

реализуемую ими политику в отношении рождаемости как политику невмешательства. Только Великобритания нацелена на снижение численности населения.

Политика невмешательства в процессы рождаемости или поддержания уже достигнутого уровня характерна для стран, уровень рождаемости в которых наиболее высок. В основном это страны Северной и Западной Европы (Дания, Финляндия, Исландия, Ирландия, Норвегия, Швеция, Великобритания, Бельгия, Нидерланды), где значение суммарного коэффициента рождаемости (далее — СКР) колеблется от 1,7 до 1,95 ребенка на женщину.

Страны Прибалтики, Австрия, Германия, Лихтенштейн, Люксембург, а также большинство стран Южной и Восточной Европы значимых результатов в деле повышения рождаемости не достигли. Значение СКР в этих странах не превышает 1,65. Исключением составляют Россия и Беларусь, где в последние годы наблюдался рост СКР, его значение превысило 1,7.

Единственная страна, реализующая политику стимулирования рождаемости и при этом уже давно достигшая значимого результата — Франция, где на протяжении последних лет рождаемость увеличивалась, достигая значений 1,98–2,00 — самых высоких значений в Европе. Следует отметить, что рождаемость во Франции никогда не опускалась до предельно низких значений. Максимальное снижение рождаемости отмечалось в 1992–1993 гг. — до 1,7 детей на одну женщину. После этого наблюдался стабильный рост СКР.

Европейская практика реализации политики стимулирования рождаемости показывает разнообразие применяемых странами мер, механизмов их реализации, объемов финансирования. Это и материальная поддержка семей с детьми, включающая разнообразные пособия, и налоговые льготы, и особый порядок налоговых вычетов, и жилищная политика, и развитие инфраструктуры социального обслуживания семьи и детей, и меры в сфере труда, и т.д.

Проблема невысокого уровня рождаемости актуальна и в связи с тем, что репродуктивное поведение родителей транслируется в молодые поколения, формируя их более низкие по сравнению с поколением родителей репродуктивные установки. Это в свою очередь обуславливает еще большее снижение итоговой рождаемости в каждом последующем поколении. Таким образом, проблема воспроизводит саму себя. Такая ситуация называется «ловушкой рождаемости». Она требует выработки определенных механизмов разрешения, поскольку остро стоит вопрос воспроизводства человеческого капитала в совокупности его компонентов: врожденных способностей, талантов, здоровья; знаний, умений субъектов трудовых отношений, полученных через обучение, образование и практический опыт, требующих отвлечения средств от текущего потребления; которые способствуют росту производительности труда и качества деятельности.

<http://edoc.bseu.by>

*А. В. Бондарь, д-р экон. наук, профессор
Н. Н. Бондарь, канд. экон. наук, доцент
А. П. Ярошик
БГЭУ (Минск)*

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЙ КАПИТАЛ В СОВРЕМЕННОЙ ЭКОНОМИКЕ

Изучению проблем интеллектуального капитала в современной экономике посвящен целый ряд исследовательских работ. Интерес к этому явлению начал нарастать с середины прошлого века, когда многие теоретики и практики обратили пристальное внимание на использование компаниями данного капитала для достижения поставленных

целей [1, с. 67]. Необходимость использования концепции интеллектуального капитала для оценки нематериальных ресурсов, имеющих важнейшее значение для качества образовательных процессов в учебных заведениях, обосновывают М. Борнеманн и Р. Виденхофер [2]. М. Педрини показал точки соприкосновения интеллектуального капитала и корпоративной ответственности, отражаемые в соответствующих отчетах корпораций. Особое внимание им сосредоточено на человеческом капитале, представленном в качестве одного из трех измерений интеллектуального капитала. Он достаточно аргументированно доказывает, что правильное управление практикой корпоративной ответственности дает дополнительные возможности для развития интеллектуального капитала как источника создания стоимости [3]. В статье «Интеллектуальный капитал бизнес-инкубаторов» подчеркивается роль интеллектуального капитала в развитии бизнес-инкубаторов, а представленная аналитическая модель помогает лучше понять и адекватно оценить значимость интеллектуального капитала на микроуровне национальной экономики [4].

Очевидно, что интеллектуальный капитал является ключевым драйвером экономического роста и развития не только на микро-, но и макроуровне национальной экономики. Знания человека, накапливаемые им в течение жизни и используемые в его производственно-хозяйственной деятельности, определяют субстанцию принадлежащего ему интеллектуального капитала, потребление которого приносит доход своему обладателю. На роль знаний, которые воплощены в интеллектуальном капитале и обеспечивают (инспирируют) экономический рост, особое внимание в своих исследованиях обратил Нобелевский лауреат 2018 г. П. Ромер. Он подчеркнул, что знания трансформируются в идеи, которые воплощаются в производственных инновации, состоящие в новых, высоких технологиях, ноу-хау, полезных моделях и т.д., т.е. уровень технологий повышается благодаря появлению новых идей. В модели П. Ромера общее количество инноваций находится в прямой зависимости от численности населения [5, 6].

