ».....	414
Каранкевич А. Ю. ПРИМЕНЕНИЕ ТЕХНОЛОГИИ АУТСОРСИНГА К УПРАВЛЕНИЮ НЕЛИКВИДНЫМИ ЗАПАСАМИ В ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМАХ	416
Карнач С. В., Хорхорин Н. Е. ТЕОРИЯ ФРАКТАЛОВ В ЭКОНОМИКЕ: ОТ ФОНДОВЫХ РЫНКОВ ДО ИНЖЕНЕРНОЙ ЛОГИСТИКИ НА ТРАНСПОРТЕ.....	417
Карпенко А. Ф. РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИКИ В СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОМ СЕКТОРЕ	419
Касьянова Т. В., Винидиктова Н. И., Подобед О. А. ОЦЕНКА ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ ЗАКУПОК И РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ПРОДУКЦИИ В МИКРОЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЕ ИННОВАЦИОННО-АКТИВНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ.....	420
Киричок А. Г., Савлук А. П. GPS-МОНИТОРИНГ КАК ОДИН ИЗ ЭЛЕМЕНТОВ ЛОГИСТИКИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК	422
Кирсанова О. Г. ПРИМЕНЕНИЕ КЛАСТЕРНОГО ПОДХОДА В ФОРМИРОВАНИИ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ ПРИГРАНИЧНОГО РЕГИОНА.....	424
Кожан Т. В. ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ И ПРОБЛЕМЫ ИХ РАЗВИТИЯ	426
Козунов А. А. ПЕРСПЕКТИВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В КОНТЕЙНЕРАХ.....	427
Колосовский Е. А. МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ КАК ЭЛЕМЕНТ ОПТИМИЗАЦИИ ИНФОРМАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СОВРЕМЕННОГО ВУЗА	429
Крачковский А. П. ДЕЛОВЫЕ ИГРЫ В ЛОГИСТИКЕ ДИСТРИБУЦИИ	430
Кунцевич О. Ю. МЕТОДЫ ПРОФОРИЕНТАЦИОННОЙ РАБОТЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ КВАЛИФИЦИРОВАННЫМИ КАДРАМИ В БУДУЩЕМ.....	432
Курнявко Е. Г. ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И ИХ ПОЗИЦИОНИРОВАНИЕ НА МЕЖДУНАРОДНОМ РЫНКЕ	434
Курочкин Д. В. РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО РЫНКА ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ	435
Кучура П. И. ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ.....	437
Лисичкина Э. В. ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ	438
Лойко Т. В. ЭЛЕКТРОННОЕ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ИНФОРМИРОВАНИЕ КАК ПУТЬ К УСКОРЕНИЮ ТАМОЖЕННОГО ОФОРМЛЕНИЯ ТОВАРОВ.....	440
Луговская И. С. ОБУЧЕНИЕ СПЕЦИАЛИСТОВ В СФЕРЕ ЛОГИСТИКИ	442
Маковский А. Л. СМЕНА ПАРАДИГМЫ ОБРАЗОВАНИЯ	443
Мельник Е. В., Роскина А. В. РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИКИ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ	444
НЕОБХОДИМОСТЬ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ.....	446
Мясникова О. В. РАЗВИТИЕ И ПОВЫШЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В РЕГИОНЕ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ	447
Немогай Н. В., Журавкова Е. М., Федорова К. В. УПРАВЛЕНИЕ ЦЕПОЧКАМИ ПОСТАВОК КАК ИНСТРУМЕНТ АКТИВИЗАЦИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ НА РЫНКАХ	449
Никитина Э. И. ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ.....	451

стская областная база «Бакалея». Несмотря на множество факторов, препятствующих развитию логистики в Беларуси, существуют и причины, способствующие созданию логистических систем. Действует ряд льгот, способствующих развитию логистической системы. Важным аспектом для развития логистики в Беларуси является принятие «Программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года». Повышение эффективности и качества работы ЛС во многом определяется внедрением в логистику достижений научно-технического прогресса. Анализируя ситуацию, сложившуюся в логистике за последние годы, можно сделать выводы:

- 1) научно-технический прогресс в логистике не ограничивается только совершенствованием технических средств, а распространяется на совершенствование процессов организации логистических операций, разработку новых технологий в области логистики, совершенствование научных подходов к решению проблем логистики;
- 2) внедрение инноваций в области логистики принимает первостепенное значение, т. к. невозможно и неэффективно в рамках одной ЛС иметь подсистемы разного уровня развития.

