

УДК 658.7

**ТЕНДЕНЦИИ ФОРМИРОВАНИЯ СЕТИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ
В СТРАНАХ-СОСЕДЯХ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ****А.Н. ПОЛЕВОЙ***(Белорусский государственный университет транспорта, Гомель)*

Рассматриваются особенности формирования сети транспортно-логистических центров в Российской Федерации, Украине и Литве. Анализируются возможности сотрудничества Республики Беларусь с данными странами в сфере трансграничной логистики. Делаются выводы о тенденциях в построении сети транспортно-логистических центров, а также выдвигаются предложения по развитию транспортно-логистических центров в Республике Беларусь. Показано, что создание структурированной логистической системы объектов и коммуникаций транспорта в полосе транспортных коридоров позволит добиться концентрации и экономии ресурсов за счет сооружения объектов многоцелевого использования, обеспечит максимальный уровень координации и взаимодействия различных видов транспорта.

Формирование сети транспортно-логистических центров (ТЛЦ) Республики Беларусь осуществляется не только с учетом текущего состояния транспортной системы, объема и направления основных грузо- и товаропотоков, но и состояния транспортно-логистической инфраструктуры стран-соседей нашей республики. Протекающие в этих странах процессы определяют объемы и уровень переработки экспортных, импортных и транзитных потоков для Беларуси, а состояние сети транспортно-логистических центров определяет направление этих потоков.

Основная часть. При развитии и реформировании транспортной системы *Литвы*, наряду с нуждами государства, максимальное внимание уделяется общим процессам и тенденциям транспортной политики Европейского Союза (ЕС). После расширения ЕС центральноевропейские и прибалтийские страны, среди которых и Литва, постепенно приобрели двойную роль, функционируя одновременно как часть ЕС и как соединяющее звено между нынешними странами-членами ЕС, странами СНГ и странами Средиземного моря.

Модернизированная транспортная система Литвы как часть интегрированной транспортной системы ЕС должна соответствовать следующим требованиям:

- по своим техническим параметрам и качеству услуг находиться на уровне соответствующих стандартов ЕС;
- эффективно взаимодействовать с транспортными системами соседних стран;
- обеспечивать возможность литовским жителям быстро и с комфортом приезжать в главные европейские центры туризма, культуры и деловых связей;
- эффективно служить общим интересам Литвы и расширенного ЕС, а также повышать конкурентный потенциал ЕС на международных рынках, способствовать росту экономики и трудовой занятости населения.

Для выполнения указанных задач предполагаются следующие меры по развитию транспорта:

- либерализация транспортного рынка, обеспечение свободного доступа к операторам транспортных систем и объектам транспортной инфраструктуры;
- существенная модернизация и развитие транспортной инфраструктуры;
- эффективное управление инфраструктурой общественного транспорта;
- реструктурирование железных дорог;
- поощрение развития интермодальных транспортных процессов;
- повышение безопасности транспортировки воздушным, водным и сухопутным транспортом;
- снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду.

Два из десяти панъевропейских приоритетных транспортных коридоров, включающих в себя железнодорожные, шоссейные и речные участки транспортировки и выделенные с целью улучшить торговлю и социальные связи между ЕС и странами Центральной и Восточной Европы, проходят через территорию Литвы [1].

В стратегии развития литовского транспорта и транзита в Литве предусматривается создание логистических центров: возле столицы Литвы Вильнюса и второго по величине города страны Каунаса, возле морского портового города Клайпеда, а также в Паневежисе. Все перечисленные города являются важными транспортными узлами панъевропейских транспортных коридоров, в которых сходятся морские и

наземные маршруты, протянувшиеся между востоком и западом и между севером и югом. По основным экономическим показателям в сравнении с другими 6 округами Литвы Вильнюсский, Каунасский, Клайпедский и Паневежский округа являются ведущими. Очевидно, что указанные центры приближены к границам (Вильнюс – к белорусской, Паневежис – к латышской, Каунас – к польской и границе с Калининградской областью, Клайпеда – крупнейший морской порт) и, таким образом, могут выполнять не только транспортно-логистические, но и трансграничные операции.

Транспортная стратегия *Российской Федерации* рассматривает развитие транспортной системы в качестве важнейшего фактора социально-экономического роста государства, обеспечивающего единство экономического пространства страны, совершенствование межрегиональных и международных транспортно-экономических связей, расширение международного сотрудничества, вхождение России в мировую экономику. При этом приоритетными вопросами являются: развитие транспортной инфраструктуры, международных транспортных коридоров, совершенствование транспортного законодательства в соответствии с мировыми стандартами. Одним из приоритетных направлений в развитии трансграничной логистики Российской Федерации является расширение взаимодействия и сотрудничества с ЕС.

Транспортно-логистические коммуникации составляют материальную базу сотрудничества России и Европейского Союза. В настоящее время их транспортно-логистические комплексы остаются самостоятельными, хотя и связанными системами. Создание общего транспортного пространства России и ЕС будет способствовать активизации экономических связей партнеров, росту товарооборота, внедрению в российскую практику передовых зарубежных норм, стандартов и практик, кроме того, позволит снять существующие барьеры, ограничивающие деятельность российских компаний на рынке ЕС.

