

ные этапы ее создания, даны рекомендации по организации деятельности оффшорных, оншорных и мидшорных компаний, а также определены составляющие экономического эффекта от предложенных мероприятий

Ключевые слова: свободная экономическая зона, особая оффшорная зона, иностранные инвестиции, оншорные и мидшорные компании

С 1996 г. в Республике Беларусь начался процесс создания свободных экономических зон (СЭЗ) со специальным правовым режимом, способствующим привлечению иностранных инвестиций, расширению экспорта промышленной продукции и активизации ВЭД. Однако, как показали результаты анализа показателей деятельности белорусских СЭЗ, выполненного на примере СЭЗ «Брест», инвестиционная активность их резидентов в последние годы снизилась, что привело к ухудшению экономического состояния ряда предприятий [1].

Для повышения эффективности функционирования СЭЗ Беларуси нами предлагается схема трансформации СЭЗ «Брест» в особую оффшорную зону (ООЗ), в рамках которой, кроме оффшорного сегмента, будет осуществляться также деятельность оншорных и мидшорных компаний, характеризующихся различным режимом налогообложения. Нерезидентные оффшорные компании в рамках ООЗ освобождаются от уплаты налогов; к мидшорным компаниям, регистрируемым ныне действующими предприятиями, будет применяться льготное налогообложение с минимальными налоговыми ставками; оншорные компании 1-го типа, создаваемые на базе убыточных резидентов СЭЗ, будут освобождены от уплаты налога на прибыль до тех пор, пока не стабилизируют свое финансовое состояние, к оншорным компаниям 2-го типа, зарегистрированным в ООЗ «Брест» нерезидентными компаниями, также будут применяться определенные налоговые и административные льготы. Порядок определения возможного статуса действующих резидентов СЭЗ в создаваемой ООЗ в зависимости от их экономического положения был описан в [2].

Практическая реализация предложенных мероприятий по преобразованию свободных экономических зон в особые оффшорные зоны, по нашему мнению, позволит получить значительный эффект как на уровне отдельных компаний, так и на уровне государства. Его величина будет зависеть от размеров регистрационных взносов в оффшорном, мидшорном и оншорном сегментах ООЗ, от суммы уплаченных налогов компаниями разного организационного статуса, а также от увеличения налоговых поступлений в бюджет в сфере банковской и страховой деятельности. Более подробно данный механизм описан в [3].

Литература

1. Басалай, М.Н. Макроэкономическая эффективность СЭЗ и пути ее повышения / М.Н. Басалай // Сборник конкурсных научных работ студентов и магистрантов, Ч.2 / Брест: Изд-во БрГТУ, 2017. – Брест, 2017. – С. 11-15.
2. Обухова, И.И., Басалай, М.Н. Развитие оффшорной деятельности в Брестском регионе // Инновации: от теории к практике: Сб. статей VI МНПК., Брест, 5-7 октября 2017 г.: редкол. А.М. Омелянюк [и др.]. – Брест : Альтернатива, 2017. С. 144 –148.
3. Басалай, М.Н. Особые оффшорные зоны: пути создания и макроэкономическая эффективность / М.Н. Басалай // Научные стремления – 2017. Сборник научных статей «Научные стремления». Выпуск №22 / ООО «Лаборатория интеллекта» и Центр молодежный инноваций. – Минск: ООО «Лаборатория интеллекта», 2017. – С. 121-122.

©БГЭУ

СТАТИСТИЧЕСКОЕ ИЗУЧЕНИЕ ДОХОДОВ НАСЕЛЕНИЯ В РЕГИОНАХ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

А.Б. БЕЛЬСКИЙ

НАУЧНЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ – Н.Ч. БОКУН, КАНДИДАТ ЭКОН. НАУК, ДОЦЕНТ

В статье рассмотрены структура и динамика денежных доходов населения Республики Беларусь. Дана оценка региональной дифференциации доходов населения. Представлены результаты кластеризации регионов по показателям качества жизни и экономического развития

Ключевые слова: денежные доходы, дифференциация доходов, оплата труда, трансферты

Доходы населения представляют собой долю и соответствующую ей стоимость произведенного продукта, которая присваивается населением. Важнейшими показателями, характеризующими их уровень, являются среднедушевые и реальные располагаемые доходы. Наибольший удельный вес в сумме денежных доходов населения Республики Беларусь имеет оплата труда работников (61,7 % в 2015 г.), на втором месте – трансферты населению (22,1 %), на третьем – доходы от предпринимательской и иной приносящей доход деятельности (8,1 %) [1]. При этом наблюдается тенденция роста доли трансфертов населению и доходов от собственности при снижении удельного веса доходов от предпринимательской деятельности.

