

7. Финансирование отдельных проектов в области транспорта, имеющих общегосударственное значение, а также оказание государственной помощи различным предприятиям в обеспечении такого финансирования.

8. Покрытие текущих убытков транспортных предприятий, повышение рентабельности которых за счет самокупаемости является по тем или иным соображениям невозможным (дотации транспортным предприятиям).

9. Разработка и контроль выполнения экологических стандартов.

10. Разработка и контроль выполнения норм безопасности труда на транспорте и технических стандартов безопасности.

11. Разработка и применение административно-экономических мер по экстренной концентрации транспортных ресурсов в чрезвычайных ситуациях. Необходим определенный период становления, накопления опыта, а также подкрепления всех перечисленных функций транспортной инспекции соответствующими административными и правовыми актами, что происходит в настоящее время.

Список цитированных источников

1. Национальный Интернет-портал Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Национальный статистический комитет Республики Беларусь. – Режим доступа: <http://belstat.gov.by>

2. О лицензировании отдельных видов деятельности: Указ Президента Республики Беларусь от 01.09.2010г. № 450 [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Режим доступа: <http://pravo.by/document/?guid=3871&p0=P31000450> – Дата доступа: 02.05.2017.

УДК 338

Рохацевич К.О.

Научный руководитель: доцент Зазерская В.В.

РАЗВИТИЕ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КАК ФАКТОР ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА

Транспорт является одной из ключевых отраслей любого государства. Объем транспортных услуг во многом зависит от состояния экономики страны. Однако сам транспорт часто стимулирует повышение уровня активности экономики. Он освобождает возможности, таящиеся в слаборазвитых регионах страны или мира, позволяет расширить масштабы производства, связать производство и потребителей.

Особое место транспорта в сфере производства заключается в том, что, с одной стороны, транспортная промышленность составляет самостоятельную отрасль производства, а потому особую отрасль вложения производственного капитала. Но с другой стороны, она отличается тем, что является продолжением процесса производства в пределах процесса обращения и для процесса обращения.

В современных условиях внешнеэкономическая деятельность (ВЭД) является важной составляющей, формирующей структуру, динамику, устойчивость национальной экономики. Сегодня ни одно государство в мире не может успешно развиваться без эффективной системы внешнеэкономических отношений, позволяющих интегрироваться в мировое хозяйство.

Внешнеэкономическая деятельность - это совокупность форм и методов торгово-экономического и финансово-производственного взаимодействия субъектов на мировом рынке с целью использования преимуществ международного разделения труда для достижения более высокой эффективности функционирования участвующего субъекта. Иными словами, это осуществление хозяйствующими субъектами одного государства внешнеэкономических связей с хозяйствующими субъектами других государств.

Внешнеэкономические связи - это совокупность регулярных и устойчивых экономических отношений между субъектами по поводу реализации экспортно-импортных операций, связанных с перемещением товаров, услуг, рабочей силы и капитала через национальные границы с целью обеспечения взаимосвязанного воспроизводства. В сферу данных отношений входят обмен товарами, организация финансовых и кредитных отношений, специализация и кооперация производства, научно-техническое сотрудничество, оказание экономического и технического содействия, создание совместных предприятий и других форм экономического сотрудничества.

Понимание роли развития внешнеэкономической деятельности для обеспечения устойчивого роста белорусской экономики требует динамизма и активности в совершенствовании внешнеэкономической политики и повышения роли Беларуси в мировой торговле. Активное участие страны в мировой торговле связано со значительными преимуществами: оно позволяет более эффективно использовать имеющиеся в стране ресурсы, приобщиться к мировым достижениям науки и техники, в более сжатые сроки осуществить структурную перестройку своей экономики [1]. Главным направлением развития экспорта Республики Беларусь является увеличение доли товаров и услуг с высокой добавленной стоимостью. Однако получить хороший результат от экспорта бывает достаточно проблематично. Полученная прибыль и добавленная стоимость в значительной степени определяются разнообразными факторами, находящимися и не находящимися в сфере влияния экспортеров. Например, барьеры входа на рынки стран или государственное субсидирование экспорта отдельных товарных групп, которое видоизменяется при вступлении в ВТО. Беларусь вынуждена будет взять на себя обязательство придерживаться принципов справедливой конкуренции, то есть применять только те меры государственной поддержки экспорта, которые напрямую не влияют на издержки производства.

В условиях глобализации только полноценное вхождение государства в мировую торговую систему предполагает эффективное развитие национальной экономики, обеспечение экономической безопасности, создание механизмов защиты национальных экономических интересов. Международные экономические отношения являются определяющим фактором развития любого государства. Республика Беларусь располагает весомым потенциалом транспортных услуг, рациональное и эффективное использование которых имеет важное экономическое значение, в частности, способствует увеличению валютных поступлений от экспорта услуг комплекса. Занимая 7,66% в структуре ВВП, удельный вес экспортных поставок транспортных услуг в общем объеме экспорта страны составляет 44,1 %. Функционирование предприятия как основного звена внешнеэкономического комплекса государства в системе международных экономических отношений требует пересмотра традиционных форм и методов организации и управления его внешнеэкономической сферой деятельности. В связи с этим особого внимания заслуживают вопросы эконо-

мической оценки ВЭД транспортных услуг, объективность которой поощряет рост производства, способствует повышению его эффективности.

Беларусь – важнейшая транспортная артерия евразийского пространства.

