

СОЗДАНИЕ ПРИГРАНИЧНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАК СРЕДСТВО ИНТЕНСИФИКАЦИИ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В.М. Лаврентьева, Л.В. Черная, Н.В. Рубанова

Могилевский машиностроительный институт, Республика Беларусь

Кризис национальной экономики, отрицательное сальдо внешнеторгового баланса обусловлен рядом следующих причин: снижением поступления валютной выручки, ухудшением инвестиционной привлекательности республики, низкими темпами приватизации и разгосударствления, потерей значительных сегментов традиционных рынков для РБ, возросшей конкуренцией среди производителей, выпускающих продукцию, аналогичную белорусской, несоответствием отечественной продукции и систем управления ее качеством международным стандартам, дискриминационными мерами по отношению к РБ со стороны Европейского Союза, экономическим кризисом в России, ориентацией экспортноориентированных предприятий на рынки ближнего, а не дальнего зарубежья, неэффективностью функционирования свободных экономических зон на территории республики, а также несовершенством валютного регулирования и фискальной направленностью системы налогообложения.

Реальная ситуация требует актуализации внимания государства и субъектов хозяйствования на иные, чем прежде, направления внешнеэкономических связей с целью интенсификации ВЭД и снижения дефицита внешней торговли.

Мировая практика показывает, что снижение дефицита внешней торговли не так проблематично при условии проведения правильной экономической политики. Сокращение большей части торгового дефицита возможно за счёт “невидимого экспорта”. Объём нетоварного экспорта, осуществляемый Беларусью, по итогам последних нескольких лет велик и включает в себя текущие трансферты, (в основном гуманитарная и техническая помощь), рост которых ограничен отсутствием прозрачного механизма освобождения за счет грантов импортируемых грузов от пошлин на импорт или возврата уплаченных пошлин, и услуги, к наиболее важным из которых относятся железнодорожные перевозки, трубопроводный транзит, автомобильные грузоперевозки, строительные услуги и туризм.

Одним из наиболее перспективных и реальных способов решения данной проблемы является повышение эффективности транзита газа и нефти по трубопроводам и увеличение объема транзитных перевозок.

Все предпосылки для этого есть, так как РБ занимает исключительно выгодное географическое положение в трансъевропейской транспортной системе. Однако эффективное решение данной задачи сдерживается наличием следующих проблем:

отсутствие унификации белорусского законодательства с европейскими нормами, так как рынок международных перевозок в основном европейский; несовершенство таможенной и налоговой систем, вынуждающее другие страны принимать адекватные меры;

снижение объёмов перевозок после августовского кризиса 1998 года и, как следствие, стремление Российской Федерации закрыть рынок для иностранных перевозчиков и, в частности, для белорусских, путём введения разрешительной системы на перевозку грузов;

намерения России переориентировать транспортные потоки на Прибалтику, что обусловлено различиями в транспортных сборах и введением некоторых местных сборов и платы за проезд по дороге Москва-Брест;

перенасыщение рынка международных перевозок транспортными средствами и, как следствие, применение многими перевозчиками методов недобросовестной конкуренции, а, именно, таких, как снижение фрахтовых ставок;

недостаточная несущая способность дорожных покрытий, применение устаревших технологий строительства автодорог, что ведет к ограничению приема транспортных средств по весовым параметрам;

отсутствие системы строгой координации транспортных потоков, что обусловливает преждевременный физический износ дорог и неблагоприятную экологическую ситуацию в населенных пунктах, через которые они проходят.

Но главным недостатком является имеющаяся приграничная инфраструктура РБ, которая не отвечает современным требованиям европейских стандартов. Весьма слабо развита сеть сервиса (явно недостаточно количество кемпингов, предприятий связи, пунктов общественного питания, станций технического обслуживания, автозаправок и моек с очистными сооружениями), что приводит к загрязнению окружающей среды и снижению привлекательности РБ для транзитных перевозок.

Однако, основной проблемой приграничной инфраструктуры является низкая пропускная способность автодорожных пунктов пропуска, что вызывает существенное снижение качества обслуживания водителей и пассажиров, а также таможенного контроля. Решение данной проблемы заключается, в первую очередь, в увеличении количества пропускных пунктов, соответствующих международным стандартам.

Имеющийся опыт создания и функционирования терминала, строительство которого финансировалось Европейским банком реконструкции и развития, показал, что более эффективно решаются задачи, стоящие перед таможенными и пограничными службами (создан весь комплекс сервиса, включая техническое обслуживание транспорта, медицинскую помощь и т.д., а процедура оформления занимает короткий интервал времени), а также увеличивается пропускная способность границы.

Однако нельзя не учитывать, что строительство современных терминалов решает не только проблему увеличения пропускной способности и улучшение качества обслуживания, но и существенно повышает рентабельность таких пропускных пунктов, может решить такую актуальную для национальной экономики задачу, как привлечение в нее инвестиционных ресурсов.

Если рентабельные терминалы появятся на всей границе Республики Беларусь, то при профессиональном бизнес-планировании можно будет привлечь крес-

дитные ресурсы в иностранной валюте, не только на их строительство, но и на реконструкцию дорог и совершенствование приграничной инфраструктуры, что, в свою очередь обеспечит условия для закрепления и интенсификации деятельности отечественных перевозчиков на рынке международных перевозок.

ПУТИ РАЗВИТИЯ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫХ ПРОИЗВОДСТВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

С. Н. Гнатюк

Могилевский машиностроительный институт, Республика Беларусь

Целью общественного производства является удовлетворение постоянно растущих и меняющихся потребностей человека и общества. Индивидуальные потребности превращаются в общественные, определяющие объем и структуру платежеспособного спроса. Потребности можно разделить на естественные, непосредственно обеспечивающие жизнь человека, и необходимые, возникающие как результат создания средств производства и технологии для производства товаров, удовлетворяющих естественные потребности. Развитие естественных потребностей объективно влияет на изменение содержания, структуры и качества необходимых потребностей. Отражая это, производство стремится не ограничиваться только обнаружением нехватки конечных товаров и услуг или несоответствия их потребностям потребителей, а своевременно изменять технические средства и технологии таким образом, чтобы исключить саму возможность такой проблемы. В решении этой проблемы все большую роль играет наука, что отражает объективный процесс превращения науки в непосредственную производительную силу. Наука включается в цикл “производство-потребление” в качестве обязательного элемента, расширяет эту цепочку, превращая ее в “наука-производство-потребление”. Данный процесс, несмотря на удлинение производственного процесса, делает его более эффективным, на что обратили внимание представители австрийской школы неоклассической мысли, использовавшие понятие “окольные пути”. Они считали, что чем длиннее путь производства, тем более совершенные орудия производства и технологии используются в народном хозяйстве.

Развитие мировой экономики показывает, что финансирование научно-технических исследований обеспечивает лидирующие позиции страны на международной арене. Господство в научно-технической сфере ведет к господству и в сфере экономики. Но обострение конкуренции в мировом хозяйстве не может гарантировать долговременного лидерства без постоянной подпитки производства новыми технологиями и продуктами. Понимание данной зависимости приводит к целенаправленной научно-технической политике в промышленно развитых странах. Главная цель такой политики - создание условий и механизма передачи инноваций в производство, коммерческое освоение научно-технических идей. Напри-