**ЛОГИСТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ И ПУТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В УСЛОВИЯХ ИНТЕГРАЦИИ**

**Сегеневич Вера Анатольевна**

Белорусский государственный университет

г. Минск, Республика Беларусь

*In article the concept integration logistic system is considered. The main projects in the field of logistics in which Republic of Belarus participates were studied. Some results, advantages and plans of these directions are described. Problems are studied and ways of regulation of the international freight transportation between the countries of the Customs Union are offered.*

Развитие экономических отношений в современном мире происходит в условиях высокой конкурентной борьбы, бурного развития интеграционных процессов и динамичности рыночной среды. Республика Беларусь, как страна с развивающейся экономикой, не обладает необходимыми ресурсами и возможностями обеспечения такого экономического роста за счет внутреннего потенциала. Поэтому одним из путей решения данной задачи является интеграция страны в глобальную экономику и развитие на этой основе логистики, в первую очередь в сфере международных грузоперевозок.

В процессе исследования логистических систем принципиально важно определить их физические границы деятельности, внутреннее содержание каждого логистического процесса, внешние факторы, которые могут оказывать существенное влияние на эффективность работы логистической структуры. Выбор методов, алгоритмов и схем взаимосвязей логистики и интеграции ее в международные структуры, обуславливается существующими законодательными актами и организационными аспектами участников транспортно-логистической деятельности, успешное функционирование которых зависит от действующих в обществе институтов и трансформируется в реальный сектор экономики вместе с институциональными изменениями.

При формировании модели логистической интеграционной системы возможны два варианта ее построения:

- с использованием административного ресурса;

- с использованием интегрированных форм отношений.

В первом случае формирование логистической системы происходит в рамках определенной организационно-правовой формы, позволяющей обеспечить функционирование субъектов хозяйствования в общей системе экономических отношений, а во втором – на основе специфических договорных объединений юридических лиц в межкооперативные структуры или бизнес-группы, бизнес-проекты. Республика Беларусь стала на путь интенсивного развития второго варианта построения, который рассмотрим ниже.

Несмотря на то, что в данных вариантах построения интеграционных структур возможно наличие различных форм и элементов при их функционировании, направленность их деятельности ориентирована на интенсивное развитие экономики и на этой основе повышение жизненного уровня населения.

Использование логистики в интеграционных процессах позволит повысить уровень обслуживания потребителей, обеспечить рациональное размещение элементов инфраструктуры и управление запасами, совершенствовать организацию транспортной деятельности в плане развития мультимодальных перевозок, оптимизировать варианты реализации задач эффективного использования информационных технологий.

Комплексный анализ функционального и ресурсного содержания логистической интеграции позволяет не только определить ее как систему организационно-функциональной деятельности в технологическом плане, но и установить экономическое содержание интеграционных логистических процессов, которое заключается в создании дополнительной стоимости товаров и услуг за счет трансформационных преобразований логистического потока.

На рисунке 1 схематично покажем основные реализованные и планируемые проекты по главным географическим направлениям в области логистики страны. Как видно из схемы, интеграционным процессам на транспорте в Беларуси отводится ключевая роль, а также Республика Беларусь распложена в стратегически важном месте для Европы с точки зрения логистики. Конкретных двухсторонних проектов со странами-соседями Украина, Польша и Латвия не наблюдается, поэтому Беларуси необходимо активизироваться в данном направлении и найти потенциал от сотрудничества.

На данный момент для Беларуси Таможенный Союз (ТС) является одним из самых главных направлений по развитию и совершенствованию интеграционных и унификации логистических процессов, который в дальнейшем поспособствует развитию проектов уже между ТС и другими странами и союзами.

