

УДК [338.48+640.24] (476)

Н. А. ПОДОБЕД

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТОВАРНОГО РЫНКА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Белорусский государственный экономический университет

(Поступила в редакцию 16.07.2013)

Создание эффективной экономической системы, сбалансированной по основным показателям социально-экономического развития, требует проведения структурных изменений прежде всего в инфраструктуре товарного рынка. Модернизация инфраструктурных элементов, повышение эффективности их функционирования без прямых иностранных инвестиций в нынешних экономических условиях для Республики Беларусь невозможны. Республика Беларусь заинтересована в реализации инвестиционных проектов по модернизации инфраструктурных элементов с высокими наукоемкими и ресурсосберегающими технологиями, техническому перевооружению отраслей экспортной и импортозамещающей направленности в сфере транспортных коммуникаций, связи, туризма, строительных услуг, придорожного сервиса.

Товарный рынок представляет собой сложную социально-экономическую категорию, сущность которой раскрывается наиболее полно, если рассматривать рынок в различных аспектах его проявления. Основное предназначение товарного рынка – это эффективное доведение товара от производителя до потребителя с использованием вспомогательных организаций, предприятий и сфер экономики. В экономической литературе совокупность таких организаций обозначается понятием «рыночная инфраструктура». В основу этого определения положена модель товарного рынка, основными компонентами которой являются: потребность, спрос, предложение, товар, цена, сделка, обмен. Поэтому прогнозирование развития инфраструктуры потребительского рынка основывается на закономерностях развития экономики, социального и технологического прогресса.

Существуют два основных направления для определения категории «инфраструктура»: широкое и узкое. При широком подходе под инфраструктурой можно понимать совокупность всех материально-технических и организационных условий, без которых нормальное функционирование товарно-денежного обращения и актов купли-продажи становится невозможным.

Главный недостаток данного направления – отождествление с инфраструктурой всей совокупности технологического торгового оборудования. Если исходить из «узкого» подхода, инфраструктура – это система организаций, адекватных рыночному механизму. В этом случае содержание рыночной инфраструктуры определяется вслед за изложением структуры экономики вообще. В Республике Беларусь в структуре товарной экономики выделяют следующие виды экономической деятельности – промышленность, сельское хозяйство, строительство, транспорт и связь, торговля и общественное питание. Таким образом, инфраструктура товарного рынка Республики Беларусь – это совокупность вспомогательных видов деятельности субъектов, участвующих в эффективном доведении товаров от производителя до конечного потребителя [1, с.51].

Последовательное формирование инфраструктуры Единого экономического пространства (ЕЭП) Республики Беларусь, Российской Федерации и Республики Казахстан – это процесс, который уже прошел несколько этапов своего формирования. На первом этапе процесс интеграции

обеспечил создание зоны свободной торговли. На втором этапе был сформирован Таможенный союз. И сейчас, на третьем этапе, происходит формирование Единого экономического пространства и, соответственно, создается общая инфраструктура товарного рынка.

Существуют следующие основные проблемы, которые оказывают негативное влияние на развитие инфраструктуры товарного рынка ЕЭП. Во-первых, существуют барьеры в транспортном секторе. По степени своего влияния они могут быть исключительно транспортными, техническими барьерами, связанными со стандартами размещения объектов инфраструктуры. Во-вторых, не в полном объеме согласованы законодательства стран-участниц, системы регулирования осуществления перевозок ЕЭП, система профессионального допуска к осуществлению трудовой деятельности различается в странах ЕЭП и др. [2, с. 95–96].

Основными направлениями развития инфраструктуры товарного рынка в ЕЭП являются: реконструкция и модернизация важнейших транспортных коммуникаций; создание системы информационного обеспечения сферы услуг; повышение безопасности дорожного движения и обеспечение природоохранных требований при размещении новых инфраструктурных объектов; совершенствование системы экологического мониторинга; разработка единой стратегии развития инфраструктуры товарного рынка ЕЭП, нормативов, комплексных показателей размещения объектов; рост инвестиций в инфраструктурные отрасли государств-участников ЕЭП, развитие сетевого бизнеса, дальнейшая реструктуризация рынка услуг, связанная с экспансией торговых сетей; развитие системы глобальных «транспортных колец» как несущей основы транспортной системы ЕЭП; формирование глобальных транспортных узлов в направлениях Европа – Азия, Европа – Северная и Южная Америка, Азия – Северная и Южная Америка; развитие системы логистического сервиса, создание современных транспортно-логистических центров; внедрение высокоэффективных транспортно-логистических технологий по терминальной системе, мультимодальным и интермодальным перевозкам; комбинирование на основе многовариантности комплекса услуг и товаров для потребителей, ориентация на достижение синергетического эффекта в развитии инфраструктуры.

