

Источники

1. World Development Report 2016: Digital Dividends. — Washington, DC : World Bank Group, 2016. — 330 p.
2. *Maltese, R.* The Rise of Digital Transformation in Universities [Electronic resource] / R. Maltese // Kaltura Video Cloud Platform. — Mode of access: <https://corp.kaltura.com/blog/university-digital-transformation/>. — Date of access: 15.01.2022.
3. Transition Report 2021–22. System Upgrade: Delivering the Digital Dividend [Electronic resource] // European Bank for Reconstruction and Development. — London: EBRD, 2021. — 138 p. — Mode of access: <https://www.ebrd.com/documents/oce/transition-report-202122-pdf>. — Date of access: 24.11.2021.

*Н. П. Четырбок, канд. экон. наук, доцент
natabrest@hotmail.com*

Брестский областной институт развития образования (Брест)

ИНСТИТУТ ФИНАНСОВ КАК ФАКТОР РОСТА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

Трудно недооценить ведущую роль экономических институтов в поддержке производственной деятельности предприятий. Рассмотрим в данном контексте характер влияния института финансов на рост конкурентоспособности национальной экономики.

Финансы — это обобщающий экономический термин, включающий в себя всю совокупность денежных средств, а также систему их формирования, распределения и использования [1, с. 431]. Функция финансов многогранна. Она распространяет свое влияние и на экономику, и на общество. Чтобы избежать хаоса в обращении финансов, государство формирует для управления данной сферой контролируруемую им систему, определяемую в качестве финансовой. Понятие финансовой системы в наиболее общем виде можно выразить как совокупность финансовых организаций и финансовых рынков, обеспечивающих с помощью различных финансовых инструментов формирование, использование и перераспределение финансовых ресурсов между экономическими субъектами [2]. Но что тогда представляет собой искомый нами «институт финансов»?

По нашему мнению, его содержание можно определить как комплекс юридических норм и правил, регулирующий отношения, возникающие в ходе обращения финансовых ресурсов, т.е. как финансовое право. Правоприменителями названных законодательных актов по отношению к финансовым организациям в этом случае станут такие институциональные субъекты, как Министерство финансов и Центральный банк, а в качестве используемых ими регулятивных механизмов можно выделить бюджетно-налоговую, денежно-кредитную и монетарную политику.

Тогда вполне справедливо будет позиционировать финансы в качестве инструмента регулирования рыночных отношений в экономике в целом. И что важно — если конкуренция рассматривается в виде саморегулирующегося механизма коммерческой деятельности, уравновешивающего спрос и предложение на товарном рынке, то это же равновесие, но достигаемое с помощью финансовых механизмов (несмотря на общность цели), будет носить по отношению к участникам рынка уже экзогенный характер.

В итоге можно сделать вывод о том, что положительный эффект, достигаемый в результате интегрального воздействия обоих механизмов на субъекты конкурентных отношений, говорит об их синергетическом единстве. Основанием же для такого заключения служит не общность поставленных целей (так как конкуренцией как объективной реальностью нельзя управлять в силу ее фактологического характера), а практическое полу-

чение одного и того же конечного результата — роста конкурентоспособности национальной экономики [3, с. 94]. В качестве примера приведем следующую логическую цепочку: можно считать аксиомой то, что доминирующим фактором роста конкурентоспособности любого экономического объекта или системы являются инновации; осуществление инновационной деятельности невозможно без ее финансирования.

Как следствие, максимально эффективный механизм финансового стимулирования роста конкурентоспособности экономической системы может быть сформирован опосредствованным образом с помощью финансирования инновационной деятельности. Таким образом, обеспечение роста конкурентоспособности экономической системы на макроуровне осуществляется с помощью механизмов государственной инвестиционной политики, а ее основными задачами в рассматриваемом контексте являются финансовое стимулирование инновационной деятельности субъектов хозяйствования и, как следствие, формирование в экономике благоприятного институционального климата для привлечения инвестиций в инновационную сферу.

Источники

1. *Марков, А. В.* Формирование институциональных условий роста конкурентоспособности малого бизнеса в Беларуси / А. В. Марков, Н. П. Четырбок // Институциональные механизмы развития малого и среднего бизнеса : материалы VIII Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 28 янв. 2021 г. / Ин-т парламентаризма и предпринимательства ; редкол.: А. В. Горелик [и др.]. — Минск : Ипнокрена, 2020. — С. 11–20.

2. *Асаул, В. В.* Финансы, денежное обращение и кредит : учеб. пособие / В. В. Асаул, А. В. Деметьев, Д. К. Молчанов ; под ред. В. В. Асаул. — СПб. : СПбГАСУ, 2010. — 332 с.

3. *Марков, А. В.* Эволюционная триада экономического развития : монография / А. В. Марков, Н. П. Четырбок ; под науч. ред. А. В. Маркова. — Минск : Колорград, 2022. — 205 с.

Чжан Кан, аспирант
zhang.k@belgee.by
БГЭУ (Минск)

АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ КНР И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ В БЕЛАРУСИ

Китай начал заниматься производством легковых автомобилей позже, чем Европа и США, даже позже Японии и Южной Кореи. До основания Нового Китая из-за отсутствия хорошей политической и экономической среды автомобильная промышленность находилась в состоянии «мечты». Однако после образования Китайской Народной Республики государство сформировало политику, направленную на поддержку развития автомобильной промышленности, появились государственные автомобильные заводы, но общее развитие было относительно медленным.

Чтобы ускорить развитие автомобильной промышленности, китайцы испробовали множество стратегий, в том числе совместные предприятия, независимое производство. Постепенно КНР превратилась в крупнейший в мире рынок производства и продажи автомобилей.

В настоящее время популярность автомобилей китайских марок в мире постоянно возрастает, а объем экспорта увеличивается. Китай постепенно превзошел европейские и американские автомобильные компании в области производства транспортных средств на новых источниках энергии и интеллектуальных транспортных средств, став лидером отрасли.