Успешная реализация данных процессов с участием Беларуси, с нашей точки зрения может осуществляться по следующим основным направлениям:

- активное участие крупных грузовладельцев и государства в развитии транспортной инфраструктуры. Необходимо использовать современные специализированные терминальные комплексы для разных видов грузов, развивать контейнерные грузоперевозки, так как они набирают очень большую популярность, обновлять и совершенствовать парк подвижного состава согласно международным стандартам;

- необходимо принять масштабные организационно-технические меры, обеспечивающие безопасность цепей поставок. В частности, спутниковые системы навигации для слежения за сохранностью товаров в пути;

- создание широкой сети компаний-операторов с участием различных видов транспорта, что позволит развивать мультимодальные перевозки грузов в международном сообщении;

- активизация процесса создания горизонтально интегрированных структур как внутри видов транспорта, так и между ними на межотраслевом уровне — результатом будет снижение транспортных издержек и повышение инвестицион­ного и инновационного потенциалов;

- рассмотреть проект между всеми странами ТС в унификации и изменении административных правонарушений при неправильном оформлении документов на таможне, т.е не конфисковать товар. Это увеличит объемы международных перевозок, так как перевозчик будет знать, что у него не конфискуют товар, если ошибся декларант;

- всем странам-участницам необходимо ввести систему «единого окна» и связать информационную базу всех госорганов стран ТС, работающих в сфере перевозок. Система сделает процесс перевозки прозрачным, объединит информационную базу всех госорганов и позволит сократить сроки доставки;

- нуж­но пе­рес­мотреть под­ход к фор­ми­рова­нию та­можен­но­го за­коно­датель­ства - пробле­мы та­мож­ни и транс­пор­та не мо­гут расс­мат­ри­вать­ся и ре­шать­ся от­дель­но. С дру­гой сто­роны, не­об­хо­димо стан­дарти­зиро­вать за­коно­датель­ство для всех го­сударств-парт­не­ров, а не при­думы­вать раз­личные ва­ри­ан­ты - рос­сий­ские, ка­захс­тан­ские, бе­лорусс­кие. Ес­ли мы фор­ми­ру­ем еди­ное эко­номи­чес­кое прост­ранс­тво, то нуж­но выст­ра­ивать и еди­ную законодательную ба­зу;

**СТРАНЫ БАЛТИЙСКОГО РЕГИОНА (БР)**

- поезд комбинированного транспорта «Викинг» (Украина-Беларусь-Литва). Поезд соединяет цепь морских контейнерных и контейнерных линий БР. К это проекту недавно присоединились ж/д Болгарии, Грузии и Молдавии. Проявляет также интерес Турция и Румыния.

- контейнерный поезд «Зубр» (Украина- Беларусь-Латвия-Эстония). Перевозки осуществляются между ж/д станциями четырех государств. Для проекта установлены спецтарифы и упрощенная процедура таможенного контроля. К это проекту недавно присоединились ж/д Молдавии и Польши.

- реализуется проект «Amber Coast Logistic». Проект направлен на региональную интеграцию логистики для районов с низкой доступностью.

**ЕВРОПЕЙСКИЙ СОЮЗ (ЕС)**

**-** проект по совершенствованию пересечения границы. В рам­ках про­ек­та для та­можен­ных органов на без­возмезд­ной ос­но­ве пос­тавле­но 7 ста­ци­онар­ных сис­тем ра­ди­ацион­но­го конт­ро­ля но­вого по­коле­ния, а так­же 12 по­ис­ко­вых до­зимет­ров в 5 ав­то­дорож­ных пунк­тов про­пус­ка, рас­по­ложен­ных на бе­лорусс­ко-поль­ском и бе­лорусс­ко-ли­товс­ком участ­ках го­сударс­твен­ной гра­ни­цы Бе­ла­ру­си с ЕС. Для ор­га­нов пог­ра­нич­ной служ­бы осу­щест­вле­на пос­тавка 3 мо­биль­ных ла­бора­торий, ос­на­щен­ных ра­ди­омет­ри­чес­ким обо­рудо­вани­ем. Про­веде­но обу­чение долж­нос­тных лиц та­можен­ной и пог­ра­нич­ной служб. Про­ект нап­равлен на по­выше­ние эф­фектив­ности та­можен­но­го конт­ро­ля за транс­гра­нич­ным переме­щени­ем де­лящих­ся и ра­ди­оак­тивных ма­тери­алов, а так­же на уси­ление ра­ди­ацион­ной безопасности Бе­лару­си и стран-участ­ни­ков Еди­ного эко­номи­чес­ко­го прост­ранс­тва в це­лом.

