

В целом применение арбитража в международной транспортной деятельности характеризует отсутствие единого правового режима: видов споров, которые можно разрешать с помощью арбитража, процедуры разрешения споров, условий заключения арбитражных соглашений и их оценки. Многочисленные попытки унификации правил в этих областях оказались неудачными. Однако в свете идущего объединения европейских стран в Европейский Союз и всемирной глобализации вероятность унификации правил в этой области остается весьма высокой.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Barist, Jeffrey, Commercial Arbitration Law and Clauses: A Drafter's Guide. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall Law and Business, 1994. – 185 p.
- 2 Wilner, Gabriel M., Domke on Commercial Arbitration (the Law and Practice of Commercial Arbitration), the revised edition of 1984 with a 1996 cumulative supplement published in August 1996. – 224 p.
- 3 Hunter, Martin, Jan Paulsson, Nigel Rawding and Alan Redfern, The Freshfields Guide to Arbitration and ADR. Deventer, The Netherlands: Kluwer Law and Taxation Publishers, 1993. – 312 p.

Получено 25.02.2003

**ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004**

УДК 338.47.656

Н. Г. Смирнов

Белорусский торгово-экономический университет
потребительской кооперации

РАЗВИТИЕ ЭКСПОРТА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ – ПРИОРИТЕТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ

В современных условиях реформирования экономики Республики Беларусь развитие экспорта транспортных услуг является приоритетным направлением внешне-экономической политики государства. Чрезвычайно важным при этом является разработка четких действий, необходимых для осуществления со стороны правительства, в целях повышения интенсивности развития экспорта указанного вида услуг.

В современных условиях хозяйствования, когда экономика Республики Беларусь находится в состоянии, близком к кризисному, необходимым условием ее подъема является развитие международного сотрудничества в области экспортно-импортных отношений, как одной из главенствующих мер по поддержанию работоспособности отечественных предприятий.

Весьма перспективным в таких условиях представляется развитие в республике экспорта услуг, который в отличие от экспорта товаров не требует больших инвестиционных вложений и временных затрат, но вместе с тем может стать значительным источником валютных поступлений. Тенденция к опережающим темпам увеличения объемов торговли услугами по сравнению с торговлей товарами является в настоящее время характерной для всего мирового рынка.

В результате удобного геополитического положения страны и соответствующих экономических предпосылок в 1992–1998 гг. значительно вырос объем международных перевозок.

Как известно, Республика Беларусь является важнейшим коммуникационным коридором, связывающим страны СНГ с государствами Европейского Союза. Следует отметить, что до 70 % российского экспорта в страны ЕС идет через республику.

Надо сказать, что развитие экспорта транспортных услуг столкнулось с рядом препятствий, одним из основных в котором является следствие российского кризиса, имевшего место в конце 1998 г. Результатом его стало значительное сокращение объемов перевозок, что сказалось на уменьшении почти в 2 раза фрахтовой ставки на направлении Восток – Запад. Введение в республике дополнительных сборов с транзитного транспорта, увеличение ставок действующих сборов повлекли за собой ряд негативных последствий. Обострение отношений со странами СНГ и Европы, которые принимают адекватные меры к белорусским перевозчикам, что ставит последних в худшие условия по сравнению с транспортными предприятиями других стран, ведет к потере завоеванных позиций на рынке транспортных услуг, в результате этого республика лишается значительных валютных поступлений. Как показывает опыт взимания повышенных сборов с международных перевозчиков, ущерб от этих действий на уровне республики значительно выше получаемых доходов.

В связи с этим поддержание государством экспортеров транспортных услуг, осуществляющих свою деятельность в Республике Беларусь, является первоочередной задачей.

Национальная программа развития экспорта на 2000–2005 годы рассматривает основные направления государственной поддержки и защиты национального рынка транспортно-экспедиционных услуг.

В соответствии с указанной программой государство должно обеспечить:

- необходимое развитие нормативно-правовой базы с целью формирования конкурентоспособной транспортной системы на международном рынке транспортно-экспедиционных услуг;

- обеспечение возможности проведения интеграционных процессов и повышения эффективного взаимодействия с транспортными системами как сопредельных государств, включая реализацию комплекса мер по сближению с законодательством соседних стран по регулированию проезда тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, так и государств дальнего зарубежья;

- реконструкцию транспортных путей общеевропейского значения, проходящих через территорию Республики Беларусь;

- оптимизацию транспортных потоков в Республике Беларусь, в том числе с участием Программы ТАСИС "Усовершенствование транспортных потоков по коридорам II и IX трансъевропейской сети";

- развитие необходимой инфраструктуры для осуществления экспедирования экспортных грузов;

- создание национальной транспортной инфраструктуры на территориях сопредельных государств, в том числе подписание межправительственных соглашений с Латвией, Литвой и Украиной о транзите грузов Республики Беларусь, об использовании портов и другой инфраструктуры;

- формирование комплекса условий, способствующих повышению эффективности деятельности белорусских транспортных компаний в осуществлении международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов в рамках интеграционных процессов, направленных на участие Республики Беларусь в программе, проводимой в соответствии с Соглашением о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок;

- ускорение процессов объединения Российской Федерации и Республики Беларусь с целью создания единой транспортной системы двух стран;

- создание благоприятных условий для транзита грузов в Россию через Республику Беларусь;

- заключение необходимых межгосударственных договоров с Украиной о дальнейшем развитии судоходства по внутренним водным каналам и другими странами, с которыми соглашения в области международного транспортного сообщения не заключены;

- упрощение процедур во внешней торговле в рамках рекомендаций международных организаций, в том числе порядка таможенного оформления грузов на пограничных пропускных пунктах, электронного обмена данными;

- развитие ресурсосберегающих транспортных технологий;
- развитие сервисной придорожной инфраструктуры.

Таким образом, создание благоприятных условий, выразившихся в проводимой взаимной с соседними государствами политике – освобождение от оплаты сборов за проезд по автомобильным дорогам общего пользования, принятие мер по обеспечению своевременного и оперативного пограничного и таможенного оформления, формирование сети сервисного обслуживания международных перевозчиков, будут способствовать получению белорусскими перевозчиками необходимого количества иностранных разрешений. Обеспеченность иностранными разрешениями, высокая рентабельность международных перевозок, благоприятный инвестиционный климат в этой сфере будут способствовать высоким темпам развития данного вида услуг.

Получено 27.02.2003

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 338.47.656

Г. В. Брычкина

Белорусская железная дорога

АНАЛИЗ СИТУАЦИИ НА НАЦИОНАЛЬНЫХ РЫНКАХ ТРАНЗИТНЫХ УСЛУГ СОПРЕДЕЛЬНЫХ ГОСУДАРСТВ

Рассмотрены транспортные политики стран Балтии, Украины и Польши.

Геополитические изменения, произошедшие после распада СССР, привели к разрыву сформировавшихся экономических связей, значительному сокращению объемов производства и грузоперевозок всеми видами транспорта. Новые независимые государства, в частности, страны Балтии, Польша, Украина стали активно разрабатывать собственную транспортную политику, направленную на обеспечение внутренних и внешних потребностей. Принятые правительствами данных стран действия привели к тому, что после общего экономического спада в начале 90-х годов международные перевозки оказались одной из немногих доходных сфер национальных хозяйств.

Страны Балтии (Литва, Латвия) ориентируются на вступление в ЕС, что определило необходимость проведения экономических преобразований.