

Рассмотренное выше определение позволяет нам сформировать видение того, как может строиться предлагаемый нами военно-промышленный холдинг на базе существующей сегодня национальной сети воинских частей и остального многообразия структурных элементов. Военно-промышленный холдинг позволит привлекать в него частные структуры на разные уровни доступа к различного рода разработкам. Что позволит избежать одной из проблем: многочисленность элементов под грифом «секретно». Каждый уровень холдинга, имея свою степень допуска, сможет работать на определенные сферы снабжения национальной обороны. Это позволит внедрять инновационные разработки в развитие техники, компьютерной сети, спутниковой связи и т.д. Кроме этого, проверенная временем и практикой классическая структура холдинга позволяет снизить издержки по управлению, контролю и развитию финансового обеспечения.

Отдельным пунктом стоит отметить и возможность снижения издержек по количественному составу трудовых ресурсов и иждивенцев всех подразделений национальной обороны. Благодаря этому возможны снижения необходимых государственных дотаций на развитие из республиканского бюджета при сохранении, а возможно и увеличении тенденции развития.

Как и во всем существуют некоторые аспекты, которые требуют детальной проработки. Во-первых, необходимо четко понимать, что неправильно сформированная структура холдинга позволит скорее разрушить всю национальную оборону, чем развить ее до высшего уровня. Во-вторых, при неправильном понимании работы финансовых потоков внутри холдингах, при попытках создания дополнительных бюрократических структур внутри самой системы, все эти факторы только увеличат издержки государства на национальную оборону, тем самым повлияют на стабильность республиканского бюджета. В условия неопределенности в экономике это является непоправимой роскошью.

Перспективы развития государственной инвестиционной политики в Республике Беларусь

Герасименко А.А.

Научный руководитель Сикорская Л.А.

Белорусский национальный технический университет

Актуальность моей темы очевидна, так как в последние годы проблемой белорусской экономики является плановость во многих аспектах экономики. Обыкновенный человек ценит стабильность, чистоту и порядок и не любит ответственность и неопределенность. Планирование ассоциируется с порядком, рациональным подходом к жизни и преодолением страха будущего. Каждый из нас планирует свое время, встречи, траты денег и т.д. Альтернативой планированию является хаос, состояние «пассивно

плыть по течению». Поэтому человек склонен легко ставить знак равенства между личным планированием своих ресурсов и государственным планированием чужих. Интервенционисты (политики и чиновники) умело описывают страхи, риски и опасности, которые, по их мнению, только мы все вместе можем преодолеть, нейтрализовать или ликвидировать их. Для этого, как они уверяют, нужно отдать им наши деньги (налоги), имущество (землю, недвижимость), и тогда общество будет более безопасным, удобным и справедливым

Централизованное планирование имеет противоположный характер, удовлетворяя потребность не индивида, но руководящего органа социалистической системы в организации средств принуждения максимально формальным и согласованным способом, для достижения заданных целей. Следовательно, вопрос стоит не в том, планировать или нет – а в том, кто должен планировать – индивид, владеющий необходимой практической информацией, или не имеющий к этому никакого отношения орган принуждения. Распорядители чужим всех стран мира любят составлять планы для других. Планы, которые оказывают большое влияние на доходы, собственность и ход жизни людей. Планы, которые очень редко реализуются и достигают поставленных целей. Государственное планирование заканчивается значительным превышением заложенных в бюджет затрат и гораздо более скромными результатами. Сторонники государственного интервенционизма склонны обвинять в провалах госпланирования отдельных людей. Мол, это конкретные люди плохо сработали, не просчитали, просчитались. В этом виноваты либо они сами, либо плохая методика оценки, либо некие «объективные факторы» типа кризиса, падения цен на нефть или рост цен на продовольствие. Исправление ошибок планирования предлагается делать ротацией кадров. На самом деле сведение проблемы государственного планирования только к человеческому фактору является неадекватным решением гораздо более глубокой проблемы.

На мой взгляд, проблема формулируется совсем иначе. Дело в теоретической возможности государства, т.е. распорядителей чужим имуществом, активами и ресурсами, при помощи имеющихся в распоряжении ресурсов, информации, людей и организации добиваться выполнения ими же утвержденных планов для достижения ими же определенных показателей. Демократия также не является фактором, который гарантирует выполнение государством своих планов. Чтобы сохранить за собой право продолжать планировать и распоряжаться огромными ресурсами государства, интервенционисты стараются принимать планы, которые не ставят конкретные цели и задачи, выраженные в количественных показателях. Цели и задачи формулируются обтекаемо, при помощи общих, неконкретных формули-

ровок. Именно такая постановка целей и задач позволяет распорядителям чужим оправдываться перед избирателями или вышестоящим начальством.

