

ных интерпретациях, с разной степенью точности перевода европейских и американских источников, имеющих свои особенности. Кроме того, отмечается и преобладание в представлениях оценщиков инженерно-технических подходов, так как среди первых в РФ были именно такие специалисты, причем это присуще и международной оценочной деятельности.

В ходе развития теории и практики оценки недвижимости, кроме технических, стали более тщательно изучаться другие аспекты этого рынка. Было признано, что оценка — это функция маркетинга, и рынок недвижимости должен изучаться с позиций маркетингового подхода. Это позволит снизить риски и потери в ходе операций с недвижимостью. В Беларуси целесообразно эту работу начать с изучения опыта, накопленного международным сообществом и, прежде всего, в сфере оценочной деятельности.

Особенности переходной экономики и высокие темпы инфляции вынуждают оценщиков недвижимости в Республике Беларусь применять такие методики, которые не вполне соответствуют международным и европейским стандартам. С учетом реальной ситуации в республике признано целесообразным разработать систему национальных стандартов оценки. Комитетом по стандартизации, метрологии и сертификации при Совете Министров Республики Беларусь приказом от 27.12.2002 г. создан Национальный технический комитет по стандартизации “Оценка стоимости”. К работе в указанном комитете приглашаются все юридические лица — резиденты Республики Беларусь, заинтересованные в создании национальных стандартов оценки.

*А.И. Рубахов*  
*ЧТУ (Ченстохова, Польша)*

## **ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСГРАНИЧНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ГРАНИЦАХ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ С ЕВРОСОЮЗОМ**

С приближением границ Европейского союза к Республике Беларусь остро стала проблема совершенствования логистических систем трансграничных автомобильных перевозок в местах пересечения государственной границы. Несмотря на сравнительно удобное географическое положение страны и транзитный характер транспортной системы Беларуси, интенсивность автотранспортных потоков на пограничных грузовых переездах постоянно колеблется в зависимости от политических, экономических, сезонных причин. В этой связи представляется актуальным рассмотрение проблем развития пограничных терминалов как логистических систем. Несоответствие мощности и инфраструктуры трансграничных логистических объектов потребностям глобального рынка ведет к негативным результатам не только в транспортном комплексе, но и во всей экономике Беларуси, а также в соседних государствах.

В настоящее время в Беларуси только закладываются основы современной международной транспортной логистики, включая грузовые терминалы, логистические и транспортно-логистические центры и т.д. В Беларуси первые логистические структуры появились только в 2003 г. с открытием логистического центра в Колядичах под Минском. До последнего времени транзитные услуги не стали ведущей сферой инвестиционного развития и, за исключением нескольких иностранных (Fiximer, Willi-Betz) и отечественных компаний (“БелСовтрансавто”), в стране нет современных транспортных центров и предприятий. Это относится также и к трансграничным объектам, которые проектируются только как терминалы, без учета необходимости создания современных логистических центров, позволяющих не только обслуживать заказы на перевозку и обработку грузов, но и самостоятельно организовывать международные транспортные потоки.

В последние годы значительно увеличилась нагрузка на погранично-таможенные автоперезды, которые в основном не отвечают европейским требованиям по скорости, объему и качеству пропуска транспортных средств. В результате часть перевозчиков ездит по другим маршрутам, избегая границ территории Республики Беларусь. Создание разветвленной сети грузовых погранично-таможенных терминалов как элементов международной логистики — один из главных аспектов развития трансграничного транспортного сотрудничества Беларуси с Европейским союзом.

В последние годы можно отметить определенные успехи в создании единой транспортной системы в странах ЕС. Главным направлением является динамичное развитие автомобильного транспорта. Только в международных перевозках грузов, где среднее расстояние перевоза значительно больше, чем в национальных перевозках, доля автомобильного транспорта ниже, особенно в тех государствах, где функционирует речное судоходство. Эти же тенденции наблюдаются и в Беларуси.

Это же касается и ближайшего соседа, нового члена ЕС — Польши, где в последние годы железнодорожный транспорт начал утрачивать свою доминирующую позицию по сравнению с автомобильным. Увеличение доли автомобильного транспорта в перевозках грузов и снижение доли железнодорожного транспорта произошли в период сокращения перевозок грузов во всех отраслях транспорта, причем снижение в железнодорожном транспорте было максимальным. Прогноз развития транспорта до 2020 г. свидетельствует об увеличении доли автомобильного транспорта до 68,5 % и снижении доли железнодорожного транспорта до 19,6 %. Эти изменения приблизили отраслевую структуру перевозок грузов в Польше к типовой структуре перевозок экономически развитых стран Европы.

