

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ФОРМИРОВАНИЯ ТАМОЖЕННОЙ И ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Власова Г. М., Минюк Е. А., Белорусский государственный университет

Республика Беларусь — важный транспортный и коммуникационный центр, расположенный на пересечении железнодорожных и автомобильных магистралей, систем связи, газо- и нефтепроводов, а также водных и воздушных путей сообщения между Западной Европой и Азией. В силу своего геоэкономического положения страна имеет большой потенциал развития логистической сферы. Ежегодно через территорию нашей республики следует свыше 100 млн т европейских грузов, из них около 90 % между Россией и ЕС. Однако транзитный потенциал Беларуси далеко не исчерпан. Белорусские транспортные коридоры имеют загрузку не более чем на 25—40 % от их реальной способности. Согласно оценкам международных экспертов, в индустриально развитых странах логистическими услугами обеспечивается от 15 до 25 % ВВП, в то время как в Республике Беларусь это показатель составляет лишь 7 %.

Необходимо подчеркнуть, что наша страна все же заинтересована самостоятельно оказывать грузоперевозчикам весь комплекс транспортно-логистических услуг. Но для того, чтобы зарабатывать на транзите, создавая благоприятные условия для работы участникам ВЭД нужна современная таможенная и транспортная инфраструктура, отвечающая международным стандартам. Таким образом, формирование современной инфраструктурной среды как ответ на вызов времени является не только актуальной, но и важной проблемой, от решения которой зависит эффективность логистической деятельности республики.

Логистический сектор Беларуси находится еще на стадии формирования. В целях стимулирования логистической деятельности в республике разработана и реализуется Программа развития логистической системы, требующая как внутренних источников финансирования, так и привлечения иностранного капитала. В ходе изучения данной проблемы был сделан вывод, что для дальнейшего развития логистики необходимо сконцентрировать усилия на следующих направлениях: создание территориальных ТЛЦ общего пользования в городах с наибольшим грузопотоком экспортно-импортных грузов; создание сети ТЛЦ на базе железнодорожного транспорта; реконструкция и модернизация складской инфраструктуры; привлечение иностранных компаний, которые будут использовать и развивать инфраструктуру транспортно-логистической системы; а также совершенствование законодательной базы развития логистической системы.

Одной из ведущих движущих сил глобализации в логистике является функционирование международных логистических систем (МЛС), которые представляют собой системы управления внешнеторговыми потоками, охватывающие предприятия, а также посреднические, торговые и транспортные организации различных ведомств, расположенных в различных странах или даже континентах. Другими словами, МЛС — определенная инфраструктура экономики региона, страны или группы стран. Для того, чтобы удовлетворить запросы ло-

гистического сервиса на мировом уровне предприятие должно обеспечить как минимум три основных показателя: доступность, функциональность и надежность. В первую очередь, речь идет о возможности предприятия управлять логистическими операциями из любой точки мира с помощью систем электронного обмена данными.

На пути включения белорусских предприятий в МЛС существует ряд проблем. Основными факторами, сдерживающими развитие логистической сферы, являются: недостаточность складских помещений класса «А» и «В», недостаточность консолидированных перевозок; недостаточная пропускная способность железной дороги; неэффективная система резервирования вагонов; отсутствие прямого доступа к морскому транспорту; сложность таможенных процедур; слабая развитость логистической инфраструктуры; низкий уровень предлагаемых логистических услуг; серьезные преграды образуют также таможенные тарифы, в связи с затруднением планирования логистической деятельности; низкое качество организации придорожного сервиса, а также кадровая проблема. Поэтапная реализация указанных проблем будет способствовать увеличению транзитных перевозок через территорию республики, а также создаст все условия для интеграции нашей страны в международную логистическую систему. Решение данных проблем возможно при тесном взаимодействии государственных и частных структур.

В результате исследования современного состояния таможенной инфраструктуры были сформулированы следующие задачи и рекомендации по ее модернизации: реконструкция существующих пунктов пропуска; техническое оснащение таможенной службы; повсеместное применение современных информационно-коммуникационных технологий; развитие социальной инфраструктуры; строительство ТЛЦ общего пользования; анализ и прогноз транзитных грузопотоков через территорию нашего государства; модернизация складской инфраструктуры; модернизация инфраструктуры участков 2 и 9 транспортных коридоров; совершенствование железнодорожного полотна; расширение комплекса транспортно-логистических услуг; развитие законодательства в сфере логистики, подготовка и повышение квалификации специалистов в области транспортно-логистической деятельности.

Таким образом, комплексное решение отмеченных задач обеспечит создание в республике мощного логистического кластера, а также улучшит позиции Беларуси в международном рейтинге по индексу эффективности логистики.

ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ВАЛЮТНЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ В СТРАНАХ — ЧЛЕНАХ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

Ефремов Я. В., Бобр С. А., Белорусский государственный университет транспорта

Евразийский экономический союз (ЕАЭС) — международная организация региональной экономической интеграции, учрежденная Договором о ЕАЭС, согласно которому в Союзе обеспечивается свобода движения товаров, услуг, ка-