

11. А. В. Марков, П. Н. Пекутько. Институт экономики Национальной академии наук // Отделение гуманитарных наук и искусств Национальной академии наук Беларуси. – Минск: Белорусская наука, 2011.

12. С. Ю. Солодовников. Экономический романтизм или есть ли в Беларуси экономические убийцы // Беларуская думка. – 2012. - № 9. - С. 52 -63.

Ваццiло А. А. Проблемы развития транспортно-логистических услуг в странах Евразийского экономического союза

Существуют факторы, негативно влияющие на развитие транспортно-логистических услуг в странах Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Основные из них: недостаточные пропускные способности магистральных путей, слабое развитие дорожной инфраструктуры, изношенность подвижного состава, низкая эффективность обработки грузов.

Можно выделить следующие основные проблемы развития транспортно-логистических услуг в странах Евразийского экономического союза: недостаток инвестиций в развитие транспортно-логистической инфраструктуры, что является причиной малого количества складских помещений класса А и В, нехватки скоростных автомагистралей, дорог с усовершенствованным покрытием, неразвитости придорожного сервиса и т.д.; не сформированность рынка 3PL-услуг; отсутствие системного интегратора уровня 4PL; незначительный объем передачи логистических функций предприятий на аутсорсинг; недостаточно высокая квалификация персонала; несовершенство таможенного и иного контроля на границах; слабый уровень нормативно-правового регулирования логистической отрасли; отсутствие статистического учета показателей развития логистики на национальном уровне; недостаточное развитие информационных технологий в сфере транспорта и логистики; слабая интегрированность национальных логистических систем в общеевразийскую и европейскую.

Для повышения эффективности оказания транспортно-логистических услуг в странах Евразийского экономического союза

необходимо: повышение инвестиционной привлекательности транспортно-логистической отрасли; ускоренное формирование рынка 3PL-услуг и переход к концепции 4PL (создание системного интегратора в области логистики); совершенствование нормативного регулирования логистической отрасли; создание системы достоверной статистической отчетности по логистическим показателям; повышение уровня подготовки кадров для логистической отрасли; разработка и внедрение информационных и информационно-управляющих технологий в сфере транспорта и логистики, а также пограничного, таможенного и иных видов контроля; реструктуризация логистических систем и их объединение в евразийскую логистическую систему [1, с.63].

Следует повышать качество транспортно-логистических центров в Евразийском экономическом союзе. Необходимо комплексное логистическое обслуживание поставок товаров; возможность оказания услуг по приемке, переработке, хранению и отправке больших и мелких партий грузов автомобильным, железнодорожным транспортом; услуги таможенного представителя, включая электронное декларирование, а также сопровождение грузов. Все это приведет к увеличению использования транспортно-логистических услуг и тем самым большей загруженности логистических центров Евразийского экономического союза, повышению скорости доставки и обработки грузов.

Также необходимо развивать сопутствующие транспортному сектору отрасли. Автотранспортную технику в Евразийском экономическом союзе следует привести в соответствие с международными экологическими стандартами, которые зачастую не позволяют осуществлять перевозки в странах Европейского союза.

Транспортно-логистическим организациям следует учитывать тот факт, что развитие перевозок в Евразийском экономическом союзе происходит под влиянием следующих тенденций: наблюдается сокращение объемов перевозок массовых грузов, в частности сырья, и все большую долю в перевозках занимают дорогостоящие готовые товары; глобальный транспортный рынок становится более открытым и единым. Унифицируются правила и условия перевозок, вводятся единые тарифы, снимаются

таможенные ограничения; мировая транспортно-логистическая система характеризуется множеством форм собственности. Вместе с государственной формой (например, железные дороги в Великобритании, Швеции, Франции) функционируют муниципальная (автодороги, перегрузочные терминалы), частная (автотранспортные средства, морские и речные суда) смешанная (так, воздушный флот Швеции находится в государственно-частной собственности, а железнодорожные пути и терминалы Японии являются собственностью акционерных обществ государственных предприятий) [2, с.49].

Для транспортно-логистических систем стран Евразийского экономического союза активное участие в глобализации транспортных услуг означает: либерализацию всех сфер транспортно-логистической деятельности, отказ от дискриминационного регулирования, рост конкуренции, в конечном итоге приводящие к уменьшению величин транспортных издержек в цене товаров мировой торговли и, следовательно, к снижению ограничений на развитие экономических связей; унификацию и универсализацию транспортных средств, технологий, технических требований, активное развитие и модернизацию транспортно-логистической инфраструктуры, приведение условий функционирования национальных транспортных систем и рынка предоставления услуг в соответствие с мировой практикой и требованиями; увеличение прозрачности рынка транспортно-логистических услуг, повышение степени информационной открытости (включая финансовую информацию), подчинение деятельности транспортных компаний, в том числе монопольно функционирующих на рынке услуг, требованиям соответствующих законов и международных соглашений, принятых заинтересованными государствами.

В целях формирования современной транспортно-логистической инфраструктуры в рамках Евразийского экономического союза и ее интеграции в международную глобальную транспортно-логистическую систему «Западная Европа – Западный Китай» необходима имплементация в законодательство ЕАЭС норм международного права, в первую очередь, путем присоединения и ратификации соответствующих конвенций и соглашений Евро-

пейской экономической комиссии ООН и других авторитетных в данной сфере между-народных организаций.

