
гическая неподготовленность к новшествам. В то же время лидирующие позиции государств Запада, Японии во многом предопределены и обусловлены осуществляемой ими инновационной политикой. Это указывает на необходимость изучения соответствующего зарубежного опыта для того, чтобы позаимствовать передовые достижения.

Вместе с тем, исследование государственной инновационной политики как важного явления, присущего современному этапу экономического развития, позволит найти оптимальные пути и средства ее реализации в республике, способные содействовать преодолению существующего отставания страны от Запада и вхождению в перспективе Республики Беларусь в круг наиболее развитых государств мира.

В свою очередь, более высокий уровень хозяйственного развития республики, призванный явиться следствием эффективного осуществления отечественной инновационной политики, способен обеспечить существенное увеличение степени удовлетворения потребностей ее граждан в разнообразных благах и услугах.

Процессы трансформации национальной экономики потребуют существенной корректировки политики в области науки и инноваций. Должны быть сформированы базовые предпосылки для введения в практику инновационной деятельности новых элементов. Предстоит освоить передовые методы организации и проведения исследований, создать инновационную инфраструктуру и рынок объектов интеллектуальной собственности, определить специализацию организаций в рамках национальной инновационной системы. Для этого необходимо целенаправленно сориентировать имеющийся научно-технический потенциал на повсеместную разработку и внедрение инноваций, объединить усилия государственных органов управления всех уровней, организаций научно-технической сферы и предпринимательского сектора экономики в интересах ускоренного использования достижений науки и технологий в целях реализации стратегических национальных приоритетов страны.

Литература

1. Мясникович, М.В. Научные основы инновационной деятельности/ М.В. Мясникович. – Минск: ИООО «Право и экономика», 2003. – 280 с.
2. Степаненко, Д.М. Инновационная политика Республики Беларусь/ Д.М. Степаненко. – Минск: Право и экономика, 2005. – 283 с.
3. Ильенкова, С.Д. Инновационный менеджмент: учебник / С.Д. Ильенкова, Л.М. Гохберг, С.Ю. Ягудин [и др.]; под. общ. ред С.Д. Ильенковой. – М.: ЮНИТИ, 2008. – 246 с.

ПРИЧИНЫ И СЛЕДСТВИЯ ДЕВАЛЬВАЦИИ БЕЛОРУССКОГО РУБЛЯ В ПЕРИОД С 2008 г. ПО 2009 год

В.В. Мицкевич, МИУ, ф-т экономики, 4-й курс

*Науч. рук.: В.Н. Федосенко,
к.э.н., доцент*

Проведя анализ динамики и изменения курса белорусского рубля к доллару США, евро и российскому рублю за период с 01.01.2008 г. по 31.12.2009 г. и усреднив данные показатели, была найдена средняя линия изменения стоимости белорусского рубля относительно данных валют (усредненная стоимость белорусского рубля). Данный тренд был сопоставлен с трендом внешней торговли Республики Беларусь за аналогичный период времени. Проанализировав обобщающий график, сделаны следующие выводы. В 2008 года наблюдалось увеличение объема внешней торговли с последующим за ним существенным падением. Спад за последние три месяца составил 1,8 млрд долл., отрицательное сальдо увеличилось на 16,3% и составило в целом за год – 6580 млн долл. США. Годовой совокупный дефицит внешней торговли и государственного бюджета превышал более чем на 1 млрд долл. золотовалютные запасы.

Вследствие данных событий 2 января 2009 года государством была проведена девальвация белорусского рубля относительно доллара США и евро на 20,5%. Понизив курс, правительство рассчитывало на снижение покупательной способности на импортные товары, а также на повышение конкурентоспособности отечественной продукции на внешних и внутренних рынках. Данное решение остановило падение тренда внешней торговли и в долгосрочной перспективе способствовало его восстановлению. Кроме этого в связи с высокой зависимостью цен от курсового фактора был вызван высокоинтенсивный инфляционный процесс. В итоге в краткосрочной перспективе отрицательное

сальдо уменьшилось и составило –477,5 млн долл. за январь месяц, но в долгосрочной продолжало расти. Так, к концу 2009 года сальдо осталось отрицательным и составило –7282,4 млн долл. По итогам 2009 года импорт превышает экспорт на 34%, что на 14% процентов больше чем в 2008 году.