Дальнейшее развитие ЕЭП требует принципиального изменения интеграционного механизма, применения новых методов макроэкономической интеграции, обеспечивающих максимальное использование инфраструктурного потенциала стран-участниц.

Инфраструктура товарного рынка является сложной социально-экономической категорией, сущность которой зависит от баланса соотношения активных (торговые объекты) и косвенных элементов (биржи, ярмарки, банки, свободные экономические зоны, парки высоких технологий и др.). Основой эффективного функционирования элементов инфраструктуры является модель развития товарного рынка. Развитие инфраструктуры товарного рынка отражается на инвестиционном климате страны.

В Республике Беларусь существуют следующие предпосылки для инвестирования в инфраструктурные активы: наличие экспортно ориентированной экономики (экспортируется более 60% ВВП); выгодное географическое положение (центр Европы на перекрестке двух панъевропейских транспортных коридоров № II и № IX; прямой выход на рынок стран ЕЭП); значительный научно-технический потенциал (высококвалифицированная рабочая сила); появление институциональной базы для инвестирования в инфраструктуру (гарантии, льготы и преференции для инвесторов); транснационализация мирового рынка, приводящая к увеличению международного рынка товаров и услуг, вложению инвестиций в расширение производства, стимуляции развития информационных технологий и дальнейшей модернизации инфраструктуры; формирование рынка проектного финансирования в Республике Беларусь, когда находятся в стадии реализации первые инфраструктурные проекты, финансируемые совместно государством и частными инвесторами.

Вместе с тем существуют и препятствия, ограничивающие привлечение инвестиций в инфраструктурные активы:

- 1) для соблюдения интересов государства и решения социальных задач существуют некоторые ограничения по размещению объектов, что характерно для многих европейских стран;
- 2) неравномерность развития и размещения объектов инфраструктуры в Республике Беларусь (недостатки в развитии транспортной и логистической инфраструктуры);

3) рост конкуренции со стороны стран СНГ за привлечение инвестиций в модернизацию экономики;

4) усложнение цепочек поставок, наличие большого количества посредников, что приводит к уменьшению рентабельности инвестиций и др.

Белорусский рынок диктует необходимость развития таких структурных частей инфраструктуры товарного рынка, как производственная, социально-сбытовая, институциональная и экологическая инфраструктура [3, с. 115].

В рамках развития *производственной инфраструктуры* целесообразно акцентировать внимание на развитии транзитного потенциала, пассажирских перевозок, экспорта и внутренних транспортных потребностей экономики. Для повышения транзитного потенциала Республике Беларусь необходимо модернизировать существующую транспортную инфраструктуру, создать необходимую институциональную базу для стимулирования транзита и повышения качества логистических услуг. Основными задачами в данном направлении будут являться развитие и модернизация дорог, формирующих международные транспортные коридоры № II и № IX; развитие сети транспортно-логистических центров; модернизация и увеличение подвижного состава; внедрение современных подходов и IT-систем контроля, мониторинга и управления грузопотоками и инфраструктурой; повышение уровня подготовки кадров; размещение на таможенных пунктах пропуска необходимой инфраструктуры, обеспечивающей удовлетворение потребностей водителей, а также служб, вовлеченных в процесс проверки грузов. Основными инструментами для развития транзита в Республике Беларусь могут выступать следующие составляющие: создание крупной мультимодальной транспортно-логистической компании, осуществляющей экономическую интеграцию транзитных маршрутов, в том числе за счет альянсов с национальными и зарубежными операторами Российской Федерации, Республики Казахстан и др.; ускоренная модернизация автодорожной инфраструктуры за счет создания дополнительного источника финансирования; приведение принципов госрегулирования и стандартизации в сфере транзитных грузоперевозок в соответствие с мировой практикой. Направление развития экспорта и внутренних транспортных потребностей экономики может быть реализовано посредством повышения надежности, эффективности и доступности всего спектра транспортных услуг. В частности, необходимо повысить уровень контейнеризации грузов. Это возможно сделать за счет перевода контейнеров в класс возвратной тары, упрощения таможенного режима для контейнеров; реализации программы популяризации контейнеров среди грузоотправителей. Для повышения социально-экономической эффективности перевозок и реализации внутренних транспортных потребностей целесообразно ввести плату за пользование автодорогами для всех коммерческих грузоперевозчиков.

