

активности населения необходимо: осуществление модернизации дорог на всех направлениях международных транспортных коридоров; повышение технического уровня республиканских дорог, соединяющих г. Минск с областными центрами; строительство обходов некоторых городов; развитие сети местных дорог; строительство объектов придорожного сервиса с целью повышения транзитных возможностей и привлекательности белорусских дорог для развития иностранного туризма; повышение качества дорожных работ на основе внедрения достижений научно-технического прогресса и развития дорожно-строительной индустрии.

Предстоит выполнить большой объем работы по гармонизации гражданских и транспортных кодексов, уставов и других законодательных и нормативных правовых актов стран ЕЭП в части обеспечения равных возможностей по выполнению международных автомобильных перевозок, а также их унификацию с законодательством стран ЕС.

Для развития железнодорожного транспорта необходимо усилить маркетинговые ходы по привлечению грузопотоков за счет внедрения индивидуальных подходов в работе с грузообладателями и проведения гибкой тарифной политики. В области транспортно-логистического обслуживания необходимо продолжить совершенствование предоставления комплексных услуг на железнодорожных транспортно-логистических объектах, включая расширение использования электронного документооборота, внедрение современных технологий и технического оснащения этих объектов, расширение оказания транспортно-экспедиционных услуг в отделениях дороги

Как следует из вышесказанного, на пути реализации транзитного потенциала в Республике Беларусь препятствием выступает множество проблем, связанных с несовершенством нормативно-правовой базы; существенным отличием транзитной инфраструктуры по техническим, технологическим и организационным параметрам нашей страны от стран европейского союза, существующей тарифной политикой и рядом других причин.

В ближайшие годы предстоит напряженная работа по обеспечению экономики республики и населения качественными и доступными транспортными услугами за счет внедрения инновационных, инвестиционных проектов, технического и технологического перевооружению объектов транспорта и транспортной инфраструктуры, совершенствования нормативно-правовой базы.

ЛИТЕРАТУРА

1. Информационно-аналитический портал «Нефть России» [Электронный ресурс] / Транзит газа через Беларусь – Режим доступа: <http://www.oilru.com/news/399783/>. – Дата доступа: 14.02.2014.
2. Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Транспорт. – Режим доступа: <http://belstat.gov.by/>. – Дата доступа: 25.11.2013.
3. Национальный статистический комитет Республики Беларусь // Статистический ежегодник Республики Беларусь: статистический сборник. – Минск, 2013.
4. Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Международные транспортные коридоры. – Режим доступа: <http://mintrans.gov.by/>. – Дата доступа: 20.12.2013.
5. Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Пресс-центр. – Режим доступа: <http://mintrans.gov.by/>. – Дата доступа: 18.02.2014.
6. Рыбик, К. Транзитная дыра / К. Рыбик // Дело. – 2013. – №9. – С. 38-44.
7. Сухонос, Н.И. Транспортный комплекс Республики Беларусь и транзитный потенциал: состояние, развитие и перспективы / Н.И. Сухонос // Вестник. – 2012. – №1. – С. 96-102.
8. Connecting to Compete 2007: Trade Logistics in the Global Economy / The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank [Electronic resource]. – Access mode – [<http://siteresources.worldbank.org/Resources/lpi-report.pdf>]. – Date of access: 12.02.2014.

Хаврукова С. В., магистрант

УО «Гомельский государственный технический университет имени П.О. Сухого»,
г. Гомель, Республика Беларусь
havrukova@bk.ru

РЕГИОНАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА: СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ (НА ПРИМЕРЕ ГОМЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ)

Мировой опыт свидетельствует о том, что одним из важнейших факторов экономического роста государства является формирование рациональной логистической системы, охватывающей различные сферы деятельности. Динамичное развитие транспортно-экспедиционной и логистической отраслей обеспечивает повышение надежности движения товаров по всей логистической цепочке от производителя до потребителя и потому способствует полноценной интеграции государства в систему международных торговых отношений.

Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года (далее – Программа) предусматривает равномерный охват территории Республики Беларусь сетью территориальных и региональных транспортно-логистических и оптово-логистических (торговых) центров, а также строительство многофункциональных логистических центров, создаваемых за рубежом. При этом количественно-качественная насыщенность конкретного региона перспек-

тивными логистическими объектами в Программе оптимизирована с учетом ключевых факторов: географическим положением и экономическим потенциалом региона, развитостью транспортных узлов, соотношением промышленных и торговых объектов, объемом спроса на комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание и т. д. [2].

Гомельская область является крупнейшей в Республике Беларусь: площадь ее территории – около 40,4 тысяч квадратных километров, что составляет пятую часть территории страны. Гомельская область имеет идеальное стратегическое расположение – в восточной части граничит с Российской Федерацией, в юго-восточной – с Украиной, при этом находится на пересечении трех транспортных коридоров, соединяющих Европу и Азию: 9-й Критский коридор (Хельсинки – Санкт-Петербург – Витебск – Гомель – Киев (Одесса) – Бухарест) и две автомобильные магистрали (М-10 и М-5).

Важными во внутриреспубликанских перевозках являются магистрали Брест-Пинск-Лунинец-Калинковичи-Гомель и Витебск-Орша-Могилев-Гомель: близко подходя в ряде мест к судоходным рекам Припять и Днепр, а также к железным дорогам, они дают возможность частично разгрузить речной и железнодорожный транспорт от перевозок грузов на короткое расстояние в сторону соответствующих городов [1]. Кроме того, проходящая в южной части Республики Беларусь широтная магистраль Брест-Пинск-Лунинец-Калинковичи-Гомель, соединяет ряд важных промышленных центров с сельскохозяйственными районами, позволяет разгрузить более напряженную дорогу Брест-Минск-Москва.

Межгосударственное значение магистрали Брест-Пинск-Лунинец-Калинковичи-Гомель и меридиальной магистрали Витебск-Орша-Могилев-Гомель, включенной в 9-й Критский коридор, определяется их транзитным потенциалом в направлениях Российская Федерация-Беларусь-Польша-страны Западной Европы и Украина-Беларусь-Российская Федерация.

Среди транспортных линий, пересекающих Республику Беларусь диагонально, с юго-востока на северо-запад, важная роль отводится железной дороге Гомель-Бобруйск-Минск-Молодечно и ответвлению 9-го Критского коридора (в т.ч. автомагистраль М-5). Они соединяют кратчайшим путем крупные промышленные центры Украины с государствами Балтии и по объему перевозок занимают одно из ведущих мест. Эти магистрали обеспечивают доступ отечественных и зарубежных производителей к морским портам Балтийского моря.

Согласно статистическим данным, в Гомельской области в 2010 году перевезено 54,4 млн. тонн грузов, из них почти 13 млн. тонн – автомобильным, 40 млн. тонн – железнодорожным, около 2 млн. тонн водным транспортом. Однако стратегически выгодное географическое положение Гомельского региона позволяет значительно увеличить эти цифры, в том числе и благодаря созданию разветвленной транспортно-логистической системы.

Учитывая транзитный и логистический потенциал Гомельской области, изначально Программой была сформулирована необходимость выделения трех участков для строительства транспортно-логистических центров (Гомель, Мозырь, Жлобин) и двух участков для строительства логистических центров (оба – в Гомеле, один из них – логистический центр РУП «Белтаможсервис»). Необходимость строительства ТЛЦ в Жлобине и Мозыре обоснована выделением эти городов как характеризующихся наибольшими зарождающимися и погашающимися грузопотоками экспортно-импортных грузов, формирующийся в этих городах грузопоток экспортных грузов должен консолидироваться с транзитным грузопотоком строящихся региональных транспортно-логистических центров [2]. Целесообразность же размещения региональных ТЛЦ общего пользования в г. Гомеле обоснована его территориальным расположением в месте прохождения международного транспортного коридора (ответвления 9-го Критского коридора – ветвь А (Клайпеда-Гомель) и ветвь В (Калининград-Гомель)), наличием развитых транспортных узлов, концентрацией крупных промышленных и торговых объектов, наличием организаций, специализирующихся на оказании услуг по транспортно-экспедиционному обслуживанию и возрастающему спросу на транспортно-логистические услуги.

