

контроля, организаций оптовой и розничной торговли и т.д. Конечной целью деятельности транспортно-логистических центров является оказание полного цикла транспортно-логистических услуг промышленным и торговым организациям по рационализации перевозочного процесса и гарантированной доставке грузов в оптимальные сроки.

Таким образом, внедрение логистического подхода к реализации Программы развития логистической системы РБ обеспечит:

- ускорение и непрерывность продвижения сквозных товароматериальных потоков;
- снижение на 30—40% затрат в дистрибуции, связанных с продвижением товароматериальных потоков от мест производства до потребления;
- развитие контейнерных перевозок грузов в интер- и мультимодальном сообщении;
- внедрение логистического сервиса на уровне международных стандартов;
- развитие экспорта транспортных услуг и реализацию транзитного потенциала Республики Беларусь.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Клименко В.В. Развитие рынка транспортно-логистического сервиса РФ в разрезе формирования логистической инфраструктуры // Логистика. – 2012. – №5.
2. Прокофьева, Т. А., Лопаткин О.М. Логистика транспортно-распределительных систем: региональный аспект / Т.А. Прокофьева, О.М. Лопаткин. – М.: РКонсульт, 2003. – 397.

Хаврукова С.В.,

Гомельский государственный технический университет им. П.О. Сухого,
г. Гомель, Республика Беларусь

havrukova@bk.ru

ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В ПРОЦЕССЕ ИНТЕГРАЦИИ СТРАН ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА

Таможенный союз начал функционировать с 1 января 2010 г., когда вступили в действие Единый таможенный тариф, Единая Товарная номенклатура Таможенного союза и единый перечень товаров, к которым применяются запреты или ограничения на ввоз или вывоз государствами Таможенного союза в торговле с третьими странами.

Создание Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации определяется стратегическими задачами, которые призвано решить данное объединение: снятие тарифных и нетарифных барьеров во взаимной торговле; упрощение внешнеторговых процедур; сокращение времени на перевозку товаров в связи с отменой всех видов контроля на внутренних границах; обеспечение защиты интересов в рамках споров с третьими странами; создание дополнительных предпосылок для привлечения иностранных инвестиций; увеличение ВВП в связи с ростом взаимной торговли стран-членов и т.д.

Таким образом, создана единая система таможенно-тарифного и нетарифного регулирования; осуществлен перенос всех видов государственного контроля с белорусско-российской границы и таможенное оформление с казахстанско-российской границы на внешний контур таможенного союза для всех товаров, за исключением товаров, попавших в Протокол изъятий; во взаимной торговле отменены ранее действовавшие правила определения страны происхождения товаров; таможенное оформление товаров и транспортных средств осуществляется с использованием единых форм документов.

На наш взгляд, создание Таможенного союза – это лишь первая ступень формирования в рамках СНГ крупнейшего экономического кластера, который занимает 14% всей земной суши с населением 170 млн. человек и, по мнению специалистов, обладает более 80% экономического потенциала всего постсоветского пространства. По оценкам прогнозистов, к 2015 году Таможенный союз позволит стимулировать экономическое развитие и может дать дополнительно до 15% к ВВП стран-участниц этого альянса. Помимо этого полное использование потенциала Таможенного союза может привести к сокращению сроков перевозки грузов, в том числе по одному из наиболее перспективных направлений – Китай-Европа – примерно в 4 раза.

Однако, следует отметить, что в настоящее время страны Таможенного союза используют свой транзитный потенциал не в полной мере. На территории Беларуси, России, Казахстана расположены важные железнодорожные и автомобильные коридоры, позволяющие выполнять доставку грузов как по направлению Восток-Запад, так и по направлению Север-Юг, но фактически лишь половина возможного объема грузопотоков проходит через эти страны, и причин этому можно назвать несколько. Во-первых, налоговые системы трех стран отличаются как по составу налогов, ставкам, так и по налогооблагаемой базе (речь идет, прежде всего, о социальном налоге, НДС и косвенных налогах). Во-вторых, не в полной мере обеспечена конкурентоспособность транспортных коридоров. Скорость движения автомобиля по территории Таможенного союза в среднем составляет примерно 280 километров в сутки, в то время как западные перевозчики обеспечивают пробег в 800 километров. Во многом по этой причине затягивается и время осуществления

товарообменных операций. И, в-третьих, действие принципа национального резидентства при декларировании товаров в рамках Таможенного союза, необходимость наличия разрешений на автоперевозки из третьих стран под таможенным контролем для автоперевозчиков при провозе грузов через страны Таможенного Союза.

