

Рис. 2. Зависимость стоимости аварий со смертельным исходом от удельной величины ВВП (в долл./чел.год)

Заключение. Как видно, сходимость результатов расчета и данных статистики вполне удовлетворительная. Конечно, на социально-экономическую стоимость аварии, особенно со смертельным исходом, влияют, кроме ВВП, еще исторические, этнические и другие

факторы, не учитываемые в методике. Тем не менее, полученные результаты свидетельствуют о том, что предлагаемая методика вполне может быть использована при расчете аварийных потерь для целей оптимизации принимаемых решений по организации дорожного движения. Разумеется, она требует дальнейшего совершенствования и развития.

СПИСОК ЦИТИРОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Методики оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий. Р-03112199-0502-00. Трансконсалтинг (с изменениями и дополнениями). – М., 2001. – 44 с.
2. Barnett, J, Clough, P. and V. McWha (1999), The Full Social Cost of Road Accidents, working paper, New Zealand Institute of Economic Research.
3. COST 313 (1994): Socio-Economic Costs of Road Accidents, Commission of the European Communities, Brussels, Belgium.
4. Silcock B.R. Guidelines for Estimating Costs of Road Crashes in Developing Countries, Transport Research Laboratory, 2003.
5. OECD (2004): Selected Risk Values for the Year 2002. International Road Traffic and Accident Database (irtad). Available at <http://www.bast.de/htdocs/fachthemen/irtad/english/we2.html>.
6. Blincoe, L., Seay, A., Zaloshnja, E., Miller, T., Romano, E., Luchter, S. and Spicer, R. (2002): «The Economic Impact of Motor Vehicle Crashes 2000», National Highway Traffic Safety Administration, US Department of Transportation, DOT MS 809 446 available at <http://www.nhtsa.dot.gov>
7. De Borger, B., Ochelen, S., Proost, S. and Swysen, D. (1996): «Alternative Transport Pricing and Regulation Policies: a Welfare Analysis for Belgium in 2005», Transportation research, D, 12(3), pp. 177–198.

Материал поступил в редакцию 21.05.10

KAPSKIY D.V. Definition of emergency losses in road movement: the approaches, methodology, cost of failures

The summary: in article questions of working out of a technique of definition of accidents tihs of road losses and a technique of definition of cost of accidents with various severity level of consequences are considered.

УДК 519.86(075)

Головач А.Е.

АНАЛИЗ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ ЦЕНТРАЛЬНОЙ И ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ

Введение. Вторая половина XX века характеризовалась растущей политической и экономической интеграцией государств во всем мире, что было вызвано различными причинами, к которым, в частности, можно отнести [1]:

- глобальный характер современных международных отношений;
- милитарные угрозы, зачастую выходящие за пределы одного государства;
- экологические угрозы международного характера;
- возросший уровень международной кооперации и технологическое единство в различных отраслях мирового хозяйства;
- процесс информатизации и распространения IT- технологий;
- международные валютно-кредитный и финансовый рынки и т.д.

В последней декаде прошлого века и начале нынешнего данные процессы нашли свое дальнейшее развитие в растущей глобализации мировой экономики, сопровождаемой все большей экономической взаимозависимостью различных стран. Как никогда ранее, возросла роль международной торговли и, как следствие, так называемая «транспортная активность» национальных экономик. Последняя характеризуется динамикой объемов и ассортиментом перевозимых товаров, возможностью выбора транспортных средств, позволяющих обеспечивать как рационализацию и оптимизацию перевозок, так и

высокое качество услуг.

В этих условиях огромное значение приобретает дальнейшее развитие системы международных транспортных коммуникаций, обеспечивающей эффективную доставку товаров по всей логистической цепочке – от начального производителя до конечного потребителя, с одной стороны, и выбор грузоперевозчиком оптимального маршрута, позволяющего минимизировать риск несвоевременной доставки грузов до конечного потребителя, с другой.

1. Направления и тенденции международного товарообмена.