Элементы *социально-сбытовой инфраструктуры*, необходимые для эффективного функционирования товарного рынка, – это банковская система, обеспечивающая современный финансово-кредитный и расчетный механизм; электронная биржевая и аукционная системы, обеспечивающие биржевой оборот различной товарно-сырьевой продукции; закупочно-заготовительная и торгово-коммерческая системы, обеспечивающие оптовый и розничный товарооборот; страховая система, обеспечивающая страхование различных коммерческих рисков.

Развитие *институциональной инфраструктуры* товарного рынка предполагает совершенствование законодательства на региональном и республиканском уровнях; прогрессивное инвестиционное законодательство, информационно-аналитическую систему, включающую современные специальные информационные каналы связи.

Экологическая инфраструктура состоит из сооружений, объектов, предназначенных для охраны, воспроизводства и улучшения окружающей природной среды. Экологическая инфраструктура превратилась в настоятельную необходимость в условиях современной научно-технической революции, когда небывалыми темпами растут масштабы загрязнения внешней среды отходами производств и потребления. Экологическая инфраструктура представлена системой мониторинга окружающей среды, очистными сооружениями, охраной лесов, дамб, заповедниками, заказниками т.д. Одной из основных причин возникновения экологической инфраструктуры – необходимость борьбы с негативными последствиями от развития инфраструктуры рынка.

Любое явление, в том числе и развитие инфраструктуры, имеет свои положительные и отрицательные стороны. Среди негативных последствий развития инфраструктуры находится невосполнимое потребление ресурсов, негативные социально-экономические явления, загрязнение окружающей среды.

Основные этапы создания нового объекта инфраструктуры на товарном рынке предполагают разработку следующих направлений (рисунок):

- общая характеристика товарного рынка, выявление потребностей рынка: оценка инфраструктуры товарного рынка, географические границы, субъекты рынка, товарные ресурсы, доля предприятия на рынке;
- определение концентрации поставщиков (контрагентов) на товарном рынке: численность поставщиков, их доля на рынке;
- оценка конкуренции на товарном рынке (наличие экономических, инфраструктурных, административных барьеров для входа на рынок);
- итоговая оценка: выбор вида рынка и реализация стратегии развития инфраструктурных элементов с учетом основных факторов и принципов (внешние преимущества: управление инфраструктурой предприятия, консалтинг, аутсорсинг, инвестирование, повышение квалификации персонала; внутренние преимущества: сокращение затрат, оптимизация бизнес-процессов, мотивация персонала и др.).

При итоговой оценке модели создания нового объекта инфраструктуры целесообразно применить проектный подход к обоснованию эффективности инвестиций по методологии ЮНИДО ООН. Кроме изложения сути идеи проекта в нем в обязательном порядке содержатся маркетинговое исследование, производственная часть, инвестиционный план, содержащий подробный и полный расчет инвестиций, источников их покрытия, расчет текущих затрат и все необходимые финансовые подсчеты с расчетом прибылей и убытков, а также денежных потоков по периодам осуществления проекта.

Факторы, формирующие инфраструктуру товарного рынка



Модель создания нового объекта инфраструктуры на товарном рынке

Здесь же определяются и конечные результаты проекта, в том числе динамический срок окупаемости инвестиций, а также NPV(ЧДД) – чистый дисконтированный доход. В случае использования проектного подхода при обосновании разрабатываемых мероприятий обеспечивается полная прозрачность и не требуются какие-то дополнительные доказательства. Основные показатели, применяемые для оценки экономического эффекта и эффективности развития инвестиционных проектов создания инфраструктурных объектов, – это абсолютные показатели (чистый дисконтированный доход, срок окупаемости) и относительные (внутренняя норма доходности, индекс рентабельности).

Модель формирования инфраструктуры товарного рынка создает основу для решения ряда актуальных задач субъектов хозяйствования в рыночных условиях. Внедрение данной модели может происходить на разных иерархических ступенях управления: на уровне коммерческого отдела, когда инфраструктурные составляющие влияют на основной вид деятельности; на уровне предприятия (объединения предприятий), когда развитие инфраструктуры становится концепцией управления; на уровне региона – элементы инфраструктуры используются органами власти для привлечения инвестиций и снижения безработицы.

Все элементы инфраструктуры товарного рынка связаны между собой. Поэтому при формировании новых объектов необходимо определить вид рынка, а затем учесть факторы, формирующие инфраструктуру товарного рынка, и сформировать новый инфраструктурный объект исходя из базовых принципов размещения.

