

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.

С начала создания Европейских сообществ общая торговая политика (ОТП) является общей политикой ЕС. ОТП — это динамичный торговый блок, в основе которого лежит таможенный союз, с высоким уровнем открытости в отношении партнеров из третьих стран. ОТП также означает защиту промышленности ЕС от недобросовестной конкуренции и барьеров в третьих странах, в частности, через защитные торговые меры.

ЕС после расширения — это 450 млн человек и 27 % мирового ВВП; около 18 % мировой торговли товарами и 24 % торговли услугами; источник 46 % прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в мире.

Полагается, что расширенный ЕС останется открытым торговым партнером. На импорт и экспорт приходится более 25 % ВВП ЕС. Это означает свободу транзита без таможенных сборов или каких-либо других транзитных платежей.

Эти условия привлекательны не только для Беларуси. По территории республики пролегает кратчайший наземный транзитный маршрут для поставок энергетических ресурсов и грузов из стран Таможенного союза (в частности, России) в страны ЕС.

Развитие отношений между Европейским союзом и Республикой Беларусь претерпевает определенные трудности. На начальном этапе отсутствие взаимопонимания между сторонами трансформировалось в замораживание подписания Соглашения о партнерстве и сотрудничестве еще в 1999г. Несмотря на то, что Евросоюз является вторым внешнеторговым партнером Беларуси, ее промышленность в большей степени ориентирована на российский рынок. Доля Беларуси в торговле с ЕС ничтожно мала: и по экспорту и по импорту не превышает 0,1 %. Серьезным сдерживающим фактором в развитии экспорта в европейские страны являются защитные меры этих стран в отношении белорусских товаров. Правительством Беларуси была активизирована работа по предотвращению введения таких мер. Были пересмотрены антидемпинговые меры, в том числе со стороны ЕС, в отношении некоторых белорусских товаров.

Говоря о совершенствовании механизмов и инструментов внешне-торговой политики нашего государства, нельзя не затронуть проблему упрощения процедур торговли. В рамках Европейской экономической комиссии ООН действует Центр по упрощению процедур в торговле и развитию электронного бизнеса. Республика Беларусь участвует в его работе, внимательно анализирует рекомендации этой структуры.

Конечно же, возможности совершенствования экспортного потенциала и развития внешнеэкономических связей с ЕС не ограничиваются охарактеризованными выше вопросами. Существует немало проблем в развитии отраслевых внешнеторговых связей. Самый яркий пример — дополнительные сборы, устанавливаемые и взимаемые с международных автоперевозчиков местными органами самоуправления, не только ухудшают позиции белорусских перевозчиков на международном рынке автотранспортных услуг, но и противоречат международным обязательствам Республики Беларусь. Подобные противоречия

приводят к утрате республикой дохода от ее выгодного географического положения. Эти и многие другие вопросы (привлечение иностранных инвестиций, создание современной инфраструктуры, установление и изменение тарифных и нетарифных мер регулирования внешней торговли, создание необходимой законодательной базы) тесно взаимосвязаны и требуют последовательного, продуманного и экономически обоснованного решения.

*Станислав Сваджба*

*Экономический университет (Катовице, Польша)*

## **ЭВОЛЮЦИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СИСТЕМ В СТРАНАХ ЦЕНТРАЛЬНОЙ И ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ НА ПУТИ К РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКЕ И ЕВРОПЕЙСКОМУ СОЮЗУ**

После второй мировой войны возникли три подсистемы: капиталистические, социалистические и развивающиеся страны. Рыночная экономика была характерна для первой подсистемы, а плановая — для второй (в развивающихся странах присутствовали обе модели); отдельно стала развиваться новая — система плановой экономики.

Новая экономическая система была распространена в Европе. Она охватывала всю Центральную и Восточную Европу, ее границы расширились под влиянием Советского Союза. Эта экономическая система была навязана Советской Армией после второй мировой войны. Страны, освобожденные Советским Союзом от немецкой оккупации, вынуждены были внедрить советскую экономическую модель. Так называемый социалистический (коммунистический) блок появился на карте мира. В Центральной и Восточной Европе странами этого блока были Польша, Германская Демократическая Республика, Чехословакия, Венгрия, Румыния, Болгария, Албания и Югославия. Со временем многие из них стали менее зависимыми от СССР, однако продолжали сохранять плановую экономическую систему, которая приобрела некоторые особенные черты (например, модель самоуправления в Югославии и китаянская модель в Албании).

В 1989 г. после 40-летнего правления данной системы у этих стран появилась возможность выбирать собственный путь социального экономического развития. Польша, за которой последовали и другие страны, стала отделяться от социалистической системы. СССР распался, и новые страны, образовавшиеся на основе бывших советских республик, тоже отказались от нее. Существующая модель социалистической системы плановой экономики потерпела крах во всей Центральной и Восточной Европе.

В конце 1980-х гг. началась так называемая трансформация системы. Это понятие обозначает реорганизацию одной системы в другую; переход, исчезновение старого порядка и возникновение нового; изменение в структуре, истэблишменте и организация системы заново. Под