В государственных планах нет личной, имущественной ответственности разработчиков и дисижнмейкеров за реализацию планов. Возможность «нарисовать» выполнение позволяет получать премии и сохранять должности. Провалы же, если таковые удастся доказать оппонентам, являются чистыми убытками, компенсировать которые некому. При реализации долгосрочных планов (например, государственная пенсионная система, образование, здравоохранение), результаты провала государственного плана появляются уже после того, как уходят в отставку или на пенсию авторы этих планов.

Назовем следующие основные причины провалов государственного планирования.

1) политики и чиновники распоряжаются чужими, а не своими личными деньгами и ресурсами;

2) ошибочный выбор объекта планирования, отрасль или вся экономика;

3) сложность с определением адекватных средств для выполнения плана. При нечетко сформулированной цели и количественно неопределенных целевых показателях, на которые нужно выйти в результате реализации плана, интервенционисты склонны занижать первоначальную смету для выполнения плана, а потом регулярно продлять проекты, придумывая себе новые задачи;

4) противоречие мотивации распорядителей чужим в отношении ресурсов, активов и имущества. Источником ценности является предельная полезность тех или иных товаров или услуг для собственника. Только собственник, а не кто иной, определяет оптимум для себя в данном конкретном месте и времени;

5) дефицит информации для полноценного анализа ситуации. Асимметричность информации является объективным фактором для принятия решений любым человеком;

6) планирование ограничивается существующими политическими и институциональными условиями. Множество согласований, императив достижения компромисса для того, чтобы план был принят большинством в парламенте, часто выхолащивают оригинальное предложение. Предложенный на экспертном уровне план обрастает условиями, дополнениями и формами, которые искажают его смысл и приводят к совершенно другим последствиям, чем изначально предполагалось.

У распорядителей чужим нет мотивации ликвидировать план в случае, если он не выполняется или приводит к непреднамеренным последствиям. У них есть мотивация бесконечно его корректировать, продлевать и увеличивать сроки исполнения. Планы, которые интервенционисты реализу-

ют на деньги налогоплательщиков, предполагают использование так называемого административного ресурса. Он не поддается монетарной оценке, но его последствия могут быть весьма негативными. Например, если частные компании производят товары или услуги, которые конкурируют с аналогичными, производимыми в рамках плана, то интервенционисты склонны использовать административный ресурс против них. Это типичный пример монополизации рынка и дискриминации частного сектора. Негативные последствия «административного ресурса» усугубляются, когда в органах госуправления существует конфликт интересов (законодатель, распорядитель имущества и активов, организатор тендеров, орган, выдающий лицензии и контролер в одном лице). Такой конфликт есть практически во всех министерствах правительства. Рэндал О'Тул в своей книге пишет о том, что негативных результатов реализации «качественных» планов государства (best-laid plans) великое множество: «пузыри» на рынке недвижимости, пробки на дорогах, экологические катастрофы, города-призраки (они были созданы под искусственный спрос, вызванный государством через инструменты монетарной и фискальной политики), деградация жилищно-коммунальной и дорожной инфраструктуры, чрезвычайно низкое качество системы образования и здравоохранения, экологические катастрофы, провал пенсионной системы и деморализация в частоте запретов на полную реализацию прав и свобод человека, в первую очередь, права собственности на свою жизнь. Интервенционисты активно продвигают идею государственного планирования, отождествляя ее с планированием человеком своей жизни и деятельности. На самом деле, планирование государства имеет целый ряд принципиальных отличий от плана человека.

Решения в сфере транспорта и дорожного строительства, которые разрабатывали, «пробивали» и реализовывали плановики, также не отличаются ни качеством, ни эффективностью, ни эффективным бюджетированием. Плановики вмешивались в транспортную архитектуру, создавая привилегии одному виду транспорта за счет другого. Один из американских плановиков после посещения Европы начал активно хвалить железную дорогу, как лучший способ перемещения товаров и людей. При этом этот плановик забыл упомянуть, что несмотря на высокие налоги на автомобильные перевозки и субсидии для ж/д, которые сохранялись десятилетиями, 75 % грузоперевозок стран ЕС осуществляется автомобильным транспортом. Для сравнения в США этот показатель составляет 28 %. С 1980 г. объем грузов, перемещаемых по ж/д сократился с 22 % до 14 %. За это же время в США объем ж/д товарных перевозок вырос с 31 % до 39 %. Это типичный пример, когда плановики оценивают качество работы других плановиков не по результату, а по намерениям. На самом деле, проблема

