

закупкой ягод и грибов, но и транспортировкой сборщиков. При расчете с ними за продукцию из выплачиваемой суммы удерживается плата за транспортные услуги.

Белкоопсоюзу необходимо коренным образом пересмотреть свою заготовительную политику как в области ценообразования, так и в области организации заготовок.

*Н.А. Подобед, канд. экон. наук
БГЭУ(Минск)*

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТРАНСПОРТА В ЕДИНОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ

Процесс формирования Единого экономического пространства (ЕЭП) в сфере транспортной инфраструктуры уже прошел несколько этапов. На первом этапе транспортной интеграции происходило создание зоны свободной торговли, на втором — образование транспортного таможенного союза, на третьем — формирование единого экономического пространства и общего транспортного рынка.

Ряд проблем негативно влияет на интеграционный процесс:

- барьеры в транспортном секторе — исключительно транспортные, технические барьеры, связанные со стандартами инфраструктуры или стандартами транспортных средств;
- различия в законодательствах стран-участниц, их системах регулирования перевозок и системах профессионального допуска к осуществлению трудовой деятельности.

Основные направления развития инфраструктуры транспорта в ЕЭП:

1. Реконструкция и модернизация важнейших транспортных коммуникаций, объектов и систем, приведение их в соответствие с мировыми стандартами.
2. Создание системы информационного обеспечения рынка транспортных услуг.
3. Повышение безопасности дорожного движения и обеспечение природоохранных требований при эксплуатации автотранспортных средств.
4. Совершенствование экологического контроля автотранспортных средств, использование более экономичного и экологически чистого подвижного состава, сертификация автотранспортных средств в соответствии с международными стандартами.
5. Разработка единой стратегии развития транспортной инфраструктуры ЕЭП, нормативов, комплексных показателей размещения объектов придорожного сервиса.

6. Учет климатических рекреационных ресурсов (продолжительность летнего периода, наличие ресурсов минеральных вод).

7. Рост инвестиций в инфраструктурные отрасли государств — участников ЕЭП, сетевое развитие придорожного бизнеса, дальнейшая реструктуризация рынка придорожных услуг, связанная с экспансией торговых сетей.

8. Развитие системы глобальных «транспортных колец» как несущей основы транспортной системы ЕЭП; формирование глобальных транспортных узлов на направлениях Европа — Азия, Европа — Северная и Южная Америка, Азия — Северная и Южная Америка.

9. Развитие системы логистического сервиса, создание современных транспортно-логистических центров; внедрение высокоэффективных транспортно-логистических технологий по терминальной системе, мультимодальным перевозкам.

10. Комбинирование на основе многовариантности комплекса услуг и товаров для потребителей, создание комплексных объектов придорожного сервиса. Минимизация издержек объектов сервиса при возрастании объемов реализации услуг. Ориентация на достижение синергетического эффекта в транспортной инфраструктуре.

Дальнейшее развитие ЕЭП требует принципиального изменения интеграционного механизма, применения новых методов макроэкономической интеграции, обеспечивающих максимальное использование инфраструктурного потенциала стран-участниц.

*А.Л. Праневич, д-р экон. наук, доцент
БГЭУ(Минск)*

ОЦЕНКА СТЕПЕНИ ИННОВАЦИОННОСТИ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ ПО ПОКАЗАТЕЛЯМ ФАКТОРИНТЕНСИВНОСТИ

Важнейшим условием преодоления перекосов в направлениях развития внешнеторговой деятельности и отрицательных последствий мирового финансового кризиса является наращивание экспорта и оптимизация импорта в объемах, позволяющих к 2014 г. выйти на нулевое, а в 2015 г. — на положительное сальдо внешней торговли. Ориентация в развитии внешней торговли только на достижение положительного сальдо не в полной мере отвечает требованиям повышения эффективности внешнеторговых операций. Наряду с обеспечением выполнения задания по достижению положительного сальдо важно добиться качественного улучшения структуры внешнеторгового оборота. Анализ данных о развитии внешней торговли Республики Беларусь за 2008-2010 гг. свидетельствуют о слабой связи направлений экспортно-импортных потоков с решением задачи инновационного развития национальной экономики (см. таблицу).