## Проблемы и перспективы развития трансграничных логистических систем: сравнительный анализ стран ес и снг

Гудень П.А., специальность 1-26 02 05 «Логистика»

Научный руководитель – Сапелкин Е.П., канд. филос. наук, доцент

Формирование интегрированных структур обуславливает необходимость развития взаимовыгодного сотрудничества в различных сферах. Цель – разработка предложений по формированию современных механизмов и инструментов взаимовыгодного сотрудничества интегрированных межгосударственных структур – СНГ и ЕС, определение перспектив интеграции Беларуси в международные транснациональные структуры управления товарооборотом.

Задачи:

* изучить нормативно-правовую базу функционирования СНГ и ЕС в области торговли и логистики;
* выявить реальные резервы и корреляционную зависимость структур управления товарными потоками на трансграничном и международных уровнях;
* провести анализ динамики товарооборота между странами СНГ и ЕС, Республики Беларусь со странами СНГ и ЕС;
* выявить проблемы развития трансграничных торговых отношений и логистических систем;
* определить перспективы формирования многофункциональных трансграничных логистических структур;

**Перспективы развития трансграничных логистических систем обуславливают:**

* исключительно выгодное географическое положение Республики Беларусь в трансъевропейской транспортной системе (Критский транспортный коридор №2, №9, участок Критского коридора №9, значимые автомагистрали) ;
* использование транспортного потенциала не в полную силу;

**Проблемы развития трансграничных торговых отношений и логистических систем:**

* практически все действующие объекты занимаются лишь внутренней логистикой
* слабый уровень механизации и автоматизации;
* отсутствие обязательных элементов инфраструктуры необходимого качества;
* недопустимое состояние транспортных средств, сервисной инфраструктуры и различия в технических требованиях к ним;
* различия в разрешительных системах, лицензировании, страховании, контроле и условиях найма рабочей силы, несогласованная миграционная политика — в различных государствах — членах ЕврАзЭС водители-перевозчики грузов могут находиться разное количество времени ;
* длительное таможенное оформление на пограничных пунктах перехода, что ведет к существенным простоям транспортных;
* недостаточная пропускная способность пограничных таможенных переходов;
* отсутствие развитой логистической и коммуникационной сети;
* отсутствие желаемого уровня конкурентоспособности;

Торговля товарами стран ЕС-27 со странами СНГ, 2000-2010 (миллионов евро)

* нефть и газ из стран СНГ в страны ЕС;
* оборудование, машины и средства транспорта – из стран ЕС в страны СНГ;

Таблица 1

Внешняя торговля Республики Беларусь со странами СНГ и ЕС

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | январь-февраль  2013 г.,  млн. долл.  США | январь-февраль  2013 г. в % к  январю-февралю  2012 г. | январь-февраль  2012 г. в % к  январю-февралю  2011 г. |
| Страны СНГ |  |  |  |
| оборот | 7 471,6 | 91,4 | 132,7 |
| экспорт | 3 300,2 | 103,3 | 131,4 |
| импорт | 4 171,4 | 83,7 | 133,5 |
| сальдо | -871,2 |  |  |
| Страны ЕС |  |  |  |
| оборот | 3 553,3 | 73,7 | 187,6 |
| экспорт | 2 190,0 | 59,3 | 257,6 |
| импорт | 1 363,3 | 120,8 | 99,3 |
| сальдо | 826,7 |  |  |

Из общего объема экспорта республики в январе-феврале 2013 г. на долю России приходилось 39,6%, остальных стран СНГ – 13,8%, стран ЕС – 35,4%, остальных стран – 11,2%. Импорт из России составил 57,9% общего объема импорта, остальных стран СНГ – 5,5%, стран ЕС – 20,7%, остальных стран –15,9%.

Основными торговыми партнерами республики в январе-феврале 2013 г.

