

с таможенной процедурой таможенного транзита с одной территории СЭЗ, на которой применяется таможенная процедура свободной таможенной зоны, на другую территорию СЭЗ в случае передачи прав владения, пользования и распоряжения товарами.

Необходимо отметить, что резидент несет обязательство по ведению учета товаров, помещенных под таможенную процедуру свободной таможенной зоны, и товаров, изготовленных из товаров, помещенных под таможенную процедуру свободной таможенной зоны, и представляет отчетность о таких товарах таможенному органу государства-члена таможенного союза. Данные представляются в электронном виде с использованием программного продукта «СЭЗ», разработанного таможенными органами.

Существуют особенности исчисления таможенных пошлин, налогов при завершении таможенной процедуры свободной таможенной зоны и помещении товаров под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления. Ставки таможенных пошлин, налогов, таможенная стоимость товаров и их физическая характеристика в натуральном выражении (количество, масса, объем), а также количество товаров и курс валют, устанавливаемый в соответствии с законодательством государства — члена таможенного союза, определяются на день регистрации таможенным органом таможенной декларации, поданной для помещения товаров под таможенную процедуру свободной таможенной зоны. Исключение составляет лишь оборудование, в отношении которого все вышеназванные характеристики товара определяются на день помещения товаров под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления.

СТАНОВЛЕНИЕ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ЛОГИСТИКИ

Кудряшов Н. Г., Белорусский государственный университет

В мировой практике принято выделять несколько уровней организации логистических услуг. В настоящее время белорусские компании-заказчики сами координируют всю логистику, доверяя логистическим компаниям выполнение лишь отдельных услуг (транспортировка, хранение и т. д.). Это так называемый уровень *2HL*. Перед белорусскими производителями и их партнерами стоит задача достигнуть уровня *4HL*, то есть доверить логистическим компаниям самостоятельно формировать маршрут, организовывать доставку со всеми возможными операциями. Это может быть перегрузка с одного вида транспорта на другой, сортировка и упаковка груза в транспортно-логистических комплексах и др., причем не только с использованием собственных мощностей, но и активов третьих сторон. В дальнейшем уровень развития логистики сможет включать и маркетинговую составляющую, поскольку логистическим операторам, имеющим гибкую структуру и развитую сеть во всех регионах мира, проще понять, как работают зарубежные рынки и что нужно, чтобы быть на них успешными.

Высокий уровень собственной логистики, фактически, обуславливает для предприятий дополнительные затраты на услуги, которые можно было бы закупать на рынке по более низкой цене. Такая ситуация складывается во многом из-за того, что законодательно правовые отношения в транспортно-логистической сфере еще не урегулированы. Шаги в этом направлении создадут почву для прозрачных взаимоотношений между заказчиком и логистической компанией, которой будет отдана вся логистика предприятия «под ключ». В настоящее же время белорусские производители не стремятся отдавать весь комплекс логистических работ на аутсорсинг, поскольку опасаются утраты контроля над бизнесом. Фактор доверия играет важную роль, причем на данном этапе логистическая компания, стремясь приобрести деловую репутацию, предоставляет заказчику возможность контролировать груз от момента выезда до места назначения посредством *GPS*-навигации и *online*-отслеживания по картам.

На сегодняшний момент в Республике Беларусь наблюдается недостаточно высокий уровень развития рынка транспортных и логистических услуг. Это обусловлено наличием сдерживающих факторов, как со стороны спроса, так и со стороны предложения. Товаропроизводители, торговые компании и другие грузоотправители имеют высокую долю

собственной логистической инфраструктуры, поэтому спрос на логистические услуги, закупаемые на рынке, остается незначительным. По данным официальной статистики, в период 2000—2009 гг. лишь 25—30 % услуг грузовых перевозок закупались на рынке, тогда как остальная часть обеспечивалась за счет собственных транспортных средств грузоотправителей. В большинстве стран ЕС доля грузоперевозок собственными силами составляет менее 20 %. Как следствие, в Беларуси структура, возможности и качество логистических услуг как вида коммерческой деятельности все еще находятся на ранних этапах развития. Это относится к более совершенным видам логистических услуг, в частности, контрактной логистике и (или) логистическим услугам, оказываемым третьими сторонами.

Для того чтобы логистика в Беларуси вышла на более высокий уровень сервиса, важно создать благоприятный инвестиционный климат, открыть границы для иностранных инвесторов, которые уже обладают более прогрессивными технологиями.

Развитие транспортно-логистической системы — это путь полноценной реализации транзитного потенциала. Возведение транспортно-логистических центров требует решения таких первостепенных задач, как организация рациональных схем товародвижения, системный анализ и прогнозирование торговых потоков внутри страны и за ее пределами, подготовка квалифицированных кадров в сфере логистики и др.

ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ ИЗМЕРЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОГРАНИЧНОЙ ПОЛИТИКИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Ляхов А. Г., Институт пограничной службы Республики Беларусь

Государственная пограничная политика является составной частью внутренней и внешней политики Республики Беларусь. Ее нормативное закрепление произведено Законом Республики Беларусь от 21 июля 2008 г. № 419-З «О государственной границе Республики Беларусь».

Одним из ключевых элементов системы государственной пограничной политики являются субъекты — отдельные лица или группы лиц (должностные лица), имеющие право принимать решение на проведение действий уполномоченными государственными органами по достижению целей государственной пограничной политики.

В этой связи одним из важнейших факторов эффективного проведения государственной пограничной политики становится уровень образования субъектов. Это ставит задачу оптимизации образовательного измерения государственной пограничной политики в соответствие с современными мировыми стандартами. Под образовательным измерением понимается система образовательных учреждений, обеспечивающих подготовку субъектов государственной пограничной политики, и используемых ими образовательных технологий.

В качестве развития первого элемента образовательного измерения государственной пограничной политики Указом Президента Республики Беларусь от 5 мая 2010 г. № 237 создано государственное учреждение образования «Институт пограничной службы Республики Беларусь» — первое пограничное образовательное учреждение в современной истории органов пограничной службы. Свое функционирование Институт начал с 1 июля 2010 г. на базе пограничного факультета УО «Военная академия Республики Беларусь». Институт осуществляет подготовку по совершенно уникальному направлению образования — пограничная безопасность, в рамках которой готовят специалистов управленческого профиля. Данное учебное заведение должно выступить системообразующей структурой для образовательного измерения государственной пограничной политики.

Развитие второго элемента образовательного измерения государственной пограничной политики должно происходить в рамках общемировых тенденций. Одной из них является подготовка высококвалифицированных специалистов, способных осуществить разноплановое рассмотрение сферы деятельности и сопряженных с ней процессов и явлений. Условно данную тенденцию можно назвать «многовекторной однополярностью».