По природе возникновения и социально-экономическому содержанию можно следующим образом систематизировать единые факторы, влияющие на создание нового объекта инфраструктуры:

- общеэкономические (объем и структура производства, доходы различных групп населения; финансовая, налоговая, кредитная политика; степень развития сферы сервиса и другие факторы);
- нормативно-правовые (состояние нормативно-правовой базы, регламентирующей развитие инфраструктуры);
- общерегиональные (численность и состав населения, среднегодовая температура воздуха, годовая сумма осадков, продолжительность времен года, рельеф местности, число пасмурных и солнечных дней в году);
- специфические (развитие техники и технологии, доля прогрессивного оборудования в общем объеме используемых технических средств при оказании услуг);
- прочие (технологический уклад; социальная структура общества; занятость; традиции; мода и др.).

Выделяют следующие основные принципы формирования и развития инфраструктуры товарного рынка: эквивалентности (в рыночных условиях устанавливает границы развития инфраструктуры исходя из потребностей экономики и технологического уклада); **равномерности** (размещение объектов инфраструктуры зависит от потребностей рынка, производителей и потребителей); **сопряженности** (подразумевает соответствие элементов инфраструктуры обслуживаемым ею рынкам товаров, капитала, труда, недвижимости); **системности** (все элементы инфраструктуры имеют прочные связи, присущую только им организационную структуру управления).

Надежность инфраструктуры достигается совокупностью мер экономического, социального, правового, политического характера. При прочих равных условиях надежность функционирования региональной инфраструктуры тем выше, чем больше экономически самостоятельных хозяйствующих субъектов, полностью отвечающих своим имуществом по принятым на себя обязательствам как в экономике вообще, так и в инфраструктурной сфере в частности. Надежность инфраструктуры реализуется посредством следующих дополнительных принципов: **максимальной концентрации** обслуживания (строительство инфраструктурных комплексов с широким пакетом услуг); **рентабельности** (тип, размер, специализация инфраструктурного объекта должны обеспечивать наибольшую рентабельность); **рыночной конкуренции** (наличие конкурирующих объектов инфраструктуры); **экономичности** (оптимизация стоимости и времени оказываемых услуг через сокращение доли ручного труда и внедрение современных информационных технологий); **пропорциональности**, при соблюдении которого учитывается количество объектов социальной инфраструктуры в определенном регионе; **резервирования** (объем оказания услуг необходимо планировать по максимально возможному их количеству); **доступности** (максимально приблизить инфраструктурные объекты к месту возникновения потребности в услугах); **гибкости** (предполагает возможность изменения, трансформации объектов инфраструктуры исходя из потребностей рынка).

При создании нового инфраструктурного объекта необходимо опираться на принципы и функции формирования инфраструктуры. При этом строительство необходимо вести в тех местах, где это дает наибольший социальный, экологический и экономический эффект.

Экономические выгоды: интенсификация развития инфраструктуры товарного рынка, сельского предпринимательства, агротуризма; повышение рентабельности объектов сферы услуг, эффективное привлечение инвестиций за счет обоснования конкретных экономических показателей целесообразности создания объекта.

Экологические выгоды на местном уровне: снижение уровня загрязнения и нагрузок окружающей среды, минимизация потребляемых и использование вторичных ресурсов, сохранение и восстановление природных комплексов дорожно-природных ландшафтов; *на региональном уровне:* пропаганда «green business» через результаты и рекомендации проекта, повышение экологической мотивации бизнеса в области инфраструктурных проектов.

Социокультурные выгоды: создание новых рабочих мест и альтернативной занятости, дополнительные источники дохода, повышение уровня и качества жизни, сохранение и развитие этнической и этноэкологической культуры, традиционных ремесел и промыслов, повышение уровня экологического сознания и культуры населения.

Правильный выбор места размещения объектов и тщательное обоснование рентабельности их работы являются определяющими принципами строительства новых объектов.