являлись: Россия – 49,1% от всего объема товарооборота, Нидерланды – 8,5%, Украина – 7,4%, Германия – 5,8%, Китай – 4,7%, Польша – 2,6%, Италия – 2,5%, Соединенное Королевство – 1,6%, Литва – 1,4%, Латвия – 1%.

Таблица 2

**Экспорт и импорт важнейших видов продукции за 2012 год**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Экспорт | | Импорт | |
| наименование продукции | количество | наименование продукции | количество |
| Нефтепродукты | 17,5 млн. т | нефть сырая | 21,6 млн. т |
| калийные удобрения | 3 668,9 тыс. т | Нефтепродукты | 8 474,2 тыс. т |
| азотные удобрения | 235,3 тыс. т | природный газ | 20,3 млрд. |
| черные металлы | 1 975,2 тыс. т | Электроэнергия | 7,9 млрд. кВт.ч |
| химические волокна и нити | 172,8 тыс. т | черные металлы | 3 440,6 тыс. т |
| тракторы и седельные тягачи | 66,5 тыс. шт. | вычислительные машины для автоматической обработки информации | 2 381,6 тыс. шт. |

В январе-феврале 2013 г. по сравнению с январем-февралем 2012 г. существенно сократился физический объем экспорта грузовых автомобилей

(в 2,6 раза), седельных тягачей (на 47,3%), холодильников, морозильников и холодильного оборудования (на 24,6%), проводов изолированных, кабелей (на 17,4%). Вместе с тем, произошло значительное увеличение физических объемов поставок на экспорт азотных удобрений (в 2,5 раза), калийных удобрений (на 56,5%), сжиженного газа (на 30,7%), молока и молочной продукции (на 30,5%). По импорту существенно сократились поставки в натуральном выражении нефтепродуктов, объем ввоза которых в январе-феврале 2013 г. составил лишь 2,4% к уровню января-февраля 2012 г.

Главное перспективное направление – строительство многофункционального логистического центра.

На территории многофункционального транспортно-логистического центра создаются специализированные складские помещения для хранения и переработки грузов, склады временного хранения, склады общего пользования, склады, оборудованные холодильными установками, таможенные и товарные склады, есть условия для круглосуточной работы таможенных органов, декларантов и сопутствующих служб государственного надзора, для транспортно-экспедиционных и брокерских организаций, страховых компаний. Кроме того, в таких логистических центрах работают объекты оптово-розничной торговли, страховые компании и банки, станции технического обслуживания автотранспортных средств, автозаправочные станции, автомойки, комнаты отдыха или гостиницы, магазины, другие объекты, необходимые для обслуживания клиентов по принципу «одного окна».

**Предложения по формированию современных механизмов и инструментов взаимовыгодного сотрудничества интегрированных межгосударственных структур:**

* использование различных инструментов для улучшения экологии;
* устранение бюрократических препятствий (40% всего времени), создание финансовых и правовых условий, способствующих совместному развитию;
* увеличение числа пограничных переходов, а также их комплексное техническое обеспечение; увеличение качества и пропускной способности автомобильных дорог;
* постоянный мониторинг состояния автомобильных дорог и железнодорожных путей, при необходимости своевременный ремонт;
* развитие и усовершенствование средств информации и связи, расширение зоны обслуживания коммуникационных устройств, формирование и использование общей системы распространения информации, максимальное внедрение новейших информационных технологий;
* развития экономической и технической инфраструктуры, создание современной придорожной и транспортной инфраструктуры на основных автомагистралях, развитие новых видов услуг;
* создание многофункциональных, логистических центров;
* создание общей системы обеспечения рынка труда квалифицированными кадрами: программы обмена молодыми специалистами, регулярное проведение тренингов, тестирование специалистов на профессионализм;
* создание благоприятных условий инвестирования в строительство современных логистических центров в Республике Беларусь.

# Литература

1. Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года.
2. http://belstat.gov.by.html/ дата доступа 3.04.2013
3. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home.html>/ дата доступа 23.03.2013