

УДК 330.3222 (476)

**Бартош Т.И.**

**Научный руководитель: к.э.н., доцент Косовский А.А.**

**УО «Белорусский национальный технический университет» г.Минск**

## **ФОРМИРОВАНИЕ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Необходимым условием развития экономики является высокая инвестиционная активность. Она достигается посредством роста объемов реализуемых инвестиционных ресурсов и наиболее эффективного их использования в приоритетных сферах материального производства и социальной сферы. Инвестиции формируют производственный потенциал на новой научно-технической базе и предопределяют конкурентные позиции стран на мировых рынках. При этом далеко не последнюю роль для многих государств, особенно вырывающихся из экономического и социального неблагополучия, играет привлечение иностранного капитала в виде прямых капиталовложений, портфельных инвестиций и других активов.

Инвестиции играют важную роль как на макро-, так и на микроуровне. По сути, они определяют будущее страны в целом, отдельного субъекта хозяйствования и являются локомотивом в развитии экономики.

Взглянув на карту Беларуси, нетрудно предположить, какую выгоду сулит транзит по ее территории. Но в последние годы республика стала терять завоеванные позиции на международном рынке перевозок. Почему это случилось? Как вернуть утраченные для экономики возможности?

Решить эти проблемы можно с помощью правильно выбранной инвестиционной политики. Причем необходимо учитывать то, что международные перевозки и транзит являются одним из наиболее эффективных видов экспорта транспортных услуг, а инвестиции в данную сферу деятельности отличаются быстрой отдачей. Это подтверждают исследования ученых Национальной Академии наук и специалистов Министерства транспорта и коммуникаций.

Современные процессы глобализации требуют от Беларуси большего вовлечения ее в международную торговую систему. Мир расширяет хозяйственные связи и международную кооперацию, что способствует постоянному росту транснациональных грузопотоков, в т.ч. между странами Западной Европы и Азии, Северной Европы и странами Ближнего Востока. Объезжать Беларусь на этих направлениях экономически невыгодно, но задача стоит в том, чтобы еще более повысить привлекательность страны как транзитного государства.

Можно предложить несколько направлений по решению этих наболевших проблем:

1. Развитие страхования инвестиций от некоммерческих рисков;
2. Торможение инфляции всеми известными в мировой практике мерами за исключением невыплаты трудящимся зарплаты;
3. Пересмотр налогового законодательства в сторону его упрощения и стимулирования производства;
4. Мобилизация свободных средств предприятий и населения на инвестиционные нужды путем повышения процентных ставок по депозитам и вкладам;
5. Предоставление налоговых льгот банкам, отечественным и иностранным инвесторам, идущим на долгосрочные инвестиции, с тем, чтобы полностью компенсировать им убытки от замедленного оборота капитала по сравнению с другими направлениями их деятельности;
6. Сокращение таможенных процедур;
7. Обновление подвижного состава.

Назрела потребность создания инвестиционных банков, которые занимались бы финансированием и долгосрочным кредитованием капитальных вложений. А пока правительство вынуждено финансировать необходимые программы из средств бюджета, а их в бюджете катастрофически не хватает.

Выполнение международных автоперевозок нуждается в дальнейшей либерализации на основе полного отказа от разрешительной системы, в том числе при перевозке грузов из третьих стран.

Для координации и информационного обеспечения в сфере перевозок на участках МТК предусмотрено создание руководящего комитета транспортных коридоров СНГ. Одной из его основных функций должна стать разработка и согласование плана совместных практических действий по привлечению инвестиций в развитие международных транспортных коридоров и обеспечивающей их деятельности инфраструктуры.

Притоку в инвестиционную сферу частного национального и иностранного капитала препятствуют политическая нестабильность, инфляция, несовершенство законодательства в сфере международных автомобильных перевозок, неразвитость производственной и социальной инфраструктуры, недостаточное информационное обеспечение. Взаимосвязь этих проблем усиливает их негативное влияние на инвестиционную ситуацию в сфере международных автомобильных перевозок.

Сильная, привлекательная экономика – это, прежде всего, «живые» дороги, говорят автомобилисты. Но вот парадокс: белорусские дороги стали заметно лучше, чем у соседей, но европейские перевозчики их обходят стороной. Устали они от утомительных процедур таможенного досмотра, выливающих в долгие часы, а то и сутки простоя на границе. Для сравнения: в Германии этот процесс занимает максимум 30 минут. Не отстают от этих стандартов и наши соседи в Польше, Литве, Украине. Темпы же обновления парка белорусских перевозчиков автомобилями стандарта «Евро-3» и «Евро-4» в 7-10 раз меньше, чем требуется для успешной работы на европейском рынке. В последние три года по причине стареющего автопарка падает число использованных разрешений на проезд по территориям иностранных государств, снижается рентабельность деятельности автопредприятий. Это и выливается в потери для бюджета (от неполученной платы за проезд по дороге М-1/Е-30, за разрешения на проезд по территориям иностранных государств и др.). Из 9 тыс. грузовиков, занятых на международных трассах, только 12% (около 5 тыс.) соответствуют уровню «Евро-3» – стандарт, который пока еще признается в Европе. Вот почему так важно, чтобы оставшаяся техника старше 7 лет (а это 72% всего парка), как можно скорее обновлялась, ведь стандарту «Евро-2» уже ограничен въезд на территорию Евросоюза. И государству важно создать приемлемые условия обновления подвижного состава. Ведь у конкурентов количество современных автомобилей заметно увеличилось (составляет 45% парка). Это может обернуться колоссальными потерями для всего народного хозяйства, ведь транспортная отрасль – базисная для белорусской экономики, на ней «завязаны» ее будущие проекты. И если за последние 10 лет товарообмен между Европой и Азией вырос в 3 раза, что вызвало оживление и рост грузооборота в соседних странах, у нас, напротив, процесс этот стал вялотекущим, виной чему отчасти стала недалёковидная политика ограничительно-разрешительных мер государства. Один из факторов, поставивший транспортников в невыгодное положение по сравнению с зарубежными конкурентами – налоговая нагрузка. В Беларуси ее средний уровень для международных перевозчиков по частному извозу – 9%, в России – 4,5%, в Литве – 4,2%, в Польше – 5%. Потери при пересечении границы родного государства (покупка разрешений, оформление грузов и др. процедуры) выливаются в 400 EUR в сутки!

УДК 378

**Долгат И.П.**

**Научный руководитель: старший преподаватель Якубовская Т.Л.**

**УО «Белорусский национальный технический университет» г.Минск**

## **ФИНАНСИРОВАНИЕ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

Финансирование представляет собой процесс формирования, использования, возврата и оплаты денежных ресурсов проведения конкретного мероприятия. Финансирование инновационной деятельности является не особым направлением финансового менеджмента, а его специализированной функцией.

Элементами системы финансирования инновационной деятельности являются:

- источники инвестиционных ресурсов;
- механизм накопления финансовых средств и их инвестирование в инновационные проекты;
- механизм управления инвестиционными ресурсами для обеспечения их эффективного использования и возвратности заемного капитала.