

гичных производств, которые, будучи наиболее интегрированными в общую структуру экономики, являются основной движущей силой ее роста за счет интенсивных и ресурсосберегающих факторов, «в то же время нужно уяснить, что единство науки и техники – не тождество, а единство противоположностей. Устаревшие знания тормозят технический прогресс; преобладание устаревшей техники в производстве и сфере исследований сдерживает научный прогресс, возникновение научных открытий и изобретений» [5, с. 10].

В основе становления и дальнейшего развития высокотехнологичных производств и на их основе высокотехнологичного уклада будет основано как на развитии принципиально новых высокотехнологичных производств (отечественных и действующих совместно с мировыми компаниями), так и на включении научных центров, академической науки в традиционные производства, что станет основой дальнейшего экономического роста и повышения качества жизни в стране.

Литература

1. Высокотехнологичные предприятия в эпоху глобализации / И.В. Иванов [и др.]. – М.: Альпина паблишер, 2003. – 416 с.
2. Мау, В. Логика российской модернизации: исторические тренды и современные вызовы / Экономика переходного периода. Сборник избранных работ. 2003–2009. – М.: Дело АНХ, 2010. – С. 23–57.
3. Россия в глобализирующемся мире: политико-экономические очерки / отв. ред. Д.С. Львов. – М.: Наука, 2004. – 740 с.
4. Фаминский, И.П. Глобализация – новое качество мировой экономики: учеб. пособие / И.П. Фаминский. – М.: Магистр, 2009. – 397.
5. Яковец, Ю. В. Ускорение НТП: теория и экономический механизм / Ю.В. Яковец. – М.: Экономика, 1988. – 333 с.

УЧАСТИЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Полько О.Л., аспирант кафедры экономики и управления на транспорте БНТУ

Роль воздушного транспорта в общей системе экономических отношений характеризуется не только интенсивным развитием торгово-экономических связей между странами, увеличением объемов внешнеторговых и транзитных перевозок, техническим уровнем транспортной системы и качеством предоставляемых услуг, но и состоянием мировой экономической конъюнктуры, изменением цен на основные виды экспортно-импортной продукции и повышением жизненного уровня населения. Пере-

возка грузов и пассажиров на различных видах транспорта превратилась в одну из функций экономического развития стран и регионов, природно-географических условий, размещения природных ресурсов, рынков труда и сбыта, а также покупательской способности населения [1].

Мировой воздушный транспорт характеризуется относительно высокой концентрацией. Почти 70 % мирового грузооборота приходится на 30 крупных компаний. По данным Международной организации гражданской авиации компании США на международных линиях перевезли более 30 % пассажиров, грузов и почты, европейские компании около 20 %. Также отмечается, что увеличение мирового объема авиационных перевозок произошло за счет увеличения перевозок авиакомпаниями США [2].

Воздушный транспорт Беларуси представляет собой комплекс предприятий, организаций, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов по воздуху как в республике, так и за ее пределами. Все они являются государственными учреждениями и организационно входят в Департамент по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Белорусские авиаперевозчики представлены 3 государственными авиакомпаниями: «Национальная авиакомпания «Белавиа», «Авиакомпания Трансавиаэкспорт», «Авиакомпания Гомельавиа».

В настоящее время белорусскими авиакомпаниями осуществляется регулярное воздушное сообщение с 6 государствами ближнего зарубежья (Азербайджан, Армения, Казахстан, Россия, Узбекистан, Украина) и с 15 странами дальнего зарубежья (Англия, Австрия, Германия, Египет, Израиль, Ирландия, Италия, Кипр, Ливан, Польша, Сирия, Турция, Франция, Чехия, Швейцария).

Республика Беларусь располагает сетью аэропортов, из которых из которых аэропорт «Минск-2» имеет статус международного, а семь аэропортов – статус гражданского назначения.

Областные аэропорты Республики Беларусь по географическому положению являются оптимальными пунктами для транзитных технических посадок на дозаправку для зарубежных авиакомпаний, осуществляющих полёты из центрально-азиатских стран в Европу, а также авиакомпаний Ближнего Востока в скандинавские страны.

Национальный аэропорт «Минск» является главным воздушным портом республики, расположен он в 40 километрах от г. Минска, на пересечении крупнейших международных авиационных трасс, что позволяет ему быть удобным для транзитных рейсов. Основная производственная деятельность аэропорта заключается в производстве услуг по аэропортовому обслуживанию воздушных судов. По своим техническим данным он способен принимать воздушные суда всех типов и обслуживать около 6 миллионов пассажиров в год и около 55 тысяч тонн грузов в год.

За 2010 г. в аэропорту было обслужено 1 285 422 и прирост по сравнению с прошлым годом составил 24,9 %. Национальной авиакомпанией «Белавиа» было обслужено 934 047 пассажиров. Объем обработанного груза за 2010 г. составил 8 420 857 кг, прирост по сравнению с прошлым годом составил 11,7 %.

На основании того, что Республика Беларусь обладает минимальным количеством аэропортов из-за небольшой территории государства, поэтому главным направлением для белорусских авиакомпаний являются международные перевозки.

Таким образом, перспективными направлениями в развитии воздушного транспорта Республики Беларусь должны стать следующие. Во-первых, поиск новых партнеров для расширения географии грузоперевозок. Во-вторых, расширение парка воздушных судов за счет лизинга. В-третьих, для активизации международных воздушных, автомобильных и железнодорожных грузоперевозок необходим логистический центр, который должен иметь выгодное местоположение, т.е. располагаться поблизости аэродрома, железнодорожной ветки и автомагистрали.

Литература

1. Булавко, В.Г. Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь / В.Г. Булавко, П.Г. Никитенко. – Минск: Беларус. навука, 2009. – 356 с.

2. Основы логистики: учеб. для вузов / под ред. В.И. Щербакова. – СПб.: Питер, 2009. – 432 с.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ СОВРЕМЕННОГО ОФФШОРНОГО БИЗНЕСА

Сарган А.Г., аспирант кафедры международных экономических отношений БГУ

Проблемы оффшорного бизнеса, его места, роли и перспектив, относятся к числу наиболее сложных и противоречивых проблем развития современного мирового хозяйства.

Следует отметить, что к настоящему времени еще сохраняются различия в подходах отечественных и зарубежных экономистов (а также юристов, специалистов в области менеджмента и т.д.) к пониманию содержания оффшорного бизнеса и форм его реализации. Параллельно и одновременно используются понятия «оффшор», «оффшорный бизнес», «оффшорный центр», «оффшорный финансовый центр», «оффшорная зона», «оффшорная юрисдикция», «центр оффшорного бизнеса», «центр развития оффшорных форм деловой активности». Есть и иные понятия, которые трактуются как