

БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ

УДК 338.47:656(476)

СОКОЛ Дмитрий Владимирович

**ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
(НА ПРИМЕРЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА)**

Специальность 08.00.10 - «~~Финансы, денежное~~ обращение и кредит»

**АВТОРЕФЕРАТ ДИССЕРТАЦИИ
на соискание ученой степени
кандидата экономических наук**

Минск 2000

Работа выполнена в Белорусском государственном экономическом университете

Научный

кандидат экономических наук,
доцент Василевская Т.И.

Официальные оппоненты:

доктор экономических наук Тарасов В.И.
кандидат экономических наук,
ст. науч. сотр. Ковалев Л.А.

Опонирующая организация

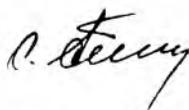
Белорусский государственный университет
транспорта

Защита состоится 7 апреля 2000 г. в 14.00 на заседании совета по защите диссертаций Д 02.07.01 при Белорусском государственном экономическом университете по адресу: г. Минск, пр. Партизанский, д. 26, ауд. 205 (тел. 249-51-07).

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Белорусского государственного экономического университета.

Автореферат разослан 6 марта 2000 г.

Ученый секретарь
совета по защите диссертаций,
кандидат экономических наук,
проректор



С.С. Ткачук

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Транспорт выполняет важную социально-экономическую функцию и является неотъемлемым элементом рыночной инфраструктуры. Он обеспечивает социально-экономические связи и тем самым способствует ускоренному развитию всех отраслей национального хозяйства. Практически во всех программах экономического развития особое внимание уделяется инфраструктуре регионов в целом и транспорту в частности. Это особенно актуально для экономики переходного периода Республики Беларусь, поскольку ее подъем зависит от выбора приоритетов экономических стратегий роста.

Важность роли транспорта в балансе национальной хозяйства признана мировой и отечественной наукой и заключается в теории опережающего его развития по отношению к другим отраслям производства. Основное положение данной теории состоит в том, что сбалансированное развитие национальной экономики достигается при более высоких темпах роста транспортного производства по отношению к динамике изменения ВВП. Эти вопросы нашли отражение в работах Струмилина С.Г., Николаева Д.С., в научных изданиях Института комплексных транспортных проблем и др.

Методологические и практические проблемы функционирования и развития транспорта рассматриваются в научных трудах многих ученых и специалистов: Белов И.В., Ивуть Р.Б., Канторович Л.В., Кучевский Н.Г., Леонтьев Р.Г., Луцкер Г.Д., Персиянов В.А., Попченко А.Я., Резер С.М. и др. Финансовые аспекты работы транспорта изложены в научных исследованиях Пинхасика Е.Э, Роговой Р.Н., Самсонова Н.Ф., Тафли И.Д.

Однако, в научной литературе и выполненных исследованиях не нашли отражения вопросы воздействия финансового механизма на адекватное развитие транспортной отрасли в национальном хозяйстве. Для Республики Беларусь они особенно актуальны в связи с тем, что структурные деформации в хозяйственной системе и произошедшее в 90-х годах снижение бюджетных возможностей финансирования привели к упадку транспортного сектора.

Практически до настоящего времени не разработан методологический подход к оценке вклада транспорта в экономику. Исследователи, как правило, ограничиваются лишь вербальным определением внетранспортного эффекта, либо транспортной составляющей в основных отраслях национального хозяйства, не углубляясь в количественные характеристики и качественные составляющие этого экономического явления. Не рассматриваются внутренние принципы и механизмы развития инфраструктурной транспортной отрасли во взаимосвязи с общеэкономической ситуацией. Констатируется и подтверждается наличие лишь пассивного приоритета у исследуемой отрасли, но не уделяется должное внимание анализу активной его части – финансовым аспектам увеличения инвестиционного потенциала транспорта.

В то же время в свете только названных эффектов невозможно выработать единую для всех отраслей и секторов скоординированную государственную инвестиционную политику, поскольку степень рыночно-инвестиционной привлекательности отдельных сфер хозяйственной деятельности разная и не всегда согласуется с обще-

хозяйственными интересами. Необходимо объективно ранжировать направления инвестиционной активности и обосновать важность поворота ее вектора в сторону транспорта.

Отсутствие комплексного, системного подхода к решению этих проблем обусловило актуальность исследования и определило цель и основные задачи диссертации. Финансовая природа означенных явлений и процессов послужила причиной акцентирования внимания диссертационного исследования на финансовых аспектах развития транспортной отрасли Республики Беларусь.

Связь работы с научными программами, планами, темами. Автор являлся одним из исполнителей научно-исследовательской темы «Разработка предложений по совершенствованию налогового законодательства с целью создания равных условий работы для предприятий автотранспорта Республики Беларусь по сравнению с предприятиями других отраслей национальной экономики», выполненной в 1998 году по заказу Белорусского Союза Транспортников для Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Цель и задачи исследования. Целью диссертационной работы является разработка теоретических и методических положений и практических рекомендаций по реформированию финансового механизма развития транспорта в период рыночной трансформации экономики Республики Беларусь. На основе всестороннего анализа сложившейся ситуации и изучения закономерностей функционирования транспортной инфраструктуры в составе народнохозяйственного комплекса государства намечалось выработать предложения по финансовому обеспечению расширения транспортной системы Республики Беларусь на перспективу, обосновать конкретные направления инвестиционной активности хозяйствующих субъектов с целью достижения устойчивого экономического роста.

В соответствии с целью исследования были определены и решались следующие задачи:

- ♦ выявления роли финансов в регулировании развития транспорта во взаимосвязи с темпами и тенденциями развития экономики Республики Беларусь;
- ♦ обоснования методологического подхода к реальной оценке финансового вклада автотранспорта в баланс национального хозяйства с учетом особенностей данной отрасли;
- ♦ изучения опыта использования финансовых инструментов государственного регулирования развития экономики в нашей стране и за рубежом, определения возможностей применения прогрессивного опыта для совершенствования методов управления инвестиционным процессом в транспортной отрасли;
- ♦ исследования основных источников финансовых ресурсов предприятий и оценка по этим показателям инвестиционного потенциала автотранспортной отрасли;
- ♦ анализа структуры и динамики налоговой нагрузки на транспортную отрасль в Республике Беларусь и ее влияния на уровень финансовой самостоятельности предприятий;
- ♦ разработки экономико-математической модели формирования стратегии управления инвестиционным процессом на транспорте, прогнозирования инфляционных ожиданий;

- ♦ оценки преимуществ лизинга как формы капитальных вложений в автотранспортной отрасли.