Главные задачи перемен, которые должны произойти и в белорусской транспортной системе для интеграции с европейской транспортной системой, касаются открытия рынка перед конкуренцией и либерализацией перевозочных услуг, а также приспособления инфраструктуры к базовым стандартам качества.

В международной логистике значительную роль играют логистические посредники, обслуживающие, как правило, какую-либо географическую зону. Такие посредники могут обслуживать только свою зону и не быть глобальными во всей международной логистической цепи. В мировой практике международной логистики выделяются также так называемые каналные посредники, к которым обычно относят транспортные компании; международных экспедиторов; внешнеторговых посредников; вокзалы, порты, аэропорты и т.д.

При развитии трансграничных транспортных систем следует учитывать и необходимость их превращения в будущем в трансграничные логистические центры, получившие широкое распространение в Западной Европе. Они могут стать основой системы транспортных коридоров грузопотоков в Республике Беларусь. Это также является одной из главных тенденций развития рынка транспортных услуг.

На рынке международных автомобильных перевозок грузов в рыночных условиях новые черты приобретает конкуренция, ведущая к улучшению всего перевозочного процесса, на который в Беларуси оказывают влияние как экономические, так и политические факторы. В связи с этим и появляется необходимость организации и управления конкурентоспособностью отечественных структур международных перевозок, в том числе и трансграничных логистических систем. В перспективе маркетинговое управление международными автомобильными перевозками и трансграничными логистическими системами, в частности, будет изменяться по мере приближения рыночной экономики Республики Беларусь к европейскому уровню в следующих направлениях:

- маркетинговое управление отдельными транспортно-логистическими системами будет совмещаться с принципами такого управления в народном хозяйстве;
- произойдет переход от конкуренции, основанной на ценах, к конкуренции, основанной на информации и рекламе;
- трансграничные логистические системы будут широко использовать стратегию диверсификации с расширением номенклатуры предлагаемых услуг;
- стратегия навязывания услуг, которая применяется сейчас, сменится на стратегию привлечения перевозчиков к белорусским маршрутам.

Транспортная логистика является одним из наиболее перспективных направлений развития экономики транзитных государств, к которым относится и Республика Беларусь. Приближение границ Европейского союза к государственным границам Беларуси особенно остро ставит проблему создания современной инфраструктуры пограничных переходов и поездов, в составе которой важнейшую роль играют трансграничные транспортно-логистические системы. Процессы глобализации мировой экономики и возрастание транспортной активности государств привели к созданию в Европе сети международных транспортных коридоров, два из которых пересекают территорию Республики

Беларусь. Скорость и качество перемещения грузов в таких коридорах определяется уровнем логистизации их инфраструктуры, что дает существенный эффект и повышает конкурентоспособность белорусского международного транспортного сообщения.

Международные автомобильные перевозки являются одним из наиболее рискованных транспортно-логистических процессов, а функционирование их инфраструктуры, особенно на границах государств, подвергается постоянному воздействию рисков различной природы, что требует создания специальной системы управления ими.

Особенностью трансграничных логистических систем является преобладание государственного регулирования процедур и операций, выполняемых на них, что позволяет управлять ими с позиций монополиста. Одной из главных задач управления международной транспортной логистикой является достоверное прогнозирование развития международных автомобильных перевозок и эффективность связанных с нею операций. При этом особое значение необходимо придавать оценке и прогнозированию конкурентных позиций белорусских логистических систем, так как от этого зависят методы государственного регулирования инфраструктуры международных перевозок. Это позволит удерживать высокую конкурентоспособность белорусской инфраструктуры международных автомобильных перевозок и увеличивать тем самым объемы транзита, следующего через страну.

*А. Ф. Савина*  
*БГЭУ (Минск)*

## **ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ОТНОШЕНИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА**

Беларусь относится к числу малых индустриальных стран и обладает как ограниченными запасами природных ресурсов, так и ограниченными возможностями внутреннего рынка. В связи с этим активная внешнеэкономическая деятельность приобретает в республике первоочередное значение и во многом определяет общий характер развития экономики страны. Расширение экспортного потенциала в данной ситуации является одним из условий экономического роста и является источником дополнительных валютных поступлений в экономику. Развитие внешнеэкономических связей и повышение их эффективности объявлены приоритетными направлениями национальной экономической политики.

Единый рынок ЕС — крупнейший в мире рынок с высоким уровнем открытости — объединен в единую деловую среду, где все производственные компании производят товары в соответствии с общими стандартами. Функционирование этого огромного рынка и справедливую конкуренцию обеспечивает наличие эффективных регулирующих органов.