Таким образом, основными социально-экономическими приоритетами развития инфраструктуры товарного рынка Республики Беларусь являются:

1) повышение конкурентоспособности белорусских товаров и услуг на глобальном рынке (повышение качества белорусских товаров и услуг; обеспечение доступности глобальных коммуникаций для белорусского экспорта; развитие транзитно-транспортного и экспортного потенциала; снижение доли транспортной составляющей в стоимости товаров);

2) стимулирование экономического роста (обеспечение устойчивости процессов обмена, сохранение рыночного равновесия спроса и предложения, повышение устойчивости рыночной экономики в целом; исключение деструктивных деформаций рыночных отношений; смягчение воздействия колебаний экономической конъюнктуры на результаты хозяйственной деятельности);

3) повышение производительности труда и конкурентоспособности (сокращение затрат на производство, разрешение противоречия между объективным ростом затрат на производство и ограниченными средствами производителей; повышение производительности; снижение экономического риска в рыночном хозяйстве; содействие развитию всех форм предпринимательства);

4) поддержка структурных изменений экономики (содействие углублению общественного разделения труда, его специализации с целью повышения результативности труда общества; возможность изменения мест работы населения в случае изменения структуры экономики, развитая инфраструктура упрощает перемещения рабочей силы; углубление ориентации производства на удовлетворение реальных общественных потребностей);

5) улучшение качества жизни населения (последовательное соблюдение экономических интересов участников товарно-денежных отношений, организационное оформление рыночных отношений; повышение оперативности сделок, обеспечение эффективности обмена, минимизация расходов; распределение ресурсов общества в соответствии с общественными потребностями и общественной эффективностью).

Важнейшая роль инфраструктуры товарного рынка заключается в стимулировании создания и развития производств, основанных на новых и передовых технологиях, увеличении числа рабочих мест, объема экспорта. Государственным приоритетам развития экономики соответствуют следующие основные задачи формирования инфраструктурных объектов: развитие сферы услуг, рост транзитного транспортного потока, расширение объемов и качества белорусских товаров и услуг, уменьшение налогового бремени для объектов малого и среднего бизнеса, привлечение инвестиций и туристов, создание новых рабочих мест, улучшение условий труда и др.

Реализовать вышеизложенные социально-экономические приоритеты на практике возможно на основе преодоления ключевых ограничений и достижения поставленных целей развития инфраструктуры. Для Республики Беларусь модернизация инфраструктуры является жизненно важным направлением. Развитие инфраструктуры товарного рынка наряду с притоком инвестиций создает предпосылки для развития экономики страны. Оптимизация процесса размещения отдельных элементов инфраструктуры поможет значительно снизить негативное влияние на

окружающую среду. Дальнейшее развитие инфраструктуры позволит Республике Беларусь более эффективно использовать возможности Таможенного союза и ЕЭП для повышения конкурентоспособности белорусских товаров на мировом рынке, увеличения доходов населения и проведения эффективной модернизации национальной экономики.

Литература

1. Шелег, Н.С., Енин, Ю.И. Инфраструктура товарного рынка: Учеб. пособие / Н.С. Шелег, Ю.И. Енин. – Минск: БГЭУ, 2012. – 412 с.
2. Шелег, Н.С., Микулич, И.М. и др. Концептуальные подходы к исследованию потребительского рынка (в условиях формирования ЕЭП) / Н.С. Шелег, И.М. Микулич. – М.: СИА, 2012. – 132 с.
3. Шелег, Н.С., Микулич, И.М. и др. Стратегии развития потребительского рынка Беларуси с учетом глобализации и интеграции / Н.С. Шелег, И. М. Микулич. – М.: СИА, 2014. – 193 с.
4. Инвестиционный кодекс Республики Беларусь. Официальный сайт [Электронный ресурс]. – 2013. – Режим доступа: <http://etalonline.by/>. – Дата доступа: 08.05.2013.
5. Основные положения программы социально-экономического развития Республики Беларусь на 2011–2015 годы / Республика. – 2010 – 11 ноября. – С. 5–8.
6. Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года: постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 29 авг. 2008 г. № 1249 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2008. – № 223. – 5/28285.
7. Подобед, Н.А. Формирование придорожного сервиса в Республике Беларусь / Н.А. Подобед; под науч. ред. Ю.И. Енина. – Минск: Право и экономика, 2010. – 109 с.
8. Статистический справочник: Беларусь в цифрах. – Минск, 2013. – 97 с.

N. A. PODOBED

SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT PRIORITIES COMMODITY MARKET INFRASTRUCTURE IN THE REPUBLIC OF BELARUS

Summary

The article deals with the development of commodity market infrastructure: a structural analysis performed and assessed the prospects of development, the model of a new infrastructure facility, outlines the key principles and criteria for the implementation of projects in this area, investigated the influence of the main factors, revealed the potential of the Single Economic Space and the formation of the Republic of Belarus joint projects, the basic socio-economic infrastructure development priorities.