

В свою очередь, такая возможность прироста товарооборота зависит от уровня организации торговли, степени внедрения маркетинга, эффективности управленческих решений. В частности, новых покупателей можно привлечь более совершенной, чем у других предприятий, выкладкой товаров, хорошей рекламой и пропагандой, высокой репутацией и специализацией торгового предприятия, дополнительными торговыми услугами, более низкими ценами (при том же качестве товара), лёгкостью приобретения (отсутствие очередей, широкий выбор товаров и т.п.).

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Лебян Е.И.
Бобруйский филиал БГЭУ
Руководитель: Буйко Л.А.

Транспорт, являясь незаменимым условием развития общества, продолжает и завершает процесс производства, доставляя продукцию к месту его потребления. Доля транспорта в валовом продукте составляет в развитых странах 8-10%, на его долю приходится примерно 20% стоимости основных производственных фондов, а ежегодные капиталовложения в транспорт составляют 45-50 млн. евро. Это соответствует 10-12% всех капиталовложений в экономику. По величине государственных ассигнований транспорт занимает в бюджете 2-3 место. Транспортные расходы входят значительной частью в стоимость продукции промышленности и сельского хозяйства (железной руды – 48%, леса – 47%, угля – 14%, металла – 15%, продукции сельского хозяйства – более 20%). Эти цифры говорят о том, что транспорт представляет собой дорогостоящий хозяйственный комплекс, тесно взаимосвязанный с другими отраслями и является жизненной «артерией» любой страны.

Транспортный комплекс Республики Беларусь состоит из следующих видов транспорта: автомобильный, железнодорожный, речной, воздушный, трубопроводный, городской электрический. В административно-функциональном подчинении Министерства транспорта и коммуникаций находится автомобильный и водный транспорт, автомобильные дороги.

Магистральный железнодорожный транспорт республики представлен Белорусской железной дорогой. Сеть железнодорожных путей имеет протяженность 5,5 тыс. км, из них 873 км электрифицированы. Это направление Москва-Брест (белорусский участок протяженностью 608 км) и два участка, электрифицированные только под движение пригородных поездов. Остальная часть железнодорожной сети обслуживается тепловозами. Скорость движения грузовых поездов составляет 80 км/ч, пассажирских на линии Брест-Москва – до 140 км/ч, на других – до 120 км/ч.

Воздушный транспорт Республики Беларусь доставляет, как правило, на дальние расстояния пассажиров, скоропортящиеся грузы, почту из государств ближнего и дальнего зарубежья. Республика Беларусь располагает сетью аэро-

портов, из которых проложены авиатрассы в 30 городов СНГ, а из международного аэропорта «Минск-2» выполняют рейсы в ряд городов Европы, Азии и США. Определенное значение в хозяйственной жизни Республики Беларусь имеет речной транспорт. В настоящее время в общем грузообороте он занимает незначительную часть. Это определяется, в основном, двумя причинами: слабым развитием сети водных путей и сезонным характером перевозок. Протяженность речных навигационных путей республики составляет 2493 км, из них регулярное круглосуточное судоходство осуществляется на 1147 км. Судоходные пути проходят по рекам Сож, Березина, Днепр, Неман и Припять. Коммерческий интерес представляют только реки Днепр и Припять, позволяющие выполнять перевозки различных грузов, в том числе калийных удобрений в Дунайский бассейн и к Черному морю (порт Херсон). Из 10 речных портов 8 имеют благоустроенные механизированные причалы, а порты Мозырь, Гомель и Бобруйск имеют железнодорожные подъездные пути и приспособлены для перевалки грузов с железной дороги на водный транспорт и обратно. В порт Брест проведены железнодорожные пути западной колеи.

Актуальным для Республики Беларусь является вопрос развития морского флота, хотя на данный момент она им не обладает. Не имея прямого выхода к морю, республика может использовать морской флот через порты России (Калининград), Польши (Гданьск, Гдыня), Литвы (Клайпеда).

