

Литература

1. Драма 2008 года: от экономического чуда к экономическому кризису / В. А. Мау // Вопросы экономики. — 2009. — № 2. — С. 4–24.
2. Мясникович, М. В. Республика Беларусь на пути к новой экономике / М. В. Мясникович. — Минск: «Беларуская навука», 2009. — 292 с.
3. Инвестиции в основной капитал / Э. И. Петрович [и др.] // Экономический бюллетень НИЭИ Министерства экономики Республики Беларусь. — 2011. — № 2. — С. 24–27.

Особенности развития транспортной логистики в Беларуси

*Атрошкина А. С., студ. II к. БГУ,
науч. рук. ст. преп. Мозговая О. С.*

Использование достижений транспортной логистики является залогом повышения эффективности отечественного транспортного комплекса и активизации его интеграции в мировую транспортную систему [1, с. 3].

Беларусь — транзитная страна, что важно для развития транспортной логистики. Геостратегическое расположение Республики Беларусь позволяет ей быть выгодным «мостом» для осуществления транзита между государствами Европейского Союза и Азиатско-Тихоокеанского региона. Территорию Беларуси пересекают 2 трансъевропейских транспортных коридора, определенных по международной классификации под номером II (Запад — Восток) и под номером IX (Север — Юг) с ответвлением IX В [2]. Однако в настоящий момент транзитный потенциал Беларуси недоиспользуется. Мощь транзитных коридоров используется лишь на 25–40% от возможного [3]. Благодаря ряду проведенных преобразований, суммарный доход от транзита за 2009 год составил более 2 млрд. долларов США, что составило 102% к прогнозному заданию [4, с. 2].

Еще одним фактором развития белорусского транспортно-логистического рынка является развитие дорожной сети в республике. По данному показателю Беларусь занимает одно из лидирующих мест среди стран СНГ. За последние 10 лет сеть автомобильных дорог общего пользования возросла в 1,6 раза. Плотность автомобильных дорог на 1 кв. километр территории республики составляет 0,4 километра (для сравнения, в европейской части России — 0,2 км) [4, с. 2].

Немаловажным фактором реализации транзитного потенциала является законодательство, регламентирующее порядок проведения экспортно-импортных операций. В 2009 году Республика Беларусь повысила свой рейтинг, составляемый по результатам исследований, проводимых Всемирным банком по показателю «торговля через границу», переместившись со 134 на 129 место среди 183 стран [4, с. 3]. Однако, как показывает практика, таможенные процедуры слишком усложнены. Одним из направлений по снижению имеющихся административных барьеров при проведении экспортно-импортных операций и выполнении транзита является оптимизация таможенного контроля. В связи с этим необходимо внедрение на пограничных переходах современных электронных технологий.

В транспортно-логистической сфере существуют некоторые проблемы:

1. Фактическое отсутствие конкуренции на рынке транспортной логистики.

2. Отсутствие института, содействующего развитию данной области, а также проводящего исследования и разработки в сфере транспортной логистики, в Великобритании таким институтом является Департамент транспорта, в Латвии — Министерство сообщений, в Нидерландах — Национальный международный совет по распределению).

3. Недостаток квалифицированных специалистов в сфере логистики.

Сейчас в республике проводится работа по созданию транспортно-логистических центров с привлечением зарубежных и отечественных инвестиций (в районе Национального аэропорта «Минск» (инвестор — бельгийская компания «АОI NV», в СЭЗ «Гродноинвест» (инвестор — кипрская компания «Вестнамус-Логистик») и др.) [4, с. 5].

Применение транспортной логистики позволяет экономить до 15–20% издержек. В 2009 году по индексу логистики Беларусь понизила свои позиции по сравнению с 2007 годом, что могло быть следствием экономического кризиса, передвинувшись с 74 на 110 место в рейтинге, составляемом по результатам исследований, проводимых Всемирным банком [4, с. 5]. Для содействия развитию данной сферы в стране разработана Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года, утвержденная постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29 августа 2008 г. № 1249 «О Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года». В ее рамках предусматривается строительство многофункциональных транспортно-логистических центров, современных складов и подготовка кадров для работы в данной сфере.

Успешный рост белорусского рынка логистики возможен, однако, лишь при условии его достаточной конкурентоспособности. Сегодня эксперты единодушны в том, что белорусский транспортно-логистический рынок проигрывает своим зарубежным конкурентам почти на 20 лет.

Литература

1. Миротин, Л. Б. Транспортная логистика: Учебник для транспортных вузов / под ред. Л. Б. Миротина. — М.: Экзамен, 2003. — 512 с.
2. Общие тенденции развития транспортно-логистического сервиса // Официальный сайт СТА «Логистик» — Республика Беларусь [Электронный ресурс]. — 2010. — Режим доступа: <http://www.sta-logistic.by/infocenter/articles-355.html>. — Дата доступа: 26.03.2011.
3. Транспорт. Логистика // Сайт посольства Республики Беларусь в Исламской Республике Иран [Электронный ресурс] — Режим доступа: www.iran.belembassy.org/.../files/transport.%20logistics_993_1001.pdf. — Дата доступа: 26.03.2011.
4. Стратегия развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 гг, 9 августа 2010 г, № 1181. — 18.

Эмпирические исследования номинальных обменных курсов

*Барауля О. В., студ. II к. БГУ,
науч. рук. ст. преп. Четииков М. Ю.*

В настоящее время хозяйственная жизнь различных государств более взаимосвязана, чем когда-либо в прошлом. Состояние экономики одной страны может оказывать значительное влияние на весь мир в целом. В современном мире теории валютных курсов являются особенно актуальными. Валютные курсы позволяют сравнивать цены на товары и услуги во всем мире. Целью моей статьи является обзор эмпирических исследований номинальных обменных курсов.

Для начала хочу уточнить, что обменный курс — это цена денежной единицы одной страны, выраженная в денежных единицах другой страны. В США в 1944 году была принята система фиксированных обменных курсов, согласно которой все национальные валюты жестко «привязывались» к доллару и через доллар — к золоту. Однако в 1973 году после кризиса Бреттон-Вудской валютной системы большинство промышленно развитых стран ввели систему плавающих обменных курсов. Согласно данной системе, обменный курс определяется относительным спросом и предложением на деньги.

В связи с этим, особенно важной стала проблема прогнозирования валютных курсов. Такие ученые как, Мусса, Тейлор, Дорнбуш, Кругман и многие