Объект и предмет исследования. В качестве объекта исследования выступает сложившаяся в настоящее время инвестиционная ситуация в национальной экономике Республики Беларусь и в автотранспорте, как ее составной части и важнейшем инфраструктурном звене единого национального экономического комплекса страны.

Предметом исследования является совокупность организационно-экономических и финансовых отношений транспорта в пространстве национальной экономики Республики Беларусь, а также отраслевые аспекты преобразования инвестиционного процесса и направления его активизации в соответствии со структурой финансового механизма экономики государства.

Методология и методы исследования. Теоретическая и методологическая база исследования содержит теорию рыночной экономики, экономического развития и эффективности инвестирования, теорию систем и методологию моделирования хозяйственных отношений, формирования организационно-экономического и финансового механизма в экономике.

В диссертационной работе используется комплексный и системный подход к исследуемой проблеме, а также общенаучные методы исследования, методы экономико-математического моделирования и статистической обработки информации, систематизации и классификации, системного анализа, прогнозирования, научной абстракции, обобщения, частнонаучные приемы и методы.

Информационной базой исследования стали Указы и декреты Президента Республики Беларусь, законодательные и нормативные акты Национального Собрания Республики Беларусь, Совета Министров Республики Беларусь, материалы Министерства статистики и анализа Республики Беларусь, Министерства финансов Республики Беларусь, Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, аналитические материалы отдельных автотранспортных предприятий республики.

Научная новизна работы заключается в разработке теоретических и методологических основ реформирования организационно-экономического и финансового механизма развития транспорта в условиях становления рыночных отношений, в частности:

- ♦ обоснована необходимость опережающего развития транспортной системы как одного из решающих условий стабилизации и подъема экономики страны, а также предложена соответствующая модель распределения инвестиций в пространстве национального хозяйства Республики Беларусь;
- ♦ выработана новая методология определения особенностей финансов транспорта и в соответствии с ней проанализирована структура финансового механизма развития отрасли, выявлена специфика подходов к реальной оценке финансовых результатов деятельности автотранспортных предприятий;
- ♦ акцент в работе сделан на исследовании инвестиционного, а не только производственного и торгового, потенциала транспортной отрасли. Соответственно предложенные нами пути активизации инвестиционной деятельности основываются на использовании эффективных финансовых инструментов развития транспортного сектора во взаимосвязи с потенциалом финансового рынка;

- ◆ выявлены особенности формирования финансовых ресурсов отечественных инвесторов в транспортной отрасли и возможности их воздействия на оптимизацию производственной структуры в новых условиях хозяйствования;
- ◆ предложена и апробирована системная методология анализа динамики и структуры налоговой нагрузки на транспортную отрасль в целом и автомобильное хозяйство в частности, с использованием комплекса специальных методик, что позволило развить направление налогового регулирования как фактор финансовой стабилизации отрасли;
- ◆ углублено исследование процесса инвестиционной деятельности как важного звена механизма отраслевого развития транспорта и общеэкономического роста;
- ◆ впервые разработана оригинальная модель определения влияния инвестиционных и инфляционных импульсов, как отраслевого происхождения, так и из других систем и подсистем национальной экономики на общеэкономическую ситуацию;
- ◆ выработан новый нетрадиционный подход к оценке оперативных преимуществ отдельных форм капитальных вложений, на примере лизинга и кредита, учитывающий отраслевые особенности формирования финансовых ресурсов.

Практическое значение полученных результатов. Ряд выявленных закономерностей деятельности транспортной системы могут быть приняты в качестве обоснования для определения основных направлений и перспектив развития транспортной системы Республики Беларусь. Выводы и рекомендации из проведенного экономического исследования могут быть использованы государственными и хозяйственными органами при разработке методов регулирования инвестиционных процессов, реформирования налогового механизма, а также при разработке и совершенствовании законодательных актов регулирующих транспортную деятельность. Кроме того положения и выводы диссертации могут представлять интерес для широкого круга практических работников, занимающихся вопросами развития транспорта и инвестиционной политикой.

Научная значимость полученных результатов заключается в том, что они развивают научное знание об инвестиционном процессе в транспортном секторе, позволяют понять сущность внутранспортного эффекта с точки зрения финансовых результатов. Кроме того, отдельные положения диссертации развивают теорию оценки инвестиционного потенциала, инфляционности (насколько отрасль стремится компенсировать ущерб от инфляционных явлений увеличением своих поступлений) и инфляциоуязвимости (в какой степени инфляционные явления сказываются на расходах отрасли) в разрезе отраслей и секторов национального хозяйства Республики Беларусь. Сформулированные в диссертации теоретико-методологические подходы, выводы могут послужить основой для дальнейшего развития научных представлений в области налогового регулирования и разработки инвестиционной политики.

Экономическое значение полученных результатов. Концепция межотраслевого моделирования денежных потоков, изложенная в диссертационной работе, может рассматриваться в качестве интеллектуального продукта и применяться в практической деятельности при разработке программ экономического развития Республики Беларусь. Авторские рекомендации по решению проблем регулирования транспортной деятельности могут быть полезны при совершенствовании системы налогообложения в Республике Беларусь.

Личный вклад соискателя. Диссертация является самостоятельным, оригинальным научным трудом, который дает возможность осмыслить теоретические и практические проблемы обеспечения инвестиционной активности в транспортной отрасли как условия общеэкономического роста. Для обоснования этих положений автором проанализирован значительный монографический материал, собраны и проработаны масштабные фактологические данные.

Основные положения диссертации выносимые на защиту:

