

приятными жилищного, коммунального, транспортного хозяйства, предприятиями связи и др. (одновременно с корректировкой уровня заработной платы населения). Высвободившиеся бюджетные ресурсы нужно направлять в виде адресных субсидий потребителям услуг соответствующих отраслей — населению и предприятиям.

Ресурсы государственного бюджета должны направляться на капитальные вложения, обеспечивая государственное регулирование инвестиционной деятельности, и способствовать поддержке приоритетных направлений в развитии экономики посредством льготных кредитов, бюджетных ссуд, а также прямого вложения капитала в наиболее перспективные инвестиционные проекты и государственные программы. Бюджетное финансирование инвестиционного процесса должно стать важным механизмом эффективного размещения капитала.

*Л.М. Спецман, канд. экон. наук
БИП (Минск)*

ТРАНСФОРМАЦИЯ СИСТЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ В ЦЕЛЯХ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ

Проблема обеспечения конкурентоспособности национальной экономики является актуальной для любой страны. Например, все больше исследователей приходят к выводу, что именно конкурентоспособность страны является наиболее интегральным критерием обеспечения национальной экономической безопасности в мирное время. А угрозы национальным экономическим интересам целесообразно оценивать по степени нанесения ущерба конкурентоспособности.

Характерной особенностью многих развивающихся стран и стран с переходной экономикой является достижение конкурентоспособности за счет разницы цен на воспроизводственные ресурсы. Иными словами, за счет снижения ценовой конкурентоспособности продукции на основе дешевых фак-

торов производства (особенно рабочей силы) и слабой национальной валюты. Это обусловлено тем, что товары данных стран не могут соперничать с аналогичными товарами развитых стран по уровню издержек, качеству по причине отставания в производительности технологий. При этом, как правило, ограничение роста заработной платы, девальвация национальной валюты дополняются субсидиями и дотациями экспортерам, протекционизмом.

Специфика нашей страны заключается в том, что государственное вмешательство в экономические отношения привело к деформации механизма ценообразования, и сложившаяся система цен на большинство видов ресурсов не позволяет определить реальную конкурентоспособность белорусских предприятий на внешних рынках и на внутреннем в борьбе с потребительским импортом. Таким образом, в настоящее время не представляется возможным выявить отечественные экспортные отрасли, которые имеют конкурентные преимущества. Хотя по другим показателям видно, что белорусская экономика находится на портеровской стадии факторов производства. Модель конкурентных преимуществ Беларуси на стадии факторов состоит в использовании ценовой конкурентоспособности, низкой цене оплаты труда и периодической девальвации белорусского рубля.

Специфичность экономики Беларуси заключается в том, что в ней отсутствует механизм подавления инфляции. Национальный банк может установить контроль над денежной базой и совокупной денежной массой, выйти на реальные положительные процентные ставки. Однако он не способен ввести систему жестких бюджетных ограничений для предприятий, банков и правительства, снизить дефицит государственного бюджета и провести бюджетную реформу, провести реформы на уровне предприятий, ликвидировать систему неплатежей, снизить долю бартерных расчетов и выполнить другие действия, без которых адекватное подавление инфляции в средне- и долгосрочной перспективе невозможно. Иными словами, проблема упирается в возможность создания соответствующих механизмов, которые включают в себя целостную и непротиворечивую систему инструментов подавления инфляции. Для этого требуется проведение системных

экономических реформ в реальном секторе экономики, в том числе — изменение отношений собственности.

*Д.М. Стеченко, д-р экон. наук, Л.М. Петренко
Киевский университет туризма, экономики и права*

СОЗДАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ И СЕТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ТУРИСТИЧЕСКОЙ СФЕРЫ

Геополитическое и геоэкономическое положение Украины, через территорию которой проходит ряд основных транспортных путей, определяет ее важную роль в системе международных транспортных коммуникаций. Принимая во внимание то, что туристические транспортные потоки на Украине совпадают с основными грузовыми, усиливается фактор снижения общей себестоимости туристических и грузовых перевозок.

Создание предприятий туристической инфраструктуры должно осуществляться прежде всего в зонах экономического тяготения к направлениям национальной сети международных транспортных коридоров. К зонам экономического тяготения отнесены территории, прилегающие к транспортным магистралям ориентировочно в радиусе до 50 км со всеми социальными и историко-культурными объектами. На первом этапе реализации программы “Обустройство национальной сети международных транспортных коридоров туристической инфраструктурой” вдоль автотранспортных коридоров (№ 3, № 5, № 9) предусматривается строительство 187 малых (через 20—30 км), средних (через 40—50 км) и больших (через 100 км) комплексов как кластерных образований (магазинчики, медпункты, автозаправки, автосервисные мастерские, международные телефоны и т.п.).

Решению этих сложных масштабных задач должно предшествовать проведение фундаментальных и прикладных исследований, направленных на разработку рекомендаций и методов относительно:

– оптимального размещения объектов туристической инфраструктуры с учетом интенсивности движения автотранспорта;