В начале XX века политическо-экономический центр мира, без всяких сомнений, находился в Европе, на которую приходилось 62% всей промышленной продукции мира (на США – 23,6%, а на остальные части света всего 14,4%, в т.ч. на Китай – 6,2%, Японию – 2,4%, Индию – 1,7%) [4]. После первой мировой войны Европа поделила роль мирового лидера с США, а после второй мировой войны (и до настоящего времени) уступила его США. В соответствии с данными МВФ, в 1996 г. в глобальном ВВП удельный вес США составил 21,3%, Европы – 20,7%, Азии – 24,4%, что свидетельствует об изменении мировых тенденций и приблизительном равенстве стран в создании мирового ВВП.

Головач Анна Евгеньевна, магистр, аспирант кафедры «Логистика» Высшей Торговой Школы, г. Варшава, Республика Польша.

Таблица 1. Международная торговля – экспорт и импорт (млн. USD)

Страна	Импорт				Экспорт			
	1990	1995	2000	2005	1990	1995	2000	2005
Мировое хозяйство	3 549 572	5 083 736	6 228 031	9 868 760	3 426 340	5 045 095	6 006 212	9 634 157
Канада	116 638	164 334	240 094	313 529	127 518	191 129	278 005	360 096
Мексика	31 147	72 454	174 458	221 414	27 131	79 542	166 454	213 898
США	495 259	743 444	1 218 022	1 670 940	392 976	584 742	781 918	904 380
Китай	53 345	129 113	225 094	660 159	62 091	148 797	249 203	762 068
Япония	234 799	335 991	379 491	514 988	286 948	443 261	479 227	549 986
Франция	232 580	281 497	311 029	479 329	209 581	284 914	300 083	436 015
Германия	342 608	464 366	495 450	777 531	398 448	523 909	550 222	977 913
Англия	224 024	265 322	334 371	483 064	184 508	242 036	281 525	371 406
Польша	9 528	29 050	48 940	101 539	14 322	22 895	31 651	89 378
Россия	-	46 709	33 880	98 678	-	78 217	103 093	241 019
Индия	23 583	34 710	51 563	125 431	17 970	30 628	42 378	85 909

Источник: Собственная обработка на основе: *Rocznik Statystyki Międzynarodowej 2003*, GUS, Warszawa 2003; *Rocznik Statystyki Międzynarodowej 2006*, GUS, Warszawa 2007.

В 2007 г. ВВП США составил 13 776,5 млрд. USD (что соответствует 25,5% в мировой шкале), ВВП Китая – 3400,4 млрд. USD (6,2%), ВВП Индии – 1 141,3 млрд. USD (2,1%). Однако, в соответствии с прогнозами National Intelligence Council в 2040 г. ВВП Китая «перерастет» ВВП США, а уже к 2030 г. Индия займет третье место в мире в производстве глобального продукта [10]. Уже в настоящее время Китай является вторым государством мира с позиции экспорта (9,4% в мировом экспорте), уступая только Германии (10,1%) и опережая США (9,0%), Японию (5,5%) и европейские страны.

Следует отметить, что в настоящее время к группе государств, потенциал которых в наибольшей степени влияет на развитие мировой экономики, можно отнести: Китай, Индию, Россию, Южную Корею, США, государства Южной Америки, Европейский Союз (ЕС) и Японию.

Процесс глобализации и связанная с ним либерализация в области международной торговли нашли свое отражение в показателях экспорта и импорта в данных странах (табл. 1). Анализ приведенных данных показал, что в период 2000–2005 гг. самая высокая динамика импорта характерна для России (287,8), в то время, как для Индии был характерен рост на уровне 151, а Польши – 147,8. Вместе с тем, уровень импорта России в структуре общемирового (несмотря на высокую динамику) был весьма незначительным (0,9; 0,5; 1,0). Аналогичные тенденции можно отметить и в динамике экспорта. Так, для России темп его роста в анализируемом периоде составил 239, а для Польши – 151,8.

Анализ структуры экспорта и импорта за 1990–2005 гг., проведенный автором, показал, что наибольший удельный вес в международном товарообмене имели товары промышленного производства – машины, механизмы и транспортное оборудование (Корея, Венгрия, Германия, Китай, Япония, США, Россия), сырьевые и энергетические ресурсы (Корея, Япония, США, Норвегия, Россия).