1. Обоснование положения о том, что сбалансированное состояние экономики в значительной мере обеспечивается опережающими темпами развития транспортной отрасли по отношению к основным агрегатам производства в составе национального хозяйства. Геополитическое положение Беларуси увеличивает значение данного критерия, как фактора экономического развития и роста экономики Республики Беларусь.
2. Сравнительные особенности финансов транспорта во многом определяют специфику формирования финансовых ресурсов автотранспорта, а соответственно и инвестиционный потенциал отрасли. Ключевой отличительной особенностью финансов транспорта следует считать эффект проявления финансового результата внутри отрасли и в национальном хозяйстве в целом.
3. Транспортная система в целом, и автотранспорт в частности, обладают внутренними источниками финансовых ресурсов, однако структурно деформированный финансовый механизм, чрезмерно раздутые перераспределительные процессы, увеличение доли встречных потоков, выраженное в повышении фискального давления на транспортную отрасль и в параллельно растущем дотационном финансировании, сдерживают развитие инвестиционного процесса в отрасли.
4. Рекомендации по развитию системы налогообложения в Беларуси, по дифференциации налоговой нагрузки в зависимости от приоритетности производства для экономики республики.
5. Для активизации инвестиционной деятельности в транспортном секторе Республики Беларусь следует создать окружающую среду хозяйствования способствующую разворачиванию процессов самофинансирования. Инвестиционную активность следует направить на инфраструктурные объекты - транспорт, поскольку такие инвестиции обладают выраженным внетраслевым эффектом и в значительной степени сказываются в пространстве национальной экономики в целом.
6. Научно обоснованная концепция анализа финансовых отношений, позволяющая измерять внеотраслевой эффект с помощью моделирования денежных потоков в национальном хозяйстве. Это дает возможность реально оценить эффективность транспортного сектора. Такой комплексный, системный подход позволяет выявить не только качественную, определяемую вербально, отдачу инвестиций, но и количественную, соизмеримую в пространственном и временном масштабе экономики.
7. Предложения по определению преимуществ использования заемных средств в зависимости от особенностей организации текущих операций по способам инвестирования. Предлагается не прогнозировать возможный рост выручки от инвестиций, а вычислять сумму необходимых платежей по формам капитальных вложений, в том числе лизинговой и кредитной.

Апробация результатов диссертации. Основные положения диссертационного исследования докладывались и получили положительную оценку на международных научно-практических конференциях: «Проблемы менеджмента и маркетинга на рубеже третьего тысячелетия» (Минск, 24-25 мая 1999г.), «Проблемы стабилизации социально-экономического развития Республики Беларусь» (Минск, 27 окт. 1999г), «НАЛОГИ 2000г. Оптимизация налогообложения Республики Беларусь» (Минск, 14 декабря 1999г.) и на международной межвузовской научной конференции «Региональная экономическая политика» (Гродно, 27-28 мая 1999г.).

Опубликованность результатов. По результатам проведенных исследований опубликовано 4 статьи в научных журналах, 1 статья в сборнике трудов молодых ученых, а также 3 тезиса на конференциях. Общий объем опубликованного материала составляет 22 страницы.

Структура и объем диссертации. Диссертационная работа состоит из общей характеристики работы, трех глав, заключения, списка использованных источников и приложения. Общий объем работы составляет 161 страницу, в том числе 41 таблица, 16 рисунков и 6 приложений на 46 страницах. Список использованных источников включает 174 наименования на 9 страницах.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

В первой главе освещается роль финансов в развитии транспорта Республики Беларусь, выделяются отраслевые особенности финансов автотранспорта, проводится анализ финансовой деятельности автотранспортных предприятий.

В исследовании финансовых проблем развития транспортной отрасли республики мы опирались на одно из основных правил прогрессирующего подъема экономики, которым является наличие баланса в динамике показателей ВВП и объема перевозок. Проведенный анализ их соотношений показал наличие волновых всплесков, как опережающего развития, так и дефицита транспортных резервов в Беларуси. Глубинные тенденции данных эффектов оказались заключенными в той роли, которую сыграли финансы в ходе развития транспортной отрасли в целом и автотранспорта в частности.

Роль финансов до последнего времени не была столь явно выражена ввиду предпочтения отдаваемого организационным аспектам экономического роста. Роль финансов в развитии транспорта логически выделена в составленной нами классификации методов регулирования транспортной деятельности.

Изучение инструментов регулирования автотранспорта в рамках Европейского Союза позволяет судить о тенденции их унификации в рамках общего рынка и акцентирования внимания на тарифном регулировании. В Беларуси, однако, предпочтение в настоящее время отдается налоговому регулированию, что свидетельствует о национальных особенностях организации финансов автотранспорта в экономике переходного типа.

Ряд особенностей финансов мы выводим из отраслевой специфики транспортной деятельности, их мы можем охарактеризовать как сравнительные. С другой стороны, мы пытались определить внутренние особенности, которые, по нашему мнению, проявляются через финансовые результаты.

Принцип объективной оценки финансового результата выражается в том, что часть реального финансового результата конкретной отрасли, в нашем случае автотранспорта, сказывается непосредственно в другой отрасли, в то же время существуют и обратные процессы. В этой связи, мы можем выделить отрасли с распыленным финансовым результатом и отрасли с аккумулируемым финансовым результатом.

Автотранспорт характеризуется распыленным финансовым результатом, так как реализация его инвестиционного потенциала отражается не только во внутриотраслевых финансовых результатах, но проявляется и в общеэкономическом плане. Кроме того, автотранспорт является отраслью с ярко выраженным экспортным потенциалом. Он служит серьезным источником валютных поступлений в республику.

Во второй главе рассматриваются финансовые ресурсы автопредприятий, сосредоточенные в фондах денежных средств, предназначенных для обеспечения расширенного воспроизводства. Дана оценка состоянию финансовых ресурсов как основной составляющей инвестиционного потенциала отрасли.

Анализ статистических данных по инвестиционной активности позволяет сделать вывод о снижении их интенсивности в транспортной отрасли. Практически транспорт, являющийся одним из основных потребителей инвестиционных ресурсов, сокращает относительные темпы прироста объемов капиталовложений, которые и так уже достигли уровня критических. Соответственно, транспорт теряет возможность не только расширенного, но и простого воспроизводства своих мощностей.

В структуре средств, направляемых на финансирование капитальных вложений, наблюдается тенденция снижения доли использования собственных средств, хотя именно наличие внутренних ресурсов предприятий определяет устойчивость инвестиционного процесса в условиях переходного периода.

Проблемы развития транспортной отрасли Белоруссии тесно связаны с взаимоотношениями отрасли с финансовой системой государства, а ее решение зависит от обоснованности и эффективности этих взаимоотношений. Среди финансовых рычагов государственного воздействия на экономику отраслей наибольшее значение имеют налоги. Налоговый механизм способен в значительной степени поощрять или наоборот тормозить темпы роста транспортной деятельности. Поэтому его исследованию мы уделили особое внимание.

Нерациональное распределение налоговой нагрузки истощает внутренние резервы автотранспорта. Если в целом по республике налоговое давление на предприятия в 1998 году по сравнению с 1995 годом стабильно (1995 г. - 20,1%, 1996 г. - 19,3%, 1997 г. - 19,8%, 1998г. - 20,3%), то на транспорте оно имеет устойчивую тенденцию к росту (1995 г. - 19,9%, 1996 г. - 25,7%, 1997 г. - 26,6%, 1998г. - 29,5%).

