

друг друга о мерах, предпринимаемых в сфере содействия торговле, и при этом не налагающие на них обязательств предоставлять эту информацию другим странам. В рамках интеграционных объединений страны также могут применять сниженные ставки таможенных сборов и платежей, либо, напротив, более жесткие, чем принято в ВТО, требования, касающиеся, например, сроков процедуры таможенной очистки либо стандартов, относящихся к взаимной торговле.

С другой стороны, существует ряд моментов внешнеторгового регулирования, которые фактически выпадают из сферы внимания внутриинтеграционного регулирования. В частности, доля региональных интеграционных соглашений, рассматривающих вопросы использования во внешнеторговой практике таможенных брокеров, аудита после таможенной очистки, принципа одного окна, предотгрузочной инспекции, не превышает 10 %. Эти вопросы входят в компетенцию соглашений ВТО.

Поиск баланса в вопросе о том, на каком уровне и кем должны регулироваться различные аспекты внешнеторгового взаимодействия между странами, участвующими в интеграционных объединениях — задача в процессе решения. Решение данной проблемы требует активного взаимодействия между странами на различных уровнях и подразумевает взаимодополнение процессов регулирования торговли и экономической интеграции. В частности, в рамках многосторонней системы регулирования внешней торговли страны — участницы региональных объединений обязаны один раз в два года представлять доклады о функционировании торговых соглашений на региональных уровнях.

Таким образом, в настоящее время официальные договоренности в рамках интеграционных объединений становятся неотъемлемым элементом современной системы многостороннего регулирования, что позволяет говорить о современном, новом подходе взаимодействию и взаимодополнению внешнеторгового регулирования и международной экономической интеграции в современной мировой экономике.

А. А. Вацило
Ying Ju, аспирант
БГЭУ (Минск)

РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В КОНТЕКСТЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ

Развитие железнодорожных транспортных услуг способствует торговле между Китаем и странами вдоль Экономического пояса Шелкового пути, которые таким образом получают выгоду не только от транзита, но и от совершенствования транспортно-логистической инфраструктуры, стимулирования экономического развития регионов, увеличения транспортной доступности. В настоящее время через территорию Республики Беларусь курсирует 15 контейнерных поездов по направлению Китай — страны Европейского союза.

За 2017 г. к городам, уже имеющим прямое железнодорожное сообщение со странами Европейского союза через государства ЕАЭС, добавился южнокитайский город Шэньчжэнь в провинции Гуандун. Так, например, поезда, запущенные по данному маршруту, прибывают в Минск всего через 13 дней, что подтверждает преимущества железнодорожных перевозок через территорию ЕАЭС по таким параметрам, как скорость, безопасность, надежность доставки грузов. Владельцы контейнеров стоимостью более 100 тыс. дол. США серьезно относятся к сохранности своих грузов, климатическим

условиям транспортировки, и поэтому предпочитают железнодорожные перевозки из Китая в страны ЕС. Во многих автомобильных логистических решениях требуется перевалка груза, что является неприемлемым для многих товарных категорий (например, хрупких товаров, электроники и бытовой техники), поэтому железнодорожная доставка для таких грузов считается более предпочтительной по сравнению с автомобильной.

Китай и страны ЕАЭС прорабатывают проект строительства высокоскоростной магистрали «Евразия», который предполагает вовлечение шести стран-участниц: России, Китая, Беларуси, Казахстана, Польши и Германии. Общая протяженность данной магистрали Пекин — Москва — Берлин составит около 9500 км. В результате должна быть создана крупнейшая в мире сеть высокоскоростного движения протяженностью более 50 тыс. км за счет объединения транспортных систем стран Азии и Европы. По оценкам экспертов с помощью высокоскоростной магистрали «Евразия» к 2030 г. ежегодные перевозки достигнут около 41,4 млн человек, к 2050 г. — 58 млн человек. Основными грузами, которые будут отправляться по магистрали «Евразия», станут потребительские товары с высокой добавленной стоимостью (дорогостоящие приборы бытовой техники и электроники, брендовые одежда, обувь и аксессуары, запатентованная фармацевтическая продукция и косметика).

По расчетам Центра интеграционных исследований ЕАБР при сохранении текущей стоимости перевозки контейнера по маршруту КНР — ЕАЭС — ЕС развитие транспортно-логистических услуг стран — членов Евразийского экономического союза способно обеспечить увеличение грузопотока до 200 тысяч 40-футовых контейнеров в 2020 г.

Для эффективной реализации транспортно-логистических проектов по Экономическому поясу Шелкового пути необходима их детальная техническая проработка, решение комплекса вопросов, имеющих тарифный и нормативный характер, экономическое обоснование, анализ ожидаемых результатов. Для дальнейшего роста железнодорожных контейнерных перевозок необходимы следующие меры: установление для них более низкого тарифа, привлечение дополнительных инвестиций в расшивку «узких» мест транспортно-логистической инфраструктуры, строительство новых железнодорожных путей на отдельных участках, масштабная электрификация железной дороги, обновление и модернизация тяговой силы, внедрение специализированного подвижного состава, строительство транспортно-логистических центров для обработки преимущественно железнодорожных грузов, улучшение инфраструктуры пограничных переходов.

**С. А. Веракса, аспирант
БГЭУ (Минск)**

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ СУБЪЕКТОВ МАЛОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА

В условиях крайней дефицитности бюджетов всех уровней, снижения со стороны банков объемов кредитования реального сектора экономики, сокращения инвестиционных потоков необходимо искать новые пути для роста малого и среднего предпринимательства. Одним из таких «драйверов» роста вложений кредитно-финансовых структур в производство может выступить кредитно-гарантийный механизм применительно к субъектам малого предпринимательства, что позволит обеспечить необходимый баланс между государственным регулированием и условиями рыночной экономики.