

тропных веществ либо их прекурсоров или аналогов (ст. 3281 УК), незаконном перемещении через таможенную границу Евразийского экономического союза или Государственную границу Республики Беларусь сильнодействующих, ядовитых, отравляющих веществ, радиоактивных материалов, огнестрельного оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ, взрывных устройств, оружия массового поражения или средств его доставки, а также иных видов вооружения и военной техники (ст. 3331 УК) (в части незаконного перемещения товаров через таможенную границу Евразийского экономического союза).

Таким образом, таможенная преступность — нарушения таможенного законодательства Евразийского экономического союза и законодательства его участников, посягающие на порядок перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу Евразийского экономического союза, относящиеся к компетенции таможенных органов и закрепленные в статьях 228—231, а также статьях 3281 и 3331 УК Республики Беларусь.

## **ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

*Скирко Н. И., Белорусский государственный университет*

Современные задачи функционирования складов и логистических центров, перевозчиков сложились под воздействием функционирования в период 2014—2015 гг., поставивший перед субъектами хозяйствования вопросы, разрешение которых требует противоречивых, разнонаправленных действий от самих субъектов. В условиях сокращения потока импорта в Республику Беларусь и транзитного потока товаров в целом, уже в 2014 г. стало очевидным, что выполнение Программы развития отрасли 2008—2015 гг. будет невозможным и перестанет быть необходимым или желательным.

Так, на следующий период в Республиканской программе развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016—2020 годы было отмечено, что «в 2011—2013 гг. доходы от транзита имели тенденцию к росту в среднем на 13 процентов ежегодно. Однако в 2014—2015 гг. под влиянием неблагоприятных внешних геополитических и экономических факторов финансовые поступления от транзита снизились. Несмотря на наметившуюся тенденцию к снижению объемов транзитных перевозок, обусловленную переориентацией российских экспортных грузов с портов Литовской Республики, Латвийской Республики и Украины на собственные порты, железнодорожным транспортом в транзитном сообщении за 2011—2015 гг. перевезено 226,1 млн т грузов, или 80,8 % к прогнозу, установленному Государственной программой на этот период. Доходы от транзитных перевозок грузов за 2015 г. составили около 378,3 млн дол. США, а отчисления в бюджет — 56,6 млн дол. США. Прогноз, установленный Государственной программой по этим показателям на 2015 г., выполнен на 56,8 и 53,2 % соответственно. Доходы и отчисления в бюджет от транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом за 2011—2015 гг. составили соответственно 2505,5 млн и 412,7 млн дол. США (87 % и 89,6 % к прогнозу, установленному Государственной программой на этот период)».

В период 2008—2015 гг. большое внимание уделялось развитию складских площадей и производственных мощностей по переработке грузов на территории логистических центров республики. Очевидным конкурентным преимуществом виделся масштаб деятельности. Но неоднородность развития отрасли не позволяет реализовать эффект масштаба игрокам данной отрасли: в ней, с одной стороны, созданы транспортно-логистические центры общего пользования, а с другой — сохранились хаотично модернизированные оптовые склады и хранилища, появившиеся на основе реконструкции зданий и сооружений.

Если не говорить о технико-технологических сложностях развития рынка логистических услуг, большинство общеэкономических факторов, определяющих динамику развития рынка услуг оптово-логистических центров, формируются в настоящий момент под воздействием новых структурных отраслевых изменений и изменений структуры их доходов. Так, например, «несмотря на выполнение государственным объединением «Белорусская железная дорога» в полном объеме потребностей сопредельных государств в транзитных перевозках пассажиров по территории Республики Беларусь, за 2015 г. объем транзита пассажиров железнодорожным транспортом уменьшился и составил 597,3 тыс. пассажиров... В целом за 2011—2015 гг. железнодорожным транспортом в транзитном сообщении перевезено 5762,8 тыс. пассажиров, или 55,5 % к прогнозу, установленному Государственной программой на этот период. Среди причин, негативно влияющих на объем железнодорожных транзитных перевозок, — перевод части поездов на глобальные цены, что повлекло рост стоимости проезда, и повышение ценовой доступности авиационных услуг. Это, в свою очередь, привело к перераспределению пассажиропотока на воздушный транспорт. Через воздушное пространство Республики Беларусь за 2015 г. выполнено более 221 тыс. транзитных полетов, что на 3,3 % ниже уровня, достигнутого в 2014 г.».

Таким образом, мы наблюдаем как общую тенденцию снижения транзитного потока через территорию республики, так и выравнивание общих конкурентных возможностей замещения по видам транспорта: увеличивается потенциал воздушных пассажироперевозок относительно других видов транспорта (при их общем снижении).

Обстоятельства текущего планирования связаны с наращиванием транспортно-транзитного потенциала, особенно актуального в период развития Интернет-коммерции (электронной торговли). Такой тип торговли связан с формированием малых партий заказа, управлением их складским и транспортным перемещением. И чем меньше предприятие, тем сложнее ему развивать собственную логистику — это требует не только дополнительных инвестиций в технологическое оборудование, но и последующих текущих расходов. Работа с малыми партиями будет отдаваться на аутсорсинг логистическим операторам; и эффективность их работы по оптимизации товарно-материальных потоков заказчиков будет основой роста эффективности как в отрасли логистики, так и в смежных отраслях, у предприятий-заказчиков.