Одним из элементов транспортного комплекса, играющим важную роль в его функционировании, является автомобильный транспорт. Подвижной состав включает 1 400 000 автотранспортных средств, из которых в государственной собственности находится 27%. Автомобильный транспорт осуществляет, в основном, транспортное обслуживание субъектов хозяйствования и населения республики. Однако в последние годы большое развитие получили международные перевозки.

В настоящее время Республика Беларусь обладает хорошо развитой дорожной сетью. Общая протяженность автомобильных дорог составляет около 150 000 км, при этом автодороги общего пользования с твердым покрытием имеют 50 000 км, из них 33 000 км с улучшенным покрытием. К числу наиболее благоустроенных и важнейших для экономики республики дорог относятся автомагистрали, имеющие международное значение (Москва-Брест, Гомель-Вильнюс, Гомель-Могилев-Витебск-Псков-Санкт-Петербург). Для них характерно интенсивное автомобильное движение – 7-10 тыс. автотранспортных средств в сутки.

После известного спада 1991-1995 г.г., с 1996 года начался подъем работы автотранспорта. Для дальнейшей стабилизации и развития транспорта Правительством республики утверждена Концепция развития транспортного комплекса Республики Беларусь, которая определяет пути увеличения доли, вносимой транспортом в валовой внутренний продукт республики, за счет интеграции национальной транспортной системы в международную, повышения эффективности использования транспорта, осуществляющего внутриреспубликанские перевозки, создание условий для безопасной работы транспортных

средств, сохранности перевозимых грузов и соблюдения экологических требований при перевозках.

УСТОЙЧИВОСТЬ И АДАПТИВНОСТЬ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ – УСЛОВИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГОСУДАРСТВА

Лобан Д.Г.

студент 2 курса

Белорусский государственный экономический университет

Руководитель: Рымкевич В.В.

Понятие «экономическая безопасность» является относительно новым, поэтому при его применении допускается вольная интерпретация, что является недопустимым как с позиции исследователя, так и с позиции практики. Проблемы экономической безопасности рассматриваются рядом белорусских ученых. В. Пузиков ставит экономическую безопасность государства в прямую зависимость как от внешних, так и внутренних факторов. В. Пинигин рассматривает методологические подходы и вопросы измерения экономической безопасности. Ю. Енин и В. Журавлев обосновали параметры, критерии, механизмы обеспечения финансовой безопасности, являющейся составляющей экономической безопасности. А. Друяном и Я. Романчуком предложены подходы к построению концепции экономической безопасности Республики Беларусь. М. Мясникович связывает экономическую безопасность с задачами экономического роста на каждой ступени развития общества.

Не следует отождествлять понятия «экономическая безопасность» и экономическая зависимость государства от других стран. В современной экономике международные связи настолько прочны, что их теснота не говорит о слабости системы экономической безопасности. Наоборот, увеличение числа таких связей повышает экономическую безопасность государства.

Для понимания сущности экономической безопасности необходимо обосновать её связь с понятиями «развитие» и «устойчивость». Развитие – один из компонентов экономической безопасности. Если экономика не развивается, то у неё резко сокращается возможность выживания, сопротивляемость и приспособляемость к внутренним и внешним условиям. Устойчивость и безопасность – важнейшие характеристики экономики как единой системы. Их не следует противопоставлять, каждая характеризует один из аспектов состояния экономики. Устойчивость экономики отражает прочность и надёжность её элементов, а так же вертикальных, горизонтальных и других связей внутри системы, способность выдерживать внутренние и внешние нагрузки. Несомненно, прочность и надёжность элементов экономической системы отражает её устойчивость. Однако такая трактовка устойчивости не учитывает специфику эволюционного развития.

Развитие экономики – сложная многогранная экономическая категория. С одной стороны, развитие экономики – это абсолютное и относительное измене-