Детальное исследование составляющих налоговой нагрузки на транспорте позволило раскрыть причины ее высокого уровня, суть их заключается в игнорировании специфики отдельных отраслей национального хозяйства, отсутствие гибкости в инструментах налогового регулирования. С принятием Налогового кодекса Республики Беларусь предполагается, что налоговая нагрузка на хозяйствующие субъекты будет уменьшаться. Ограничение платежей перечнем проекта Налогового кодекса для автохозяйств республики означало бы уменьшение общей налоговой нагрузки на получаемые доходы примерно на 4 - 5% в год. Только одно это решение снизило бы расходы местного бюджета на выплату дотаций на 60%.

Однако проектом Налогового кодекса одновременно предусмотрена возможность введения дополнительных налогов, сборов и пошлин при утверждении (уточнении) бюджета Республики Беларусь на очередной (текущий) бюджетный год. Это означает, что существенных изменений в системе налогообложения в перспективе не предусматривается, и проблема финансовой обеспеченности транспортной отрасли останется актуальной.

Изложенные аргументы говорят о необходимости концептуального подхода к реформированию налоговой системы, основанного на выборе приоритетов и объективной оценке последствий принимаемых решений. Предлагается авторский взгляд на возможные направления реформирования налоговой системы и дается расчет конкретных корректирующих мероприятий в рамках существующей системы.

В третьей главе нами сделана попытка разрешить задачу оценки финансовых результатов деятельности транспорта в общем комплексе национальной экономики.

Нашим условиям удовлетворяет подход в построении модели межотраслевого баланса денежных потоков в пространстве национальной экономики, предложенный М.Мэнеску специально для анализа финансового механизма государства, в котором учитывается не только отраслевое деление, но и другие сектора национальной экономики вовлеченные в финансовые отношения, отличительной его особенностью является балансировка по денежным потокам, что позволяет анализировать финансовую систему.

При описании экономико-математической модели денежных потоков в пространстве народного хозяйства используются приводимые ниже обозначения:

- φ_{ij} - интенсивность денежного потока от элемента i к элементу j ($i, j = 1, 2, \dots, n$);
- x_j - сумма денежных потоков к элементу j ($j = 1, 2, \dots, n$);
- y_i - сумма денежных расходов элемента i ($i = 1, 2, \dots, n$);

Примем, что структура денежных поступлений и расходов стабильна, т.е.

$$\varphi_{ij}/x_j = a_{ij} = \text{const}, \text{ а также } \varphi_{ij}/y_i = h_{ij} = \text{const}$$

Межотраслевые исследования и модели базируются на определяемых по таблице межотраслевого баланса коэффициентах прямых поступлений a_{ij} , которые формируют соответствующую матрицу A , где a_{ij} показывает, какую долю в общих поступлениях отрасли j занимает отрасль (сектор) i , а также рассчитываемых на этой основе коэффициентах полных поступлений и их матрице $(I-A)^{-1}$.

Аналогично рассчитывается матрица расходов H , где h_{ij} показывает, какая доля денежного потока отрасли (сектора) i поступает в j и матрица полных расходов $(I-H)^{-1}$. В отличие от коэффициентов прямых поступлений, получаемых нормированием элементов таблицы Межотраслевых потоков по столбцам, h_{ij} рассчитываются нормированием элементов этой таблицы по строкам.

На основе приведенной модели по данным Министерства статистики и анализа Республики Беларусь за 1997-1998гг. рассчитаны показатели технологической инфляциогенности, инфляциозуязвимости, инвестиционного потенциала во внутриотраслевом и общехозяйственном аспекте. Полученные данные по отраслям и секторам позиционированы на матрицах структуры инфляции издержек и технологического инвестиционного потенциала. Стандартным значениям этих показателей соответствуют вертикальная и горизонтальная линии $(1, 1)$ на рисунке.

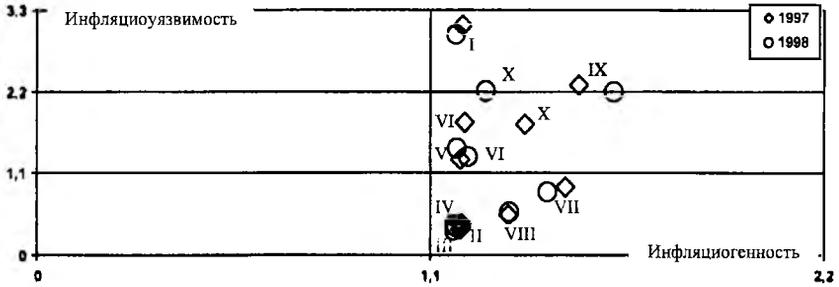


Рис.1. Значение коэффициентов технологической инфляциогенности и инфляциоуязвимости для отраслей народного хозяйства Республики Беларусь в 1997-1998гг.

Обозначения: I - Промышленность, II - Сельское хозяйство, III - Транспорт, IV - Строительство, V - Торговля, VI - Прочие отрасли, VII - Государственный бюджет, VIII - Банковская система, IX - Система населения и трудовых ресурсов, X - Сальдо /прочие денежные потоки/

Инфляциоуязвимость показывает величину, на которую увеличатся расходы конкретной отрасли в случае инфляционного импульса величиной 1 исходящего равными долями из всех секторов национальной экономики. Среди относительно инфляционеуязвимых отраслей, т.е. чьи показатели уязвимости ниже расчетных нормативных значений, находится транспорт.

Инфляциогенность означает насколько увеличатся поступления данной отрасли в случае генерируемого этой отраслью инфляционного импульса величиной 1. В общем, по этому показателю все отрасли и системы национальной экономики, в том числе и транспорт, превосходят расчетные нормативные показатели.

Отрасли, являющиеся потенциально генераторами инфляционных волн, а сами при этом остающиеся относительно нечувствительными к инфляционным процессам в народном хозяйстве, каковым является транспорт, являются приоритетным объектом экономической политики. Государственная политика здесь может быть направлена на предотвращение возникновения внешних (по отношению к системе межотраслевых связей) инфляционных импульсов.

