

РАЗВИТИЕ ТОРГОВЛИ В СВОБОДНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗОНАХ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

В настоящее время в Республике Беларусь функционируют четыре свободные экономические зоны (СЭЗ): "Брест", "Минск", "Гомель-Ратон" и "Витебск". Все СЭЗ РБ практически не различаются по специализации: при том, что они являются по статусу комплексными, приоритет в них отдан развитию производственных предприятий, выпускающих экспортную либо импортозамещающую продукцию, при этом предприятия торговли не рассматриваются в качестве возможных резидентов белорусских СЭЗ. Безусловно, производственные предприятия нуждаются в поддержке, однако торговля — одна из крупнейших отраслей народного хозяйства РБ, которая также нуждается в дальнейшем развитии.

Формирование благоприятного инвестиционного климата для привлечения инвестиций в СЭЗ требует значительных первоначальных капиталовложений (примерно 4 долларов первоначальных капиталовложений на 1 доллар инвестиций), которыми в полной мере в сегодняшних условиях обеспечить все четыре свободные экономические зоны РБ практически невозможно. Создание субзон свободной торговли, налоги от деятельности которых были бы направлены на развитие инфраструктуры СЭЗ, хотя бы в составе одной из СЭЗ РБ позволило бы частично решить проблему ее финансирования. Например, целесообразным было бы, на наш взгляд, создание субзоны свободной торговли (ЗСТ) в СЭЗ "Минск", в районе аэропорта "Минск-2", тем более для ее создания имеются определенные предпосылки: исключительное географическое положение Республики Беларусь, столичный статус города Минска, проходящая рядом с аэропортом автотрасса Брест—Москва. Аэропорт "Минск-2", расположенный в Смолевичах, является самым крупным аэропортом страны и работает круглосуточно в течение всего года. В его распоряжении имеется автоматизированный грузовой склад с пропускной способностью 300 тонн в сутки. Аэровокзал рассчитан на обслуживание 5 миллионов пассажиров в год. В настоящее время эти возможности аэропорта используются далеко не в полной мере, деловая активность слабая. Это не позволяет накапливать достаточно ресурсов для модернизации комплекса и поддержания качества услуг на мировом уровне.

За рубежом многие страны используют различные порты (речные, морские, аэропорты и т.д.) для создания ЗСТ, поскольку такие зоны могут быть достаточно эффективными при небольших затратах на их создание. Создание ЗСТ характерно для стран с различным уровнем экономического развития: в США, в Болгарии и Венгрии, в Польше и России, интересным представляется нам опыт развития ирландской и китайских СЭЗ.

Необходимо подчеркнуть, что в последнее время многие ЗСТ, наряду с сохранением традиционной специализации в области внешнеторговых и финансовых услуг, переходят к развитию отраслей экспортного производства, начиная от простейшей обработки товаров до выпуска сложнейших видов продукции, некоторые ЗСТ становятся базами для создания свободных научно-технических зон, как, например, ирландская "Шэннон".

Таким образом, зоны свободной торговли, которые могут создаваться в местах, где уже имеется некоторый инфраструктурный комплекс, не тре-

буют слишком больших финансовых затрат на их создание и, в свою очередь, могут стать средством для дальнейшего перехода к более современным типам СЭЗ. В Республике же Беларусь сразу взялись за реализацию наиболее сложного и капиталоемкого типа зон — комплексных зон производственного назначения, при этом не рассматривая торговлю как инструмент достижения экономического эффекта деятельности зон.

С.В. Зенченко
БГЭУ (Минск)

ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ИМПОРТНОГО ТАРИФА НА БЛАГОСОСТОЯНИЕ СТРАНЫ

Для оценки благосостояния воспользуемся моделью несовершенной конкуренции предложенной Родриком (1988), включив в нее импортный тариф.

Через индекс i обозначим совокупность товаров $i=1, \dots, I$, каждый из которых импортируется и продается внутри страны. Импортный товар продается по мировой цене p_i^* и внутренней цене p_i , так, что $p_i - p_i^*$ составляет импортный тариф. Товар, произведенный внутри страны, экспортируется и продается по цене q_i , для удобства предположим, в стране нет экспортных пошлин. Пусть C_i — потребление i -го импортируемого товара, а D_i — товара произведенного внутри страны. Общий уровень расходов для достижения уровня полезности U можно записать следующей функцией: $E(p, q, U)$, зависящей от векторов цен $p=(p_1, \dots, p_I)$ и $q=(q_1, \dots, q_I)$. Производная от функции расходов взятая по цене будет равна уровню потребления:

$$dE/dp_i = C_i \text{ и } dE/dq_i = D_i, \text{ где } i=1, \dots, I. \quad (1)$$

Предположим, что каждый из произведенных в стране товаров продается n_j количеством фирм, выпуск каждой фирмы этого товара равен y_j , а общий объем производства равен таки образом $Y_j = n_j y_j$. Обозначим общий объем расходов каждой фирмы в отрасли определим функцией $f_j(y_j, w)$, где w — вектор заработной платы. При увеличивающихся масштабах средние издержки превосходят предельные, так что $f_j/y_j > df_j/dy_j$. Обозначим долю каждого фактора производства в выпуске продукции через $v_j, j=1, \dots, J$. При полной занятости доля равна общему спросу на каждый фактор производства. Эту долю можно получить дифференцированием функции затрат по заработной плате, с учетом количества фирм на рынке:

$$v_j = \sum_i n_i (df_i / dw_j), \quad \text{где } j=1, \dots, J. \quad (2)$$

При любой схеме импортного тарифа уровень полезности можно определить приравняв расходы E к сумме доходов от всех источников:

$$E(p, q, U) = \sum_i [q_i - (f_i / y_i)] Y_i + \sum_j w_j v_j + \sum_i (p_i - p_i^*) C_i \quad (3)$$

Пусть U^0 — уровень благосостояния, который достигается при свободной торговле, при расходах равных доходам (3). Доход можно рассчитать путем вычитания правой части формулы (3) и потребительских расходов $E(p, q, U^0)$, необходимых для достижения полезности U^0 :

$$B(p, q, p^*, U^0) = \left\{ \sum_i [q_i - (f_i / y_i)] Y_i + \sum_j w_j v_j + \sum_i (p_i - p_i^*) C_i \right\} - E(p, q, U^0). \quad (4)$$