

■ Литвинова Ирина Михайловна, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», старший преподаватель кафедры «Управление эксплуатационной работой и охрана труда»;

■ Сидорович Юрий Сергеевич, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», инженер НИЛ «Управление перевозочным процессом».

УДК 656.062

ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ

В. Д. ЧИЖОНОК

УО «Белорусский национальный технический университет», г. Минск

Логистическая система играет большую роль в социально-экономическом развитии любого государства. Необходимость экономического роста и социального прогресса требует соответствующего развития логистической системы страны. Для этих целей большинство государств проводит системную финансовую политику и экономические способствуют развитию данного вида деятельности. Не является исключением и Республика Беларусь (РБ), хотя возможности инвестиций в логистическую систему республики весьма ограничены. Поэтому нужно внимательно подходить к выбору направлений и мероприятий по ее развитию. Решение данной задачи возможно на основе последовательной реализации важнейших приоритетов в развитии транспортного комплекса РБ, сформулированных на основе обобщения мирового опыта транспортной деятельности, а именно:

- электрификация транспорта;
- развитие контейнерной транспортной системы;
- обновление и пополнение парка транспортных средств;
- развитие провозных возможностей транспортных коммуникаций;
- модернизация складского хозяйства на транспорте за счет реконструкции действующих и строительства новых складов класса А, а также внедрения современных погрузочно-разгрузочных средств и технологий учета товарно-материальных ценностей;
- создание системы современных транспортно-логистических центров общего пользования;
- развитие информационной системы на транспорте и создание единой общегосударственной системы резервирования и продажи билетов;
- совершенствование структуры управления транспортным комплексом республики;
- повышение эффективности внутреннего водного транспорта и формирование производственной базы белорусского морского перевозчика;
- совершенствование нормативной правовой базы транспортной деятельности.

В 2019–2020 годах в Республике Беларусь заканчивается строительство собственной атомной электростанции. Имея доступную и в достаточном объеме электроэнергию, необходимо к моменту пуска АЭС, определиться с потенциальными потребителями вырабатываемой ею энергии. Транспорт с полной уверенностью можно отнести к таким потребителям. Использование электроэнергии на транспорте позволит улучшить экологическую ситуацию, уменьшить зависимость РБ от поставок углеводородного сырья, увеличить скорость движения транспортных средств, сократить время поездки пассажиров и перевозки грузов, снизить себестоимость транспортной работы.

Перевозка грузов в контейнерах является весьма эффективной, так как значительно упрощаются перегрузочные операции с одного вида транспорта на другой. Именно поэтому контейнеры широко используются в зарубежных странах, в том числе в трансконтинентальном сообщении. Основным недостатком организации контейнерных перевозок в РБ является ориентация на перевозку грузов в универсальных контейнерах и неиспользование для расширения сферы контейнерных перевозок специализированных контейнеров. В специализированных контейнерах можно перевозить многие массовые грузы: нефтепродукты, удобрения, скоропортящиеся товары, зерно и другие сельскохозяйственные грузы, а также щебень, лесные и пр.

Важным приоритетом в развитии транспорта в Республике Беларусь является и должно быть в долгосрочной перспективе обновление и пополнение парка транспортных средств. На железнодорожном транспорте страны не хватает грузовых вагонов, а имеющийся парк является достаточно изношенным. Потребности в грузовых вагонах Белорусская железная дорога замещает вагонами иностранных государств, прежде всего России. Российские вагоны используются для перевозки нефтепродуктов с наших НПЗ, калийных удобрений и других грузов. Актуальной также является задача обновления и пополнения пассажирских транспортных средств.

Развитию провозных возможностей транспортных коммуникаций республики уделяется достаточное внимание. В Беларуси предусматривается соединение всех областных городов и города Минска четырехполосными автомобильными дорогами. Решение этой задачи позволит значительно увеличить провозные возможности автомобильного транспорта и повысить безопасность дорожного движения. Не меньшее внимание необходимо обращать на развитие провозных возможностей железнодорожного транспорта. Резервы провозных возможностей для грузопотока из Китая в Европу и обратно имеются, но их может быть недостаточно в перспективе.