2. Международные транспортные коридоры Центральной и Восточной Европы. Дальнейшая интеграция мирового хозяйства, перемещение значительных потоков товарных масс между странами, регионами и континентами становятся невозможными без соответствующего развития международной транспортной инфраструктуры. Необходимо отметить, что международные перевозки обслуживаются национальными перевозчиками различных стран, использующими собственный подвижной состав, транспортные сети и транспортные узлы, относящиеся к транспортным системам отдельных стран. Развитие товарообменных процессов и международной торговли делает необходимым согласованное развитие транспортной инфраструктуры отдельных государств и интеграцию евроазиатских транспортных систем в единое целое с целью [6]:

- улучшения транспортной доступности отдельных регионов и освоения новых внутренних и международных рынков;
- рационализации взаимодействия между различными видами транспорта;

- оптимизации транспортного процесса с целью снижения транспортных издержек в конечной стоимости товаров;
- повышения качества перевозок во всех звеньях транспортной цепи;
- беспрепятственного передвижения через национальные границы пассажиров и грузов;
- содействия развитию приграничного сотрудничества;
- повышения привлекательности инвестиционных проектов развития международных транспортных коридоров.

В связи с перемещением внешней границы Евросоюза на восток, а также возросшим товарооборотом как внутри ЕС, так и между странами ЕС и Россией и далее – странами Азии, особенное значение имеют инвестиции, связанные с развитием транспортной инфраструктуры в рамках [2]:

- трансевропейской транспортной сети (ТЕТ-Т),
- Паневропейских Транспортных Коридоров (NIS),
- евроазиатских коридоров (TRACECA).

Сеть ТЕТ-Т к концу 2003 г. объединяла 75 200 км дорог, 78 000 км железнодорожных линий, 330 аэропортов, 270 международных морских портов и 210 континентальных. Планируется, что к 2020 г. она будет объединять 89500 км автомобильных дорог высшего стандарта, 94000 км железнодорожной сети, 11 200 км водных континентальных дорог, 294 морских порта и 366 аэропортов [3].

В соответствии с разными оценками европейская транспортная инфраструктура до 2020 года требует инвестиций в объеме 600–1000 миллиардов евро.

В настоящее время территорию Центральной и Восточной Европы (ЕЦВ) пересекает 10 транспортных коридоров (табл. 2), каждый из которых имеет собственные условия функционирования и проблемы, требующие индивидуального подхода к их решению.

Данные коридоры имеют огромное значение для строительства единой Европы, в связи с чем для интеграции коридоров, расположенных на территории бывшего ЕС, с коридорами Центральной и Восточной Европы были разработаны следующие положения [4]:

- через каждое государство ЕЦВ должен проходить как минимум один коридор;
- включение конкретного коридора в NIS происходит с учетом реальной перспективы получения средств на финансирование проекта и положительных экономических результатов от его реализации;
- коридор должен иметь не только значение для конкретного государства, но и вписываться в концепцию общей паневропейской сети;
- с точки зрения интермодальности, коридор должен включать транспорт автомобильный, железнодорожный и интермодальный.

С точки зрения реализации целей товарообмена между странами Западной, Восточной и Азии, стратегическое значение имеет международный транспортный коридор № 2 (Берлин – Варшава – Минск – Москва), связывающий Германию, Польшу, Беларусь и Россию и обеспечивающий перемещение грузов и пассажиров между ЕС и

