

платежей, платежные услуги с использованием мобильного телефона и др.).

УДК 658.7

## **Основные направления государственного регулирования при формировании национальной логистической системы**

Туровец А.М., Седнина М.А.

Белорусский национальный технический университет

Для страны, находящейся на перекрестке основных транспортных маршрутов, связывающих государства Западной Европы с двумя мощными региональными рынками, Россией и странами Юго-Восточной Азии, а также страны Черноморского побережья со странами Балтийского моря, эффективное использование такого потенциала рассматривается как приоритетная стратегическая задача. Однако для решения такой задачи национальная транспортная система должна стать конкурентоспособной, достаточно развитой для того, чтобы привлечь и обслуживать в соответствии с международными стандартами дополнительные транзитные грузопотоки. Вот почему уже сегодня транзитные услуги для Республики Беларусь представляют собой приоритетное и динамично растущее направление экономического развития, являясь источником валютных поступлений, стимулируя создание дополнительных рабочих мест.

Согласно экспертным оценкам, годовой объем перевозок внешнеторговых и транзитных грузов через таможенную границу Республики Беларусь составляет около 103,5 миллиона тонн. А во внешнеторговом обороте (без трубопроводного транспорта) импортные перевозки составляют около 17,3 миллиона тонн и экспортные - около 35,9 миллиона тонн. При этом 48,2 миллиона тонн внешнеторговых грузов перевозятся железнодорожным транспортом и около 5 миллионов тонн - автомобильным.

Состояние и развитие рынка транспортно-логистических услуг в Республике Беларусь следует рассматривать в сочетании с развитием товарного рынка, рынка услуг и показателями

внешнеторгового оборота. Доля всех видов услуг в общем объеме экспортных операций в Беларуси составляет до 12%, что в 3 раза ниже среднемирового показателя, при этом основной статьёй экспорта услуг (54%) являются транспортно-экспедиторские услуги. Именно поэтому, в перечне национальных приоритетов особое место отводится наращиванию объемов транзитных и экспортных перевозок.

Общий оборот только европейского рынка транспортно-логистических услуг составляет более 600 миллиардов евро. В свою очередь, объем контрактной логистики в Европе оценивается в пределах 120-140 миллиардов евро ежегодно. При этом к 2020 году эксперты консалтинговой компании McKinsey предсказывают четырехкратное увеличение объемов мировой торговли, что повлечет многократное увеличение спроса и на логистические услуги. Если принять во внимание эти прогнозы и грамотно использовать геополитическое положение Беларуси, то необходимо на уровне государства решить ряд приоритетных задач для переориентации значительной части грузопотоков, а как следствие, - и соответствующих услуг на территорию нашей страны. Для осуществления комплексного подхода предлагается следующая классификация основных направлений государственного регулирования для формирования основных мероприятий направленных на развитие рынка транспортно-логистических услуг в Республике Беларусь (Рис.1).



Рисунок 1 – Классификация основных направлений государственного регулирования

При решении поставленных задач по каждому выделенному направлению предлагается следующий набор мероприятий возможных для осуществления на уровне государственного управления.

1) Знания, компетенция, опыт:

- ликвидация дефицита информации в государственном секторе о значении логистики как основного инструмента для развития конкурентно-способной экономики региона;

- применение прогрессивного зарубежного опыта при формировании возможностей и способов практической реализации принципов государственно-частного партнерства;

- создание эффективного механизма оценки возможностей для функциональной специализации логистической инфраструктуры, практических решений и возможностей реализации;

- формирование доверительных прогнозов относительно будущих грузопотоков, позволяющих оценить финансовую эффективность проектируемой транспортно-логистической системы;

- создание эффективного механизма по управлению «добавочной стоимостью» в рамках логистической инфраструктуры региона.

2) Поддержка со стороны государственного сектора:

- согласование на всех уровнях управления государственной транспортной политики с учетом логистических аспектов региона;

- разработка долгосрочной государственной программы развития национальной макрологистической сети на базе интермодальных логистических центров;

- создание правовой базы для принятия управленческих решений поддерживающих развитие интермодальности транспорта.

3) Сотрудничество, партнерство:

- ликвидация соответствующих препятствий для правовых регуляторов относительно государственно-частного партнерства;

- создание эффективного механизма по оценке совпадений ожиданий государственного сектора и инициатив частного сектора по развитию рынка транспортно-логистических услуг;

- ликвидация барьеров при формировании отношений «предприниматель-администрация»;

- принятие управленческих решений на основе координации интересов, конкурентности инициатив, прозрачности.

#### 4) Финансирование:

- формирование эффективной системы использования различных условий финансирования инвестиций, реализуемых в рамках государственно-частного партнерства (национальные фонды, фонды прямых инвестиций и др.);

- ориентация государственного сектора на долгосрочность инвестиций направленных на создание конкурентноспособной логистической инфраструктуры региона;

- активное привлечение бюджетных средств в долгосрочные инвестиционные проекты на качественного бизнес-планирования;

- расширение спектра нестандартных возможностей финансирования инвестиций государственными банками и кредитно-финансовыми учреждениями.

Реализация вышеприведенных мероприятий на уровне государственного управления позволит ликвидировать барьеры на пути участия предпринимательского сектора, в том числе и зарубежных инвесторов, в процессе развития рынка транспортно-логистических услуг в виде государственно-частного партнерства. В этом случае выгода частных инвесторов будет заключаться в том, что в рамках такого партнерства государство примет на себя не только определенную часть затрат, рисков, но и задействует имеющийся административный ресурс для устранения целого ряда административных преград. Сфера государственного влияния распространится на инфраструктурные объекты - автодороги, мосты, железнодорожные ветки, нефтепроводы и продуктопроводы позволив частному бизнесу сконцентрировать свои силы на формировании разветвленной сети складских помещений и сервисных транспортно-грузовых центров с высоким уровнем обслуживания товарных потоков.

В свою очередь, правильность оценки роли государства позволит создать институциональные условия для баланса государственных и частных интересов с целью формирования на территории Республики Беларусь национальной транспортно-логистической системы не только регионального, но и международного значения.

УДК 336.7 (476)

### **Особенности формирования и пути развития платежной системы Республики Беларусь в контексте мировой экономики**

Чернорук С.В., Николаенко З.В.

Полесский государственный университет

Платежная система является неотъемлемой частью финансовой инфраструктуры рыночной экономики, и ее состояние имеет ключевое значение для денежно-кредитного регулирования, обеспечения эффективного платежного обслуживания финансовой системы государства и реального сектора экономики. Не случайно в последние годы вопросам, относящимся к экономической эффективности и ко всем типам финансовых рисков платежных систем, придается такое большое значение.

В условиях перехода нашей республики к рыночной экономике, совершенствование платежной системы государства является закономерной необходимостью.

Изучая платежную систему Республики Беларусь важно отметить, что период с 2000г. по 2009г. в целом характеризовался значительной динамикой развития национальной платежной системы в целях повышения эффективности, надежности и безопасности ее функционирования с учетом накопленного отечественного и международного опыта в области построения высокоэффективных платежных систем.

В целом, за период 2001—2007г. в автоматизированной системе межбанковских расчетов (далее – АС МБР) сохранялась тенденция роста платежного оборота,