

в Бресте в качестве транспортно-логистического центра, обеспечивающего перевалку и транзит грузов между Евросоюзом и странами Таможенного союза и в перспективе Китаем. В новом проекте будут задействованы крупные итальянские компании. Одна из них – ZIS – осуществляет управление грузоперевозками из аэропорта Монтикьяри в г. Брешиа и охватывает практически весь север Италии. Компания заинтересована в сотрудничестве с Брестским аэропортом по доставке грузов из Италии в Брест, а отсюда – по Беларуси и всей территории Таможенного союза и в обратном направлении. Еще одна итальянская компания, которую планируется вовлечь в логистический проект, – Savino del Bene, со штаб-квартирой во Флоренции, занимается сухопутными и морскими перевозками и представлена на всех континентах. Реализация проекта приведет к увеличению товарооборота и экспортных возможностей для белорусских и совместных предприятий на территории Италии.

Белорусская магистраль придает большое значение увеличению грузопотоков по международным транспортным коридорам. Устойчивый рост объемов транзита наблюдается в сообщении Восток-Запад-Восток, в том числе, в рамках II Общеευропейского транспортного коридора через пограничный переход Брест-Тересполь. Положительную роль в увеличении объема транзита играют созданные в 2010 году условия для осуществления перегруза на белорусской стороне грузов, следующих транзитом в Западную Европу, что позволяет значительно увеличить пропускную способность погранпереходов. Осуществлять перегруз на белорусской стороне стало возможным в результате заключения соглашений с рядом лицензированных польских перевозчиков.

Создание и развитие транспортно-логистических центров позволит осуществлять рациональную доставку товаров от поставщика к потребителю, организовать взаимосвязанную в единый процесс деятельность предприятий и организаций, обеспечивающих перевозку грузов и оказание сопутствующих услуг, а также значительно увеличить транзитный поток через территорию данного региона.

Таким образом, формирование транспортно-логистической системы в Брестском регионе обусловлено развитой транспортной инфраструктурой, наличием достаточного технического потенциала для осуществления транспортно-экспедиционных услуг в полном объеме. Приоритетным направлением является создание транспортно-логистических центров, ориентированных на развитие транспортно-экспедиционных услуг, совершенствование организации экспортных и увеличение транзитных грузопотоков.

#### Список цитированных источников

1. О Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г.: Постановление Совета Министров Республики Беларусь № 1249 [Электронный ресурс] // Нац. центр правовых актов Республики Беларусь. – Режим доступа: <http://www.pravo.by>. – Дата доступа: 13.04.2012.
2. О логистической деятельности: Проект закона Республики Беларусь [Электронный ресурс] // Транспортная логистика. – Режим доступа: <http://www.mintrans.by>. – Дата доступа: 13.04.2012.

**Карпенко Е.М.**, д.э.н., доцент., **Хавруква С.В.**, ассистент,  
УО «Гомельский государственный технический университет им. П.О. Сухого»,  
г. Гомель, Республика Беларусь  
[havrukova@bk.ru](mailto:havrukova@bk.ru)

### **РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ: ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ**

В настоящее время по территории РБ проходят три из девяти европейских транспортных коридора, которые предусматривают заход транспорта и груза на территорию нашего государства: коридор № II (Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород), коридор № IX (Хельсинки – Санкт-Петербург/Москва – Киев – Кишинев) и его ответвление – коридор № IХВ (Калининград/Клайпеда – Вильнюс – Минск – Киев – Кишинев). Очевидно, что географическое положение РБ является огромным плюсом, который позволяет в перспективе значительно увеличить объем грузоперевозок через территорию нашей республики, принося тем самым немалые доходы в бюджет. Достоверно спрогнозировать, по каким конкретно транспортным коридорам в будущем пойдет поток транзитных грузов между ЕС, Таможенным союзом и странами Азиатско-Тихоокеанского региона, конечно, невозможно, но возможно создать развитую современную логистическую систему, чтобы привлечь потенциального перевозчика и скорректировать этот грузопоток в выгодном нам направлении [4]. Так, например, в международном рейтинге всемирного банка по индексу развития логистики за 2011 г. РБ не значится вообще (для справки: рейтинг Всемирного банка по индексу развития логистики обновляется каждые два года. Последний рейтинг включает 155 стран. Первую строчку в нем

