

ности, которая является одной из типовых характеристик систем массового обслуживания, что позволяет моделировать функционирование ТТЛС как многоканальной системы массового обслуживания с отказами.

Моделирование такой системы осуществляется при помощи классических методов теории массового обслуживания, что позволяет определить количество каналов обслуживания на погранично-таможенном терминале.

Список литературы

1. Бочаров, П.П., Печинкин, А.В. Теория массового обслуживания.-М.: изд-во Российский университет дружбы народов, 1995. – 398с.
2. Лабскер, Л.Г.,Бабешко П.О. Теория массового обслуживания в экономической сфере. Учебное пособие для вузов.- М.: Банки и биржи: ЮНИТИ, 1998. – 319 с.
3. Ивуть, Р.Б., Нарушевич ,С.А. Логистика Минск: БНТУ, 2004. – 328 с.
4. Стаханов, В.Н., Стаханов, Д.В. Таможенная логистика. - М.: Приор, 2001.-96с.

УДК 613. 02

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА БЕЛАРУСИ

Д.М. Антюшеня

Белорусский национальный технический университет, г. Минск

В перечне национальных приоритетов особое место отводится наращиванию объемов транзитных и экспортных перевозок.

Республика Беларусь не обладает достаточными собственными топливно-энергетическими и сырьевыми ресурсами, но благодаря развитой инфраструктуре и благоприятному географическому положению, является своеобразным интегрирующим звеном в торговле между государствами Европейского Союза и Азиатско-Тихоокеанского региона, что позволяет рассматривать транзит в

качестве важнейшей составляющей не только экспорта услуг, но и всего ресурсного потенциала национальной экономики.

Поэтому от того насколько эффективно реализуется транзитный потенциал, во многом зависит уровень социально-экономического развития республики.

В 2015 году по оценкам общий объем доходов от транзита составит около 3,1 млрд. долларов США или рост к уровню 2010 года составит 141 %.

Доля доходов от транзита (без учета доходов от транзита нефти и стоимости услуг по транзиту природного газа по магистральным трубопроводам) в валовом внутреннем продукте составит в 2015 году 2,6 – 2,7 %.

Для дальнейшего повышения эффективности использования транзитного потенциала страны необходимо совершенствовать условия с учетом влияния различных внутренних и внешних политических, экономических и других факторов. Так в настоящее время нерешенными в достаточной мере остаются вопросы:

- ◆ несоответствия требованиям ЕС по несущей способности республиканских автомобильных дорог по общей массе автопоезда с 5 и более осями и нагрузке на ось в 11,5 тонны, входящих в IX Международный транспортный коридор и его ответвление IXB;

- ◆ оптимизации функций контрольных органов в автодорожных пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь (пограничных, таможенных и иных);

- ◆ наличия узких мест;

- ◆ наличия значительных временных задержек на стыках железнодорожных путей различной ширины;

- ◆ развития логистики.

При этом назрела необходимость создания законодательного акта, регламентирующего условия осуществления транзита, внесения изменений и дополнений в таможенное законодательство (касающиеся в первую очередь создания правовых условий для обеспечения транзитных перевозок пассажиров и грузов воздушным транспортом), совершенствования нормативной правовой базы, устанавливающей требования к использованию, техническому обслуживанию, обновлению и пополнению парка контейнеров и вагонов для их перевозки, а также совершенствования технологии пограничного контроля и выполнения таможенных, ветеринарных,

фитосанитарных процедур при осуществлении железнодорожных и автомобильных транзитных перевозок в пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь.

Задача по развитию инфраструктуры международных транспортных коридоров, проходящих по территории республики, представляет особую важность и должна решаться на основе продолжения работы по:

- строительству, реконструкции и модернизации инфраструктуры аэровокзальных комплексов и республиканских автомобильных дорог;

- увеличению объема и повышению качества сервисных услуг, предоставляемых на объектах, расположенных вдоль основных автомагистралей, на железнодорожных вокзалах (станциях) и на автомобильных пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь, в том числе технической базы для выполнения пограничного, таможенного и иных видов контроля на основных маршрутах следования транзитных грузопотоков;

- электрификации отдельных участков железной дороги;

- повышению скоростей движения по железной дороге;

- созданию на территории республики 18 транспортно-логистических центров и 10 логистических центров РУП "Белтаможсервис", из них 22 – на II и IX панъевропейских транспортных коридорах, проходящих через территорию Республики Беларусь;

- разработке и внедрению информационных и информационно-управляющих технологий в сфере транспорта и логистики, а также пограничного, таможенного и иных видов контроля;

- развитию придорожного сервиса.

Для достижения между народных нормативов в соответствии с европейским соглашением о международных автомагистралях и соглашением о трансъевропейских автомагистралях в 2011 – 2015 годах требуется увеличить количество объектов придорожного сервиса на 168, из них 25 автозаправочных станций, 60 станций технического обслуживания, 16 пунктов постоя, 42 пункта питания и 25 площадок отдыха.

Необходимо создать на территории Республики Беларусь достаточное количество безопасных охраняемых стоянок, позволяющих обеспечить выполнение новых правил труда и отдыха водителей в связи с вступлением в действие изменений к соглашению ЕСТР, и

провести их сертификацию в соответствии с международными критериями.