Анализ региональной структуры денежных доходов населения позволил выявить тенденцию к увеличению доли г. Минска и Минской области, а также к снижению удельного веса Гомельской области. На протяжении большей части периода наблюдалась тенденция к увеличению реальных денежных доходов населения. За период с 1992 по 2015 г. они возросли почти в 5,2 р., однако в последние годы рост реальных доходов существенно замедлился. Среднедушевые денежные доходы возрастали немного более высокими темпами, чем абсолютная величина денежных доходов за счет сокращения численности населения республики. В Республике Беларусь имеет место региональная дифференциация денежных доходов на душу населения: уровень среднедушевых доходов в г. Минске существенно выше, чем в остальных регионах страны. В среднем за период с 1994 по 2015 г. среднедушевые денежные доходы населения столицы на 53,9 % превышали среднее по республике значение. При этом в остальных областях среднедушевые доходы различаются в значительно меньшей степени.

В результате кластерного анализа [2] регионы с разным уровнем доходов населения, качества жизни и экономического развития были разделены на четыре кластера. В регионах, отнесенных к «экономическим центрам», при снижении затрат на 1000 р. произведенной продукции на 1 р. (в ценах 2015 г.) среднемесячная заработная плата возрастает в среднем на 7,75 т. р. В то же время при увеличении производительности труда на 1 млн р. она возрастает в среднем на 1,55 т. р. При увеличении объема промышленного производства на душу населения на 1 тыс. р. в районах, отнесенных к «аутсайдерам», средняя заработная плата возрастает в среднем на 19 р. В районах-«середняках» при увеличении производительности труда на 1 млн р. номинальная начисленная заработная плата возрастает в среднем на 3 976 р., а при увеличении доли малых и микроорганизаций в общем числе организаций на 1 п.п. она в среднем растет на 9 358 р. При увеличении доли населения в трудоспособном возрасте в «перспективных» районах на 1 п.п. заработная плата возрастет в среднем на 197,2 т.р.

Литература

1. Регионы Республики Беларусь, 2016: стат. сб.: в 2 т. / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь. – Минск, 2016. – Т.1: Социально-экономические показатели. – 774 с.
2. Бельский А.Б. Статистическое обоснование региональной дифференциации политики в области повышения оплаты труда работников в Республике Беларусь // Научная гипотеза. 2017. № 1. С. 17–35.

©АУПРБ

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

В.А. БЕРЕСНЕВА

НАУЧНЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ – С.М. ВОРОНИН, КАНДИДАТ ЭКОН. НАУК, ДОЦЕНТ

В статье рассматривается транспортная система Республики Беларусь, ее структура и состояние на сегодняшний день, также на основе анализа выявлены проблемы транспортной системы и предложены направления ее развития

Ключевые слова: транспорт; транспортная система; государственно-частное партнерство; интеллектуальная транспортная система

Транспорт обеспечивает осуществление всех экономических процессов, связанных с перемещениями в пространстве объектов, людей и информации. Иными словами, без транспортной деятельности невозможна работа отраслей материального производства. Это и является основой ее актуальности изучения.

Комплекс различных видов транспорта, которые взаимодействуют друг с другом при выполнении перевозок представляет собой транспортную систему [1, с.5].

При изучении данной системы была выявлена такая проблема как устаревшая транспортная инфраструктура, которая не позволяет предлагать достаточный уровень качества транспортных услуг в Республике Беларусь.

Для решения данной проблемы были предложены следующие пути развития транспортной системы:

- Совершенствование транспортной инфраструктуры на основе государственно-частного партнерства (ГЧП).
- Использование информационно-коммуникационных технологий в управлении транспортной системой [2].

Первое направление основано на разделении рисков и финансирования для усовершенствования транспортной инфраструктуры между государством и бизнесом. Это позволит реализовать важные проекты по развитию транспортной инфраструктуры с помощью ресурсов частных партнеров и снизить нагрузку на бюджет.