занимает Германия, затем следуют Сингапур и Швеция. Из ближайших соседей, к примеру, у Латвии – 37-я позиция, у Литвы – 45-я, у Азербайджана – 89-я. А вот Россия фактически замыкает первую сотню: вслед за Грузией она занимает 94-е место в списке) [3]. Правительство недавно распорядилось ликвидировать этот пробел. На Минтранс была возложена ответственность за то, чтобы Беларусь появилась в рейтинге и получила высокую позицию, а повышение транзитной привлекательности все чаще называют в числе основных приоритетов развития страны. На это направлена Программа развития логистической системы РБ на период до 2015 года, предусматривающая создание 18 транспортно-логистических и 10 центров РУП "Белтаможсервис" [1]. Именно с реализацией этой программы связан оптимистичный сценарий Стратегии развития транзитного потенциала на ближайшую пятилетку. Ее авторы считают, что если Беларусь сможет стать страной, привлекательной для транзита, и если влияние внешних рисков на объемы перевозок через территорию страны будет щадящим, то доля доходов от транзита (без учета доходов от транзита нефти и стоимости услуг по транзиту природного газа) через 5 лет может составить около 9,9% ВВП. Однако это возможно лишь в том случае, если страна грамотно использует преимущества своего месторасположения, то есть создаст эффективную сеть транспортного логистического сервиса международного уровня и интегрируется в логистическую систему Европы.

Невозможно не отметить, что в мировой экономической системе логистика, как наиболее эффективный, рыночно-ориентированный способ планирования, формирования и развития товароматериальных и сопутствующих им потоков с наименьшими издержками во всей логистической цепи, давно и прочно завоевала свои позиции. Важнейшим фактором экономического роста в современных экономических условиях становится формирование интегрированных логистических систем, охватывающих как отдельные сферы предпринимательства, так целые регионы и страны. Центральная роль при этом отводится строительству новых и расширению уже функционирующих транспортно-логистических центров (ТЛЦ) как базиса всей логистической системы. Для того, чтобы заложить основы и предопределить перспективность развития логистических систем, в целом, и ТЛЦ, в частности, в РБ важна тщательно проработанная и выверенная законодательная и методологическая база, целенаправленность и последовательность принимаемых решений и максимальная адаптация передового зарубежного опыта к социально-экономическим условиям хозяйствования отечественных логистических центров и компаний.

Так, с 1 января 2011 г. в Беларуси введены в действие новые государственные стандарты СТБ 2047-2010 "Логистическая деятельность. Термины и определения" и СТБ 2046-2010 "Транспортно-логистический центр. Требования к техническому оснащению и транспортно-экспедиционному обслуживанию". Данные стандарты разработаны БелНИИТ "Транстехника" в рамках Программы развития логистической системы РБ на период до 2015 года. Они призваны обеспечить взаимопонимание между всеми участниками логистической деятельности в Беларуси, способствовать применению современных технологий, снижению логистических затрат.

Термины и определения основных понятий в области логистической деятельности установлены в СТБ 2047-2010. В процессе разработки терминов для стандарта проведены комплексные исследования терминологической системы логистики. Учитывая международный опыт, проделана серьезная работа по уточнению отдельных терминов логистики и формированию новых, в первую очередь, это касается общих дефиниций, в том числе: дана терминология 36 основных элементов процесса логистической деятельности от консультирования по вопросам организации перевозок грузов (предоставление нормативной правовой и иной информации в области транспортно-логистической деятельности) до сбытовых/распределительных логистических услуг (комплекс операций по доставке товаров от производителей, поставщиков к потребителям).

Требования к техническому оснащению ТЛЦ и к оказанию транспортно-экспедиционных услуг установлены в СТБ 2046-2010. Данный стандарт распространяется на проектируемые ТЛЦ, а также на существующие грузовые терминалы, на базе которых создаются транспортно-логистические центры. Необходимо отметить, что в настоящее время к основным характеристикам технического оснащения ТЛЦ принято относить: наличие автоматизированных систем складского учета товарно-материальных ценностей, современных средств механизации погрузочно-разгрузочных работ и транспортно-складских операций по переработке грузов, расположение на территории ТЛЦ структурных подразделений Государственного таможенного комитета РБ, охраняемую территорию для парковки и отстоя автопоездов и др. Дополнительные характеристики технического оснащения ТЛЦ должны соответствовать минимальному значению. Например, общая площадь территории должна быть не менее 10 га, а общая площадь крытых складских помещений – не менее 5 000 кв. м. Для того чтобы называться ТЛЦ, объект должен обеспечивать комплексность услуг, в соответствии с Законом РБ "О транспортно-экспедиционной деятельности" от 13 июня 2006 г. № 124-З.