Промышленные предприятия высокоразвитых государств, как правило, не имеют собственных складских помещений. Готовая продукция поступает на долгосрочное или кратковременное хранение на склады логистических центров, где продукция может дополнительно перерабатываться, упаковываться, затариваться, формироваться в партии по грузополучате-

лям и маркироваться. Большинство транспортно-экспедиционных предприятий РБ не выполняют и не могут выполнять подобные операции из-за отсутствия соответствующих площадей и оборудования. В связи с этим для формирования системы современных логистических центров целесообразно рассмотреть различные варианты их организации на базе существующих мощностей предприятий, а также складских помещений оптовых торговых баз посредством их реконструкции и модернизации. Однако существенное улучшение качественных характеристик логистической системы республики можно добиться лишь за счет нового строительства современных логистических центров, для чего необходимо разработать взаимоувязанный комплекс мероприятий и решить вопросы по их инвестиционному обеспечению. Для строительства и оснащения высокопроизводительных логистических центров целесообразно привлечь инвесторов из стран, располагающих опытом строительства и организации работы логистических центров.

На всех этапах развития логистической системы должна проводиться работа по совершенствованию информационного обеспечения участников логистической деятельности и развитию международного сотрудничества в этой области. Информационное обеспечение логистических процессов предполагает:

- организацию предварительного таможенного декларирования грузов и электронной передачи документов в пункты таможенного оформления;
- создание системы автоматизированной подготовки перевозочных документов и документов складского учета;
- предоставление информации участникам логистической деятельности об условиях перевозки грузов различными видами транспорта и о ходе перевозочного процесса.

Большого эффекта от реализации логистических принципов организации пассажирских перевозок можно добиться при разработке и внедрении единой общегосударственной системы резервирования и продажи билетов на все виды транспорта. Такая система поможет пассажиру не только выбрать рациональную схему перемещения, но и реализовать ее посредством предварительного приобретения необходимых проездных документов.

Назревшей проблемой является проблема совершенствования структуры управления транспортным комплексом республики. Она сохранилась практически в том же виде, в котором находилась во времена централизованного управления транспортом и слабого развития информационно-управляющих систем.

Серьезной проблемой является проблема повышения эффективности внутреннего водного транспорта республики. На речном транспорте перевозится в основном песок, который добывается со дна рек. Это означает, что отправителя у этого груза нет, а значит не должно быть товарно-транспортных накладных, по которым только и определяется объем транспортной работы. Получатель песка определяется на основании договоров на

поставку песка. Следовательно, речной транспорт, реализуя песок по договорам, скорее всего, относится к добывающей, а не к транспортной отрасли.

Эффективность перевозочного процесса и использования транспортных средств во многом зависит от нормативной правовой базы, регулирующей транспортную деятельность. Вместе с тем необходимо развивать организационно-правовой механизм, направленный на обеспечение системных организационных и юридических основ регламентации экономических отношений в области логистической деятельности в Беларуси.

Таким образом, реализация важнейших приоритетов совершенствования работы транспорта будет способствовать развитию в Республике Беларусь высокоэффективной логистической системы и значительно повысит за счет этого экономический потенциал государства.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:

■ Чижонко Василий Денисович, Минск, УО «Белорусский национальный технический университет», доцент кафедры «Транспортные системы и технологии», канд. техн. наук.

УДК 656.2(476)

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СТРУКТУРЫ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

В. Д. ЧИЖОНОК

УО «Белорусский национальный технический университет», г. Минск

В настоящее время деятельность всех видов транспорта (кроме трубопроводного) координирует Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Выполненный анализ показывает, что серьезным недостатком существующей структуры управления транспортом является отсутствие реального разделения функций государственного и хозяйственного управления транспортной отраслью. Министерство транспорта и коммуникаций имеет в своем подчинении хозяйствующие субъекты и несет ответственность перед правительством за результаты их работы.

Вторым недостатком существующей структуры управления является недостаточная оперативность управления на Белорусской железной дороге. Основная причина данного положения состоит в высокой степени централизации управления, когда практически все решения в многоотраслевой системе железнодорожного транспорта принимаются на уровне руководства дороги. Результатом использования таких принципов управления является нарастание проблем в развитии и повышении эффективности работы железнодорожного транспорта республики. Так, перед Белорусской железной дорогой в настоящее время стоит задача пополнения и обновления вагонного парка. Несколько смягчить эту проблему можно было бы путем улучшения показателей использования грузовых