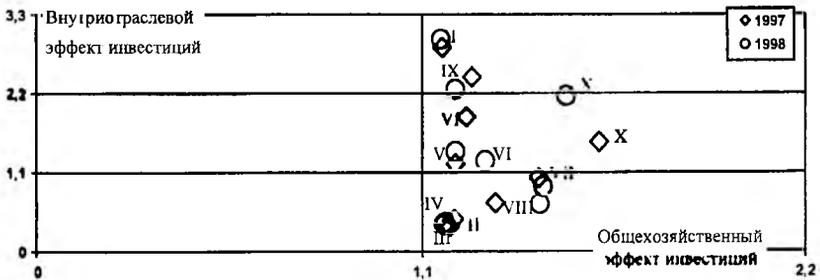


Рис.2. Значение коэффициентов технологической инвестиционной привлекательности для отраслей народного хозяйства Республики Беларусь в 1997г. (обозначения те же)

Внутриотраслевой эффект инвестиций (см. рис.2) отражает изменение внутрихозяйственных результатов (поступлений) отрасли или системы вследствие инвестиционного импульса величиной 1 исходящего равными долями из всех секторов национальной экономики. По этому показателю транспорт характеризуют наименьшие значения, таким образом общая инвестиционная активность меньшего всего сказывается на финансовых результатах транспортной отрасли.

Общехозяйственный эффект инвестиций означает потенциальное изменение инвестиционных расходов в результате единичного инвестиционного импульса исходящего из этой отрасли. Согласно расчетным коэффициентам эффект инвестиций в транспорт сказывается в большей мере в пространстве пародного хозяйства а не на самом транспорте, что подтверждает наш вывод о некорректности оценки эффективности инвестиций в транспорт по отраслевым показателям.

Предложенные инвестиционные технологии базируются на понятиях эффективности интегрированного хозяйственного процесса, а не на эффективности использования отдельных факторов производства, позволяют избежать инфляциогенных инвестиционных вложений. Такой не факторный, не конъюнктурный подход более объективен. Он не принижает роль транспорта, как составляющего элемента экономического роста.

Направление инвестиционного процесса носит стратегический, содержательный характер поскольку реализуется на макроуровне, тогда как на микроуровне во многом определяется форма протекания инвестиционного процесса. От выбора формы инвестирования во многом зависит эффективность капитальных вложений. В качестве форм инвестирования нами анализируются кредит и лизинг, как наиболее употребляемые в автотранспортной отрасли.

Как правило, выгодность лизинговых операций в экономической литературе оценивается в сравнении с кредитом. Оценки базируются либо на стоимости ресурсов по лизингу и по кредиту, либо в целом по финансовым результатам операций. Данные методы практичны, ориентированы на используемые методики бизнес планирования, и в общем огтгняют достоинства лизинга, однако они не раскрывают, по нашему мнению, финансовую природу, сущность лизинга как финансового инструмента.

Предлагаемая нами методика анализа платежеспособности лизингополучателя базируется на логике рассуждений от обратного. Не прогнозируя возможной выручки предприятия, следует рассчитать цепочку необходимых расходов, связанных с лизинговыми и кредитными отношениями по приобретению основных фондов и, таким образом, установить минимально требуемый доход для оперативного обслуживания операций по лизингу и по кредиту.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Исследование финансовых аспектов развития транспортной отрасли Республики Беларусь позволило нам сделать следующие выводы:

1. В настоящее время и в перспективе эффективность экономики Республики Беларусь будет зависеть не только от текущего состояния транспортной системы, но и от ее резервов, которые должны создаваться с учетом перспектив экономического роста. Данные выводы основаны на теории опережающего развития транс-

порта, согласно которой одним из основных правил прогрессирующего подъема экономики является наличие баланса в динамике показателей ВВП и объема перевозок. Проведенный анализ их соотношений показал наличие волновых всплесков, как опережающего развития, так и дефицита транспортных резервов в Беларуси. Природа данных эффектов, раскрытая нами в ходе анализа, частично кроется в циклических процессах переходного периода экономики Республики Беларусь. Однако глубинные тенденции оказались заключенными в той роли, которую сыграли финансы в ходе развития транспортной отрасли в целом и автотранспорта в частности.

В отечественной экономической науке отвергался принцип капиталоемкого развития транспорта, в то время как мировые тенденции подтверждали его. В итоге, это во многом явилось причиной современных проблем транспортной отрасли, что подтверждается нашими конкретными расчетами. Согласно нашим расчетам уровень транспортного производства по отношению к динамике ВВП за период 1995-1998 гг. снижался устойчивыми темпами порядка 5% в год.

Роль финансов в развитии транспорта логически выделена в составленной нами классификации методов регулирования транспортной деятельности. Финансовые методы регулирования представлены как основные, при этом их арсенал разнообразен по степени воздействия, что обуславливает гибкость их использования.

Деятельность транспортных предприятий носит транснациональный характер, вследствие чего немаловажную роль также играют финансовые аспекты внешнего характера. Это связано с тем, что Беларусь вошла в систему общеевропейской транспортной сети и по ней проходит два транспортных коридора, что соответствующим образом сказывается на принципах развития автотранспорта внутри республики. Находясь на перекрестке важнейших межгосударственных магистралей, республика должна учитывать и следовать общеевропейским тенденциям организации и регулирования транспортных перевозок, поскольку это позволяет увеличить валютные поступления, при этом используются объективно существующие геополитические преимущества и не требуется создавать новые производства, т.е. нет необходимости в значительных инвестиционных ресурсах. Это реально доступная в настоящее время для Беларуси ниша общеевропейского рынка.

Изучение инструментов регулирования автотранспорта в рамках Европейского Союза позволяет судить о тенденции их унификации в рамках общего рынка и акцентирования внимания на тарифном регулировании. В Беларуси, однако, предпочтение в настоящее время отдается налоговому регулированию, что свидетельствует об особенностях организации финансов автотранспорта, в соответствии с переходным этапом развития экономики республики.

Поэтому при исследовании финансовых аспектов развития транспорта значение имеет не только анализ роли финансов, но и оценка их отраслевых особенностей. [5; 6]

2. Отраслевые особенности транспортного производства накладывают отпечаток на организацию финансов транспорта. Ряд особенностей финансов мы выводим из отраслевой специфики транспортной деятельности, их мы можем охарактеризовать как сравнительные. С другой стороны, мы пытались определить внутренние особенности, характерные для данной конкретной отрасли, которые, по нашему мнению, проявляются через финансовые результаты.

Именно в финансовых результатах обнаруживается основная особенность финансов транспорта, которая заключается в так называемом внетранспортном эффекте. Принципиальная его идея состоит в методологии подхода к оценке инвестиций в транспортную отрасль реальный финансовый результат от которых во многом формируется под влиянием эффектов перелива, наличия обратных связей в многоотраслевой хозяйственной и финансовой системе.

