

бумаг и рынка в целом, владеет корпоративной информацией, знакома с отчетами, проектами и инвестиционными перспективами значительного количества действующих компаний (фирм). Поэтому инвестиционная компания может оказать услуги как в направлении корпоративного финансирования и посредничества, так и в области портфельного инвестирования и непосредственной деятельности на рынке ценных бумаг.

Инвестиционной компании следует оказать услуги по нахождению объекта инвестиций, предложить конкретный способ вложения средств в существующий бизнес, а также быть способной оказывать посреднические услуги в организации коммерческого партнерства, сформулировать венчурный фонд, как способ концентрации капиталов нескольких своих клиентов, найти новых акционеров-инвесторов путем выпуска новых акций клиента-эмитента, помочь в разработке программы развития бизнеса клиента.

Кроме вышеуказанных услуг инвестиционная компания выполняет доверительное управление как способ профессионального управления ликвидными активами клиентов, а также брокерское обслуживание и дилерскую деятельность на рынке ценных бумаг.

Почекина В.В.
Институт экономики НАН Беларуси

ЭКСПОРТ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В ЭКОНОМИКЕ СТРАН СНГ

Отличительными особенностями изменений, происходящих в транспортных системах СНГ, являются:

- рост объемов перевозок внешнеторговых грузов;
- активная конкурентная борьба транспортных национальных ведомств, перевозчиков и экспедиторов за привлечение транзитных грузов в транспортную систему;
- деятельность естественных монополий на транспорте, устанавливающих особые (более высокие) цены на транспортные услуги по внешнеторговым грузам, что вступает в противоречие с интересами предприятий и организаций внешнеэкономического комплекса;
- отсутствие скоординированной системы интермодальных перевозок из-за разрыва связей между различными сегментами транспортных и инфраструктурных рынков;
- сращивание экспедиторской деятельности с перевозочной, что ущемляет интересы грузовладельцев-экспортеров и импортеров;
- национальные нормы правового регулирования перевозочной деятельности часто вступают в противоречие с действующими нормами международного частного транспортного права.

Понятие «экспорт транспортных услуг» следует определять как «оказание услуг при пересечении груза отечественным транспортным средством или перевозчиком государственной границы». Экспорт транспортных услуг является формой внешнеэкономической деятельности страны, которую представляет перевозчик. Такой подход позволяет включить в экспортные операции страны более широкий набор транспортных работ и услуг, который по своей сути всегда был экспортным, но в советское время таковым с позиций монополии внешней торговли не признавался.

Главное влияние на формирование рынков транспортных услуг в СНГ оказывает внутренняя хозяйственная деятельность ее субъектов. Внутренние хозяйственные связи определяют характер транспортно-экономических отношений. Насыщенность внутреннего транспортного рынка создает предпосылки для международной деятельности отрасли.

Вторым важнейшим фактором является внешнеэкономическая деятельность, все формы которой влияют на структуру транспортных услуг. Основная роль в этом процессе принадлежит внешней торговле, которая инициирует развитие определенных сегментов транспортной отрасли. Свой вклад в формирование рынков транспортных услуг в стране вносят иностранные перевозчики, превращая эти рынки в достаточно конкурентные.

И, наконец, третьим фактором, оказывающим влияние на формирование транспортных рынков, является та часть международной торговли, в которой хозяйственные субъекты страны не принимают непосредственного участия. Речь идет о торговле между третьими странами, которая оказывает влияние на структуру и состояние рынков услуг, определяя во многом их ценовую конъюнктуру. Поэтому одной из задач национальных транспортных политик является создание условий и предоставление гарантий, обеспечивающих привлечение дополнительных грузопотоков на отечественные рынки транспортных и инфраструктурных услуг.

В случае работы с экспортным грузом отечественный транспорт продает оказываемые им услуги покупателю вывозимого из страны товара независимо от того, нанимает перевозчика он сам (покупатель) или это сделал поставщик продукции. Если перевозчиком становится белорусская транспортная фирма, то полученное ею вознаграждение пополняет доход страны. При реализации импортных внешнеторговых сделок транспортные услуги продаются уже отечественному покупателю товаров, и поэтому важно, кто их будет осуществлять.

Другой частью экспорта транспортных услуг являются транзитные перевозки, которые в странах СНГ в большинстве случаев осуществляются железнодорожным транспортом. Развитие транзита, кроме прямого финансового результата оказывает конъюнктурное воздействие на отечественные транспортные рынки и транспортную инфраструктуру.

Экспортный потенциал транспорта может быть реализован только через адекватную инфраструктуру. Как и транспортные предприятия, инфраструктурные подразделения вносят свой вклад во внешнеэкономическую деятельность. Экспортом инфраструктурных услуг является процедура выполнения заказов по обработке грузопотоков, пересекающих государственную границу страны. Инфраструктурная деятельность включает множество видов и форм, отражающих специфику и уровень переработки различных грузопотоков. Таким образом, формируются рынки инфраструктурных услуг как система экономических отношений купли-продажи, в рамках которой формируются спрос, предложение и цена на них.

Праневич А.А.
БГЭУ (Минск)

ФАКТОРЫ ПОВЫШЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ

Мирохозяйственные позиции любой страны в настоящее время определяются в первую очередь ее конкурентоспособностью, которую, в общем виде, можно определить как обладание свойствами, дающими преимущества в экономическом соревновании с соперниками.

Для Республики Беларусь, заметно отстающей от мировых экономических лидеров, задача повышения национальной конкурентоспособности, конкурентоспособности отраслей и предприятий становится первоочередной общенациональной проблемой.

Проблема повышения конкурентоспособности имеет чрезвычайно масштабный и комплексный характер, и может решаться лишь во взаимосвязи со структурной перестройкой народного хозяйства, последовательным преодолением имеющихся в экономике деформаций и созданием современного промышленного потенциала.

Национальная конкурентоспособность зависит от целого ряда факторов – совокупного экономического потенциала, уровня управления, потенциала и развития НИОКР, состояния финансового рынка и качества финансовых услуг, степени развития инфраструктуры, качества производственного персонала, влияния государства на создание конкурентной среды и некоторых других.

Для белорусских предприятий, находящихся в настоящее время в крайне сложном финансовом положении, невозможно в кратчайшие сроки совершить рывок к новым, достаточно капиталоемким стадиям конкурентоспособности. Однако, представляется неизбежным освоение ими отдельных важных элементов деятельности зарубежных конкурентов, удерживающих свои преимущества за счет инвестиций и нововведений.

Представляется крайне необходимым увеличение участия правительства в повышении конкурентоспособности отечественных предпринимателей. Здесь роль государства должна состоять в том, чтобы последовательно формировать макроэкономическую среду и инвестиционный климат, а также