

му свою деятельность в Национальном аэропорту «Минск», который является одним из крупнейших пунктов оформления вывоза товаров на территории Республики Беларусь. Использование специальных терминалов и предварительного информирования обеспечат путешественникам ускоренный порядок таможенного оформления и возврата НДС.

Литература

1. Более 60% чеков TAX FREE выплачивается в Национальном аэропорту «Минск» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mrt.customs.gov.by/ru/mrt-news-ru/view/boleee-60-chekov-tax-free-vyplachivaetsja-v-natsionalnom-aeroportu-minsk-13967-2020/>. – Дата доступа: 12.04.2020.
2. История [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://airport.by/airport/istoria>. – Дата доступа: 12.04.2020.
3. Гребенников, А. В. В помощь путешественнику: система «Tax Free» [Электронный ресурс] / А. В. Гребенников. – Минск : Междунар. ун-т «МИТ-СО», 2014.

Формирование единого транспортного пространства ЕАЭС: проблемы и перспективы

*Сорока Д. М., студ. IV к. БГУ,
науч. рук. Ястреб Т. А., ст. преп.*

В рамках первых этапов формирования единого транспортного пространства (далее ЕТП) государствам-членам Евразийского экономического союза (далее ЕАЭС) удалось достичь некоторых положительных результатов: улучшились показатели эффективности логистики; международные автомобильные перевозки грузов (двусторонние, транзитные, между другими странами-членами) осуществляются на безразрешительной основе; реализуется Программа поэтапной либерализации каботажных перевозок; создано Акционерное общество «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс»; улучшились значения показателей грузооборота по всем видам транспорта (рост составляет 12,24% за период с 2013-го по 2019 г.).

Несмотря на достижения в области транспорта, следует отметить, что процесс создания ЕТП ЕАЭС до настоящего времени не завершен. Законодательство государств-членов в полной мере не гармонизировано, по многим вопросам страны интеграционного образования не могут прийти к соглашению (это касается, к примеру, расхождений в части доступа авиаперевозчиков на внутренние маршруты стран ЕАЭС). Помимо этого, несмотря на

положительную динамику, уровень оказания транспортно-логистических услуг по-прежнему невысок. Индекс LPI Германии, лидера в данной сфере, составляет 4,20 балла [1], в то время как в ЕАЭС данный показатель в настоящее время не превышает отметку в 2,81.

В данный момент в рамках ЕАЭС неравномерно развивается и рационализируется транспортная инфраструктура, от которой зависят транспортные издержки, качество предоставляемых транспортных услуг, эффективность и конкурентоспособность перевозок на международном уровне. При формировании ЕТП ЕАЭС, правительствам государств-членов удалось достигнуть соглашений в основном в области железнодорожного (например, унифицированные тарифы, ценовые коридоры) и автомобильного транспорта (частичная либерализация каботажных перевозок). Создание единого воздушного пространства ЕАЭС отложено на 2025 г.

Помимо вышеуказанного, многие компании государств-членов ЕАЭС не владеют достаточным международным опытом в сфере транспортно-логистического обслуживания, а также существует проблема профессиональной подготовки специалистов в данной области.

В настоящее время приоритетными мероприятиями по формированию ЕТП в рамках интеграционного объединения являются:

- полноценная гармонизация (унификация) законодательства государств-членов по всем видам транспорта;
- устранение принципа резидентства при подаче декларации, который является серьезным препятствием на пути перехода к обеспечению свободного движения товаров по территории ЕАЭС;
- полноценная реализация Программы поэтапного снятия ограничений с каботажных перевозок грузов автомобильным транспортом, что позволит сократить порожние пробеги, снизить транспортные издержки потребителей услуг грузового автомобильного транспорта, а также повысить безопасность дорожного движения [2, с. 4];
- создание скоростной и высокоскоростной транспортной инфраструктуры в первую очередь в области железнодорожного транспорта (железнодорожная магистраль «Евразия»).

В рамках ЕАЭС проводится разработка концепции экосистемы цифровых транспортных коридоров. Ее практическая реализация будет способствовать развитию общего рынка транспортных услуг и ЕТП ЕАЭС, а также транзитного потенциала ЕАЭС, повышению эффективности, доступности и безопасности транспортных услуг и снижению их себестоимости, сокращению простоев на границе, а также снижению транспортной составляющей в цене конечной продукции с 20% до 12–15% [3].

Помимо вышеизложенного, в 2018 г. в ЕАЭС началась реализация «дорожной карты» [4], в которую включено более 60 различных мероприятий по реализации направлений согласованной политики в области транспорта, осуществление которых приведет к постепенному снятию ограничений при перевозках в ЕАЭС до 2025 г.

Литература

1. LPI Global Rankings 2018 // The World Bank [Electronic resource]. – Mode of access: <https://lpi.worldbank.org/international/global/2018>. – Date of access: 31.03.2020.
2. Транспортный потенциал Евразийского экономического союза // Сайт Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/Транспорт.pdf>. – Дата доступа: 29.03.2020.
3. Концепция экосистемы цифровых транспортных коридоров в ЕАЭС // Сайт Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/13-07-2018-3.aspx>. – Дата доступа: 29.03.2020.
4. «Дорожная карта» для создания общего рынка услуг по трем видам транспорта // Сайт Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/29-09-2017-1.aspx>. – Дата доступа: 18.03.2020.

Тенденции развития защищенных антенн для мобильных станций спутниковой связи

*Фурсевич А. М., маг. УО «Белорусская
государственная академия связи»,
науч. рук. Голубцов С. Г., канд. воен. наук, доц.*

Тенденции развития средств и комплексов связи, в том числе военного назначения, демонстрируют повышение значимости и удельного веса мобильной компоненты в структуре системы связи. Анализ особенностей современных операций, отличающихся широким маневром, отсутствием четко очерченных линий фронта и флангов, очаговыми боевыми действиями, комплексным использованием высокоточного оружия, средств РЭБ и разведки, интенсивностью и одновременным ведением боевых действий во всей глубине оперативного построения и боевых порядков войск показывает, что для обеспечения непрерывного устойчивого и скрытого управления группировками в системе связи соединений должна доминировать компонента,