Новые стандарты уже нашли свое применение при строительстве транспортно-логистических центров СООО "БелВингесЛогистик" (город Раков, Воложинского района), ИООО "Прилесье" (пересечение автомагистралей Минск-Могилев и Москва-Берлин), ООО «КМК-Турист РУП Белтаможсервис» (Мотель «Птичь», Минского района») и др.

В рамках совершенствования логистической деятельности в РБ приняты и реализовываются ряд государственных и международных программ:

- Об утверждении стратегии развития транзитного потенциала РБ на 2011-2015 годы (Постановление Совета Министров РБ от 09.08.2010 № 1181).
- О стратегии развития информационного общества в РБ на период до 2015 года и плане первоочередных мер по реализации стратегии развития информационного общества в РБ на 2010 год (Постановление Совета Министров РБ от 09.08.2010 № 1174).
- О программе развития логистической системы РБ на период до 2015 года (Постановление Совета Министров РБ от 29.08.2008 № 1249).

Проведенные нами исследования позволяют делать выводы о том, что одним из эффективных и перспективных путей развития логистической системы РБ является формирование опорной сети региональных транспортно-логистических центров (ТЛЦ).

При этом, на наш взгляд, следует учитывать следующие направления развития ТЛЦ в рамках логистической системы РБ:

- необходимо обеспечить возможность обслуживания в ТЛЦ нескольких видов транспорта при совмещении технологии грузопереработки;
- планировать размещение ТЦЛ на территории (или в непосредственной близости) транспортных узлов на пересечении магистральных путей сообщения;
- при строительстве новых и расширении уже существующих ТЛЦ планировать их как многофункциональные терминальные комплексы, обеспечивающие грузонакопление, грузопереработку, краткосрочное и длительное хранение, сервисное и коммерчески-деловое обслуживание;
- обеспечивать функционирование в составе ТЛЦ транспортно-экспедиционных компаний – провайдеров логистических услуг, осуществляющих комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание клиентуры;
- предусматривать в составе ТЛЦ наличие информационных компаний (информационно-аналитических логистических центров), обеспечивающих информационное сопровождение перевозочного процесса, хранения, грузопереработки, сервисного и других видов логистического обслуживания;
- поощрять применение новейших логистических технологий при планировании, организации и управлении товароматериальными, транспортными, сервисными и сопутствующими информационными и финансовыми потоками;
- направлять деятельность ТЛЦ на обеспечение максимального синергетического эффекта на основе установления партнерских, взаимовыгодных отношений между участниками транспортно-логистического процесса при максимальном удовлетворении запросов клиентуры в качестве обслуживания;
- детально проработать нормативную и законодательную базу, позволяющую осуществлять деятельность ТЛЦ, решение вопросов разрешительной системы для автотранспортных предприятий в рамках Таможенного союза [2].

Предложенные направления призваны повысить эффективность функционирования существующих ТЛЦ и спрогнозировать их развитие и строительство новых ТЛЦ таким образом, чтобы, максимально используя имеющийся потенциал, принести дополнительную экономическую выгоду национальной экономике. Это подтверждает и опыт использования ТЛЦ как части логистических систем в развитых странах: статистические данные показывают, что при внедрении ТЛЦ в логистическую систему государства транспортные расходы сокращаются на 7–20%, расходы на погрузочно-разгрузочные работы и хранение материальных ресурсов и готовой продукции уменьшаются на 15–30%, общие логистические издержки на 12–35%, а также ускоряется оборачиваемость материальных ресурсов на 20–40% и снижаются запасы материальных ресурсов и готовой продукции на 50–200% [5].

#### Список цитированных источников

1. Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года: Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 29.08.2008 № 1249.
2. Ефимов, В.Б. Об инновационном развитии транспортного комплекса // Транспорт РФ. – 2010. – №1.
3. Маненок, Т. Белое пятно на карте // Белорусы и рынок. – 2011. – №26.
4. Маненок, Т. Полагаться на конъюнктуру // Белорусы и рынок. – 2010. – №21.
5. Сергеев, В.И. Логистика в бизнесе: учебник / В.И. Сергеев. – М.: ИНФРА-М, 2001. – 493 с.