ж/д перевозок кроется в госрегулировании. Вплоть до 1980 г. американское правительство активно регулировало ж/д перевозки, устанавливая цены и тарифы. Дерегулирование и ликвидация Interstate Commerce Commission позволили железным дорогам более активно развиваться. Опять же никто не понес ответственности за десятилетия реализации провальной, ненаучной теории «естественной» монополии. До 1980 года штаты сами решали, как тратить деньги на развитие дорожной инфраструктуры (автострады). В 1982 г. Конгресс лишь ввел 10 рекомендаций (earmarks), которые должны быть учтены при реализации проектов. С тех пор число рекомендаций-требований увеличилось до 6 000 в законе от 2005 г. Такой подход к развитию дорог вяжет по рукам и ногам даже те штаты, которые действительно хотят улучшить транспортную инфраструктуру.

Идея централизованного планирования зиждется на том основании, что интервенционисты – благородные благодетели, движимые альтруистическими мотивами. Один из американских законодателей в 1878 году сказал: *«Я пришел к выводу, что процесс составления закона похож на процесс изготовления колбасы: чем меньше ты знаешь процесс, тем больше уважаешь результат».*

Основные рекомендации, исходя из опыта централизованного планирования в США, заключаются в следующем:

- государство вообще не должно участвовать в планировании и производстве потребительских товаров и средств производства;
- создание такой же мотивации для управляющих государственным ресурсами, как мотивация для частных собственников;
- управление государственным ресурсами через механизмы траста;
- установить четкие параметры, по которым определяется эффективность деятельности каждого госоргана (benchmarks);
- создание условий конкуренции структур за право распоряжаться ресурсами и выполнять четкие задачи;
- создание конкурентной среды в области транспорта, ликвидация практики искусственного выделения отдельных видов транспорта за счет государственных субсидий и дотаций;
- запрет выделения бюджетных денег на лоббирование определенных проектов;
- приватизация автобусных и ж/д маршрутов, создание конкуренции операторов маршрутов.

Опыт США в управлении природными ресурсами, землей, недвижимостью, транспортной инфраструктурой показывает, что даже в системе демократии, гораздо более зрелой и развитой культуры предпринимательства, государственное планирование приводит к негативным последствиям. Поэтому структурные, системные рыночные реформы в постсоветской

стране должны проходить не в направлении копирования существующей европейской или американской системы, а по пути приватизации при гарантировании свободного входа на рынок и обеспечения свободной конкуренции.

Инновационные технологии, применяемые в обучении курсантов военно-технического факультета

Гринкевич А.С., Смердов Е.Ю.

Научный руководитель Пеньков Е.А.

Белорусский национальный технический университет

В современном мире инновационный потенциал образования признан основным фактором развития культуры и технологического процесса. Новый социальный заказ общества обучать иностранным языкам (ИЯ) как средству межкультурной коммуникации, формировать личность, вобравшую в себя ценности родной и иностранной культур и готовую к общению, влечет за собой широкое внедрение технологий, позволяющих изменить саму парадигму иноязычного образования. Именно инновационные технологии, ориентированные на вовлечение каждого учащегося в активный познавательный процесс, на сбалансированное формирование коммуникативных навыков и умений позволят достичь поставленных образовательным стандартом целей иноязычного образования.

Инновационные технологии овладения иноязычным общением

Проект

Проект – это решение, исследование определенной проблемы, его практическая или теоретическая реализация. Проектная деятельность учащихся подчинена определенному алгоритму и является сложной, состоящей из нескольких этапов творческой, исследовательской работой.

Признаками проектной методики являются:

- личностно-деятельностный подход к обучению ИЯ;
- точность и предсказуемость результатов, осознание путей их достижения;
- нацеленность на создание конкретного речевого продукта (диалог, монолог и т.д.), воплощенных в видах и формах учебной и внеучебной деятельности, (презентация, коллаж, сценарий фильма, дневник, стенгазета);
- связь идеи проекта с реальной жизнью или будущей профессиональной деятельностью студентов: наличие связей между теорией и практикой;
- самоорганизация и ответственность участников проекта;
- консультационно-координирующий характер деятельности преподавателя.

Ведущие принципы, реализуемые в ходе обучения ИЯ с помощью проектной методики:

- принцип коммуникативности;