В то же время опасения обоих партнеров в отношении взаимного открытия рынков создают значительные препятствия на пути формирования общего транспортного пространства России и ЕС. Снятие существующих барьеров возможно только при условии системного подхода к формированию общего транспортного пространства. Его проработка должна осуществляться с участием не только ответственных ведомств России и государств-членов ЕС, но и представителей бизнеса и экспертного сообщества. Для закрепления основных задач и этапов на пути построения общего транспортного пространства имеет смысл подготовить специализированную стратегию формирования общего транспортного пространства и подробную программу ее реализации. Она должна охватывать не только вопросы транспортного сотрудничества, но и взаимодействия в таможенной сфере, вопросы страхования перевозок и грузов, согласование финансовых стандартов. Гармонизация законодательства, сближение инфраструктуры – необходимые условия для построения общего пространства [2, с. 58].

Наращивание объемов трансграничных перевозок между Россией и ЕС зависит не только от совершенствования транспортного регулирования и обеспечения его корректного применения, но и от комплексного улучшения условий перевозок. Важнейшим компонентом системного подхода к развитию взаимодействия между партнерами в транспортно-логистической сфере является упрощение таможенных процедур. В настоящее время практически синхронно осуществляется модернизация таможенного законодательства ЕС и Единого экономического пространства Беларуси, Казахстана и России. Продолжение гармонизации требований в этой сфере будет способствовать снижению временных затрат на пересечение границы и упрощению этого процесса. Использование опыта Европейского Союза стимулирует дальнейшее совершенствование таможенного регулирования России и Единого экономического пространства [2, с. 59].

Еще одним направлением развития трансграничной логистики в Российской Федерации является взаимодействие со странами бывшего СНГ. Российская Федерация является одним из основателей системы международных логистических центров ЕврАзЭС [3]. Система предусматривает поэтапное развитие сети логистических центров в странах-участниках.

Необходимость создания и развития сети логистических центров ЕврАзЭС вызвана следующими основными факторами [3]:

- *во-первых*, это нарастающие транспортные потоки при товарообмене между странами Сообщества и объемы транзитных перевозок через их территорию как автомобильных, так и железнодорожных, что образует спрос на услуги сети логистических центров ЕврАзЭС;
- *во-вторых*, отмечается активная политика иностранных транснациональных корпораций по захвату рынка складских, логистических, транспортных и сопутствующих им услуг на основных направлениях товарных потоков в пределах территории Сообщества;
- *в-третьих*, эффективность функционирования Таможенного союза в рамках ЕврАзЭС будет напрямую зависеть от успешной работы Единого транспортного пространства Сообщества.

Система трансграничных логистических центров Российской Федерации предполагает построение так называемых «ворот» – крупных транспортно-логистических центров возле границы на определен-

ном направлении товародвижения [4]. Причем данные ворота предполагается расположить как на территории России, так и за ее территорией, например, в Бресте («Западные ворота»).

Украина имеет большое значение как транзитная страна и как крупный узел общеевропейских интермодальных транспортных сетей, соединяющих страну на западе с Европейским Союзом, на востоке – с Центральной Азией, а на севере и юге – с другими странами СНГ. По территории Украины проходят три из десяти панъевропейских транспортных коридоров. Кроме того, после открытия канала «Дунай – Чёрное море» Украина получила непосредственную связь с Коридором VII (р. Дунай). Коридор ТРАСЕСА проходит по территории страны от Ягодина (граница с Польшей) через Ковель до Одессы и Ильичёвска [5, с. 48].

Международные транспортные грузопотоки пересекают Украину и Российскую Федерацию с запада на восток, с севера на юг и в обратном направлении. В пределах пограничных территорий, где грузы, транспортные средства и сопровождающие их граждане проходят процедуру обязательного таможенного досмотра, возникает потребность в разного вида услугах. В странах с развитой экономикой это обстоятельство используют органы государственной исполнительной власти и органы местного самоуправления. На территориях, прилегающих к границе, они создают условия, обеспечивающие формирование соответствующей потребностям транспортно-логистической инфраструктуры, что привлекает не только собственников грузов, но и многих туристов.

В Российской Федерации и в Украине сеть международных транспортных коридоров (МТК) окончательно не сформирована. Однако дополненная системой международных железнодорожных и автомобильных магистралей она принимает транзитные грузопотоки, которые распределяются по обширным территориям, создавая предпосылки для различных экономических и других выгод, которые необходимо использовать на государственном, региональном и местных уровнях [6, с. 73].

Анализ факторов, гарантирующих успешность экспортно-импортных операций, увеличение объема транзитных грузопотоков, повышение роли хозяйственно-экономических связей приграничных территорий двух сопредельных государств, свидетельствует, что транспортно-логистическая составляющая может рассматриваться как основное направление в деятельности на пути преодоления последствий экономического кризиса и наращивания потенциала, обеспечивающего выход из депрессивного состояния.

