

ко 3PL-провайдером, это должна быть совместная работа всех участников логистической цепочки.

Литература:

1. Складской Форум. Все о складе: логистика, складская техника и технологии // Pick-by-line – «подбор по линии» [Электронный ресурс]. – 2011. – Режим доступа: <http://www.skladforum.ru/articles/1694/> – Дата доступа: 03.04.2011.

2. Торос XXI // Складская технология "PICK-BY-LINE" [Электронный ресурс]. – 2011. – Режим доступа: <http://http://www.toros21.ru/index.php/2009-10-10-13-10-45/95-10-02-03-5> – Дата доступа: 03.04.2011.

3. Краевски, З. «Кросс-докинг» – не панацея? / З. Краевски // Современный склад. – 2008. – № 3.

*Н.А. Евсей*

*УО «Белорусский государственный экономический университет»  
(Республика Беларусь, Минск)*

## **ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЕ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Развитая инфраструктура способствует ускорению пресечения границы, обеспечивая бесперебойный поток пассажиров и грузов, позволяет более эффективно пресекать факты незаконного перемещения через автодорожные пункты пропуска товаров.

Подсистема транзитной инфраструктуры включает транзитные магистрали, контроль и разрешительную систему выдачи разрешения на проезд тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, а также транспортных средств с опасными грузами.

Основу транспортной сети республики составляют автомобильные дороги и железнодорожные пути, имеющие международное назначение. Ряд автомобильных дорог Беларуси включен в Перечень международных автомобильных дорог СНГ согласно Протоколу о международных автомобильных дорогах Содружества от 11 сентября 1998 года.

Плотность автомобильных дорог с твердых покрытием – около 300 км/1000 км<sup>2</sup> и причем под инфраструктурой занято в среднем 120 м<sup>2</sup> на одного жителя республики. Однако если учесть транзит-

ное положение Беларуси, то следует отметить, что рассматриваемый вид инфраструктуры развит недостаточно. Для сравнения отметим, что в Польше, через которую также проходят международные транспортные коридоры, рассматриваемый показатель вдвое превышает уровень, достигнутый в Республике Беларусь.

Обустройство границы является одним из важных направлений. С принятием в рамках Союзного государства Беларуси и России первой Программы первоочередного развития таможенной инфраструктуры пограничных пунктов пропуска, было предусмотрено обустройство тех из них, что находились на главных международных магистралях. Для Гродненской области пограничные переходы «Каменный Лог», «Берестовица», «Брузги».

После реконструкции «Брузги» и «Берестовица» стали одними из ключевых в системе трансъевропейских международных автомобильных сообщений. Пропускная способность пункта «Брузги» увеличилась с 1 000 до 5 000 транспортных средств в сутки, а «Берестовица» теперь может пропускать до 3 800 автомобилей.

В соответствии с законом Республики Беларусь «Об автомобильных дорогах и автомобильной деятельности» объектами придорожного сервиса являются здания и сооружения, расположенные в пределах полосы отвода и предназначенные для обслуживания участников дорожного движения.

По состоянию на 1 апреля 2008 года в Гродненской области функционировало 212 объектов торговли придорожного сервиса, или 17,4 % от общего количества в республике, которые в основном, являются структурными подразделениями юридически лиц. За 2006 год объем розничного товарооборота, включая общественное питание, по объектам придорожного сервиса региона, составил 327 549,8 (28,6 %) млн руб., что составляет 9,6 % от общего объема розничного товарооборота торговых организаций Гродненской области. В целом наблюдается положительная тенденция роста развития придорожного сервиса в Гродненской области. Однако необходимо принятие ряд мероприятий для дальнейшего развития придорожного сервиса.

В целом на дорогах интенсивность движения отнюдь не высокая, инвесторы не спешат вкладывать средства в создание придорожной сервисной инфраструктуры. Сервис, как известно, это про-

изводная движения: функционирование объектов, их активное развитие и рентабельная работа происходит при среднесуточной интенсивности движения более 8 тыс. автомобилей в сутки. На наших магистральных дорогах интенсивность, значительно меньше (немногим более 2 тыс.).

Законодательством предусмотрены налоговые льготы для владельцев объектов придорожного сервиса.

Важно и то, что 15 мая 2008 года был подписан Указ № 270 «О мерах по развитию придорожного сервиса», в котором рекомендовано местным органам власти вдвое снизить ставки земельного налога и арендную плату на земельные участки, предоставляемые на период строительства и (или) реконструкции объектов придорожного сервиса и инженерной инфраструктуры к ним.

Принимаемые меры по привлечению объемов транзитных перевозок могут быть эффективно реализованы только при условии слаженной работы всех звеньев транспортной сети, участвующих в процессе перемещения внешнеторговых грузов через Гродненскую область. Это, прежде всего, обеспечение тесного взаимодействия с таможенными, пограничными и другими государственными структурами республики, развитие придорожного сервиса, модернизация и реконструкция дорог, а так же изучение мировых современных процессов, связанных с перевозками.

#### Литература

1. Макович, В. Объединить усилия. На кого уповать при выполнении программы «Дороги Беларусь» / В. Макович // Мир тяжелых моторов. – 2008. – № 2 (254). – С. 6-7.

2. Отчет «О работе объектов придорожного сервиса Республики Беларусь за I квартал 2008 год» / Министерство статистики и анализа Республики Беларусь. – Минск: 2008. – 31 с.

3. Пекун, А. Придорожный сервис приглашает инвесторов / А. Пекун // Компас экспедитора и перевозчика. – 2008. – № 5. – С. 40-41.

4. Халикова, Е. Визитные карточки Беларуси / Е. Халикова // Компас экспедитора и перевозчика. – 2008. – № 3. – С. 15-17.

5. Шабeka, К.Н. Перспективы развития транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом: таможенный аспект / К.Н. Шабeka // Экономика и управление. – 2008. – № 3. – С. 127-131.