Таблица 2. Транспортные коридоры Центральной и Восточной Европы

№ транспортного коридора	Направление	Трасса
1	2	3
№ 1	(Север-Запад)	Хельсинки – Таллин – Рига – Каунас и Клайпеда – Варшава и Гданьск
№ 2	(Восток-Запад)	Берлин – Познань – Варшава – Брест – Минск – Смоленск – Москва – Нижний Новгород.
№ 3		Брюссель – Кельн – Дрезден – Вроцлав – Катовице – Краков – Львов – Киев
№ 4		Дрезден/Норемберг – Прага – Вена – Братислава – Будапешт – Арад – Констанца (Крайова – София – Салоники) Пловдив – Стамбул
№ 5	(Восток-Юг)	Венеция – Триест – Будапешт – Ужгород – Львов – Киев
№ 6	(Север-Юг)	Гданьск – Катовице – Жилина, Катовице – Брно
№ 7		(Река Дунай)
№ 8		Бари - Дуррес – Тирана – Скопье – Битов – София – Димитровград – Бургас – Варна
№ 9		Хельсинки – Выборг – Санкт-Петербург – Псков – Москва – Калининград – Киев – Будапешт – Дмитровград – Александрополис
№ 10		Зальцбург – Любляна – Загреб – Белград – Скопье – Велес – Салоники

Источник: Собственная обработка на основе: Neider J. *Transport międzynarodowy*, Warszawa: PWE, 2008.

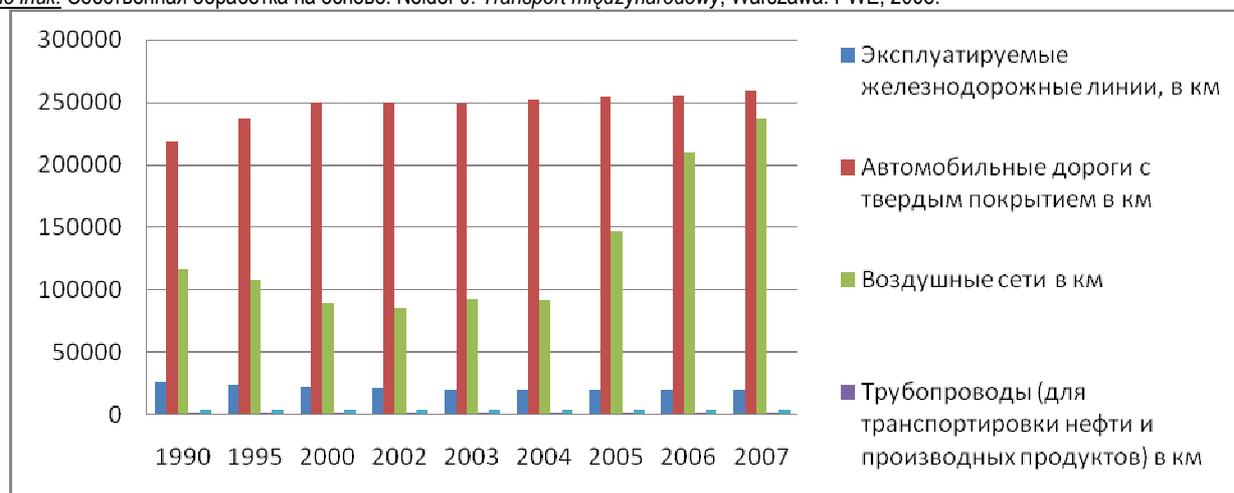


Рис. 1. Динамика развития транспортной сети Польши в 1990–2007 гг.

Россией и далее государствами Восточной Азии и Японией, а также транспортный коридор № 4 (Северо-Западная Европа – Чехия – Куты – Братислава Стурово – Венгрия – Восточные Балканы).

Значительная часть международных транспортных коридоров расположена на территории Польши.

3. Состояние транспортной системы Польши и перспективы ее развития. В настоящее время, как показывают исследования, основной объем европейских перевозок грузов приходится на автомобильный транспорт, и к 2010 году он будет занимать более 80% в общем объеме [3]. Это во многом объясняется гибкостью грузового автотранспорта в отношении маршрутов и графиков движения и возможностью доставки товаров в системе «от двери до двери», избавляя отправителя от необходимости дополнительных перегрузок. Обеспечивая более высокую оперативность оказываемых услуг, грузовой автотранспорт базируется на автотранспортных тарифах, которые зачастую конкурентно сопоставимы с тарифами железных дорог.