Для повышения заинтересованности международных операторов электросвязи в организации прямого транзита через территорию республики, как наиболее короткого и надежного маршрута передачи данных, задача по развитию инфраструктуры коммуникационных коридоров должна решаться за счет проведения работы по:

- ♦ расширению пропускной способности оборудования электросвязи для обеспечения пропуска европейского, российского и азиатского трафика сети передачи данных общей емкостью до 70 гигабит в секунду и выше;

- ♦ расширению внешнего шлюза доступа в Интернет до уровня 80 гигабит в секунду и выше;

- ♦ модернизации магистральной сети передачи данных, предусматривающей применение оборудования нового поколения, обладающего большой масштабируемостью и пропускной способностью.

Развитие международного сотрудничества в области обеспечения транзита позволит усилить процессы интеграции Республики Беларусь в рамках Таможенного союза и в общую европейскую транзитную систему, что обеспечить создание благоприятных условий для привлечения:

- ♦ дополнительных объемов транзита автомобильного, железнодорожного, воздушного и трубопроводного видов транспорта, передачи электроэнергии, а также трафика электросвязи, проходящего транзитом через территорию Республики Беларусь;

- ♦ инвестиций на реконструкцию автодорожных пунктов пропуска и пунктов пропуска на железнодорожных вокзалах (станциях), развитие и модернизацию транзитной инфраструктуры.

Привлечение инвестиций на развитие и модернизацию транзитной инфраструктуры должно обеспечиваться, в первую очередь, за счет подготовки проектов по созданию новых и модернизации существующих объектов таможенной, пограничной, транспортной и иной транзитной инфраструктуры, внедрению современных транспортных и информационных технологий.

Для полной реализации транзитного потенциала республики необходимо расширить существующие финансовые коридоры, что потребует дальнейшего развития всех финансовых рынков страны –

кредитного, валютного, страхового, рынка ценных бумаг, создания сети обменных пунктов, банковских терминалов, агентов страховых услуг по всем транзитным магистралям, в малых городах и населенных пунктах.

Задача по расширению существующих финансовых коридоров должна решаться за счет проведения работы по:

- ◆ диверсификации банковских услуг на основе освоения новейших информационных технологий;

- ◆ разработке информационно-маркетинговой стратегии, ориентированной на комплексное развитие и продвижение безналичных расчетов;

- ◆ выработке стратегии размещения банкоматов и пунктов обмена валют;

- ◆ созданию правовых и иных условий для формирования ликвидного и прозрачного рынка ценных бумаг;

- ◆ повышению емкости рынка за счет роста капитализации, приватизации, притока внутренних и внешних инвестиций его участников;

- ◆ развитию интеграционных процессов, способствующих совершенствованию и расширению сфер взаимодействия национальных рынков ценных бумаг с мировыми финансовыми институтами и структурами;

- ◆ повышению статуса и международной привлекательности отечественных страховых организаций на основе притока иностранных инвестиций;

- ◆ поэтапного снятия ограничений по доступу иностранного капитала на страховой рынок республики;

- ◆ расширению сферы применения обязательных видов страхования;

- ◆ развитию конкурентной среды в страховой деятельности;

- ◆ совершенствованию национальной системы страхования экспортных рисков, включая усиление специализации страховых организаций, уполномоченных на страхование экспортных рисков с поддержкой государства;

- ◆ развитию инфраструктуры страховых организаций, в том числе в малых и средних городах;

- ◆ обеспечению широкого и наглядного информирования о наличии соответствующей инфраструктуры оказания финансовых услуг.

Международная практика показывает, что неадекватное развитие транспортной инфраструктуры на национальном уровне приводит к неоправданно завышенным затратам в сферах производства и предоставления услуг.

Рациональное использование транзитно-транспортных возможностей стимулирует ускоренное развитие сопряженных отраслей и сфер экономики.

УДК 656.13.02

ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

А.А. Тозик, Ю.Д. Антюшеня

Белорусский национальный технический университет.

Республика Беларусь - стратегический европейский перекресток, важная транзитная зона, поэтому именно здесь можно успешно участвовать в формировании грузопотоков, идущих из Европы в Россию и обратно, в Украину, страны Балтии и в дальние географические точки - Китай, Турция, Ближний Восток по двум трансъевропейским транспортным коридорам, определенным по международной классификации под номером II (Запад-Восток) (автомобильная дорога М-1/Е-30 Брест - Минск - граница Российской Федерации) и под номером IX (Север-Юг) (автомобильная дорога М-8 граница Российской Федерации - Витебск - Гомель - граница Украины с ответвлением IXБ (автомобильная дорога Гомель - Минск - Вильнюс – Клайпеда / Калининград), общая протяженность которых составляет 1513 километров.

Прогноз развития мировой экономики показывает, что в XXI веке основной поток грузов пройдет между государствами Европейского Союза (ЕС) и Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

Существующий объем торгового оборота между США, государствами Европы и Азии по различным оценкам варьируется от 0,6 до 2 трлн. долларов США в год, а объем контейнерных перевозок превышает 6 млн. единиц. Поэтому от того, в чью пользу разрешится геополитический торг, предметом которого являются маршруты