Учет обратных связей и их влияния на конечные финансовые результаты позволяет реально оценить роль финансов в развитии транспорта. Значение финансов выше организационных и других аспектов, поскольку отраслевые особенности их устройства накладывают отпечаток на специфику проявления финансового результата транспортной отрасли. Принцип объективной оценки финансового результата выражается в том, что часть реального финансового результата конкретной отрасли, в нашем случае автотранспорта, сказывается непосредственно в другой отрасли, в то же время существуют и обратные процессы. В этой связи, мы можем выделить отрасли с распыленным финансовым результатом и отрасли с аккумулируемым финансовым результатом.

Автотранспорт характеризуется распыленным финансовым результатом, так как реализация его инвестиционного потенциала отражается не только во внутриотраслевых финансовых результатах, но проявляется и в общеэкономическом плане. Автотранспорт является отраслью с ярко выраженным экспортным потенциалом. Он служит серьезным источником валютных поступлений в республику.

Применение методов, разработанных на основе оценки особенностей этого принципа, позволит в значительной мере обосновать с точки зрения национальной экономики в целом выбор стратегии управления инвестициями или направление их стимулирования. [5; 7]

3. Динамика конъюнктуры рынка белорусских перевозчиков свидетельствует об их направленности на международные перевозки и в первую очередь транзит. Положительную роль на первом этапе развития международных перевозок сыграло либеральное законодательство по допуску к профессии, что очень важно для первоначальной стадии развития транспортного сектора. Но оно не было подкреплено соответствующими финансовыми стимулами.

В настоящий момент неблагоприятная конъюнктура рынка международных перевозок усугубляет финансовые по своей природе проблемы автотранспорта, особенно остро стоит проблема обновления основных производственных фондов, прежде всего подвижного состава. В этих условиях, перспективы развития инвестиционного процесса на транспорте во многом зависят от реформирования структуры финансового механизма и поиска внутренних источников финансовых ресурсов, т.е. развития процессов самофинансирования потому что внешне транспортная отрасль выглядит инвестиционно непривлекательной, поскольку снижение тарифных ставок повлияло на рентабельность и прибыльность международных перевозок.

В настоящее время ситуация в сфере международных перевозок переходит во вторую фазу, когда очень важно для завоевания рынка транспортных услуг переключиться с чисто фискальных интересов, превалирующих в инструментах государственного регулирования и сконцентрироваться на мониторинговых действиях. Необходи-

мо создать в Республике Беларусь такую атмосферу хозяйствования, которая позволяла бы реализовывать преимущества геополитического положения государства.[1; 8]

4. Динамика структуры сформированных финансовых ресурсов автотранспорта с учетом отраслевой специфики свидетельствует о том, что в ближайшей перспективе для развития транспорта главными останутся проблемы финансового характера.

Анализ статистических данных по инвестиционной активности позволяет сделать вывод о снижении их интенсивности в транспортной отрасли. Соответственно, транспорт теряет возможность не только расширенного, но и простого воспроизводства всех мощностей.

В структуре средств, направляемых на финансирование капитальных вложений, наблюдается тенденция снижения доли использования собственных средств, хотя именно наличие внутренних ресурсов предприятия определяет устойчивость инвестиционного процесса в условиях переходного периода.

Среди финансовых рычагов государственного воздействия на экономику отраслей наибольшее значение имеют налоги. Налоговый механизм способен в значительной степени поощрять или наоборот тормозить темпы роста транспортной деятельности. Поэтому его исследованию мы уделили особое внимание.

Доля транспортной отрасли в формировании централизованных государственных денежных фондов превышает 9%, в то время как удельный вес получаемой ею выручки составляет лишь 6,3% общего объема денежных поступлений по народному хозяйству. Транспортные предприятия за 1998 год отчислили на нужды государства 29,5% своих доходов, тогда как промышленность - 20,8%, сельское хозяйство - 14,2%.

Детальное исследование составляющих налоговой нагрузки на транспорте показало, что ее высокий уровень обусловлен несколькими причинами.

Во-первых, это связано с фискальными намерениями при выборе баз налогообложения, главными из которых являются фонд заработной платы и выручка от реализации продукции, работ и услуг. Поскольку доля заработной платы в себестоимости перевозок здесь составляет 16 – 18%, а в автомобильном хозяйстве - 20,6% (в промышленности - 8 – 10%), то налоговые включения также высоки. Они увеличивают издержки транспортных предприятий по данным 1998 года на 15,1%, что почти в два раза выше чем в промышленности, ощутимо влияют на величину транспортных тарифов, уровень рентабельности и в целом на конкурентоспособность белорусских перевозчиков.

Во-вторых, транспорт является не только трудоемкой, но и фондоемкой отраслью производства. Удельный вес амортизационных отчислений в издержках перевозок доходит до 12%, в то время как в промышленности он равен лишь 6%. Указанные обстоятельства существенно влияют на величину добавленной стоимости, облагаемой налогом, поскольку в нее включается заработная плата с начислениями и амортизация. На транспорте они в два раза выше, чем в промышленности, в связи с чем, даже при освобождении от НДС пассажирских внутригородских и пригородных перевозок, доля этого налога в выручке от реализации составляет по статистическим данным за 1998 год 6,4%, тогда как в промышленности только 3,7%.

В-третьих, принцип равенства и справедливости в налоговой системе Республики Беларусь нарушается также при формировании целевых бюджетных фондов для поддержки отдельных отраслей экономики. При этом происходит переложение затрат одних предприятий на другие, многие из которых сами нуждаются в финансовой помощи. Получая дотации из целевого бюджетного фонда на приобретение подвижного состава автотранспортные предприятия обязаны сами за счет своих доходов поддерживать производителей сельхозпродукции и продовольствия, отчислять средства на содержание жилищного фонда и детских дошкольных учреждений. К 1999 году наблюдается увеличение дотационных платежей на покрытие убытков автотранспорта из бюджета. Встречный дотационный поток из бюджета составляет одну треть платежей автотомобильного транспорта в бюджет и в целевые фонды.

Реформирование отношений транспортников с бюджетом мы предлагаем осуществить по следующим направлениям:

во-первых, в целях сопоставимости себестоимости отечественной продукции, работ и услуг с мировыми аналогами, необходимо исключить из ее состава те налоги, реальным источником уплаты которых служит прибыль (отчисления в инновационный, дорожный фонды, фонд детских дошкольных учреждений, чрезвычайный налог);

во-вторых, целесообразно освободить амортизационные отчисления от обложения налогом на добавленную стоимость, что послужит заинтересованности субъектов хозяйствования в ускоренном обновлении основных фондов и повышении конкурентоспособности национальных производителей. Для белорусских транспортников данная поправка особенно актуальна, ввиду их широкой вовлеченности в рынок международных перевозок, где наличие конкурентных преимуществ играет важную роль;

в-третьих, следует отказаться от формирования целевых бюджетных фондов, так как поддержка отдельных отраслей может и должна решаться в общих рамках бюджетного планирования. В той форме, в которой существует система целевых фондов сейчас, она порождает массу встречных денежных потоков, нерациональное дотационное финансирование, приводит к развитию иждивенческих настроений и снижению общей деловой активности субъектов хозяйствования.