Необходимым, но недостаточным условием усиления конкурентоспособности Украины как транзитной страны и места размещения региональных узлов транспортного сообщения является развитие инфраструктуры. Кроме того, жизненно важную роль играют стимулирование торговли и транспорта и создание логистических узлов, что ведет к повышению качества услуг и снижению транспортных затрат. В настоящее время страна осуществляет ряд проектов в области логистики и развития транспортной инфраструктуры [6, с. 75].

На данный момент ключевыми трансграничными транспортно-логистическими центрами Украины являются: Одесский и Ильичевский морские порты, ориентированные на прием и отправку грузов в страны средиземноморского бассейна, железнодорожная станция Ковель, располагающаяся возле границы с Польшей, Киевские автомобильные терминалы (грузовой терминал «Лиски») и аэропорт Борисполь, служащие в основном для операций концентрации-распределения товаров.

Создание структурированной логистической системы объектов и коммуникаций транспорта в полосе транспортных коридоров позволит добиться концентрации и экономии ресурсов за счет сооружения объектов многоцелевого использования, обеспечит максимальный уровень координации и взаимодействия различных видов транспорта, формирование в кратчайшие сроки опорной информационно-логистической сети, обслуживающей пространственное и функциональное единство транспортной системы.

Заключение. В формировании сети транспортно-логистических центров можно выявить ряд закономерностей:

1) основные трансграничные логистические центры тяготеют к крупным портам, железнодорожным узлам и приграничным территориям;

2) крупные концентрационно-распределительные узлы располагаются в столице государства.

Формирование трансграничных логистических центров осуществляется в соответствии с потоками материальных ресурсов, которые не всегда совпадают с внутренними и международными транспортными коридорами. Направление и объем потоков зависит от текущей конъюнктуры рынка, геополитических факторов, таможенной и тарифной политик, транспортной политики транснациональных корпораций.

В основу создания инфраструктуры сети трансграничных логистических центров должны закладываться прогнозные внутригосударственные, экспортные, импортные и транзитные товаропотоки, соответствующие им транспортные потоки различных видов транспорта, участвующих в схемах доставки.

Классификация транспортно-логистических центров зависит от соответствующих видов обрабатываемых в них транспортных потоков (вывоз, ввоз, транзит, внутрисоюзные), рода грузов и их объемов, места расположения, выполняемых функций и других факторов.

Трансграничные транспортно-логистические центры должны проектироваться с учетом сортировки и накопления мелких и контейнерных отправок грузов в пунктах входа и выхода на основе плана формирования грузовых потоков в различных видах сообщения.

В Беларуси целесообразно сделать базовыми сетевыми транспортно-логистическими центрами Брестский (в рамках концепции «Западных ворот» ЕвразЭС) и Гомельский (ввиду выгодного положения на стыке трех стран, а также отсутствия конкурирующего логистического узла на близлежащей территории Украины и России), а также сформировать центр в Минске для координации действий по обслуживанию грузопотоков.

ЛИТЕРАТУРА

1. Транспорт и логистика в международной торговле: материалы конф., Таллинн, Эстония [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://logisticsinfo.ru/?p=1734>. – Дата доступа: 21.04.2013.
2. Энтин, М. Сотрудничество России и ЕС в транспортно-логистической сфере / М. Энтин, И. Истомин / Европейский учеб. ин-т при МГИМО (У) МИД России // Аналитические доклады. – Вып. 2, сент. 2012. – 132 с.
3. Стратегия создания и развития системы международных логистических центров Евразийского экономического сообщества (на период с 2009 по 2020 годы) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.evrases.com/print/docs/434>. – Дата доступа – 21.04.2013.
4. Гамаюнов, К.А. Концепция развития мультимодального транспортного узла Минеральные воды / К.А. Гамаюнов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.giprogor.ru/sites/default/files/МТЛУ_Гамаюнов%20К.%20А.pdf?g_q. – Дата доступа: 25.04.2013.
5. TRACECA / Трасека. Международные логистические центры для западных стран СНГ и Кавказа. Вступительный отчет [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/63ram/63ram2_ru.pdf. – Дата доступа: 21.04.2013.
6. Концепция создания приграничной российско-украинской интегрированной логистической системы на 2011 – 2016 годы / Б. Гуцало [и др.] // Журнал социально-экономической географии. – 2010. – Вып. 9(2). – С. 367.

Поступила 04.09.2013

FORMATION OF A TRANSPORTATION LOGISTIC CENTERS NET IN THE NEIGHBORING COUNTRIES OF REPUBLIC OF BELARUS

A. POLEVOI

Characteristics of forming of transport and logistic centers net in Russian Federation, Ukraine and Lithuania are being examined. Possibilities of cooperation of Republic of Belarus with the named countries in area of cross-border logistics are being analyzed. Evaluation on trends in building of transport and logistical centers net is being made and also suggestions on development of transport and logistical centers in Republic of Belarus. Building of a structured logistical system of objects and transport communications in transportation corridors makes possible to concentrate and save resources by means of building multipurposal objects, allows maximal level of coordination and cooperation of different modes of transport.