

ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ И МЕЖДУНАРОДНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ СТРАН ЕАЭС

Турбан Г.В., канд. экон. наук, доцент,
зав. кафедрой международного бизнеса

Белорусский государственный экономический университет
г. Минск, Беларусь

Государства ЕАЭС в прошлом имели единую транспортную систему и инфраструктуру, а на данном этапе восстанавливают общее транспортное пространство. Транзитный потенциал ЕАЭС составляет порядка 220 млн. тонн и к 2020 г. возможно достижение показателя в 400 млн. тонн.

Рост спроса на услуги транспорта является следствием экономического развития и неотделим от него. Объем внешней торговли товарами государств – членов Евразийского экономического союза с третьими странами в 2015 году составил 579,5 млрд. долл. США, в том числе экспорт – 374,1 млрд. долл., импорт – 205,4 млрд. долл. [1]. По сравнению с аналогичным периодом 2014 года объем экспорта товаров снизился на 32,7%, или на 181,5 млрд. долл., импорт уменьшился на 35,3%, или на 112,1 млрд. долл..

Объем взаимной торговли товарами между странами ЕАЭС в 2015 году составил 45,4 млрд. долл. США, или 74,2% к уровню 2014 года [1]. Самые высокие показатели взаимной торговли наблюдаются между Казахстаном и Россией и между Россией и Беларусью.

Соответственно, факторы, повлиявшие на изменение в импорте-экспорте между странами-участницами ЕАЭС, так и с внешними партнерами, оказали непосредственное воздействие на объемы перевозок грузов.

Для увеличения роли стран ЕАЭС в мировой транспортной системе необходимо преодоление целого ряда факторов, негативно влияющих на ситуацию в отрасли. Эти факторы можно подразделить на две основные группы: инфраструктурные недостатки и организационно-административные барьеры, которые препятствуют

успешному привлечению транзитных грузов. Среди основных необходимо выделить следующие:

- недостаточные пропускные способности магистральных путей;
- слабое развитие дорожной инфраструктуры;
- изношенность подвижного состава;
- низкая эффективность обработки грузов;
- длительность осуществления таможенных и пограничных процедур в пунктах пропуска.

Основными причинами административного характера являются несовершенная система оформления и контроля внешнеторговых и транзитных грузов, отсутствие должного межведомственного взаимодействия соответствующих государственных органов, а также единых требований к участникам внешнеторговой деятельности. Так, например, в белорусских пунктах пропуска от участников перевозок требуется представление более 40 сопроводительных документов (согласно международным соглашениям в транспортной сфере их количество не должно превышать девяти). В европейских же портах их требуется не более семи [2].

Согласно оценкам специалистов из Центра социально-экономических исследований CASE Belarus, грузоперевозки автотранспортом между Россией и ЕС к 2025 г. вырастут примерно в 2,5 раза, если сравнить с 2010 г. Для развития международных грузоперевозок, в первую очередь, необходимо гармонизировать законодательство. Также следует ввести единые технические стандарты, как для транспортных средств, так и для инфраструктуры, приближенные к мировым.

Ключевым моментом в наращивании объемов грузоперевозок является устранение устаревших требований, препятствующих транзиту, прежде всего обязательного конвоирования некоторых товаров. Нельзя забывать и о важности для транзита грузов пропускной способности пограничных пунктов.

Список литературы

1. Официальный сайт Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org>. – Дата доступа: 15.02.2017.

2. Евростатистика: авто, динамика импорта/экспорта в Республику Беларусь, страны ЕС [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.eurostat.com/services/state/by-road-dinamic.php>. – Дата доступа: 20.02.2017.

УДК 336.71

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БАНКОВСКОГО СЕКТОРА РОССИИ И РОЛИ ЦБ РФ В ЕГО МОДЕРНИЗАЦИИ

Турович Л.И., канд. экон. наук, доцент кафедры «Финансы
и бухгалтерский учет»

Смоленский институт экономики ЧОУ ВО
Санкт-Петербургского университета технологий управления
и экономики
г. Смоленск, Россия

Формирование стабильной банковской системы России, способной обеспечить кредитование реального сектора экономики, является одной из главных задач российского общества в новых экономических условиях.

Банковская система России встретила 2017 год с профицитом ликвидности.

Активы банковской системы РФ за прошедший год сократились в номинальном выражении на 3,5% и составили на 1 января 2017г. – 80,1 трлн. рублей.

Одним из главных финансовых результатов 2016г. является рост полученной кредитными организациями совокупной прибыли – с 192 до 930 млрд. рублей. Из них 516,9 млрд. рублей приходится на Сбербанк. Общее количество действующих в РФ кредитных организаций уменьшилось в прошлом году с 733 до 623. Банковские вклады населения увеличились на 4,2% и достигли к 1 января 2017г. показателя в 24,2 трлн. рублей. В 2016г. произошло уменьшение совокупного кредитного портфеля российских банков на 3 трлн. рублей (6,9%).