

5. Romer, P. M. Mathiness in the Theory of Economic Growth / P. M. Romer // American Economic Review. — 2015. — Vol. 105, № 5. — Pp. 89–93.

6. Romer, P. M. The Trouble with Macroeconomics [Electronic resource] / P. M. Romer // Paul Romer. — 2016. — Mode of access: <https://paulromer.net/wpcontent/uploads/2016/09/WP-Trouble.pdf>.

<http://edoc.bseu.by>

*О. В. Борисик, канд. экон. наук, доцент
БГЭУ (Минск)*

ПРОБЛЕМЫ И НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ РЫНКА МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Транспортный комплекс Республики Беларусь имеет значительный потенциал для увеличения своего вклада в общий объем валового национального продукта. В первую очередь это относится к международным перевозкам и эксплуатации транспортных коридоров. Рынок международных автомобильных грузоперевозок Республики Беларусь находится в состоянии непрерывного развития, тем не менее потенциал Беларуси в этой отрасли использован не полностью. Так, в 2015–2018 гг. наблюдалось замедление роста доли экспорта услуг по перевозке грузов автомобильным транспортом в общем объеме экспорта услуг, что говорит о недостаточном уровне развития в Беларуси международных автомобильных грузоперевозок. Эффективность функционирования рынка зависит прежде всего от условий работы белорусских транспортных компаний. Среди проблем, с которыми сталкиваются национальные компании, можно выделить: отсутствие современной логистической инфраструктуры (по существу вместо логистических услуг Беларусь оказывает транспортные услуги), устаревший парк транспортной техники (по всем видам грузоперевозок) и отсутствие экономических механизмов для его обновления, а также проблемы в правовой базе — многие правовые акты, среди которых Закон Республики Беларусь «О транспортно-экспедиционной деятельности», Закон Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках», требуют модернизации.

Кроме того, причинами неблагоприятного развития конъюнктуры рынка являются недостаточные инфраструктура и сервисное обслуживание транспортных средств, недостаток финансовых средств и несовершенство системы лизинга, что приводит к замедлению обновления парка грузовых автомобилей.

Необходимыми мероприятиями по развитию международных автомобильных грузоперевозок, которые будут способствовать развитию рынка, являются: отмена принципа «национального резидентства»; рационализация порядка и скорости переработки (переоформления) грузов на белорусских ТЛЦ; использование преимуществ, созданных в рамках Таможенного союза и ЕАЭС; совершенствование таможенного администрирования при экспортно-импортных поставках товаров и транзитных операциях в целях сокращения времени таможенного оформления грузов и транспортных средств, ускорения прохождения границ; повышение качества дорожной инфраструктуры; внедрение веб-платформы TRANSPark MCAT на базе разработанного интернет-ресурса с целью предотвращения нападения на водителей и перевозимый груз, который помогает определять местонахождение безопасных, надежных и подходящих мест стоянки; развитие сети транспортно-логистических центров; внедрение «электронной таможни»; пересмотр размеров платы за транзитный проезд по территории Республики Беларусь с целью стимулирования транзитных перевозок; повышение стандартов качества дорожного

покрытия; обновление парка автомобилей. Большое значение для повышения эффективности деятельности белорусских автомобильных перевозчиков также приобретает участие Республики Беларусь в работе Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ). Членство Республики Беларусь в ЕКМТ не только позволило белорусским перевозчикам беспрепятственно осуществлять перевозки по многосторонним разрешениям в любую страну, входящую в ЕКМТ, но и открыло широкие возможности для работы на белорусском рынке транспортных услуг перевозчикам всех стран, являющихся членами ЕКМТ.

Для Беларуси, имеющей ограниченные сырьевые и энергетические ресурсы, развитие сферы транспортных услуг является важнейшим источником экономического и социального развития. Устойчивое функционирование рынка международных автомобильных перевозок будет способствовать привлечению дополнительных транзитных грузопотоков в транспортные коридоры, проходящие по территории Беларуси и, следовательно, являться залогом эффективного развития экономики в целом.

*П. Берстоу, магистрант
Ю. Б. Вашкевич, магистр экон. наук
БГЭУ (Минск)*

HOW BELARUS CAN SOLVE ITS CORPORATE DEBT PROBLEM BY DEVELOPING A RELATIONSHIP WITH THE MONACO BANKING SECTOR

НАПРАВЛЕНИЯ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ КОРПОРАТИВНОЙ ЗАДОЛЖЕННОСТИ В БЕЛАРУСИ ПОСРЕДСТВОМ РАЗВИТИЯ СВЯЗЕЙ С БАНКОВСКИМ СЕКТОРОМ МОНАКО

Проблема корпоративной задолженности и просроченных кредитов является достаточно острой для финансового сектора Республики Беларусь. Поиск новых возможностей решения данной проблемы, в частности за счет привлечения инвестиций со стороны банковского сектора Монако — опция, заслуживающая внимания.

The current outlook for Corporate Debt (i.e. capital that is owed by companies rather than by governments or individual people) and Non performing Loans (NPL, i.e. a loan on which the borrower is not making interest payments or repaying any principal) is that the level of NPLs remains high in CIS countries and is not likely to decrease in the short term. Given the high uncertainty of a major economic recovery, banks are willing to sell their NPLs. Yet they experience a number of problems, such as the number of potential buyers who could buy and manage corporate NPLs in the CIS is limited, due to the capital and expertise required. Therefore they must look towards investors that have high capital, expertise and a willingness to take a risk.

The current financial problem in the Republic of Belarus, yet one that also provides an opportunity is that according the National Bank of Republic of Belarus, since 2017, the amount of corporate debt was USD 33,54 Billion. 159 State Owned Enterprises (SOEs) alongside the energy sector hold 56 % share of the total corporate debt level. The total value of NPLs in the Belarusian banking sector is around USD 757 million. The top 2 banks by amount of NPLs (Belarusbank and BPS-Sberbank) account for 61.3 % of the total, or USD 465 million.