

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОДХОДА ДЛЯ
МОДЕРНИЗАЦИЯ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ БАЗЫ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

*Шабан Аль-Саркал, 3 курс, Шалагин Д.А., 2 курс,
Ивуть Р.Б., д.э.н., профессор,*

УО «Белорусский национальный технический университет»

Применение логистической концепции для модернизации транспортного комплекса невозможно без оценки существующей материальной базы, основными элементами которой являются транспортные коридоры республики и складская инфраструктура. Через республику проходят II и IX международные транспортные коридоры, а также ответвление IX международного транспортного коридора в направлении (IXа) Гомель – Минск – Вильнюс – Клайпеда / Калининград. Пропускные возможности железнодорожных участков Минск – Орша и Минск – Молодечно, входящих в состав международных транспортных коридоров, по прогнозам к 2015 году будут практически исчерпаны. Провозные возможности железнодорожных участков Бигосово – Полоцк и Полоцк – Витебск составляют соответственно 0,5 пар поездов в сутки и 0,4 млн. т в год, что говорит о фактически полном использовании пропускных возможностей этого участка уже в настоящее время.

В целом по республике провозные возможности железнодорожного транспорта по грузовому вагонному парку составляют около 40 млрд. тонн нетто, при осуществлении собственным вагонным парком порядка 85% транспортной работы. Для перевозок ежедневно привлекается более 6 тысяч грузовых вагонов других государств, что приводит к значительным затратам.

Автомобильные дороги Беларуси, включенные во II международный транспортный коридор, соединяют Брест с границей Российской Федерации и имеют по две полосы движения в каждом направлении. Оценка провозных возможностей этих дорог показывает, что они используются на 30% (может быть пропущено около 6000 грузовых автомобилей в сутки и перевезено 11 млн. тонн

груза в год в обоих направлениях). Автомобильные дороги IХ и IХв международных транспортных коридоров на территории республики имеют, как правило, по одной полосе в каждом направлении. Провозные возможности дорог IХ международного транспортного коридора оцениваются в 4,5 млн. т груза в обоих направлениях. Таким образом, провозные возможности автомобильных международных транспортных коридоров, проходящих через территорию республики, составляют достаточную величину.

Что касается состояния складской инфраструктуры и уровня механизации и автоматизации погрузочно-разгрузочных работ, то согласно информации Государственного таможенного комитета, концернов «Белнефтехим», «Белгоспищепром», «Белбиофарм», Белорусской железной дороги, Белорусского речного пароходства, администрации свободных экономических зон в республике практически отсутствуют склады, соответствующие требованиям мировых стандартов.

Основными владельцами складов являются: Белорусская железная дорога (общая площадь 365 тыс. кв. м); концерн «Белгоспищепром» (146 тыс. кв. м) и концерн «Белнефтехим» (226 тыс. кв. м). Грузопоток, перерабатываемый на складах, по видам перевозок распределяется следующим образом: во внутриреспубликанском сообщении – около 60%; на вывоз за пределы территории республики – 7,5%; ввоз из-за пределов территории республики – 30%. Незначительную величину, около 2,5%, составляет транзитный поток. Используемые склады используются неэффективно, средний коэффициент использования емкости складов составляет 0,52 (к примеру, в США этот показатель находится на уровне 0,92-0,95). Уровень механизации погрузочно-разгрузочных и складских работ составляет 95,2%, однако для этих целей используются устаревшие механизмы с большим сроком эксплуатации. Поэтому, модернизация складов общего и не общего пользования должна осуществляться поэтапно с привлечением собственных средств организаций, государственных кредитов и средств иностранных инвесторов. При модернизации складской инфраструктуры и доведении ее уровня до мировых стандартов должны учитываться следующие варианты:

- создание современных транспортно-логистических центров для хранения, переработки и распределения продукции взамен устаревших складских помещений;
- преимущественное размещение экспортно-импортной продукции и грузов нерезидентов в создаваемых транспортно-логистических центрах, с использованием контрактной системы транспортно-логистического обслуживания;
- размещение отдельных транспортно-логистических центров в свободных экономических зонах, предназначенных для переработки экспортно-импортных и транзитных грузопотоков, а также рассчитанных на обслуживание торговой сети.

Решение этих и других задач должно быть осуществлено в процессе проведения коренной реконструкции и модернизации складской инфраструктуры. В подобных условиях логистика становится одним из качественных элементов реализации транзитного потенциала страны, на что и стоит делать упор для укрепления благосостояния и независимости нашего государства.