Ежегодно через территорию страны следует свыше 100 млн тонн европейских грузов, из них около 90% – между Россией и ЕС. При этом республика в полной мере обеспечивает оперативность и безопасность транзита. Транспортные услуги оказываются железнодорожным, автомобильным, воздушным, речным и трубопроводным видами транспорта.

Международные транспортные коридоры

Географическое положение Беларуси предопределило ее роль в качестве транзитной дорожной державы: республика находится на перекрестке основных транспортных маршрутов, связывающих государства Западной Европы с Востоком, регионы Черноморского побережья со странами Балтийского моря. Территорию Беларуси пересекают 2 трансъевропейских транспортных коридора, определенных по международной классификации под номером II (Запад – Восток) и под номером IX (Север – Юг) с ответвлением IXB.

Экспорт услуг в январе-ноябре 2016 г. составил 6 109,7 млн долл. и превысил соответствующий период 2015 г. на 1,7% (+100,1 млн долл.) [2].

В структуре экспорта услуг в январе-ноябре 2016 г. по-прежнему наибольший удельный вес занимают транспортные услуги – 43,2%, это минимальное значение с 2005 г. Это свидетельствует об улучшении структуры экспорта услуг. Доля услуг, зависящих от товаров снижается (доля транспортных снизилась на 1,6%).

В целом, экспорт услуг в общем экспорте товаров и услуг в январе-ноябре 2016 г. занимает 22,6% и превышает аналогичный показатель 2015 г. на 2,6 п.п.

В 2015 г. по сравнению с 2014 г. экспорт перевезенных грузов снизился по таким видам транспорта, как трубопроводный на 19,64%, железнодорожный на 24,2%, автомобильный на 21,8%, воздушный на 14,57%, внутренний водный на 25,10%. Лидером в 2015 г. по экспорту стал автомобильный транспорт. Он составляет 34,8% от общего экспорта перевезенных грузов Республики Беларусь. В среднем за 5 лет экспорт снизился по таким видам транспорта, как трубопроводный на 6,4%, железнодорожный на 15,7%, автомобильный на 0,5%, внутренний водный на 15,6% [3].

Сравнивая 2012 и 2013 гг., можно сделать вывод, что темпы роста экспорта перевезенных грузов по всем видам транспорта увеличились с 100,69% до 104,28%, несмотря на снижение по позиции «другие виды транспорта» на 25,34% [3].

В 2014 и 2013 гг. темпы роста экспорта перевезенных грузов по всем видам транспорта снизились с 104,28% до 97,83%, несмотря на рост воздушного на 81,52% и «других видов» на 31,9% транспорта [3].

Сравнивая 2015 и 2014 гг., видим, что темпы роста экспорта по всем видам транспорта снизились с 97,83% до 77,96%.

Импорт услуг в январе-ноябре 2016 г. составил 3 892,3 млн долл. и снизился по сравнению с аналогичным периодом 2015 г. на 96,8 млн долл., или на 2,4%.

Сальдо внешней торговли услугами в январе-ноябре 2016 г. традиционно сложилось положительным в размере 2 217,4 млн долл., что на 196,9 млн долл. лучше, чем за аналогичный период 2015 г. (+2 020,5 млн долл.).

Импорт перевезенных грузов

В 2015 году по сравнению с 2014 годом импорт перевезенных грузов снизился по таким видам транспорта, как железнодорожный на 3,8%, автомобильный на 14,7%, внутренний водный на 29,1%. Лидером в 2015 году стал автомобильный транспорт. Он составляет 36,5% от общего импорта перевезенных грузов Республики Беларусь. В среднем за 5 лет импорт снизился по таким видам транспорта, как железнодорожный на 3,8%, внутренний водный на 12,2% [3].

Сравнивая 2012 и 2013 гг., можно сделать вывод, что темпы роста импорта перевезенных грузов по всем видам транспорта снизились с 97,57% до 92,40%, несмотря на рост автомобильного транспорта на 16,8% [3].

За 2014 и 2013 гг. темпы роста импорта перевезенных грузов по всем видам транспорта увеличились с 92,40% до 110,64% [3].

В 2015 и 2014 гг. темпы роста экспорта перевезенных грузов по всем видам транспорта снизились с 110,64% до 84,37%, несмотря на рост воздушного транспорта на 50,9% [3].

Развитие и становление экономики любого современного государства невозможно без точно функционирующей транспортной инфраструктуры. Эффективная, бесперебойная и прибыльная работа предприятий промышленности и торговли находится в прямой зависимости от регулярной деятельности транспортных организаций.

Список цитированных источников

1. Дайнеко, А.Е. Мировая экономика и внешнеэкономическая деятельность Беларуси / А.Е. Дайнеко [и др.]. – Минск: НИИ Минэкономики Республики Беларусь, 2004. – 300 с.

2. Национальный Интернет-портал Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Национальный статистический комитет Республики Беларусь. – Режим доступа: <http://belstat.gov.by>

3. Транспорт и логистика Республики Беларусь: справочник / Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Н.В. Горбанева, А.В. Орлович; под редакцией И.И. Карбановича – Минск, 2012.

УДК 378.4:001.895(476.7)

Свиржевская В.В.

Научный руководитель: ассистент Вакульская Л.С.

ИННОВАЦИИ В СФЕРЕ ОБРАЗОВАНИЯ (НА ПРИМЕРЕ БрГТУ)

Целью данной работы является выработка мероприятий по повышению конкурентоспособности выпускников белорусских вузов (в частности БрГТУ) на рынке труда.

Предмет исследования – процесс и методы подготовки специалистов в высших заведениях Республике Беларусь.

Объект исследования – учреждение образования «Брестский государственный технический университет».