

знания по иным уголовным делам. Уголовно-процессуальный кодекс в статье 37 закрепляет, что таможенные органы являются государственными органами, уполномоченными законом осуществлять дознание. Нормы данного кодекса устанавливают их полномочия в уголовном процессе.

Гражданское и таможенное право. Таможенное право определяет осуществление внешнеэкономической деятельности в таможенной сфере. Вопросы перемещения товаров и транспортных средств через государственную границу могут являться предметом гражданско-правовых договоров. Например, в силу статьи 755 Гражданского кодекса Республики Беларусь в качестве дополнительных услуг договором транспортной экспедиции может быть предусмотрено осуществление таких необходимых для доставки груза операций, как получение требующихся для экспорта или импорта документов, выполнение таможенных и иных формальностей.

Международное и таможенное право. Интеграция Беларуси в международные организации привела к унификации норм международного и национального права, в частности в сферах международного и национального таможенного права страны. В соответствии с Договором о Таможенном кодексе Таможенного союза Республика Беларусь признала, что положения данного Кодекса имеют преимущественную силу над иными положениями таможенного законодательства Таможенного союза. На основании этого нормы международного права являются определяющими в регулировании таможенной сферы страны.

Таким образом, таможенное право является частью правовой системы Республики Беларусь и регулирует правоотношения в смежных с конституционным, административным, финансовым, уголовным, гражданским, международным правом сферах.

ТРАНСПОРТНАЯ И ТАМОЖЕННАЯ ЛОГИСТИКА БЕЛАРУСИ И КАЗАХСТАНА: АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Хмылова А. С., Малыгина О. О., Белорусский государственный университет

Тенденции развития мировой экономики в последние 15—20 лет способствовали динамичному развитию логистики в мире. Образно говоря, логистика «из подвала бизнеса» уже давно переместилась «в кабинет генерального директора» и стала важнейшим ресурсом экономического роста. Эти процессы происходят и в Беларуси, и в Казахстане — государствах-партнерах по Таможенному союзу, Единому экономическому пространству.

Республика Беларусь — ворота ЕЭП в Западную Европу, Республика Казахстан — кратчайшая дорога на рынок Китая. Сопоставление современного состояния и перспектив развития транспортной и таможенной логистики в данных государствах приобретает особый смысл именно вследствие их тесного взаимодействия в интеграционном объединении, в безусловной необходимости координировать свои программы развития инфраструктур и институциональных основ в данной сфере деятельности.

Возросшее значение логистики для национальных экономик Беларуси и Казахстана обусловило принятие в каждой из этих стран комплексных программ развития логистической сферы и повышения транзитной привлекательности для действующих и потенциальных международных перевозчиков. Белорусским правительством в августе 2008 г. была одобрена «Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года», а в 2010 г. — утверждены «Стратегия развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011—2015 гг.» и «Концепция развития транспортной системы Республики Беларусь на период до 2025 года». Правительство Казахстана, в свою очередь, в 2005 г. утвердило план по созданию кластера «Транспортная логистика», призванного обеспечить качественно новый уровень функционирования и развития транспортного комплекса страны и его таможенной составляющей. С 2006 г.

Казахстан активно реализует амбициозную национальную программу развития своей транспортно-логистической отрасли вплоть до 2015 г. В рамках этой программы реализуется масштабный международный проект «Новый Шелковый путь», который должен связать Западную Европу и западную часть Китая через территорию тройственного таможенного союза. 5 ключевых принципов Проекта: скорость, сервис, стоимость, сохранность и стабильность.

Реализация всех названных программ призвана вывести Беларусь и Казахстан в региональные лидеры в данной области, что, несомненно, будет способствовать укреплению позиций обоих государств в транзитных перевозках. Заметим, что в Беларуси объем грузоперевозок составил на январь—август 2012 г. 308,6 млн т. Увеличение грузооборота (без трубопроводного транспорта) за данный период по сравнению с предшествующим годом составило 3,3 %. Доход от транзита за 2011 г. составил 2,9 млрд дол. США. Этот показатель на 18,5 % выше относительно соответствующего показателя 2010 г. Объем экспорта транспортных услуг за 2011 г. достиг 2,1 млрд дол. США (на 25 % выше по сравнению с предшествующим годом). Отметим, что доля экспорта транспортных услуг в общем объеме экспорта Беларуси за 2011 г. составила 25,3 %. По подсчетам Министерства транспорта Республики Беларусь доля транспортно-логистических услуг в национальном ВВП составила в указанном году 7,2 %. По транспортным коридорам Казахстана в 2010 г. транзит грузов составил 15 млн т., общий доход от транзита — 900 млн дол. США. Доля транспортных услуг в казахстанском ВВП в указанном году составила 7,9 %.

