

возможности для реакции курсовой политики на изменение внешних и внутренних условий функционирования экономики обеспечивает использование политики привязки курса белорусского рубля к корзине валют. С другой стороны, происходит поэтапное расширение предельных границ колебаний обменного курса к корзине валют по мере наступления соответствующих условий. Как показывает опыт стран Центральной и Восточной Европы, эти решения являются промежуточными на пути к использованию режима управляемого плавания.

Факторы, влияющие на достижение внутреннего экономического равновесия, в условиях переходной экономики на различных этапах процесса макроэкономической стабилизации претерпевают значительные изменения, связанные с переменой роли используемого режима валютного курса. На первоначальном этапе фиксированный обменный курс приводит к снижению девальвационных и инфляционных ожиданий, способствуя снижению темпов роста цен с высокого уровня до умеренного. Тем не менее в дальнейшем роль внешних факторов при формировании внутренних цен выходит на первый план. Внешние ценовые шоки в условиях фиксированного валютного курса могут приводить к дестабилизирующему влиянию на внутренние цены, что осложняет снижение инфляции с умеренного до низкого уровня.

Таким образом, в условиях значительного роста внешних дисбалансов роль фиксированного обменного курса для достижения внутреннего и внешнего равновесия в Республике Беларусь снизилась и возросла необходимость перехода к более гибкому режиму курсовой политики. Использование привязки обменного курса белорусского рубля к корзине иностранных валют, состоящей из доллара США, евро и российского рубля, призвано способствовать достижению внутреннего и внешнего экономического равновесия. В дальнейшем по мере реализации структурных реформ стабилизации внешнеэкономического сектора и роста объемов притока иностранного капитала важность повышения гибкости обменного курса для денежно-кредитной политики будет возрастать.

РЕАЛИЗАЦИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Н. Г. Кудряшов

Республика Беларусь является внутриконтинентальным государством, не имеющим выхода к морю. Страна не обладает значительными сырьевыми ресурсами, имеет отрицательное сальдо торгового баланса. В настоящих условиях особое значение приобретает реализация сравнительных преимуществ белорусской экономики. Поэтому использование транзитного потенциала Республики Беларусь является не только одним из основных направлений развития национальной транспортной системы, но может рас-

смаатриваться в качестве самостоятельного фактора роста экономики.

Геополитическое и геоэкономическое положение обуславливает весьма высокий транзитно-транспортный потенциал Республики Беларусь. Подтверждение тому – устойчивый рост экспорта транспортных услуг на всех видах транспорта до 2009 года (в настоящий период в эту тенденцию внесли коррективы негативные последствия мирового финансового кризиса). Согласно данным Министерства транспорта и коммуникаций, в 2008 году общие доходы от транзита составили 2623,4 млн долларов США и по сравнению с 2007 г. увеличились на 28 %. На 37 % был превышен прогнозный показатель, предусмотренный Комплексной программой обеспечения эффективного использования транзитных возможностей Республики Беларусь на 2006–2010 гг. Важной проблемой сегодня выступает реализация транзитного потенциала республики путем выработки предложений и рекомендаций по повышению эффективности использования сравнительных преимуществ нашей экономики, а также сохранению тенденций роста основных экономических показателей в этой сфере в условиях мирового финансового кризиса.

По оценке экспертов в области транспорта, Республика Беларусь использует свои транзитные возможности лишь на 20 %. Реализация транзитного потенциала Республики Беларусь возможна через участие в интеграционных объединениях, привлечение инвестиций в развитие и реформирование транспортно-логистической инфраструктуры (реконструкция и техническая модернизация приграничных пунктов таможенного оформления, развитие придорожного сервиса, строительство современных логистических центров), заключение соглашений о предварительном обмене информацией о перемещаемых через таможенную границу товарах с сопредельными государствами, обеспечение модернизации национального таможенного законодательства и практики таможенного дела с учетом мирового опыта.

Существенное значение имеет необходимость проводить гибкую тарифную политику, направленную на увеличение доходов от грузовых перевозок и полетов иностранных воздушных судов.

В условиях глобализации, постоянной экономической интеграции и одновременного развития рынка транспортных услуг растет значение логистики в различных ее проявлениях как искусства организации, управления, планирования, снабжения и т. п. В свете рассматриваемой проблемы следует уделять особое внимание развитию транспортной и таможенной логистики как факторам повышения эффективности транзитных грузоперевозок по территории Республики Беларусь. Необходимо также содействовать превращению транспортных маршрутов в разумно продуманные логистические цепи поставок. На базе созданной инфраструктуры для эффективного использования транзитных возможностей необходимо качественное

планирование и управление процессами транспортировки товаров.

Важно делать шаги по либерализации законодательства, создавать с другими государствами правовую базу с учетом интермодальных перевозок. Это позволит переключить на себя значительную часть грузов, следующих из стран азиатского и тихоокеанского регионов в Европу и обратно, сохранить не только сложившийся уровень экспорта транспортных услуг, но и обеспечить его рост.

Литература

1. *Бородин, П. П.* Программы союзного государства – инструмент, обеспечивающий его престиж и признание на мировой арене / П. П. Бородин // Проблемы управления. – 2008. – № 1.
2. *Джадралиев, М. А.* Транзитный потенциал ЕврАзЭС и региональная транспортная интеграция / М. А. Джадралиев // Евразийская экономическая интеграция. – 2009. – № 2.
3. *Мацкевич, В. В.* Таможенный аспект логистики внешнеторговых грузов в Беларуси / В. В. Мацкевич // Белорусский экономический журнал. – 2009. – № 2.
4. *Сосновский, В. Г.* Тезисы доклада на встрече министров транспорта Евро-Азиатского региона 19.02.2008 / В. Г. Сосновский // [Электронный ресурс]. – 2009. – Режим доступа: http://www.unece.org/trans/MinisterialITC70/documents/Speech_Ministerial_BelarusR.pdf – Дата доступа: 25.11.2009.
5. *Таранов, М. В.* Практическое применение таможенной составляющей в логистике / М. В. Таранов // Компас экспедитора и перевозчика. – 2009. – № 4.
6. *Шелег, Н. С.* Формирование системы содействия развитию придорожного сервиса / Н. С. Шелег, Н. А. Подобед // Белорусский экономический журнал. – 2009. – № 2.

ПРОБЛЕМА «ГОЛУБОЙ КАРТЫ» В ЕС

И. М. Свиридчук

Сегодня ЕС балансирует между борьбой с дефицитом рабочей силы и ограничением притока нежелательной миграции. По оценкам экспертов, вклад мигрантов в экономику ЕС сегодня может быть сопоставим с вкладом коренного населения. Причем наблюдается нехватка в высококвалифицированных специалистах: она растет в странах-членах ЕС в среднем на 3% в год. Очевидно, что без мигрантов экономика Европы нормально развиваться больше не может.

Сам по себе процесс международной трудовой миграции требует жесткого и организованного контроля. Для эффективного регулирования все страны-члены ЕС должны руководствоваться общими принципами, поэтому введение «Голубой карты» поможет ликвидировать негативные последствия международной миграции.

Цель «Голубой карты» – обеспечить въезд мигрантов именно в те страны, где они больше всего нужны. Таким образом, каждая страна, входящая в ЕС, будет сама определять, какого рода специалисты и в каком количестве ей нужны. Она выдается только после того, как специа-