Создание Таможенного Союза сформировало положительные предпосылки для развития транспортно-логистической системы Республики Беларусь. Во-первых, перенос границы на внешние контуры Таможенного союза открыл перед Республикой Беларусь потенциальные возможности переориентации части транзитных грузов, идущих сейчас через российские пункты пропуска, на свою территорию за счет создания более привлекательных условий грузоперевозок (сокращение срока проведения логистических процедур)[2]. Во-вторых, отмена таможенного и транспортного контроля на внутренних границах стран Таможенного союза повысила скорость движения транспортных средств, следующих транзитом. С 1 апреля 2011 года на внешних границах Беларуси и России осуществляется единый контроль автотранспортных средств по принципу «одной остановки». В результате реализации данного мероприятия количество транзитных поездок грузовых автомобилей выросло в 2011 г. в сравнении с 2010 г. более чем на 14%. Следует, однако, отметить, что эффективность использования предоставленных возможностей в значительной степени зависит и предопределяется развитостью логистической инфраструктуры республики.

В настоящее время в Беларуси работает уже 11 логистических центров, однако, пока они представляют собой лишь склады большой площади, не увязанные в общую систему, и, соответственно, не имеют конкурентных преимуществ перед логистическими центрами соседних государств, что, в свою очередь, не позволяет использовать выгоды интеграционных процессов, происходящих в рамках Таможенного союза. Основными факторами, сдерживающими развитие и использование потенциала транспортно-логистической системы республики в рамках Таможенного союза, и, соответственно, требующими первоочередного решения, на наш взгляд, являются:

- сложные требования к процедуре открытия пунктов таможенного оформления на логистических центрах;
- несоответствие государственных стандартов Республики Беларусь в области логистики действующим нормативно-правовым актам в общемировой практике;
- несоответствие национальной системы сертификации товаров действующим европейским регламентам, стандартам, нормам; существенные временные и финансовые затраты, связанные с признанием деклараций и сертификатов, выданных и зарегистрированных европейскими организациями и институтами;
- чрезмерность в документообороте отечественных логистических операторов, что выражается в необходимости заключать множество договоров, сопровождающих сделку: хранения, перевозки, поручения, транспортной экспедиции, услуг и т.д.[3]

Помимо решения выше обозначенных проблем, повысить уровень реализации транзитного потенциала Республики Беларусь как члена Таможенного союза, на наш взгляд, могут следующие приоритетные направления развития транспортно-логистической системы страны.

- Применение современных подходов к процессу рационального построения схем доставки товаров, их оптимизации, что чрезвычайно важно, поскольку издержки, связанные с перемещением товаров, продолжают занимать большую долю в их себестоимости, а экономия времени на перемещение товаров стимулирует процессы интеграции государств.
- Внедрение на пограничных переходах современных электронных технологий, что позволяет уменьшить время таможенного оформления и контроля.
- Расширение возможностей использования договора транспортной экспедиции при оказании комплекса логистических услуг, что избавит от необходимости заключать договора на каждую сделку.
- Обеспечение логистических центров пунктами таможенного оформления, а также сокращение сроков осуществления таможенных операций при отправлении транзитных грузов через логистические центры страны.
- Создание транспортно-логистической инфраструктуры в местах, определяемых классической формулой логистического бизнеса: дорога-товар-люди-деньги. При этом необходимо учитывать, что наибольший доход от использования транзитной инфраструктуры в настоящее время приходится на придорожный сервис – приоритетное направление развития транспортно-логистической системы.

Очевидно, что создание Таможенного союза в значительной степени содействует формированию и развитию транспортно-логистической системы Республики Беларусь, которая является одним из перспективных направлений развития национальной экономики.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Таможенный кодекс Таможенного союза (в ред. Протокола от 16.04.2010).
2. Маненок Т. Шанс есть – главное не упустить его // Белорусы и рынок. – 2010. – № 15.
3. Таранович А. СООО «Белвингеслогистик» – первые в 21 веке // Компас экспедитора и перевозчика. – 2012. – № 2.