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ ВОЗРОЖДЕНИЯ СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО ХОДА

Е. О. Здоровенкова, А. В. Иванова

Научный руководитель: **В. В. Дыбская**, д-р экон. наук, профессор

Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики»,

г. Москва

Успех функционирования логистической системы отдельно взятого предприятия, а также выделенного региона или целой страны, определяется характеристиками элементов логистической инфраструктуры, среди которых немалую роль играет транспортная составляющая. С учетом особенностей территориального расположения Российской Федерации – меридиональной (4000 км) и широтной (10 000 км) протяженности страны – национальная транспортная система находится под пристальным вниманием экспертов и специалистов различных отраслей экономики.

Основными направлениями транспортной стратегия до 2030 года являются гармонично дополняющие друг друга целевые установки, среди которых стоит упомянуть «формирование единого транспортного пространства» (цель № 1), обеспечивающего беспрепятственное перемещение грузов по территории страны (цель № 2), направленного на обеспечение не только внутренних потребностей в транспортных возможностях, но и на интеграцию в мировую логистическую инфраструктуру (цель № 4) [9].

Проекты, реализуемые в рамках стратегии развития транспорта в Российской Федерации, затрагивают совершенно разные его виды: обновление и сооружение новых аэропортов в различных городах, модернизацию и удлинение автомобильных дорог, проектирование и строительство новых портов и мостов в Западной Сибири и на Дальнем Востоке. Самыми масштабными проектами являются работы, связанные с совершенствованием и дальнейшим развитием БАМа, Транссиба и Северного морского пути, а также с возведением многообещающих высокоскоростных магистралей [3].

Говоря о развитии железнодорожного транспорта, Глава Министерства Транспорта Российской Федерации, Соколов М.Ю. подчеркивает необходимость развития логистической инфраструктуры по основным направлениям грузовых перевозок с обеспечением выхода к прилегающей портовой инфраструктуре, где это возможно [3]. В полном тексте стратегии упоминается линия дороги, одна из частей которой в свое время в обыденной жизни получила название «Дорога смерти» после неудачной попытки возведения в середине прошлого века железнодорожной ветки в районе Крайнего сервера [1]. Однако негативный опыт прошлого не должен сказываться на перспективных возможностях будущего: по предположениям ряда экспертов по истории создания пути от станции Чум до Мыса Каменный в 50-х гг. XIX в. основаниями для возведения транспортного пути были внешние военные угрозы [1; 8]. Мотивами для налаживания целостного железнодорожного сообщения в наши дни является чисто прагматичные экономические цели в совокупности с социальной составляющей. Перспективность региона отразилась в обновленном наименовании железнодорожной системы Заполярного круга – Северный широтный ход. Правительством Российской Федерации была поставлена задача увеличения объема добычи сжиженного природного газа (СПГ), запасы которого в рассматриваемом регионе, по данным проекта «Ямал», значительны [5]. Основные потребители СПГ сосредоточены как на территории России, так и за рубежом. В экспорте сжиженного газа Россия при

имеющемся потенциале находится далее не на лидирующих позициях, обусловлено это отчасти и дезинтегрированной логистической инфраструктурой региона (см. рисунок).

