

- финансово-кредитная подсистема — инфраструктура товарных рынков как подсистема, участвующая в платежно-расчетном и кредитном обеспечении товародвижения;
- подсистема организационного обеспечения — организационные мероприятия по обеспечению функционирования и развития инфраструктуры товарных рынков во взаимодействии с их исполнителями, обеспечивающие эффективное партнерство, развитие конкуренции между структурными элементами товарных рынков и способствующие снижению затрат на продвижение продукции от производителя до потребителя.

Комплексное преобразование торговой инфраструктуры предполагает реализацию следующих основных направлений:

- развитие оптово-посреднических организаций и складского хозяйства;
- разработку системы информационного обеспечения товарных рынков;
- развитие тароупаковочной индустрии;
- улучшение торгово-транспортного обслуживания;
- усовершенствование кредитно-финансового и организационного обеспечения товарных рынков;
- упорядочение нормативно-правового обеспечения функционирования товарных рынков.

Н.А. Евсей

Белорусский государственный экономический университет (Минск)

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК: ЛОГИСТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

Транзит как составная часть путей международного сообщения играет важнейшую роль в регулировании товарных потоков и представляет собой специфическую услугу, включающую дороги с инфраструктурой, систему налогов и сборов, развитие сервисных услуг.

В последние годы увеличились транзитные грузоперевозки через территорию Гродненской области. За 2007 г. объем транзитных перевозок составил 2154 тыс. т, при этом основной объем занимают автотранспортные транзитные перевозки — 99 % и только железнодорожные — 3,5 тыс. т. Количество транзитных перевозок, осуществленных иностранными перевозчиками, составляет 731,1 тыс. т, из них автотранспортом — 729,5 тыс. т и железнодорожным — 1,3 тыс. т.

За январь—август 2007 г. в бюджет Республики Беларусь от транзитных перевозок поступило 269 млрд р. (или около 130 млн дол. США, что на 100 млн больше, чем было в начале 2000 г.).

Имеет место положительная тенденция роста количества выданных разрешений на въезд в Республику Беларусь и выбытие из страны тамо-

женными пунктами пропуска Привалка, Брузги-2, Берестовица-2 за 2006—2007 гг. [1, с. 15].

По итогам работы за восемь месяцев 2008 г. в бюджет поступило 327,2 млрд р. таможенных платежей по транзитным перевозкам, что на 67 млрд больше, чем за аналогичный период 2007 г. Через таможенную границу проследовало более 1 млн транспортных средств, перемещено свыше 5 млн т груза, границу пересекли 1,72 тыс. человек [2, с. 3].

Таким образом, наблюдается стабильный рост транзита (15—20 %) на территории Гродненской области на протяжении последних нескольких лет. И все же уровень 1997 г. (32 %) не достигнут.

Основные факторы, влияющие на транзитный потенциал Гродненской области:

- пропускная способность пунктов пересечения границы с Польшей и Литвой;
- таможенное регулирование транзитных перевозок;
- количество выданных разрешений;
- состояние автомобильных дорог и железнодорожных путей;
- развитие придорожной инфраструктуры;
- сопровождение груза через транзитную территорию.

На основании изученного европейского опыта транспортной политики выделены следующие направления в структуре транзитных перевозок:

- изменение соотношения между различными видами транспорта;
- развитие взаимодействия между различными видами транспорта, применение контейнерных и смешанных перевозок;
- реализация комплекса мер по повышению безопасности транспорта (в первую очередь безопасности дорожного движения);
- усиление транспортных связей между Европой и странами «Пространства 1520».

Перспективными направлениями транзитных грузоперевозок через территорию Гродненской области являются следующие:

- Гродно (переходы Брузги и Свислочь) — Санкт-Петербург, Астрахань (порт Оля);
- Екатеринбург — и далее выход на Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали;
- Одесса (порт Ильичевск).

Эти пути в обход очень крупных центров и магистралей могут быть привлекательными за счет более выгодных тарифов и расстояний, меньшего количества экологических ограничений. Кроме того, наиболее рекламируемый и обустроенный II МТК должен иметь и обходные варианты, выгодные для грузопроизводителей и Республики Беларусь [3, с. 12].

Развитие дорожной системы региона создает предпосылки для корректировки основных направлений товародвижения и способствует по-

вышению транзитного потенциала региона. Основные направления развития дорожного строительства в Гродненской области:

- автомобильная и железная дороги по направлению Кузница—Островец;
- электрификация участков Молодечно—Гудогай, Гродно—Минск, Гродно—Барановичи;
- развитие речного транспорта (Привалка—Швендубре);
- рассмотрение восстановления железной дороги Гродно—Друскининкай.

Создание региональных транспортно-логистических центров позволит привлечь дополнительные транзитные перевозки через Гродненскую область, при этом полученный экономический эффект положительно отразится на экономике транспортного комплекса региона, сопровождаясь значительным мультипликативным эффектом, который будет проявляться в других отраслях экономики региона.

Литература

1. *Азаревич, Т.* Инфраструктура должна быть достойной / Т. Азаревич // Таможня и ВЭД. — 2007. — № 10. — С. 13—15.

2. *Гаврицкий, И.* Гродненский транзит / И. Гаврицкий // Гродзен. праўда. — 2008. — 20 верас. — С. 6.

3. *Свириденко, А.И.* Инновационные и эколого-экономические аспекты развития транспорта: взгляд со стороны / А.И. Свириденко // Проблемы и перспективы развития транспортных систем и строительного комплекса: материалы II междунар. науч.-практ. конф. / М-во транспорта и коммуникаций Респ. Беларусь, М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. желез. дорога, БелГУТ; под общ. ред. В.И. Сенько. — Гомель: БелГУТ, 2008. — С. 10—12.

С.А. Егоров

Белорусский государственный экономический университет (Минск)

ГОСУДАРСТВО И ВЕНЧУРНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Рассмотрим на примере Беларуси роль государства в развитии венчурной деятельности. Прежде всего необходимо ответить на вопрос: должно ли государство оказывать финансовую поддержку венчурной деятельности или ограничиться только нефинансовыми мерами? Мировая практика показывает, что чем больше отстает страна в технологическом развитии, тем больше правительство должно сконцентрироваться на прямом финансовом стимулировании инновационной деятельности вообще и венчурного капитала в частности. Учитывая ряд проблем в развитии научно-технологической сферы Беларуси, приходим к выводу, что государственная финансовая поддержка венчурного инвестирования является обязательным условием его оздоровления.