

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 создает 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 стоимость 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 общегосударственных интересов в сфере экономики, которые оказывают регулирующее воздействие и активно противодействуют внешним и внутренним угрозам, обеспечи-