Выравнивание налоговой нагрузки будет способствовать притоку инвестиций в сферу транспортной деятельности и ее расширению, в том числе и за пределы Республики Беларусь. Транспортная отрасль, увеличив свой производственный потенциал, обеспечит рост валютных поступлений в республику, поднимет уровень занятости населения и вернет бюджету те незначительные потери налогов, которые он понесет при сокращении платежей в целевые фонды и налога на добавленную стоимость. [1; 3; 8]

5. В условиях переходной экономики, очень важно для определения векторов, направлений инвестиций предвидеть возможные варианты развития ситуации, причем как в отношении инвестиционных, так и инфляционных процессов. Предложенная нами методика моделирования и анализа межотраслевых денежных потоков в пространстве национальной экономики Республики Беларусь явилась результатом попытки комплексного решения поставленных задач, в первую очередь количественного определения основной особенности финансов отрасли – финансового результата, а также формальное определение отраслевых инвестиционных приоритетов. Данная

методика удовлетворяет этим требованиям, при этом следует отметить отсутствие в экономической науке аналогов предложенной методики анализа, удовлетворяющих таким условиям в комплексе.

Взяв за основу существующий подход волнового распределения результатов хозяйственной активности экономических субъектов в пространстве национальной экономики, разработана методология анализа распространения инфляционных и инвестиционных волн, а также матрицы позиционирования отраслей и систем в соответствии с оценкой их коэффициентов инфляциогенности и инфляциоуязвимости и эффекта проявления инвестиционной активности конкретной отрасли как в национальном хозяйстве в целом, так и в самой отрасли.

Впервые применены экономико-математические методы для взаимоувязки инвестиционных процессов с инфляционными явлениями в экономике, разработана методика, значительно упрощающая решение стратегических задач управления инвестированием. Применение разработанного нами инструментария анализа модели доведено до логического завершения. В соответствии с поставленной целью работы разработана модель, начиная с принципиальных основ до аналитических инструментов и методических подходов в формулировании корректных выводов исходя из конкретных статистических данных.

Реализованная таким образом модель позволяет количественно выявить эффект от инвестиций в транспортную отрасль изложенный нами в первой главе, систематизировать и обобщить оценку финансовых аспектов развития транспортной отрасли в пространстве национального хозяйства в целом. При этом в модели реализуется принцип обратной связи, т.е. оценивается не только влияние транспортной отрасли на другие отрасли, но и влияние других отраслей на транспортную отрасль, что позволяет объективно судить о проявлении внеотраслевых (общехозяйственных) и внутриотраслевых эффектов.

Предлагаемая методика управления инвестированием имеет прикладной характер и может быть использована в сложных системах комплексного управления национальной экономикой. Основные положения методики могут быть включены в курс обучения специалистов в области отраслевых особенностей финансов, анализа протекания инвестиционных и инфляционных процессов.[4]

6. Модель межотраслевого баланса денежных потоков существенно упрощает стратегическое управление инвестиционным процессом, но отраслевые финансовые особенности автотранспорта сказываются также и в тактическом плане на уровне финансовых инструментов. Исходя из данных особенностей, нами определен потенциал лизинга, как формы инвестирования на автотранспорте.

Предлагаемая нами методика анализа платежеспособности лизингополучателя базируется на логике рассуждений от обратного. Не прогнозируя возможной выручки предприятия, следует рассчитать цепочку необходимых расходов, связанных с лизинговыми и кредитными отношениями по приобретению основных фондов и, таким образом, установить минимально требуемый доход для оперативного обслуживания операций по лизингу и по кредиту.

В соответствии с расчетом расходы по кредиту, учитывая динамику всех денежных потоков, в том числе налоговые отчисления, превосходят лизинговые платежи.

Эффект несколько снижается в связи с тем, что по результатам сделок лизингополучатель приобретает лишь объект инвестиций, тогда как в случае получения кредита на капитальные вложения, наряду с объектом, предприятие формирует амортизационный фонд на обновление этого же объекта. Однако, даже учитывая данную особенность, выгода лизинга очевидна, поскольку оперативные инвестиционные издержки значительно ниже, чем при кредите, что немаловажно в ситуации обострения неплатежеспособности и недостатка финансовых ресурсов для расширенного воспроизводства основных фондов. К тому же, инфляция негативно сказывается на формировании амортизационного фонда и существенно снижает его реальную стоимость.

В соответствии со спецификой финансов транспортных предприятий, в сложившихся условиях хозяйствования перспективной формой инвестирования является лизинг. Лизинг позволяет в оперативном плане экономить инвестиционные ресурсы и сводит к минимуму влияние эффекта инфляционного вымывания средств основного фонда.

Анализ финансовых аспектов развития транспортной отрасли позволяет трактовать транспорт как приоритетную сферу инвестиционной политики Республики Беларусь, ввиду низкой инфляциогенности указанных вложений и в значительной степени их проявления в пространстве национальной экономики в целом, а не только внутри отрасли. Таким образом, инвестиции в транспортную отрасль являются высокомультипликативными. Кумулятивный результат от капитальных вложений на транспорте выше в сравнении с аналогичными по объему инвестициями в другие отрасли, что особенно важно в условиях дефицита инвестиционных ресурсов.