Геополитическое положение Польши, находящейся на пересечении путей между двумя мировыми центрами деловой активности - Европой и Азией - предопределяет ее особую роль в обеспечении связей между странами Европы, Центральной Азии и далее, через транссибирскую магистраль, находящуюся на территории России, государствами Азиатско-Тихоокеанского региона. Являясь крупным транзитным государством, Польша располагает достаточно развитой и конкурентоспособной линейной инфраструктурой,

которая складывается из автомобильных дорог, железнодорожных линий, водных континентальных дорог, а также авиалиний (рис. 1).

Структурной проблемой польской автомобильной дорожной сети является транзит по территории как крупных конгломератов, так и малых городов и сел, что является причиной ограничения пропускной способности дорожных полос, уменьшает скорость транзитного движения и влечет за собой негативное воздействие на окружающую среду.

К важнейшим слабым местам польских дорог можно отнести [3]:

- Отсутствие взаимосвязанной системы автострад и дорог скоростного движения. Протяженность автострад на конец 2007 г. на 1000 км.² поверхности протяженность автострад составила чуть более 2 км, что является одним из низших показателей в ЕС.
- Несоответствие дорог к нагрузке 115 кН/ось. Большинство дорог в Польше приспособлено к стандарту нагрузки 80 кН/ось или 100 кН/ось. К давлению 115 кН/ось приспособлено лишь 2191 км дорог (в том числе в рамках сети ТЕН-Т – 1071 км). При вступлении в ЕС Польша приняла на себя обязательства, в соответствии с которыми в 2011 уже 2,5 году тыс. км дорог будет приспособлена к нагрузке 115 кН/ось.
- Необходимость проведения ремонта дорог - от их полной реконструкции до частичной модернизации, с целью улучшения поверхности проезжей части.

В значительной степени состояние автомобильных дорог Польши зависит от следующих факторов [6]:

- возрастающего напряжения автомобильного движения, связанного, прежде всего, с ростом грузоперевозок автотранспортом;
- недостаточного количества финансовых ресурсов, направляемых на обновление и текущее поддержание поверхности дорог;
- малой приспособленности автомобильных дорог к увеличенным нагрузкам на мостовую;
- отсутствия эффективной системы исключения из движения перегруженных транспортных средств.

Заключение. Анализ направлений и тенденций международного товарообмена в последние десятилетия свидетельствует о динамическом росте международного товарообмена, что сопряжено с адекватным развитием международных транспортных коммуникаций, в том числе, и автомобильных транспортных коридоров. От состояния и пропускной способности последних во многом зависит процесс дальнейшей интеграции государств Западной и Восточной Европы, в связи с чем ЕС уделяет огромное внимание созданию транспортной сети, объединяющей в единое целое транспортные коридоры, расположенные на территориях различных государств. Анализ транспортной инфраструктуры стран Центральной и Восточной Европы и, прежде всего, Польши показал, что в последние годы наблюдается значительный прогресс в ее дальнейшем развитии. Это связано с привлечением в данную сферу значительных инвестиций, финанси-

руемых как странами ЕС, членом которого Польша является с 01.05.2004 г., так и международными фондами.

СПИСОК ЦИТИРОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Bartkowiak, R. Granice wzrostu gospodarczego a rozwój ekonomii. Wybrane zagadnienia ekonomii neoklasycznej i ekonomii rozwoju, SGH. – Warszawa, 2005.
2. Golebska, E. Podstawowe problemy logistyki globalnej, międzynarodowej, eurologistyki. – Łódź: Wydawnictwo naukowe Wyższej Szkoły Kupieckiej, 2007.
3. Infrastruktura logistyczna. – W: Logistyka w Polsce. Raport, 2007.
4. Menes, M. Azjatyckie giganty i ich systemy transportowe // Przegląd komunikacyjny, 2007.
5. Neider, J. Transport międzynarodowy. – Warszawa: PWE, 2008.
6. Halavach, E. Rozwój systemów logistycznych w korytarzach transportowych. W: Partnerstwo publiczno-prywatne jako instrument rozwoju zrównoważonego / E. Halavach, A. Holovach – Częstochowa: Wyd. Akad. Polonijna, 2009.
7. Rocznik Statystyki Międzynarodowej 2003, GUS. – Warszawa 2003.
8. Rocznik Statystyki Międzynarodowej 2006, GUS. – Warszawa 2007.
9. Transport – wyniki działalności w 2002, 2004, 2006 roku. GUS. – Warszawa, 2003, 2005, 2007.
10. Waśkiewicz, P. Rozwój transportu powierzchniowego w Chinach, ITS. – Warszawa, 2005.

