

ренной и внешнеэкономической обстановки. В классической постановке задачи присутствуют 96 переменных и 192 ограничения.

При выборе инструментального средства проведения расчетов было рассмотрено несколько пакетов для решения задач линейного программирования и с помощью интегральной оценки по нескольким факторам был выбран оптимальный.

Полученные нами результаты свидетельствуют о том, что оптимизация внешнеторговых связей требует достаточно глубокой структурной перестройки: 7 из 12 отраслей имеют максимальные значения ограничений по выпуску, 3 отрасли — транспорт и связь, прочие виды деятельности материального производства и бюджетная сфера, наоборот, должны иметь минимальные значения ограничений, а оставшиеся 2 отрасли — торговля и общепит и прочие отрасли промышленности — промежуточные значения.

Эти данные позволяют судить о различной значимости отраслей во внешнеторговом обмене в рамках экономического сотрудничества. Разработанная модель легла в основу создаваемой системы поддержки принятия решений в управлении внешнеэкономическими связями Республики Беларусь.

<http://edoc.bseu.by>

Г.В. Турбан
БГЭУ (Минск)

ПРОБЛЕМЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ НА РЫНКЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Международные автомобильные перевозки в Республике Беларусь за последние годы получили достаточно большое развитие и стали важным источником пополнения государственного бюджета.

В 2000 г. в Республике Беларусь был достигнут рекордный за последние пять лет рост услуг: почти в два раза увеличилось положительное сальдо баланса услуг со странами СНГ и на 67,2 % — со странами дальнего зарубежья. Такой рост был достигнут прежде всего за счет увеличения объема транспортных услуг. В 2000 г. экспорт транспортных услуг составил \$640,7 млн. и увеличился на 37,5 % по сравнению с 1999 г.

На мировом рынке услуг доля транспортных составляет 23 %. Лидером в области транспортных услуг выступают США. На их долю в 1999 г. приходилось 16,7 % всего мирового экспорта и 13,6 % мирового импорта транспортных услуг. Второе место в экспорте и импорте транспортных услуг занимает Япония (соответственно 7,9 % и 10,2 %).

Географическое положение Беларуси делает транспортные услуги областью приоритетного развития. В течение ближайших пяти лет государственная Программа развития данной сферы предусматривает:

- развитие приграничной и дорожной инфраструктуры;
- совершенствование нормативно-правовой базы;
- обеспечение сохранности грузов и транспортных средств.

Среди целого комплекса проблем, связанных с международными автомобильными перевозками и препятствующих дальнейшему развитию экспорта транспортных услуг, следует выделить прежде всего проблемы, вызванные регулированием рынка автомобильных перевозок.

Действующее в настоящее время “Положение о порядке выдачи субъектам хозяйствования лицензий Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь” несовершенно и не отвечает требованиям сегодняшнего дня. Пунктом 2.4 указанного Положения предусмотрено, что “если рынок работ (услуг) на запрашиваемый вид деятельности удовлетворен, Министерство транспорта и коммуникаций определяет целесообразность выдачи лицензии заявителю”. Расплывчатость формулировки “удовлетворение рынка”, отсутствие объективного анализа складывающейся обстановки и соответствующих законодательных и нормативных актов на практике не позволяют Министерству транспорта и коммуникаций использовать свое право регулировать рынок международных перевозок грузов, транспортно-экспедиционной деятельности.

Разрядить сложную обстановку, сложившуюся на рынке международных автомобильных перевозок, позволило бы не только совершенствование механизма допуска к рынку через системы сертификации и лицензирования, но и повышение эффективности использования разрешений ЕКМТ.

В 1999 г. появился новый документ, регламентирующий правила распределения и использования разрешений ЕКМТ. Во вновь разработанном документе расплывчато сказано о системе распределения разрешений. В соответствии с “Временной

инструкцией о выдаче и правилах пользования разрешением ЕКМТ для международных автомобильных перевозок грузов” в Республике Беларусь установлены следующие цены на разрешения ЕКМТ: на “обычное” — 2000 долларов, на “зеленое” — 1800 долларов, на “более зеленое и безопасное” — 1600 долларов США. Для сравнения: в Германии подобное разрешение стоит 260 немецких марок.

Среди множества задач, с решением которых приходится сталкиваться международным автомобильным перевозчикам, важное место занимает модернизация транспортных средств.

Согласно действующему в странах ЕС законодательству к транспортным средствам применяются все более строгие экологические требования — стандарты Евро-1, Евро-2; ряд западных стран принимает все более жесткие требования к подвижному составу для международных автомобильных перевозок.

Задачу обновления подвижного состава из-за отсутствия оборотных денежных средств, дороговизны банковских кредитов и невозможности их получения транспортные предприятия в состоянии решить единственным способом — посредством лизинга.

Обновление транспортных средств в форме международно-го лизинга, позволяющего получать их в пользование на срок, практически равный полной амортизации, производится международными автомобильными перевозчиками республики достаточно масштабно.

Необходимо отметить, что расходы на платежи по лизинговым контрактам составляют значительную долю в общей сумме расходов транспортных предприятий. Данное обстоятельство существенно влияет на экономическое состояние субъектов хозяйствования Республики Беларусь, осуществляющих международные автомобильные перевозки, резко снижает их конкурентоспособность по ценовому фактору.

Большой и серьезной проблемой для транспортников республики остается проблема, связанная с невозможностью использования валютных авансов, получаемых водителями за рубежом от иностранного экспедитора, на цели, связанные с осуществлением транспортного процесса, а именно: на заправку автомобилей топливом, уплату дорожных и экологических сборов, приобретение разрешений на проезд по территории зарубежных стран, оплату ремонтов и т.п.

Серьезной проблемой для национальных перевозчиков яв-

ляется также конкуренция со стороны иностранных перевозчиков, работающих на транспортном рынке республики в более благоприятных условиях.

Суть проблемы заключается в том, что в отличие от национальных перевозчиков иностранные и совместные предприятия по законодательству Республики Беларусь автоматически получают льготы по налогообложению (названные предприятия имеют трехгодичные льготы по налогу на прибыль). Естественно, что в данных условиях конкурентоспособность иностранных перевозчиков оказывается выше, чем отечественных, что способствует вытеснению последних с рынка международных транспортных услуг. Иностранные перевозчики, безусловно, должны работать на нашем транспортном рынке, но работать на равных с национальными перевозчиками условиях.

Несмотря на существующие проблемы, рынок автомобильных грузовых перевозок развивается в Республике Беларусь достаточно динамично и имеет тенденцию к росту.

М.В. Мишкевич
БГЭУ (Минск)

МЕЖДУНАРОДНАЯ МИГРАЦИЯ РАБОЧЕЙ СИЛЫ

Открытость рыночной экономики предполагает неизбежную интеграцию национальных трудовых ресурсов в международный рынок труда. В настоящее время проблема международного рынка труда и происходящих на нем миграционных процессов является актуальной ввиду глобализации экономических и социальных процессов в мире, интернационализации производства товаров и услуг, различных объединительных тенденций в мировом развитии, трансформации экономических систем стран Центральной и Восточной Европы.

На основе зарубежных источников, и в первую очередь данных Международной организации труда, нами исследованы миграционные перемещения населения, присущие международному рынку труда, и проанализировано современное состояние миграционных процессов в мире. Этот материал позволил оценить сложившуюся международную практику миграции.

Среди причин возникновения миграции рабочей силы в международном масштабе можно выделить *экономические и*