

Технология 2. При наличии достаточного числа путей в сортировочном парке или их секционировании можно выделять отдельные пути для накопления вагонов, идущих в адрес каждой впереди расположенной сортировочной станции. Такая технология позволяет формировать поездные группы только в адрес одной сортировочной станции. В этой технологии максимальное количество поездных групп равно количеству впереди расположенных станций.

Технология 3. Вагоны маломощных назначений накапливаются на одном пути, и после пропуска потока через вспомогательное сортировочное устройство, которое размещено в хвостовой горловине сортировочного парка, вагонопоток перегруппируется в соответствии с географическим расположением сортировочных станций.

УДК 656.225

СОЗДАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В НОВЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

А. А. ЕВСЮК

Управление Белорусской железной дороги, г. Минск

В. В. ЯСИНСКИЙ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Новые экономические условия определяют необходимость кардинальной переориентации железнодорожного транспорта на маркетинговые принципы управления с учетом подходов транспортной логистики. В настоящее время в Европе 80–85 % отправок генеральных (тарно-штучных) и контейнерных грузов оформляется не грузоотправителями, а транспортно-логистическими центрами (далее – ТЛЦ). Реорганизуется снабженческо-сбытовая структура промышленных и торговых фирм в форме ликвидации их транспортных подразделений с передачей своих функций в ТЛЦ. Беларусь в этом плане отстает от мировых тенденций. Поэтому в кратчайшие сроки требуется осмыслить произошедшие изменения в экономике страны, оценить новую роль транспорта и его место в жизни общества. Транспортный рынок из «рынка продавца» должен превратиться в «рынок покупателя», когда предложение услуг будет значительно превышать платежеспособный спрос. В то же время в нашей республике объективно возникают условия переходного периода, следствием которых является не только развитие конкуренции и переориентация части производителей на другие виды транспорта, но и структурные изменения в сфере производства, значительно меняющие характер и объемы спроса на транспортные услуги.

Главная цель функционирования транспортной отрасли в новых условиях – предоставление пользователям таких транспортно-логистических услуг, которые позволили бы грузовладельцам укрепить свое положение на товарном рынке и получить прибыль для расширенного воспроизводства, создавая тем самым предпосылки для увеличения объемов перевозок. Реализация этой цели является основополагающим требованием при реформировании транспортной отрасли. Одна из главных задач преобразований в транспортной отрасли – формирование целостной системы обслуживания пользователей на основе создания сети ТЛЦ, обладающей принципиально новыми признаками качества транспортно-экспедиционных услуг на основе принципов транспортной логистики при их оказании.

Международный опыт показывает, что при создании ТЛЦ можно столкнуться с такими проблемами, как недостаточные инвестиции и недоступность кредитных ресурсов, трудности с выделением земельных участков (где это потребуется), административные согласования и разрешения на этапе проектирования ТЛЦ, нехватка квалифицированных специалистов. Проблемы на этапе функционирования: недостаточная квалификация персонала, невысокий уровень существующих транспортно-складских и информационных технологий, их технического оснащения. В качестве факторов, которые положительно могут повлиять на развитие ТЛЦ в нашей республике, можно назвать рост темпов развития экономики Республики Беларусь, расширение торгово-экономических связей, растущий спрос на логистические услуги.

В настоящее время в Беларуси сложились наиболее благоприятные условия для создания сети ТЛЦ. В первую очередь этому способствовало создание Таможенного союза Беларуси, России и Казахстана.

5 октября 2010 года министрами транспорта Беларуси и России было подписано и в ближайшие дни вступит в реальную силу Соглашение по осуществлению транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Союзного государства. Это соглашение выводит на новый уровень сотрудничество Беларуси, России и Казахстана.

В настоящее время существует двойной контроль в таможенном Союзе по транспортным коридорам Восток – Запад, Запад – Восток. Проверка проводится на границе Беларуси с Польшей и Беларусью с Россией. Подписанное соглашение снимает контроль на границе Беларусь – Россия. Контроль выносится на белорусско-польскую границу. Такая мера позволит увеличить транзитные потоки как из Западной Европы в Россию, так и в обратном направлении. Следующим этапом станет унификация транспортной сети трех государств с тем, чтобы транспортные компании работали по единым правилам и тарифам.

Изменится система логистики на внешней границе по принципу "одного окна". Такими «окнами» в Западную Европу должны стать наши ТЛЦ на границе Беларуси с Польшей, созданные, прежде всего, в Бресте и Гродно на базе терминально-складской инфраструктуры железнодорожного транспорта.

В странах с высоким уровнем развития транспортной логистики и сети ТЛЦ на рынке складской недвижимости преобладают терминалы классов «А» и «В», в Беларуси – классов «В», «С», «D». Однако технические характеристики наших существующих складов, их морально-технический износ нередко не позволяют сопоставить их требованиям общепринятой международной классификации складских помещений и мировым нормам терминально-складской инфраструктуры. Поэтому необходимо провести комплексную модернизацию существующей на границе с Польшей терминально-складской инфраструктуры и довести ее до мировых стандартов.

При формировании сети ТЛЦ основной задачей должно стать создание в республике логистических операторов формата 3PL (Third Party Logistics), то есть развитие логистики третьей стороны, когда поставщик услуг (например, Белорусская железная дорога) будет выступать связующим звеном между производителем и потребителем. 3PL-оператор должен оказывать весь комплекс услуг для передвижения продукции по всей цепочке поставок (между звеньями сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем). Поэтому в функции ТЛЦ должны входить не только проработка логистических схем доставки грузо- и товаропотоков, организация их складирования и транспортировки, но и управление складскими запасами, учет, хранение, обработка, транспортная и предпродажная подготовка грузов, подготовка всей сопутствующей документации, мультимодальные транспортные услуги, доставка «от двери до двери», таможенно-брокерские и дополнительные сопутствующие услуги. Клиент будет покупать полный пакет необходимых ему услуг в одном месте.

Своевременное создание ТЛЦ на границе с Польшей в рамках Таможенного союза повысит привлекательность, доходность и экономическую безопасность транспортного комплекса Республики Беларусь.

УДК 656.225

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ

И. А. ЕЛОВОЙ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

А. Е. СТАНКЕВИЧ

Управление Белорусской железной дороги, г. Минск

Безопасность – комплексная интегральная характеристика, оценивающая влияние и взаимодействие различных логистических объектов и систем между собой и на внешнюю среду с точки зрения сохранения внутренней устойчивости, или гомеостаза, т. е. поддержания определенной структуры взаимодействия между внутренней и внешней безопасностью [1]. Критерий безопасности – комплексный показатель (показатели), экстремальное значение которого характеризует наилучшее