
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 гг. – 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.

Одним из ведущих автотранспортных предприятий в Республике Беларусь, занимающимся грузовыми перевозками в международном сообщении и оказанием других платных услуг, является ИЧУТП «Нойман Интернациональный Транспорт».

Литература

1. Дикович, Н.Г. Международные транспортные операции и логистика / Дикович Н.Г. – Минск: Академия управления при Президенте Республики Беларусь, 2007. – 194 с.

ВЕНЧУРНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ КАК СУБЪЕКТ ИННОВАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

А.А. Романовская, АУнП РБ, ф-т управления, 2-й курс

*Науч. рук.: Г.Л. Харевич,
к.э.н., доцент*

Венчурная организация – коммерческая организация, создаваемая для осуществления инвестиционной деятельности в сфере создания и реализации инноваций, а также для финансирования инновационных проектов.

Основными направлениями деятельности венчурной организации являются:

1. Приобретение имущественных прав юридических лиц и (или) индивидуальных предпринимателей, осуществляющих научную, научно-техническую и инновационную деятельность.
2. Финансирование инновационных проектов.
3. Оказание управленческих, консультационных и иных услуг лицам, выполняющим инновационные проекты, финансируемые венчурной организацией [2, с. 63].

Инвестиционные венчурные фонды, объединяя капитал клиентов, осуществляют финансирование компаний с рисковыми инновациями. Венчурная компания основывается на деловом сотрудничестве собственников компании и владельцев венчурного капитала. Финансируя инновационные проекты с высокой степенью риска, они располагают возможностью получения существенно большего дохода, чем финансируя обычные проекты. Владельцы венчурного капитала вкладывают свой капитал именно в те проекты, куда традиционные банки вкладывать средства не решаются. Создаваемым при этом малым предприятиям и инновационным компаниям важно привлечение венчурного капитала как единственного источника финансирования. Венчурные компании давно уже стали важной частью ведения бизнеса на Западе.

Началом венчурного инвестирования в Республике Беларусь можно считать 2006 год. Важную роль в развитии венчурного инвестирования принадлежит белорусской компании «Открытый проект». Задача государственной поддержки венчурных инвестиций приобретает ещё большую актуальность, особенно в связи с развитием Парка высоких технологий.

Созданием венчурного фонда в Беларуси должно заниматься государство, предварительно осуществив ряд мероприятий, направленных на насыщение экономики деньгами. Все белорусские хозяйствующие субъекты, работающие в высокотехнологичной сфере, крайне заинтересованы в привлечении венчурного капитала. В конце 2006 г. заместитель председателя Государственного комитета по науке и технологиям Игорь Войтов сообщил, что Беларусь планирует создать к 2010 г. три венчурных фонда при участии государственных инвестиций и ресурсов банков [1].

Венчурное предпринимательство и венчурные организации представляют собой огромный интерес для экономики нашей страны, особенно в посткризисный период. Это хорошая основа для её развития и модернизации. И здесь важно привлекать не только государственные инвестиции и ресурсы банков, но и частный капитал, что будет способствовать повышению конкурентоспособности экономики в целом.

Литература

1. Экономическая газета, № 85(903) от 19.11.2005 [электр. ресурс]; Доступный кредит; Режим доступа: http://neg.by/publication/2005_11_09_6277.html. - Дата доступа: 06.03.2010

2. Каширин А., Семёнов А. Принципы организации венчурного фонда / А.Каширин, А. Семёнов // Наука и инновации. – 2006. – №11. – С.62–66.