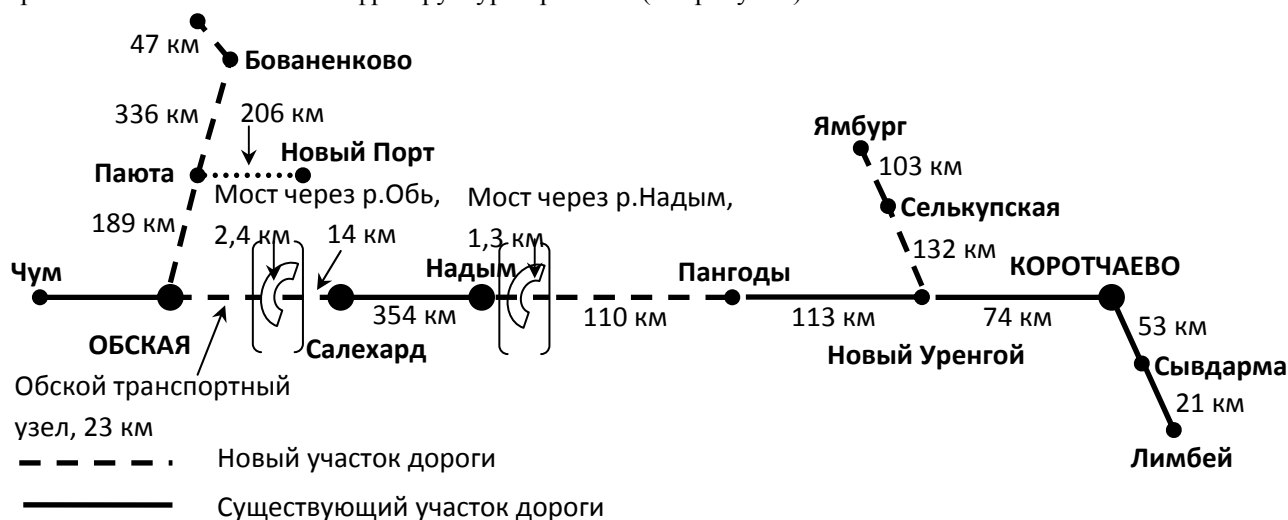


Рисунок. Северный широтный ход: состояние дороги на март 2014 г. [7]

Северная часть Ямало-Ненецкого Автономного округа – не только газоносный регион, но и кладь иных по добываемым полезным ископаемым, в регионе развито производство нефтепродуктов, добыча и первичная переработка древесины, переработка и консервирование рыбы, производятся суда и иные транспортные средства [4]. С учетом географических особенностей, а также исходя из транспортной составляющей региона, данные виды товаров перевозятся железнодорожным транспортом. Обозначенная выше (см. рисунок) разобщенность имеющейся на данный момент сети сообщения накладывает ограничения на возможности использования пути. Целостность же транспортной системы может послужить «спусковым крючком»:

- для развития сопутствующих видов производства, таких как обработка древесины, переработка нефти для получения нефтяных продуктов и т. п.;
- появления дополнительных двадцати тысяч рабочих мест [10];
- косвенного заселения региона с потенциальным увеличением плотности населения, присутствующего на рассматриваемой территории.

Обозначенные социально-экономические последствия найдут отражение в величине регионального валового продукта, что естественным образом скажется на инвестиционной привлекательности региона, а значит и на его экономическом благополучии.

Нельзя недооценивать логистический потенциал региона, а также рассматриваемого инфраструктурного объекта. Интеграция Северного широтного хода с Северным морским путем в перспективе может вылиться в огромный еще не исследованный транзитный потенциал для связи Азиатско-Тихоокеанского региона со странами Западной Европы. Также стоит иметь в виду, что продолжение пути в Восточном направлении, как это предполагалось разработчиками в 50-х гг. прошлого века, сможет сделать маршрут полноценным аналогом Транссиба, несколько разгрузив грузопоток последнего.

Список использованных источников

1. Вологодский, А., Завойский К. «Мертвая дорога» – музей коммунизма под открытым небом/ Игарка Заполярная. 2013 URL: <http://igarka.ru/index.php/pochitaem/item/71>.
2. География России – положение, площадь, границы// Становление России. – Michaela Pešková, 2006, 2008 URL: <http://ruskerealie.zcu.cz/r1-1A.php>.
3. Заседание Правительства 27 августа 2013 года. Повестка: о ходе реализации Транспортной стратегии России на период до 2030 года и еще 10 вопросов (Стенограмма) URL: <http://government.ru/news/4061>.
4. Интерактивная витрина Федеральной службы государственной статистики / Дата обновления данных 12.03.2014. – URL: <http://cbsd.gks.ru/>.
5. Ковалевская, Е. Россия будет увеличивать добычу газа// RG.RU URL: <http://rg.ru/2013/09/28/reg-ufo/dobycha.html>.
6. Мега проект «Ямал»// Брошюра Газпром. – Режим доступа: http://gazprom.ru/f/posts/01/509532/ yamal_brochure.pdf
7. Проект Корпорации «Развитие»: Транспортный блок // ОАО «Корпорация Урал Промышленный – Урал

- Полярный», 2005–2012. – Режим доступа: http://cupp.ru/project_trans_blk.html.
8. Ревнивцев, Е. Хорошо забытое старое / Муксун.fm. 2012. – Режим доступа: <http://muksun.fm/2013/02/13/horosho-zaby-toe-staroe>.
 9. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р. – Режим доступа: http://rosavtodor.ru/print/information_print.php?id=198.
 10. Чичкин, А. Россия реанимирует советские транспортные проекты/ LiveJournal. 2012. – Режим доступа: <http://telemax-spb.livejournal.com/142905.html>.

ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ: ЛОГИСТИКА-2050

Е. С. Знак

Научный руководитель: **Е. Н. Полешук**, ассистент

Учреждение образования «Белорусский государственный экономический университет»,

г. Минск

Группа компаний Deutsche Post DHL выпустила в свет футурологическое исследование «Взгляд в будущее: логистика-2050», в котором рассматриваются 5 возможных сценариев развития торговли, бизнеса и общества к 2050 году. Эти сценарии основаны на подробном анализе наиболее значимых факторов, включая модели торговли и потребления, технологические и социальные тенденции, изменения климата, а также на оценке их возможного влияния на поведение людей и изменение их ценностей в ближайшие 40 лет.

В исследовании принимали участие 42 известных эксперта. 5 вероятных сценариев будущего отражают, насколько разными могут стать пути развития экономики к 2050 году с учетом степени глобализации, экономического и социального развития, преобладающих технологических стандартов и состояния окружающей среды. Это долгосрочные и в некоторых случаях радикальные версии того, как может выглядеть мир через 40 лет. Во всех сценариях есть общий фактор – значительно возросшая роль логистики. В большинстве из них спрос на логистические услуги становится существенно выше, но конкретные рыночные условия и специфические проблемы отрасли в каждом случае различаются.

Сценарий 1: Нерегулируемая экономика – мир на пороге коллапса. Мир живет по законам материальных ценностей и неконтролируемого массового потребления. Беспощадное использование природных ресурсов ускоряет изменения климата и приводит к учащению стихийных бедствий. Спрос на логистические услуги резко увеличивается. Глобальная транспортная система обеспечивает быстрый обмен товарами между центрами потребления. Усиливающиеся климатические изменения часто нарушают цепи поставок и создают дополнительные проблемы для логистических компаний, повышают капитальные затраты. Реагирование на бедствия и планирование на случай чрезвычайных ситуаций становится все более важным. Расчет дефицит энергетических ресурсов, повышаются цены на энергоносители и более дорогостоящее сырье ведет к уменьшению прибыли.

Сценарий 2: Суперэффективность в супергородах. Мегалополисы превращаются в мировые центры управления. Именно здесь рождаются инициативы по переходу к экологичному пути развития. Чтобы решить проблемы, связанные с ростом городов, мегалополисы эффективно развиваются в направлении коллаборации. Сферы производства и обслуживания роботизированы. Потребители изменили свои привычки: многие продукты теперь берутся в аренду. Высокоэффективные системы управления транспортными потоками позволили уменьшить пробки на дорогах. Глобальная транспортная система помогла создать значимые торговые связи между мегалополисами по всему миру. На плечи логистических компаний легло управление городскими транспортными потоками, коммунальными службами, системное обслуживание аэропортов, больниц и торговых центров. В ответ на «дематериализацию» потребления, логистические компании предлагают множество «renting and sharing services», а также услуги по безопасной передаче данных.

Сценарий 3: Индивидуализированный образ жизни. Человек получает возможность создавать и разрабатывать собственные продукты, и немалую роль в этом процессе играют 3D-принтеры. Такая тенденция приводит к росту региональных торговых потоков. Кастомизация и региональное производство сопровождаются децентрализацией энергопотребления и управления инфраструктурой. Для логистики это означает снижение спроса на перевозки готовой продукции и полуфабрикатов на большие расстояния. Логистические провайдеры занимаются организацией всей физической цепочкой создания добавленной стоимости, а также управляют потоками зашифрованных данных для передачи схем, используемых в 3D-принтерах.

Сценарий 4: Ослабляющий протекционизм. В результате экономических потрясений процесс глобализации сменился защитой национальных рынков и возникновением многочисленных протекционистских