

тельным значением в решении не только проблемы экономического роста, но и структурной перестройки экономики при вхождении Республики Беларусь в группу развитых государств.

*О.Н. Зайцева, ст. преподаватель
БГУ (Брянск, Россия)*

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» НА МИРОВОМ ТРАНСПОРТНОМ РЫНКЕ

Железнодорожный транспорт становится сферой рыночных отношений. Миссия ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) заключается в эффективном удовлетворении рыночного спроса на железнодорожные транспортные услуги, повышении глобальной конкурентоспособности, достижении экономической эффективности и финансовой устойчивости. ОАО РЖД активно интегрируется в работу Международного союза железных дорог, где данная компания — единственная из железнодорожных администраций — является участником двух региональных ассамблей: Ассамблеи Европейских железных дорог и Ассамблеи Азиатских железных дорог. Ей поручено ведение двух принципиально важных вопросов: развитие международных транспортных коридоров; формирование стандартов качества и сертификации устройств и механизмов.

Первые конкретные результаты получены в ходе работы ОАО РЖД по расширению взаимодействия с японскими товаропроизводителями и экспедиторами. В 2007 г. объемы перевозок японских крупнотоннажных контейнеров по Транссибу возросли почти на 40 %. Заключение агентских соглашений между дочерними компаниями «Трансконтейнер» и «Русская тройка» и крупными японскими экспедиторами создаст основу для динамичного роста этих перевозок в перспективе.

С Китаем подписаны Соглашение об укреплении сотрудничества в области перевозки нефти и Меморандум о научно-техническом сотрудничестве. Новую динамику получили связи с Немецкими железными дорогами. В минувшем году завершен первый этап организации железнодорожно-паромного сообщения между портами России и Германии. Новый импульс придан взаимодействию с железными дорогами Финляндии в вопросах контейнерных перевозок и реализации проекта скоростного сообщения Москва — Хельсинки.

Совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины начата проработка вопроса о продлении ширококолейной железной дороги от Кошице (Словакия) до Братиславы и Вены. ОАО РЖД ведет активную работу в новом для себя направлении — выходе на зарубежные рынки железнодорожной инфраструктуры. Компания работает в таких странах, как Иран, Саудовская Аравия, Венесуэла и др.

В то же время надо признать, что в последние 15 лет железнодорожный транспорт использовался правительством для приоритетного стимулирования экономики страны и эксплуатировал в основном накопленные резервы, которые практически исчерпаны в настоящее время. Такие основные проблемы, как физическое и мораль-

ное старение технических средств, крайне низкий уровень транспортного обеспечения целого ряда регионов, отсутствие транспортной доступности перспективных месторождений и точек экономического роста, существенное отставание отечественной железнодорожной техники и технологий от уровня передовых стран мира из-за низкого уровня инвестиций в железнодорожный транспорт, тормозят масштабное развитие железнодорожной отрасли.

Новая стратегия, направленная на повышение глобальной конкурентоспособности, предусматривает два этапа развития железнодорожного транспорта. Задача первого этапа (2008—2015) — это коренная модернизация производственной базы отрасли. Износ основных фондов будет снижен более чем на 15 %. Реализация второго этапа (2016—2030) позволит создать инфраструктурные условия для лидерства нашей страны не только по динамике макроэкономических показателей, но и по уровню конкурентоспособности экономики. В результате по максимальному варианту к 2030 г. будет построено свыше 20 тыс. км новых линий. Грузооборот возрастет на 70 %, а пассажирооборот — на 30 %. Этому будет способствовать максимальное использование уникального географического положения России.

Повышение эффективности работы модернизированного железнодорожного транспорта позволит сократить транспортную емкость ВВП в 1,9 раза. Мультипликационный эффект за период реализации проектов, предусмотренных стратегией, для экономики страны оценивается в 40 трлн р. Это означает, что на каждый инвестированный в отрасль рубль дополнительный рост ВВП составит 3 р.

*Е.А. Захарова, аспирантка, ассистент
БГЭУ (Минск)*

РОЛЬ НАЛОГОВОЙ ПОЛИТИКИ В ПОДДЕРЖАНИИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

В условиях ускорения процесса глобализации мировых экономических отношений и интеграции государств в различных сферах деятельности проблема экономической безопасности государства приобретает особую значимость.

Однако в экономической науке экономическая безопасность остается предметом дискуссий. Некоторые экономисты отрицают наличие проблемы экономической безопасности, другие рассматривают ее как часть политики государства, направленную на стабилизацию экономической ситуации в стране и недопущение нанесения ущерба экономике.

Экономическую безопасность часто связывают с проблемой обеспечения конкурентоспособности национальных производств на внешних и внутренних рынках или рассматривают как способность национальной экономической системы выжить в условиях экономических кризисов.

Также экономическую безопасность можно рассматривать как систему мер или комплекс экономических, правовых и иных условий, направленных на защиту общенациональных интересов в сфере экономики, которые оказывают регулирующее воздействие и активно противодействуют внешним и внутренним угрозам, обеспечи-