В целом объем внешней торговли увеличился после катастрофичного падения в конце 2008 года, но недорос до показателей начала 2008 года. Однако данное увеличение объема внешней торговли товарами является мнимым, так как происходит в большей степени только за счет увеличения импорта в страну. Кроме этого девальвация имела достаточно высокие инфляционные последствия. Валовой внешний долг Беларуси увеличился за 2009 год на 6 млрд 875,8 млн долларов США, или 45,4%, и на 1 января 2010 года составил 22 млрд 29,9 млн долларов США.

Литература

1. Статистический ежегодник Республики Беларусь за 2008 и 2009 год / Национальный статистический комитет Республики Беларусь. – Минск, 2008 г. и 2009 г. – 599 с.
2. Экономика: университетский курс/ Лемещенко П.С., Лукина С.В. – Минск, 2007. – 705 с.

ОРГАНИЗАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

С.И. Рабко, МИУ, ф-т экономики, 5-й курс

*Науч. рук.: В.И. Донцова,
к.э.н., доцент*

Переход экономики Республики Беларусь к рыночным отношениям ставит принципиально новые задачи в сфере управления транспортным комплексом. Развитие республики как самостоятельного независимого государства предопределяет качественные изменения работы транспорта с переориентацией значительных объемов перевозок в класс международных. Транспорт обслуживает практически все виды международных экономических отношений, является важнейшим источником валютных поступлений в республике, выступая на международных рынках как экспортер транспортной продукции.

Республика Беларусь присоединилось к ряду соглашений и конвенций, действующих в Европе по регулированию транспортных перевозок.

Республика Беларусь расположена в центральной части Европы, поэтому является транзитной страной. В силу своей специфики транзит входит в круг интересов как транспортной, так и экономической (внутренней и внешней) политики Беларуси. Увеличение транзита через территорию республики зависит от качества предлагаемых услуг и их цены. Направленность транзитной политики на повышение качества услуг выражается в приведении транзитной среды в соответствие с европейской системой, расширении пограничных переходов, упрощении процедуры досмотра при пересечении границ, модернизации средств транспорта и т.д. Это повышает скорость, безопасность, комфортность транзитных перевозок. Решающее значение для развития транзита имеет укрепление позиций Беларуси в европейской транспортной системе.

Приоритетной потребностью и одновременно направлением транспортной политики становятся приведение белорусской транспортной инфраструктуры в соответствие с международными техническими стандартами и ее интегрирование в европейскую сеть. Ситуация в этой области достаточно благоприятна, поскольку Республике Беларусь не нужно создавать заново значительный транспортный потенциал, необходимо лишь модернизировать транспортную инфраструктуру. Беларусь в перспективе могла бы обеспечить приток иностранной валюты путем «экспортирования» транзитных перевозок по мере улучшения экономического положения в регионах.

Важную роль в обеспечении этих связей играют все виды транспорта, а в особенности автомобильный транспорт. В последние годы значительно возрос объем международных автомобильных перевозок грузов, пассажиров и багажа.

Автомобильный транспорт имеет наиболее высокие эксплуатационные расходы, однако затраты на содержание постоянных устройств сравнительно невелики, что обеспечивает этому виду транспорта достаточно высокую конкурентоспособность при перевозках на короткие расстояния. Наибольшая гибкость этого вида транспорта в отношении возможности выбора маршрута перевозки обеспечивает ему главенствующую роль в качестве средства доставки грузов непосредственно получателю.