Материал поступил в редакцию 23.05.10

GOLOVACH A.E. The analysis and prospects of development of the international transport corridors central and east Europe

In the article questions of the development of international transport communications, which connect West and East Europe and ensure the effective delivery of goods on the whole logistic chain – from the initial producer to the final user, are examined.

УДК 346.2

Дашкевич Т.В.

СУБКОНТРАКТАЦИЯ КАК СПОСОБ ИНТЕГРАЦИИ МАЛОГО И КРУПНОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА

Введение. Стабильность и высокая продуктивность функционирования экономики во многом определяются оптимальным сочетанием в ней малого, среднего и крупного бизнеса. На данный момент малые производственные предприятия Республики Беларусь могут расширить свои рынки сбыта посредством работы на субконтрактной основе с крупными предприятиями.

Для того чтобы в Брестской области, как и во всей Республике Беларусь, появилась полноценная производственная кооперация (она же субконтракция) между крупным и малым бизнесом, отечественная экономика должна перейти на рыночные условия и быть конкурентной на внешних рынках [1].

Субконтракция в Республике Беларусь. Основным рынком сбыта продукции, произведенной малыми предприятиями (МП) на принципах субконтракции, сегодня является белорусский. Однако кооперационные связи не должны ограничиваться пределами одной страны. Отечественные производители должны сотрудничать с крупными международными корпорациями. Но для этого нужно быть конкурентоспособными и включиться в процесс глобализации, а сделать это возможно только в условиях полноценной рыночной экономики. Если на долю малого бизнеса приходится меньше 40% ВВП, то такая страна не чувствительна к инвестициям. В Беларуси этот показатель не достигает и 10%, поэтому предоставленная Китаем кредитная линия на 1 млрд. USD не востребована белорусскими госпредприятиями.

Для развития в Республике Беларусь субконтракция необходимо создать условия для развития в стране производственного бизнеса, чтобы предпринимателям было экономически выгодно работать в этой сфере. На данный момент малых предприятий, готовых активно работать по заказам крупных, немного. Развитие

производственной кооперации в стране сдерживает также отсутствие каких-либо сдвигов в реформировании крупных госпредприятий. В Беларуси из 37 тыс. малых предприятий 8 тыс. занимаются производством [4].

В Республике Беларусь отсутствует отдельное законодательство по субконтракции, однако существует возможность работать в рамках производственной кооперации: посредством договоров подряда.

По сути, субконтракция – это разделение труда. Головное предприятие – контрактор занимается только работой с потребителем. В результате у головного предприятия остаются только ключевые функции: маркетинг, промышленный дизайн, НИОКР, конечная сборка. Так контрактор избавляется от всех нестратегических производств и может вкладывать средства в обновление оборудования и технологий только на необходимых участках. Головное предприятие – контрактор быстро обновляет модельный ряд, не отягощенная непроизводительными издержками конечная продукция становится конкурентоспособной.

Субконтракторы специализируются на выполнении ограниченно-го числа производственных процессов и стремятся соответствовать высоким требованиям, предъявляемым к качеству продукции, соблюдению условий согласованного графика поставок. Обе стороны процесса заинтересованы друг в друге: контрактору нужны стабильные поставки, субконтракторам нужны долгосрочные заказы и постоянное сотрудничество. Опыт развитых стран показывает, что предприятие – контрактор часто за свой счет проводит на предприятиях – субконтракторах внедрение и сертификацию системы [3].

Особенно широко субконтракция распространена на Западе. Так, в швейной промышленности США на ее долю приходится около трети всего производства. Так называемые джобберы (работодатели) приобретают материал, обеспечивают раскрой и передают по-