

ОЦЕНКА НАРОДНОХОЗЯЙСТВЕННОГО ЭФФЕКТА ОТ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И СНГ (на примере транспортной отрасли)

А.В. Качинская, В.Л. Шабека
Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Республика Беларусь

В работе представляется теоретическое обоснование и пример укрупненной оценки эффекта от участия страны в формировании и развитии экономического союза (РБ и СНГ). Методика укрупненной оценки состоит из нескольких этапов и включает: разработку и обоснование принципов оценивания, алгоритма и конкретно-прикладных расчетов количественных показателей.

В качестве ключевых принципов укрупненного оценивания предлагаются следующие:

1) принцип *социальной ориентированности и значимости*. Его сущность заключается в выделении отраслей национальной экономики страны, в которых занята наибольшая часть экономически активного населения;

2) принцип *экономической значимости*. Его сущность заключается в выделении наиболее эффективных и значимых для национальной экономики секторов по признаку существенности их вклада в ее развитие;

3) принцип *интегральности оценивания*. Его сущность заключается в сведении количественных оценок значимости отраслей (по двум признакам) в едином интегральном показателе, позволяющем выделить отрасли, по которым будет проводиться оценивание;

4) принцип *обусловленности оценивания*. Его сущность заключается в качественном обосновании показателя, отражающего эффект результатов интеграции и его использования как независимой переменной.

Основными этапами алгоритма укрупненного оценивания следует считать следующие:

1. Обоснование наиболее значимых для Республики Беларусь отраслей, на примере которых будет осуществлено оценивание: выявление «социально значимых» отраслей на основе удельного веса занятости по отраслям экономически активного населения республики ($i_1^{\text{соц}}$); выявление экономически значимых отраслей на основе удельного веса вклада отрасли при формировании, например, прибыли организаций по отраслям экономики РБ ($i_2^{\text{экон}}$); расчет интегрального показателя значимости отрасли ($I_{\Sigma} = i_1^{\text{соц}} \times i_2^{\text{экон}}$), см. Табл. 1;

Таблица 1 Сводные данные оценки интегрального показателя значимости по двум критериям

| Отрасль | I_{Σ} |
|---------------------------------|--------------|
| Промышленность | 1 |
| Транспорт | 0,067791 |
| Торговля и общественное питание | 0,044947 |

Источник: Министерство статистики и анализа РБ. Расчеты авторов

2. Обоснование зависимых переменных- отраслевых показателей которые будут использоваться для получения количественных оценок для выбранных отраслей РБ (например, для транспорта – грузооборот, см. рис. 1);

3. Обоснование объясняющей переменной, выступающей как основной показатель уровня и темпов интеграции. Предлагается использовать импорт в качестве основного показателя внешней торговли РБ с субъектами СНГ (независимая переменная, обоснование см. рис. 2 и в табл. 2.).

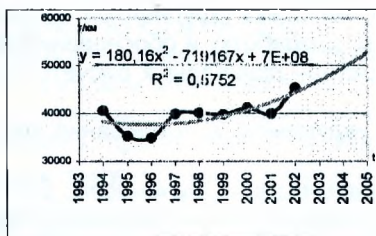


Рис. 1 Грузооборот по видам транспорта РБ

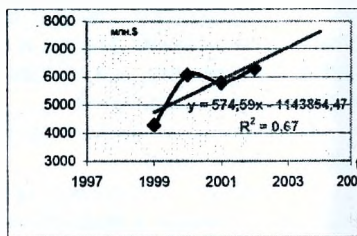


Рис. 2 Импорт РБ из стран СНГ

4. Итоговым – результирующим этапом алгоритма должно стать установление характера взаимосвязи ключевого показателя (зависимая переменная) одной из наиболее важных отраслей от одного из наиболее существенных показателей, отражающих развитие внешнеэкономических интеграционных связей (для примера с транспортом это импорт РБ из стран СНГ, см. рис. 2).

Таблица 2 Отраслевые показатели РБ

| t | грузооборот, т/км | экспорт, млн. \$ | импорт, млн. \$ | товарооборот, млн. \$ |
|-----------------|-------------------|------------------|-----------------|-----------------------|
| | Y | X1 | X2 | X3 |
| 1999 | 39830 | 3621,6 | 4288,8 | 7910,4 |
| 2000 | 41214 | 4399,2 | 6070,4 | 10469,6 |
| 2001 | 40037 | 4493,7 | 5796,8 | 10290,5 |
| 2002 | 45355 | 4384,4 | 6295,3 | 10679,7 |
| Корреляция Y/Xi | | 0,38 | 0,64 | 0,56 |

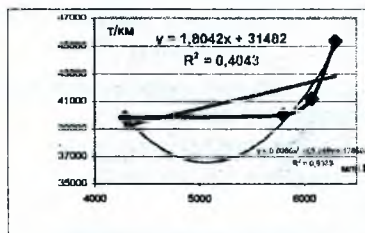


Рис. 3 Характер взаимосвязи импорта РБ из стран СНГ и грузооборота РБ

В качестве результата, итогового этапа алгоритма исследования можно получить количественные оценки эффекта (и его эластичности, см. рис. 3) от развития интеграции ключевых отраслей Республики Беларусь в экономическое пространство СНГ. Так, например, ожидается, что прогнозное значение импорта Беларуси из стран СНГ к концу 2004 года составит порядка 12'682,63 млн. \$. Тогда, с учетом оценки достоверности аппроксимации, приняв в качестве основного линейный закон, получим прогнозное значение величины грузооборота транспортной отрасли- 54'364 тонно-километров.

РЕГИОНАЛЬНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО КАК ОСНОВА ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ

Т.П. Козик

*УО «Брестский государственный технический университет»,
Республика Беларусь*

Основными факторами, определяющими внешнеэкономическую деятельность предприятий Беларуси, являются особенности ее соседства:

- расположение Беларуси между Россией и странами ЕС при растущей заинтересованности Европейского Союза в доступе к сырьевым запасам России;

- наличие в Беларуси мощного промышленного комплекса, ориентированного на внешние рынки готовой продукции и внешние источники сырья, что предопределяет роль Беларуси не только как транзитной страны, но и как непосредственного организатора значимого экономического обмена;

- сложившийся в Беларуси транспортный узел, определяющий ее статус коллектора-распределителя в регионе.

Беларусь расположена в непосредственной близости от одного из самых ёмких, стабильных и постоянно развивающихся рынков планеты – Европейского союза. В то же время наличие стратегических запасов сырья на постсоветском пространстве, и в первую очередь в России, предопределяет направление существенной доли сырьевых потоков с Востока на Запад через Беларусь. В обратном направлении идет в основном готовая продукция, технологии, продовольствие.

Отношения Беларуси с Россией характеризуются рядом взаимовыгодных интересов. В частности Беларусь заинтересована в широком присутствии своей крупной промышленности на рынке Российской Федерации, совместной работе с российскими предприятиями.

Схожий стратегический интерес имеют и отношения Беларуси с Польшей. Беларусь и Польша, находясь на одной трансъевропейской оси Париж - Берлин - Москва, заинтересованы в сохранении и расширении ее роли как основной инфраструктурной артерии Европы. Отдельным вопросом, имеющим большую важность на государственном уровне