

Второй блок проблем связан с разграничением сфер ведения и компетенции государственного и территориального уровней в регулировании внешнеэкономических связей. Сегодняшняя практика показала, что местные Советы областей республики стали активными участниками межрегиональных соглашений по кооперационным связям и различного рода компенсационным сделкам, особенно с субъектами федераций России. Областной уровень стал координатором выполнения ряда программ: импортозамещения, поддержки экспортеров и т.д. Причем это происходит без должного нормативно-правового и экономического обеспечения.

На наш взгляд, учитывая зарубежный опыт, небольшие размеры республики и не существенную территориальную дифференциацию социально-экономических условий ее регионов по вовлеченности в мировую экономику сильная децентрализация функций внешнеэкономического регулирования на областной уровень нецелесообразна. Сфера участия территориальных органов должна ограничиваться региональными формами поддержки выхода предприятий на внешний рынок. Практически это может выражаться, например, в создании условий для организации внешнеэкономической инфраструктуры или в регулировании региональных ресурсов (природных, трудовых). Для этого необходим четкий правовой механизм реализации отношений собственности (земельной, коммунальной, муниципальной).

И, наконец последний блок связан с таким инструментом региональной экономической интеграции как пространственными формами организации внешнеэкономических связей. Речь идет о таможенной территории, зоне свободной торговли, локальных зонах (СЭЗ, еврорегионы). Являясь экономической формой пространственного существования международных экономических связей, эти виды экономического пространства должны быть специально организованы, экономически упорядочены и адекватны структуре существующих интеграционных отношений. Именно проблема адекватности пространственной формы типу и характеру международных связей, их субъектам и сферам сотрудничества, а также учет всего многообразия интересов международных участников это – узловой момент внешнеэкономической политики каждого из членов региональной группировки и объединения в целом. В связи с этим может быть актуальным предложение о создании зоны свободной торговли в рамках СНГ и реформировании Таможенного союза четырех государств, создающего потери для Беларуси.

<http://edoc.bseu.by>

С.С. Константинов

Белорусский государственный экономический университет

БЮДЖЕТ СОЮЗА БЕЛАРУСИ И РОССИИ — КАК ОСНОВНОЙ ИНСТРУМЕНТ ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ ВЗАИМОЫГОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

С момента подписания Договора об образовании Союза (ранее — Сообщества) Беларуси и России прошло более двух лет. За это время в рамках совместной деятельности произошло много позитивных процессов. Один из них — факт образования общего бюджета Союза Беларуси и России (далее — Союз). Бюджетное устройство Союза определяется Договором об образовании Союза и устанавливается Высшим Советом Союза в соответствии с национальными законодательствами Республики Беларусь и Российской Федерации. Порядок составления и исполнения бюджета Союза устанавливается Исполнительным Комитетом Союза. Утверждается бюджет Союза по источникам доходов и разделам расходов Высшим Советом Союза Беларуси и России.

Установлено, что доходы бюджета Союза могут формироваться за счет: отчислений из государственных бюджетов Республики Беларусь и Российской Федерации (в 1998 году это основной и единственный источник доходов), размер которых устанавливается Высшим Советом Союза; доходов от находящегося в собственности Союза имущества в размере, установленном Исполкомом Союза; части средств, поступающих от реализации товаров (работ, услуг) с символикой Союза; а также некоторых других.

В соответствии с Договором об образовании Союза Беларуси и России и Уставом Союза, который является неотъемлемой частью Договора, Исполнительным Комитетом Союза был разработан проект бюджета Союза Беларуси и России на 1998 год. Доходная часть бюджета Союза Беларуси и России равна расходной его части и составляет 585,3 миллиона российских рублей (здесь и далее с учетом деноминации). Указанная сумма сформирована за счет отчислений средств из государственных бюджетов государств-участников Союза, из них: доля России — 379,1 млн росс. рублей, а доля Республики Беларусь — 206,2 млн росс. рублей, что составляет, соответственно, 65 и 35 процентов от общей суммы бюджета Союза на 1998 год (здесь и далее показатели бюджета Союза взяты из Информационного бюллетеня Парламентского Собрания Союза Беларуси и России №1, январь-март 1998 года). Предусматривается, что бюджет Союза будет бездефицитным.

