

того, значительные средства здесь направляются на инфраструктурные объекты. Конечно, при таком подходе существует риск поддержки нежизнеспособных отраслей. В то же время вмешательство государств в экономику через приобретение пакетов акций в частных компаниях или их субсидирование таит опасность нового государственного капитализма.

Активная хозяйственная деятельность государства во Франции отличается тем, что в трудных ситуациях упор сделан на поддержку реального сектора экономики, в первую очередь высоких технологий и стимулирование совокупного спроса путем налогово-кредитных льгот населению. Среди развитых стран экономика Франции, по версии *Financial Times*, признана наиболее эластичной, стойкой и сбалансированной.

Анализируя меры государств по выходу из кризиса в разных странах, можно заметить, что отсутствие наднациональных коллективных мер затрудняет выход из нынешнего кризиса, ибо многие государства прибегают к политике протекционизма, что находит отражение в сокращении товарооборота мировой торговли. Как считают эксперты, в эпоху глобализации при столь сильной взаимосвязи экономик протекционизм более опасен, чем в период Великой депрессии. Это касается не только торговли, но и движения капиталов.

Поскольку в кризисный период государства столкнулись с необходимостью помогать отраслям, особенно затронутым кризисом, противостоять общему спаду экономики, защищать наиболее уязвимые категории населения — эти вопросы приходится решать в условиях сокращения бюджетных поступлений.

На сегодняшний день нет единого мнения относительно результатов усиления государственного вмешательства в экономику в условиях кризиса, имея в виду, что недостаточное государственное участие так же плохо сказывается на экономике, как и избыточное. По мере выхода из кризиса следует разрабатывать программы сворачивания господдержки.

## **ТРАНСПОРТНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА СТРАН В МИРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ**

*Носков В. А., Самарский государственный университет путей сообщения*

Вклад транспорта в ВВП страны имеет двойственный характер. С одной стороны, транспортный комплекс непосредственно создает добавленную стоимость, с другой стороны, модернизация транспортного комплекса оказывает огромное влияние на создание добавленной стоимости другими отраслями экономики, в первую очередь посредством снижения транспортных издержек. Вследствие этого нельзя стремиться просто к максимизации вклада транспорта в ВВП, тем самым можно замедлить развитие остальных отраслей экономики, что приведет к меньшему совокупному увеличению ВВП за счет всех отраслей экономики. Необходимо найти некий оптимальный баланс, сбалансированную структуру экономики, в которой транспорт в первую очередь создает условия для развития остальной экономики. При этом доля транспорта в ВВП в большинстве случаев должна оставаться стабильной или уменьшаться, а роль других производств и услуг расти (не в последнюю очередь за счет транспортной системы).

Различные отрасли в неодинаковой степени влияют на увеличений внутреннего спроса. Так, один рубль выпущенной продукции сельского хозяйства стимулирует внутренний спрос на 53 копейки, продукции строительства — на 48, транспорта — на 37, торговли — на 24.

В процессе формирования рыночных отношений подходы к дальнейшему планированию развития транспорта должны базироваться на определении конечных результатов этого развития. Одним из показателей, выступающим в качестве конечного результата для отрасли, является грузоемкость экономики, рассчитываемая как отношение грузооборота экономики в объеме ВВП. Характерной особенностью России является относительно высокое значение грузоемкости. Так, по уровню паритетной нагрузки на ВВП, выраженной в тонно-километрах перевозок на единицу паритетного ВВП, Россия в три раза уступает США, в 4 раза — Китаю, в 29 раз — Германии и в 143 раза — Японии.

Очевидно, что промышленный рост невозможен без роста грузоперевозок. Однако их прирост должен быть меньше прироста ВВП. Необходимо стремиться к постоянному снижению значения данного показателя, так как он показывает не что иное, как обременительные затраты в процессе производства, которые влияют на конкурентоспособность отечественной продукции. Это подтверждается и ретроспективным анализом изменения грузоемкости ВВП: переход развивающихся стран в разряд развитых, и в целом общественный прогресс сопровождаются снижением нагрузки транспорта на экономику. В литературе определен критерий перехода страны из развивающейся в развитые по грузоемкости ВВП: 1—2 т км/дол. США.

В мировой практике сложились следующие подходы к снижению грузоемкости ВВП:

1) рациональное размещение производительных сил (потенциально высокая грузоемкость часто закладывается на стадии разработки отраслевых программ; такие ошибки исправить особенно тяжело);

2) сокращение спроса на услуги грузового транспорта национальных производителей продукции, что возможно в случае изменения структуры ВВП за счет опережающего роста услуг, транспортноемкость которых на порядок ниже, чем товаров;

3) перепрофилирование производства, особенно в сторону повышения доли высокотехнологичной продукции.

Есть ряд стран, где наблюдались сверхвысокие темпы снижения грузоемкости. К ним относятся Индия (первые пятилетки после получения независимости) и Япония (притом, что, не имея своих сырьевых ресурсов, страна чрезвычайно зависит от их транспортировки), а в последние десятилетия и Великобритания. На Западе, в частности в Великобритании придается большое значение системному регулированию показателя грузоемкости. В этой стране, как ни в какой другой, рост ВВП опережает рост перевозок. При этом главным источником снижения грузоемкости становится уменьшение средней длины перевозок за счет передачи короткопробежных перевозок (до 2540 км, а не до 150 км, как считается в России) с железной дороги на автомобильный транспорт, что в свою очередь предполагает опережающее развитие дорожной сети.

## **ВЛИЯНИЕ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА НА НАПРАВЛЕНИЯ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

*Ожигина В. В., Белорусский государственный экономический университет*

В краткосрочном периоде создание Таможенного союза России, Беларуси и Казахстана оказывает влияние как на торговлю внутри союза — между Россией, Беларусью и Казахстаном, так и на торговлю с третьими странами. Существует два классических эффекта таможенного союза, открытых Дж. Вайнером: эффект создания и эффект отклонения торговли. Эффект создания торговли предполагает расширение импорта страны — участницы Таможенного союза из других стран-участниц за счет снятия барьеров во взаимной торговле. Эффект отклонения торговли связан с уменьшением импорта стран союза из третьих стран, переориентацией его на импорт товаров из таможенного союза, производимых менее эффективно, чем в третьих странах. Если первый эффект превышает для Республики Беларусь второй эффект, то создание таможенного союза для нее является выгодным. С учетом предварительной таможенной статистики за 8 месяцев 2010 г. можно провести их оценку по фактам.

За 8 месяцев 2010 г. объем внешней торговли товарами Республики Беларусь со странами Таможенного союза вырос на 18,6 % и составил 17,4 млрд. долл. США (97,1 % — Россия, 2,9 % — Казахстан). Доля товарооборота Республики Беларусь с данными странами в общем объеме товарооборота незначительно выросла — с 47,5 до 48,5 %. Рост произошел в основном за счет роста доли белорусского экспорта в данные страны — с 32 до 41 %, тогда как доля белорусского импорта из России и Казахстана уменьшилась с 59 % до 54 % (значимость российского импорта несколько уменьшилась, тогда как казахстанского — возросла).