Главный вывод относительно проблемы финансирования капитальных вложений сводится в принципе к тому, что гораздо важнее создать условия для продуктивного инвестиционного процесса, а не инвестировать средства непосредственно в транспортную отрасль.[2,4]

Список опубликованных работ по теме диссертации

1. Сокол Д. В. Роль финансов в регулировании транспортной деятельности. // Финансы. Учет. Аудит. – 1999. - №11. –С.24-26.
2. Сокол Д.В. Преимущества лизинга как оперативного инструмента инвестирования. // Капитал-Эксперт. –1999. -№44. –С.22-23.
3. Сокол Д.В. Амортизационная политика как объект регулирования в условиях поиска дополнительных источников финансовых ресурсов. // Капитал-Эксперт. –1999. -№46. –С.20-21.
4. Сокол Д.В. Финансовые аспекты экономического роста и развития. Моделирование инвестиционного процесса в пространстве национальной экономики Беларуси. // Капитал-Эксперт. –1999. -№47. –С.19-24.
5. Сокол Д. В. Транспортный комплекс: вопросы методологии реформирования. //Формирование национальной экономики Республики Беларусь и механизм ее функционирования: Сб. Научн. Тр. Молодых ученых. Мн.: БГЭУ, 1999.-С.82-85
6. Сокол Д. В. Транспортный комплекс: вопросы методологии реформирования. //Региональная экономическая политика: Тезисы докладов международной межвузовской научной конференции., Гродно, 27-28 мая 1999г. /Гродненский Гос. Ун-т им. Я. Купалы. -Гродно, 1999.-С.141-142.
7. Сокол Д.В. Влияние особенностей финансов на концепцию управления транспортом.// Проблемы стабилизации социально-экономического развития Республики Беларусь: Тез. Докл. Междунар. Науч.-практич. конф., Минск, 27 окт. 1999г. / Бел. Гос. Экон. Ун-т. -Минск, 1999. -С.185-186.
8. Сокол Д.В. Влияние особенностей финансов транспорта на технологию управления транспортным сектором.// Проблемы менеджмента и маркетинга на рубеже третьего тысячелетия: Тезисы докладов международной научно-практической конференции., Минск, 24-25 мая 1999г. / Бел. Гос. Экон. Ун-т. – Минск, 1999. -С.171.



РЭЗЮМЕ

Сокал Дзімітрый Уладзіміравіч

Фінансавыя аспекты развіцця транспартнай галіны Рэспублікі Беларусь
(на прыкладзе аўтамабільнага транспарту)

Транспарт, фінансы, фінансавыя рэсурсы, падаткавае рэгуляванне, структура і дынаміка падаткавай нагрузкі, эканоміка-матэматычныя мадэлі, інфляцыягеннасць і інфляцыйная прыступнасць, інвестыцыйны патэнцыял, знешгаліновы эфект, эканамічны рост, лізінг.

Мэтай даследавання з'яўляецца распрацоўка тэарэтычных і метадычных палажэнняў і практычных парад па фінансаваму забеспячэнню транспартнай сістэмы Рэспублікі Беларусь на перспектыву, як прырыштэтнага накірунку інвестыцыйнай актыўнасці суб'ектаў гаспадарання, садзейнічаючага ўстойліваму эканамічнаму росту.

Аб'ектам даследавання выступае інвестыцыйная сітуацыя ў аўтатранспарце рэспублікі, якая склалася на гэты час, разглядаецца сукупнасць арганізацыйна-гаспадарчых і фінансавых зносін транспарта ў нацыянальнай эканоміцы, галіновыя асаблівасці структуры фінансавага механізму і іх уплыў на эканамічны рост дзяржавы.

Вынікі даследавання развіваюць тэорыю ацэнкі інвестыцыйнага патэнцыяла, інфляцыйных працэсаў у разрэзе галін і сектараў нацыянальнай гаспадаркі Рэспублікі Беларусь, раскрываюць прыроду галіновых дыспропорцый у падатковым ціску.

Атрыманыя даныя могуць быць скарыстаны пры распрацоўцы інвестыцыйнай палітыкі і праграм эканамічнага развіцця Беларусі.

Увогуле, вывады адносна фінансавых аспектаў развіцця транспартнай галіны зводзяцца да таго прынцыпу, што больш важна стварыць умовы дзеля прадуктыўнага інвестыцыйнага працэсу, а не толькі інвестыраваць сродкі непасрэдна ў прадпрыемствы транспарту.

РЕЗЮМЕ

Сокол Дмитрий Владимирович

Финансовые аспекты развития транспортной отрасли Республики Беларусь (на примере автомобильного транспорта)

Транспорт, финансы, финансовые ресурсы, налоговое регулирование, структура и динамика налоговой нагрузки, экономико-математические модели, инвестиционный потенциал, инфляциогенность и инфляциоуязвимость, внеотраслевой эффект, экономический рост, лизинг.

Целью исследования является разработка теоретических и методических положений и практических рекомендаций по финансовому обеспечению транспортной системы Республики Беларусь на перспективу, как приоритетного направления инвестиционной активности субъектов хозяйствования, содействующего устойчивому экономическому росту.

Объектом исследования выступает сложившаяся в настоящее время инвестиционная ситуация в автотранспорте республики, рассматривается совокупность организационно-экономических и финансовых отношений транспорта в национальной экономике, отраслевые особенности структуры финансового механизма и их влияние на экономический рост государства.

Результаты исследования развивают теорию оценки инвестиционного потенциала, инфляционных процессов в разрезе отраслей и секторов национальной экономики Республики Беларусь, раскрывают природу отраслевых диспропорций в налоговом давлении.

Полученные данные могут быть использованы при разработке инвестиционной политики и программ экономического развития Беларуси.

В общем, выводы относительно финансовых аспектов развития транспортной отрасли сводятся к тому принципу, что гораздо важнее создать условия для продуктивного инвестиционного процесса, а не только инвестировать средства непосредственно в предприятия транспорта.

SUMMARY

Sokol Dmitriy Vladimirovitch

**Financial aspects of transport branch development in The Republic of Belarus
(motor transport)**

Transport, finance, financial resources, tax regulation, structure and dynamic of tax pressure, economic and mathematical models, investment potential, inflation-ability and inflation acceptance, out-branch effect, economic growing, leasing.

The aim of investigation is a development of theoretical and methodical positions and practical recommendations on financial provision of transport system of The Republic of Belarus on the prospect, as a priority direction of investment activity of economic agents, which assist to firm economic growing.

The object of study is established investment situation in the motor transport of republic at present, collection of economic and financial relations of transport in the national economy and branch particularities of structure of financial mechanism and their influence upon the economic growing of state.

Results of studies develop a theory of investment potential and inflation processes evaluation in the direction of branches and sectors of national economy of Republic Belarus, reveal a nature of branch disproportions in the tax pressure.

Received data could be used at the planning of investment policy and programs of economic development of Belarus.

In general, findings for financial aspects of transport branch development are in principle that much more important to create the conditions for the productive investment process, then only to invest the resources in transport enterprises directly.

Подписано в печать 03.03.2000. Формат 60x84/16. Печать офсетная.
Усл. печ. л. 1,4. Тираж 100 экз. Заказ 100

Белорусский государственный экономический университет
Лицензия ЛВ № 170 от 21.01.98.
220070, г. Минск, пр. Партизанский, 26

Отпечатано в БГЭУ. Лицензия ЛП № 336 от 16.03.99.
220070, г. Минск, пр. Партизанский, 26