Однако, как показывает индекс эффективности развития логистики Всемирного банка (LPI) за 2012 г., рейтинг Беларуси и Казахстана по этой позиции еще значительно уступает мировым лидерам: Казахстан занимает 86-е место, Беларусь — 91-е. Международные эксперты называют нерешенные проблемы транспортно-логистических отраслей Беларуси и Казахстана. Это — недостаточный уровень гармонизации и унификации законодательств в сфере транспортной и таможенной логистики, несоответствие транспортной инфраструктуры возрастающему росту грузопотоков (в большей степени, в Казахстане), неполная техническая (технологическая) совместимость транспортных процессов, высокие логистические издержки из-за наличия бюрократических и технических барьеров для беспрепятственного перемещения грузов и транспортных средств, недостаточное институциональное обеспечение логистики, отсутствие единых правил конкуренции и неэффективное использование транзитного потенциала, низкий уровень подготовки логистических кадров и др. Такие проблемы не позволяют в полной мере использовать сухопутный транзитный коридор «Западная Европа — Азиатско-Тихоокеанский регион» для международных грузопотоков, проходящий через территории Беларуси, Казахстана и России. Напомним, что ежегодный товарооборот между Европой и Азией в настоящее время составляет около 400 млрд дол. США и к 2015 г. может достичь 1 трлн дол. США. При этом, если доходы международных судовладельческих компаний, осуществляющих фрахт грузопотоков из Европы в Азию морем, оцениваются в настоящее время в 23 млрд дол. США в год, то фрахт по гораздо более короткому пути — через страны ЕЭП по железной дороге — всего 0,02 млрд дол. США. Потенциал очевиден.

Как подчеркивают специалисты, в целях формирования современной транспортно-логистической инфраструктуры в рамках ЕЭП и ее интеграции в международную глобальную транспортно-логистическую систему «Западная Европа — Западный Китай» необходима имплементация в законодательство ЕЭП норм международного права, в первую очередь, путем присоединения и ратификации соответствующих конвенций и соглашений Европейской экономической комиссии ООН и других авторитетных в данной области международных организаций. Необходимо более глубокая модернизация парков транспортных средств, дорожных инфраструктур международных евразийских коридоров, широкое внедрение мультимодального контейнерного сервиса, создание

единой системы транспортно-логистических центров ЕЭП, максимальное упрощение процедур таможенного контроля посредством инновационных технологий. Важнейшей новацией в современной деятельности таможенных органов Беларуси и Казахстана является активная реализация проекта «Электронная таможня». В настоящее время Евразийской экономической комиссией подготовлены «Основные направления таможенного администрирования в рамках Таможенного союза в 2012—2015 гг.», цель которых — внедрение в таможенную практику принципа «две службы на границе» с объединением всех видов контроля (транспортного, санитарно-карантинного, фитосанитарного, ветеринарного), первичности электронных документов, системы управления рисками, дифференциации участников ВЭД и развития взаимовыгодных партнерских отношений таможни и бизнеса.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ И ОПТИМИЗАЦИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ

*Цеханович Т. Ф., Белорусский государственный университет
Почечкина В. В., Национальная академия наук Беларуси*

Логистика, известно, исследуется и претворяется в жизнь на макро- и микроуровнях. Макрологистический уровень предполагает акцент на рынок в целом, на региональные рынки (поставщиков, потребителей и др.), выработку для них базовых распределительных подходов и концепций, в т. ч. по размещению ресурсов, выбору видов транспорта, организации транспортировок, рационализации направлений материальных потоков, транзитных/складских схем доставки товаров и т. п.

Макрологистические системы, создавая связи цепи поставок, обеспечивают больший прирост эффекта от интегрированности элементов в систему в сравнении с суммой эффектов от применения элементов системы не интегрировано, т. е. обладают эффектом синергии.

Макрологистика всегда опирается на стратегию. При этом значительное влияние на выбор логистической стратегии имеет глобальная стратегия, как процесс формирования стойких связей между отдельными странами или группами стран на основе международного разделения труда, особенно в форме специализации и межотраслевой кооперации.

При формировании микрологистических систем важным является определение объектов логистического управления. В специализированных и совокупных логистических системах объектами могут быть все, и, прежде всего, те процессы, их структуры и элементы, которые применяются для достижения общих и локальных целей и реализации определенных ими функций. Объективной в этом процессе является необходимость прогнозирования и организации рынка потребителя, формирования потребительского спроса, организация и реализация ориентированной на самостоятельную или совокупную производственную, транспортную, коммерческую деятельность, включая этапы материально-технического обеспечения, производственно-технологического комплектования, производства, сбыта, оптовой и розничной торговли, их социально-кадрового, технико-технологического, транспортного, информационного, финансового, таможенного и другого обеспечения.

При формировании специализированных логистических систем с необходимостью учитывается, что совокупность внутренних и внешних отношений каждой специализированной системы, а также системное интегрирование всего комплекса предполагает обеспечение такого их жизненного цикла, в котором исключались бы этапы регресса и гибели. Это возможно за счет предупреждающего осуществления оптимизационной трансформации, модернизации элементов системы и, как обратная реакция, самих отношений, их совокупности и определенных ими функциональных процессов.