В настоящее время в Гомельской области действует только один логистический центр – филиал РУП «Белтаможсервис», открытый на базе имущественного комплекса ОАО «Гомель-АТЭП» в июне 2013 года и оказывающий широкий спектр услуг по логистическому аутсорсингу (транспортные, складские, информационные, экспедиционные, страховые услуги и услуги таможенного представителя). Кроме того, осуществляется активный поиск инвестора для участия в проекте по строительству логистического центра класса «А» на территории СЭЗ «Ратон» (г. Гомель) площадью 200 гектаров [3]. Региональный транспортно-логистический центр планируется разместить в 15 километрах от г. Гомеля на пересечении транспортных магистралей Санкт-Петербург-Одесса и Брест-Брянск. Размещение ТЛЦ на территории СЭЗ позволит инвесторам воспользоваться преференциями, действующими в свободной экономической зоне.

Таким образом, мы можем заключить, что основы по формированию транспортно-логистической системы Гомельской области заложены и их необходимо развивать и совершенствовать, параллельно преодолевая объективно существующие проблемы, характерные и для транспортно-логистического комплекса Республики Беларусь в целом. Сформулируем наиболее актуальные проблемные области, присущие Гомельской транспортно-логистической системе на современном этапе формирования и развития.

1. Длительность таможенного оформления, что не привлекает потенциальных клиентов ТЛЦ. Так, по показателю «таможня» в рамках индекса LPI Республика Беларусь ухудшила свои позиции на 71 пункт, сместившись с 50-го места в 2007 г. на 121-е в 2012 г. Поскольку РУП «Белтаможсервис» в настоящее время является ведущим логистическим оператором не только в Гомельской области, но и в целом по республике и создавалось в 1999 г. именно с целью усиления государственного контроля на рынке таможенных услуг, то поиск эффективных решений в этой сфере должен привести к существенным положительным результатам.

2. Преобладание на рынке транспортно-логистических услуг 1PL- и 2PL-провайдеров, т.е. логистических операторов, предоставляющих «короткие» услуги (транспортировка, хранение) – как правило, это мелкие организации. 3 PL-провайдеров, предоставляющих комплекс транспортно-логистических услуг, немного, и они не способны охватить весь рынок. 4PL-провайдера, способного управлять цепями поставок, запасами, потоками в Гомельской области, в частности, и в Республике Беларусь, в целом, нет.

3. Отсутствие дополнительных логистических услуг, несоответствие их мировым стандартам приводит к проблеме низкой загруженности региональных логистических центров (около 40%) по сравнению региональными центрами соседних стран (Гданьск (Польша) – около 70%, Вильнюс (Литва) – 65%, Шереметьево (Россия) – 81%).

4. Разрешительная система, по-прежнему действующая, в т.ч. и со странами-участницами Таможенного Союза, приводит к тому, что уже к середине года транспортно-экспедиционные компании (особенно небольшие) испытывают сложности с закрытием договоров на перевозку грузов, т.е. транзитный потенциал региона не реализуется, казна государства не получает дополнительные средства.

5. Трудности, связанные с привлечением инвестора на строительство логистических центров, недостаточность инвестиций в развитие инфраструктуры.

Таким образом, развитие транспортно-логистической системы Гомельской области в силу ее выгодного географического положения является перспективным направлением в рамках формирования единого логистического пространства Республики Беларусь. Комплексное преодоление объективно существующих проблем, позволит в полной мере использовать потенциальные возможности региона, являющегося неотъемлемой частью республиканской логистической системы, и, в конечном счете, будет содействовать повышению показателей макроэкономической эффективности.

ЛИТЕРАТУРА

1. Еловой, И.А., Кухарчик, А.А. Коммерческая география Республики Беларусь: Пособие по дисциплине «Коммерческая география». – Гомель: БелГУТ, 2002. – 127 с.

2. О Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года: Постановление Совета Министров Республики Беларусь 29 августа 2008 г. № 1249 [Электронный ресурс] // Нац. центр правовых актов Республики Беларусь. – Режим доступа: <http://www.pravo.by>. – Дата доступа: 12.03.2014.

3. Создание транспортно-логистического центра на территории свободной экономической зоны «Гомель-Ратон» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://mintrans.gov.by/rus/invest_projekt/gomel_raton – Дата доступа: 12.03.2014.