Необходима более глубокая модернизация парков транспортных средств, дорожных инфраструктур международных евразийских коридоров, широкое внедрение мультимодального контейнерного сервиса, создание единой системы транспортно-логистических центров Евразийского экономического союза, максимальное упрощение процедур таможенного контроля посредством инновационных технологий.

До конца 2016 года государства Евразийского экономического союза должны принять основные направления и этапы реализации скоординированной транспортной политики. Ее основными приоритетами являются формирование единого транспортного пространства, создание и развитие евразийских транспортных коридоров, реализация и развитие транзитного потенциала в рамках данного союза. Скоординированная транспортная политика должна обеспечить равные условия доступа на рынок транспортных услуг ЕАЭС, гармонизацию условий и правил перевозок, создание конкурентной среды на рынке, переход к формированию долгосрочных тарифов на транспортные услуги, снижение транспортной составляющей в конечной цене товара, рост грузопотоков в рамках взаимной и внешней торговли.

Формирование международного автомобильного коридора «Западная Европа – Западный Китай» наряду с началом функционирования объединенной транспортно-логистической компании в сфере контейнерных перевозок способно создать в рамках Евразийского экономического союза сухопутный мост между Европой и Азией, а также обеспечить предоставление комплексных конкурентоспособных транспортно-логистических услуг. Актуальной задачей для стран ЕАЭС является сопряжение развития Евразийского экономического союза с проектом «Экономический пояс Шелкового пути» в сфере транспорта и инфраструктуры.

Поскольку с точки зрения процессов современная логистика на 90% состоит из информационных технологий, которые сыграли ключевую роль в ее технологическом развитии за последние 25 лет, то их использованию следует уделить особое внимание [1, с.169]. Применение информационных технологий в области организации

транспортных перевозок и логистического обслуживания грузопотоков в Евразийском экономическом союзе следует развивать по следующим направлениям: расширение практики применения операторами систем электронного документо-оборота в рамках концепции EDI для связи всех контрагентов транспортно-логистического процесса; формирование и внедрение стандартов электронного документооборота, в первую очередь на основе европейского набора стандартов UN/EDIFACT; унификация программного обеспечения, лежащего в основе информационных систем транспортно-логистических центров евразийского экономического пространства; определение и закрепление на законодательном уровне юридического статуса электронных документов; формирование коммуникаций для обеспечения устойчивой многоканальной связи между транспортно-логистическими центрами, таможенными органами и другими субъектами рынка Евразийского экономического союза; организация систем по сбору, обработке и анализу информации о внутренних и транзитных грузопотоках и перевозках, а также о самих участниках транспортно-логистической деятельности; расширение использования в сфере транспортно-экспедиционного обслуживания систем штрихового кодирования GSI и радиочастотной идентификации RFID; обеспечение включения транспортных средств в глобальную логистическую систему путем использования геоинформационных систем и систем глобального позиционирования (в частности GPS и ГЛОНАСС) [1, с.11].

Среди информационных приложений, используемых в логистике, следует выделить Radio Frequency Identification (RFID) – технология, которая осуществляет связь для обмена данными между терминалом и объектом; Continuous Acquisition and Life Cycle Support (CALS) – технология осуществления информационной поддержки, процессов жизненного цикла изделий; Shared Intermodal Container Information System (SICIS) – информационная система, разработанная для улучшения видимости, надежности и безопасности международных перевозок [1, с.169].

Литература

1. Логистические системы и процессы в условиях экономической нестабильности. – Минск, 2015.
2. Григорцевич, С. В. Рынок транспортных услуг и его дальнейшее развитие по мере интеграционных процессов в Республике

Зиневич А. С. Перспективы участия Республики Беларусь и стран ЕАЭС в логистическом проекте возрождения «Нового шёлкового пути»

Исторически сложилось, что Республика Беларусь в силу выгодности своего геоэкономического расположения и компактности территории призвана играть роль стратегически важного международного транспортно-логистического узла в Евразийском регионе. Транзитный и логистический потенциал страны выступает важнейшим ресурсом её национальной экономики [1]. При этом логистика играет ключевую роль в экономическом развитии не только нашей республики, но и функционирующего при её активном участии Таможенного союза ЕАЭС. В настоящее время ЕАЭС выступает формой торгово-экономической интеграции Беларуси, России, Казахстана, Армении и Кыргызстана. В свою очередь, такие страны как Таджикистан, Сирия, Тунис являются кандидатами на вступление в указанный союз.

На сегодня в странах ЕАЭС за счёт логистики формируется 10-12% валового внутреннего продукта (ВВП), в том числе транспортный сектор – 7-8% ВВП. Для сравнения, в странах Европейского союза данный показатель составляет 20-25% [2]. При этом создание ЕАЭС обеспечивает перспективы для роста объёмов грузовых перевозок, расширения номенклатуры перевозимых грузов (включая международный транзит), увеличения объёмов оказываемых транспортно-логистических услуг. Договором о создании ЕАЭС предусмотрена отмена разрешительной системы на перевозки внутри объединения в двухстороннем сообщении, транзитом, а также между другими государствами-членами ЕАЭС. Таким образом, при условии продуктивного взаимодействия в рамках объединения в будущем можно достичь значительного эффекта по наращиванию транзитного потенциала Республики Беларусь. Сегодня суммарный транзитный потенциал стран ЕАЭС оценивается экспертами более чем в 220 миллионов тонн, а к 2020 г. прогнозируется его двукратный рост.