

соседних с Беларусью стран. Внешнеторговые грузы Беларуси обеспечивают загрузку латвийских портов на 25 – 27 %, а Латвийской железной дороги – на 36,6 % [3]. Основными товарами перевозимыми через Латвию являются нефть и минеральные удобрения. Однако, повышение тарифов на Латвийской железной дороге может изменить планы белорусских предприятий и транзитные перевозки через Литву могут оказаться более выгодными. В то же время, латвийские порты имеют некоторые преимущества. Например, наиболее крупный свободный порт Вентспилс имеет возможности принимать корабли водоизмещением 75 тыс. тонн. Перевозка грузов большими партиями позволяет уменьшить транспортные затраты в расчёте на одну единицу. Так, если груз идёт до порта Роттердам, то экономия составляет 1 \$ с тонны, а если груз идёт в Китай, то экономия составляет до 5 \$ с тонны. Текущей задачей для увеличения объёма транзитных перевозок из Беларуси через территорию Латвии является унификация и упрощение таможенных процедур на пограничном переходе Бигосово / Индра, а также эффективное использование других пограничных переходов. Необходимо увеличение пропускной способности участка железной дороги Погоцк – Даугавпилс.

Экономические отношения между Республикой Беларусь и Латвийской Республикой должны развиваться при уважении принципов суверенного равенства государств и невмешательства во внутренние дела другого государства. Экономические отношения должны способствовать укреплению мирных, добрососедских отношений между нашими странами. Беларусь – государство внутриконтинентального географического положения и предоставить ему возможности для развития экономики, обеспечив выход к морю на взаимовыгодных условиях – это нормальное действие по отношению к ближайшему соседу и экономическому партнёру Латвии. Условием нормальных экономических отношений должна быть экономическая безопасность и наличие устойчивых товарно-денежных отношений.

#### **Литература**

1. Данные Министерства статистики и анализа РБ – <http://www.belstat.gov.by>
2. Данные Министерства экономики ЛР – <http://www.em.gov.lv>
3. Данные Белорусской железной дороги – <http://www.rw.by>

### **Современные тенденции в экспорте-импорте капитала стран Европейского союза**

**Малашенкова О.Ф., Зеленко Е.А., ФМО БГУ**

Приток ПИИ в ЕС по итогам 2005г. в целом снизился до 216 млрд. долл. - самого низкого уровня начиная с 1998 года. В то же время динамика не была идентичной во всех странах - членах ЕС, среди которых наи-

большее сокращение притока ПИИ было зарегистрировано в Германии, Дании, Нидерландах и Швеции, на них пришлось 95% всего сокращения импортированного капитала. Сохранение понижательной динамики ПИИ в ЕС отчасти связано с погашением крупных внутрифирменных кредитов и репатриацией прибыли из отдельных стран-членов Союза.

В то же время приток ПИИ в каждую из 10 новых стран - членов ЕС возрос до 20 млрд. долл. вследствие высоких темпов их экономического роста, наличия квалифицированной рабочей силы по конкурентным ставкам оплаты труда и большей определенности в отношении нормативно-правового режима регулирования ПИИ после вступления в ЕС. Наибольший приток иностранных инвестиций наблюдался в Польше, Чехии и Венгрии в основном за счет капитала Германии и Голландии. Как результат - в марте-апреле 2005 г. 10 новых вступивших в ЕС стран были признаны вторым по степени привлекательности регионом по привлечению ППИ после Западной Европы.

В 2006 году перспективы ПИИ в ЕС выглядели довольно благоприятно. Экспорт капитала из стран ЕС будет увеличиваться. Накопленные прибыли компаний, наверняка, подтолкнут фирмы к расширению своих рынков сбыта, особенно в Азии и новых членах Союза. Исследование, проведенное среди немецких предприятий Deutsche Industrie- und Handelskammertag, показывает, что 40% опрошенных организаций будут и далее инвестировать за рубеж. Среди факторов, которые должны способствовать увеличению ПИИ, ЮНКТАД называет конкурентное давление на компании, продолжающуюся либерализацию, рост ТНК из стран с формирующимиися рынками и оффшоринг услуг.

Сохраняющаяся у компаний необходимость повышать свою конкурентоспособность посредством снижения издержек и получения доступа к природным ресурсам и стратегическим активам за рубежом станет мощным стимулом для дальнейшего роста ПИИ, в частности в странах ЕС. Кроме того, повышение прибыльности ТНК, по всей видимости, станет толчком для активизации СиП, что должно способствовать росту объемов ПИИ и в этих странах.

В то же время снижение темпов роста в некоторых развитых странах, а также структурная слабость и финансовая и корпоративная уязвимость в некоторых регионах продолжают сдерживать рост потоков ПИИ. Сохраняющиеся во многих странах внешние диспропорции и резкие колебания валютных курсов наряду с высокими и нестабильными ценами на сырье представляют собой угрозу для глобальных потоков ПИИ. Таким образом, хотя в экономике стран ЕС пока и наблюдается стабильный экономический рост, объем ППИ все же зависит от состояния экономики всего Союза. Как следствие, снижение темпов роста экономики может стать причиной сокращения импортируемых и экспортруемых капитальных ресурсов.