**ЛИТВА**

- проект железнодорожников поезд «Нямунас». Проект только стартовал. Имеет большие перспективы. Однако необходимо искать пути сокращения времени нахождения поезда в пути. На данный момент оно составляет 10 часов.

**РЕСПУБЛИКА БЕЛАРУСЬ**

**ТАМОЖЕННЫЙ СОЮЗ (ТС)**

- в 2014 году страны ТС планируют запустить Объединенную транспортно-логистическую компанию (ОТЛК). Это будет один из крупнейших бизнес-проектов на территории СНГ. Этим проектом заинтересовался Китай, так как транспортники ТС договорились перейти на единую тарифную ставку при транзите товаров из Китая в Европу и обратно.

Рисунок 1 – Основные проекты Республики Беларусь в области логистики

- на уровне логистических операторов необходимо прийти к описанию функций и бизнес-процессов не только по оказанию базовых транспортно-экспедиционных услуг, но и на уровне планирования, прогнозирования, хранения, товароведения, управления , контроля и даже продаж. Это окажет благоприятное воздействие на конкурентоспособность в сфере международных грузовых перевозок;

- решить проблему плохой информированности о возможностях и потенциале каждого региона в сфере международных грузовых перевозок;

- упрощение процедуры документооборота, необходимо всем участникам перейти на удаленную уплату таможенных платежей, на обязательное электронное декларирование. В Бе­лару­си при­нима­ют­ся ме­ры по фор­ми­рова­нию бла­гоп­ри­ят­ных ус­ло­вий для ока­зания логисти­чес­ких ус­луг. В не­малой сте­пени это­му спо­собс­тво­вал указ от 11 ав­густа 2011 го­да №358 "О сти­мули­рова­нии ре­али­зации то­варов". Пра­витель­ством так­же ре­али­зу­ют­ся дополни­тель­ные ме­ры по уп­ро­щению для ло­гис­ти­чес­ких цент­ров до­кумен­то­обо­рота и админист­ра­тив­ных про­цедур. Го­сударс­твен­ным та­можен­ным ко­мите­том при­няты еди­ные тре­бова­ния для отк­ры­тия в ло­гис­ти­чес­ких цент­рах пунк­тов та­можен­но­го оформ­ле­ния, проведе­на оп­ти­ми­за­ция вре­мен­ной рег­ла­мен­та­ции сро­ков про­ве­де­ния та­мо­жен­ных операций;

- необходимо создать общий «Зеленый сектор» на основе отраслевого и субъектно-ориентированного подходов категорирования импортеров и создать для него упрощенную процедуру таможенного оформления;

- развитие международных транспорт­ных коридоров, обеспечивающих перемещение стремительно растущих грузопотоков;

- объединить умственный потенциал стран ТС для разработки своих инновационных информационных технологий и ПО в области логистики, опираясь на зарубежный опыт.

В силу последних событий по отказу в одностороннем порядке РФ применение в виде гарантий книжек МДП необходимо договориться всем странам ТС о согласованности всех своих действий в сфере международных грузовых перевозок, иначе какой смысл от создания ТС, если каждая страна будет в одиночку проверять свои нововведения.

Таким образом, развитие глобальных логистических систем в сфере международных грузовых перевозок должно осуществляться в направлении дальнейшей интеграции логистических процессов по всей цепи поставок товаров в контексте изменения мировых экономических отношений.

**Литература:**

1. Булавко В.Г., Никитенко П.Г. Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь // Минск, 2009. – 356 с.
2. Прокофьева Т.А., Лопаткин О.М. Логистика транспортно-распределительных систем: региональный аспект// Москва, 2003. – 400с.
3. Бильчак В.С*.*  Приграничная экономика: монография//Изд-во Калининградского гос. университета, 2001. – 371с.
4. Анимица Е.Г., Сухих В.А., Новикова Н.В. Концептуальные установки, механизмы

и методы регионального управления экономикой / Журнал «Регионология».– 2008.– № 4.

1. 3. Гутника В.П., Клемешева А.П. Балтийский регион как полюс экономической интеграции Северо-Запада Российской Федерации и Европейского союза.– Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2006.– 392 с.