Очевидно, что успехи в экономической динамике Республики Беларусь в значительной мере связаны с накопленным и эффективно используемым интеллектуальным капиталом, позволяющим не только наиболее продуктивно использовать импортируемые в процессе получения прямых иностранных инвестиций новые, высокие технологии, но и создавать собственные инновационные продукты, являющиеся воплощением человеческого и структурного интеллектуального капитала. Накопление и использование человеческого интеллекта и искусственного интеллекта, выступающих в сфере экономики в своей превращенной форме в качестве человеческого и структурного интеллектуального капитала на национальном уровне, с одной стороны, зависят от общего состояния социально-экономического развития страны, с другой — решающим образом влияют на нее, воплощаясь в инновационном интеллектуальном продукте, становящемся как новым средством производства, так и потребительским благом.

Источники

1. *Пронина, И. В.* Интеллектуальный капитал: сущность, структура, функции / И. В. Пронина // Аналитика культурологии. — 2014. — № 8. — С. 67–74.
2. *Bornemann, M.* Intellectual capital in education: a value chain perspective / Manfred Bornemann, Roswitha Wiedenhofer // J. of Intellectual Capital. — 2014. — Vol. 15. — Issue 3. — Pp. 451–470.
3. *Pedrin, M.* Human capital convergences in intellectual capital and sustainability reports / Matteo Pedrin // J. of Intellectual Capital. — 2007. — Vol. 8. — Issue 2. — Pp. 346–366.
4. The intellectual capital of business incubators / Francesco Calza [et al.] // J. of Intellectual Capital. — 2014. — Vol. 15. — Issue 4. — Pp. 597–610.

5. Romer, P. M. Mathiness in the Theory of Economic Growth / P. M. Romer // American Economic Review. — 2015. — Vol. 105, № 5. — Pp. 89–93.

6. Romer, P. M. The Trouble with Macroeconomics [Electronic resource] / P. M. Romer // Paul Romer. — 2016. — Mode of access: <https://paulromer.net/wpcontent/uploads/2016/09/WP-Trouble.pdf>.

*О. В. Борисик, канд. экон. наук, доцент
БГЭУ (Минск)*

ПРОБЛЕМЫ И НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ РЫНКА МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Транспортный комплекс Республики Беларусь имеет значительный потенциал для увеличения своего вклада в общий объем валового национального продукта. В первую очередь это относится к международным перевозкам и эксплуатации транспортных коридоров. Рынок международных автомобильных грузоперевозок Республики Беларусь находится в состоянии непрерывного развития, тем не менее потенциал Беларуси в этой отрасли использован не полностью. Так, в 2015–2018 гг. наблюдалось замедление роста доли экспорта услуг по перевозке грузов автомобильным транспортом в общем объеме экспорта услуг, что говорит о недостаточном уровне развития в Беларуси международных автомобильных грузоперевозок. Эффективность функционирования рынка зависит прежде всего от условий работы белорусских транспортных компаний. Среди проблем, с которыми сталкиваются национальные компании, можно выделить: отсутствие современной логистической инфраструктуры (по существу вместо логистических услуг Беларусь оказывает транспортные услуги), устаревший парк транспортной техники (по всем видам грузоперевозок) и отсутствие экономических механизмов для его обновления, а также проблемы в правовой базе — многие правовые акты, среди которых Закон Республики Беларусь «О транспортно-экспедиционной деятельности», Закон Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках», требуют модернизации.

Кроме того, причинами неблагоприятного развития конъюнктуры рынка являются недостаточные инфраструктура и сервисное обслуживание транспортных средств, недостаток финансовых средств и несовершенство системы лизинга, что приводит к замедлению обновления парка грузовых автомобилей.

Необходимыми мероприятиями по развитию международных автомобильных грузоперевозок, которые будут способствовать развитию рынка, являются: отмена принципа «национального резидентства»; рационализация порядка и скорости переработки (переоформления) грузов на белорусских ТЛЦ; использование преимуществ, созданных в рамках Таможенного союза и ЕАЭС; совершенствование таможенного администрирования при экспортно-импортных поставках товаров и транзитных операциях в целях сокращения времени таможенного оформления грузов и транспортных средств, ускорения прохождения границ; повышение качества дорожной инфраструктуры; внедрение веб-платформы TRANSPark MCAT на базе разработанного интернет-ресурса с целью предотвращения нападения на водителей и перевозимый груз, который помогает определять местонахождение безопасных, надежных и подходящих мест стоянки; развитие сети транспортно-логистических центров; внедрение «электронной таможни»; пересмотр размеров платы за транзитный проезд по территории Республики Беларусь с целью стимулирования транзитных перевозок; повышение стандартов качества дорожного