Если в 1997 году в соответствии с решениями Высшего Совета, Исполнительного Комитета, Совета Парламентского Собрания Союза Беларуси и России и заключенными межправительственными соглашениями были предусмотрены ассигнования в основном на содержание органов Союза, а также для финансирования небольшого числа совместных программ, то уже в 1998 году на реализацию совместных программ, проектов и мероприятий за счет средств бюджета Союза предусматривается выделить около 500 млн российских рублей. Например, для реализации в 1998 году намеченных мероприятий в сферах промышленности, энергетики, строительства предусматривается направить 20,4 млн росс. рублей; сельского хозяйства — 54,0 млн росс. рублей; предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций и последствий стихийных бедствий — 33,6 млн росс. рублей; культуры и искусства — 14,5 млн росс. рублей; правоохранительной деятельности и обеспечения безопасности Союза — 246,2 млн росс. рублей.

Несмотря на то, что предусмотренная в бюджете Союза на 1998 год сумма средств для реализации совместных программ, проектов и мероприятий достаточно велика, следует отметить, что есть еще и неохваченные направления. Например, это касается раздела “Здравоохранение, физическая культура и туризм”. В 1998 году выделение средств по указанному разделу в бюджете Союза не предусмотрено. По нашему мнению, в ближайшем будущем необходимо осуществлять финансирование по всем предусмотренным разделам.

С целью подготовки методологических основ процесса исполнения бюджета Союза Беларуси и России, подготовлен проект Порядка исполнения бюджета Союза Беларуси и России на 1998 год. Так, для ускорения финансирования, предусмотренных в бюджете Союза совместных программ, проектов и мероприятий белорусской стороной предлагается осуществлять финансирование совместных программ, проектов и мероприятий, реализуемых на территории Республики Беларусь, с балансового счета, который открывается для Исполкома Союза в Национальном банке Республики Беларусь. По нашему мнению, принятие этого предложения относительно проекта Порядка исполнения бюджета Союза Беларуси и России на 1998

год положительно скажется на процессе финансирования расходов, предусмотренных бюджетом Союза Беларуси и России.

В целом 1998 год может и должен стать для Союза Беларуси и России, как определяющий перспективы развития на ближайшие годы. Во многом от того как он сложится, зависит дальнейшая судьба процессов взаимовыгодного для Российской Федерации и Республики Беларусь партнерства во всех сферах. И бюджету Союза Беларуси и России на 1998 год здесь отводится одна из главных ролей. Так, по нашему мнению, если в 1998 году Союзу Беларуси и России удастся реализовать задуманное, то для нашей республики появится хорошая возможность продолжить укрепление своих позиций на международной арене.

<http://edoc.bseu.by>

Г.М. Михновец

Белорусская государственная политехническая академия

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЛИЗИНГА НА МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Развитие Республики Беларусь как самостоятельного независимого государства предопределяет качественные изменения работы транспорта с переориентацией значительных объемов перевозок в класс международных. Местоположение Республики Беларусь в центре Европы, а также ее относительно небольшая протяженность с севера на юг и с запада на восток способствуют развитию такой отрасли народного хозяйства как международные автомобильные перевозки.

На территории Республики Беларусь проходят два общеевропейских транспортных коридора: коридор № 2 Восток — Запад (страны Западной Европы — Москва) и коридор № 9 Север — Юг (страны юго-восточной Европы — Финляндия), что является еще одной предпосылкой развития данной отрасли.

Созданные правительством РБ и Министерством транспорта и коммуникаций условия позволили белорусским автоперевозчикам в последнее время усилить свои позиции на внешнем рынке транспортных услуг: в 1997 году белорусскими перевозчиками было выполнено 465 тысяч поездок за пределы республики, что в 2,4 раза больше, чем в 1995 году, и в 1,3 раза больше, чем в 1996 году. При этом важным остается то, что темпы роста количества перевозок белорусских перевозчиков в международном сообщении значительно опережают темпы роста поездок иностранных перевозчиков.

На этом рынке существуют, однако, и проблемы, связанные с тем, что ряд западных стран лоббируют все более жесткие требования к подвижному составу для международных перевозок, содержащиеся в “Правилах Европейской Экономической Комиссии Организации Объединенных Наций” и “Директивах Европейского Союза”: требования к токсичности отработавших газов автомобилей (Евро-1, Евро-2 и Евро-3), к уровню допустимого шума автотранспортных средств, и условиям безопасности движения, обзорности и другие.

В настоящее время в общей структуре международного автомобильного парка РБ более 65 % — автомобили семейства МАЗ и КамАЗ, которые не соответствуют общеевропейским требованиям. Значит, необходимо обновление парка подвижного состава. Следует признать, что настоятельная потребность в техническом перевооружении существует на фоне недостатка капитала. В связи с этим оптимальным путем обновления международного парка подвижного состава может стать финансовый лизинг, который не вытесняет традиционные формы финансирования и кредитования основных фондов, а является их дополнением.