

Низкий платежеспособный спрос населения на услугу банковского жилищного кредитования обусловлен значительным превышением удельного веса потребления по сравнению с накоплением в структуре денежных расходов населения. средств.

Основным фактором формирования спроса на услугу банковского жилищного кредитования является цена кредита, которая определяется темпом инфляции, структурой кредитных ресурсов банка и величиной кредитных рисков. В мировой практике считается, что для успешного развития системы банковского жилищного кредитования годовой уровень инфляции не должен превышать 10%. Современный уровень инфляции в республике обуславливает низкий удельный вес долгосрочных кредитных ресурсов и высокие риски при кредитовании, что формирует цену на данную услугу недоступную для большинства граждан, нуждающихся в жилье.

Привлечение средств по схемам долевого строительства, вложений в муниципальные ценные бумаги и программы "Рациональный дом" рассчитано на короткий срок и достаточную материальную обеспеченность граждан.

Проведенное исследование показывает, что на данном этапе необходим поиск как новых внебюджетных источников финансирования жилищного строительства, так и схем кредитования, позволяющих удовлетворить спрос на жилье большинства населения. Представляется, что решение этих проблем наиболее эффективно в рамках развития системы ипотечного жилищного кредитования.

Драгунов Д.В.
БГЭУ (Минск)

РЕСПУБЛИКА БЕЛАРУСЬ КАК ТРАНЗИТНОЕ ГОСУДАРСТВО

Особое географическое положение Беларуси определяет ее высокий транзитный потенциал как государства, которое объективно призвано играть роль геополитического моста в транспортных связях, формирующихся на решающих направлениях международной торговли Европа – Азия, Северная Европа – Ближний Восток.

Модернизация транспортной системы, повышение качества организации доставки транзитных грузов могут существенно увеличить объемы транзитных перевозок, которые являются основным источником экспорта транспортных услуг. Тем не менее, транзит следует рассматривать не только исходя из этих позиций. Обеспечение свободного транзита территорий своего государства является одним из условий для стран – членов ВТО. Транзит позволяет эффективно использовать резервы провозных возможностей национальных транспортных систем, стимулирует их восстановление и усовершенствование, является катализатором развития широкого спектра сопутствующих услуг по техническому обслуживанию иностранных транспортных средств, обеспечению их топливом, сервисному обслуживанию экипажей и т.п.

Дальнейшее развитие международного транзита связано с совершенствованием деятельности перевозчиков всех видов транспорта, таможенных и пограничных служб, экспедиторских, брокерских, агентских фрахтовых организаций и других, и может быть осуществлен лишь при условии проведения в этой сфере единой транзитной политики, которая может реализовываться как на общегосударственном, так и на региональном уровне.

Все это требует научного системного подхода к разработке Концепции транзитного государства, в которой должны органически согласовываться вопросы нормативно-правового обеспечения, (включая адаптацию национального законодательства к европейскому), государственного экономического регулирования, технико-технологической модернизации, транспортно-дорожного комплекса, тарифной, налоговой, инвестиционной, экологической, кадровой политики.

Под международным транспортным коридором понимается совокупность магистральных транспортных коммуникаций с соответствующим обустройством, связывающих различные страны и имеющих вследствие этого международное значение, на которых осуществляется скоординированное взаимодействие различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки грузов на этих направлениях на основе единого сопроводительного документа и при полной ответственности экспедитора за весь перевозочный процесс.

Дробышевская В.Н., Лукьянюк Т.М.
Институт управления и предпринимательства (Минск)

КОНКУРЕНТНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

Либерализация торговли во многих странах, снижение затрат на транспорт и связь ведут к повышению степени взаимосвязанности и глобализации мировой экономики. Произошел рост объема торговли товарами и услугами, прямых иностранных инвестиций, а также объема международных поездок физических лиц и миграционных потоков. В этих условиях существенно меняются условия конкурентной борьбы.

Наблюдается растущая и все более тесная связь предприятий на региональном, местном и других уровнях. Здесь возникает проблема конкурентоспособности регионов, т.е. развития преимуществ, присущих отдельным регионам.

Конкурентоспособность региона зависит во многом от его специализации. Специализация означает повышение качества существующих продуктов и способность вносить в продукт новые качества, т.е. способность производить товары, которые другие регионы не могут произвести.

Коренные сдвиги в товарной структуре мировой торговли и повышение роли технического уровня производства влияют на основы конкурентоспособности и изменяют формы конкурентной борьбы.