

фактор оценки деятельности автотранспортного предприятия, эффективности использования различных типов подвижного состава. Прибыль зависит не только от технико-эксплуатационных и экономических показателей работы автотранспортного предприятия, но и от тарифов за перевозку грузов. Тарифы, на основании которых складываются доходы предприятия, не совершенны и могут поставить некоторые предприятия в более выгодные условия, чем другие. Тарифы на грузовые перевозки автомобильным транспортом отражают не конкретную стоимость перевозок по конкретному типу автомобилей и определенным грузам, а среднюю стоимость для средних условий эксплуатации подвижного состава.

При определении затрат, связанных с выполнением перевозочного процесса, необходимо учитывать технико-экономические показатели используемого подвижного состава (грузоподъемность, техническая скорость, показатели использования подвижного состава, время простоев под погрузочно-разгрузочными операциями и др.), расстояние транспортирования, затраты, связанные с выполнением погрузочно-разгрузочных работ, с повреждением и потерей груза, с нарушением срока доставки груза и др., т.е. затраты не только на транспорте, но и других участников перевозочного процесса.

УДК 656

НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА БЕЛАРУСИ

О.Л. Польшко

Белорусский национальный технический университет.

Транспортный комплекс Республики Беларусь включает следующие виды транспорта: автомобильный, железнодорожный, трубопроводный, водный и воздушный.

Рассматривая воздушный транспорт, можно выделить его преимущества. В первую очередь – скорость доставки, во-вторых – сохранность груза в пути, и также можно отметить – возможность перевозки в отдаленные районы, недоступные для других видов транспорта. Несмотря на достоинства, воздушный транспорт имеет

ряд недостатков, таких как: большая себестоимость перевозки, ограничения по весу и габаритам, зависимость от погодных условий.

Воздушный транспорт Республики Беларусь представляет собой комплекс предприятий, организаций, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов по воздуху как в республике, так и за ее пределами.

Все они являются государственными учреждениями и организационно входят в Департамент по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Эксплуатируемый парк Белорусской гражданской авиации включает 11 типов воздушных судов и состоит из 84 летательных аппаратов.

На сегодняшний день белорусские авиаперевозчики представлены тремя государственными авиакомпаниями: «Национальная авиакомпания «Белавиа», «Авиакомпания Трансавиаэкспорт», «Авиакомпания Гомельавиа». Национальная авиакомпания «Белавиа» осуществляет почти 90% всех пассажирских перевозок, выполняет регулярные полеты по 27 воздушным линиям, имеет агентские соглашения о продаже авиаперевозок на свои рейсы с 24 фирмами в 15 странах мира. Таким образом, перспективным направлением компании должно стать расширение географии пассажироперевозок.

«Авиакомпания Трансавиаэкспорт» работает на рынке авиационных перевозок грузов с 1992 года и специализируется в основном на перевозках грузов в страны Европы, Южной Америки, Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока. В настоящий момент парк состоит из воздушных судов типа ИЛ-76ТД, предназначенных для перевозки крупногабаритных грузов общим весом до 45 тонн и объемом до 190 куб. м.

Стоит отметить, что этот тяжелый рамповый грузовой самолет является одним из самых эффективных и востребованных на международном рынке авиационных грузоперевозок. Следует отметить высокую стоимость перевозки (час полета на ИЛ-76 в среднем стоит 10-12 тыс. долларов США), поэтому целесообразно использовать данное воздушное судно тогда, когда доставить груз другим видом транспорта просто невозможно.

Сегодня в рабочем состоянии находится шесть воздушных судов, еще два необходимо восстановить – произвести ремонт двига-

телей. Можно сделать вывод, что главной задачей компании ставится увеличение парка воздушных судов. Кроме того, не следует забывать про поиск новых партнеров.

Национальный аэропорт «Минск» является главным воздушным портом республики, расположен он в 40 километрах от г. Минска, на пересечении крупнейших международных авиационных трасс. По своим техническим данным он способен принимать воздушные суда всех типов и обслуживать около 6 миллионов пассажиров в год и около 55 тысяч тонн грузов в год. Аэропорт в 2010 году обслужил 11 020 самолетовылетов на 114 различных типах воздушных судов. Аэропорт имеет 1 взлетно-посадочную полосу длиной 3641 м (КАТ II), что позволяет круглосуточно обслуживать все типы воздушных судов, располагает 1 терминалом с пропускной способностью 3,6 млн. пассажиров в год, обеспечивает полеты в более чем 37 международных направлениях в Западную Европу, Ближний Восток и другие регионы.

Грузовой комплекс является структурным подразделением Национального аэропорта «Минск», располагает складами общей площадью 3470 м², в том числе:

- складами-доками площадью 2300 м² для временного хранения грузов, не требующих особого режима хранения;
- складом-доком площадью 360 м² для хранения в режиме «таможенный склад»;
- складом-доком площадью 360 м² для хранения нетаможенных грузов, перемещаемых в пределах таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации и не требующих особого режима хранения;
- складом-доком площадью 90 м² со свинцовыми контейнерами для хранения упаковок с источниками ионизирующего излучения I, II, III транспортных категорий;
- тремя холодильными камерами площадью 230 м² с температурой хранения +2...+8 для термомобильных грузов;
- складом-доком площадью 90 м² для хранения опасных грузов;
- складским помещением площадью 40 м² для хранения ценных грузов и оружия.

Грузовой комплекс предоставляет возможности для хранения транспортных средств и товаров в транспортных средствах на стоянке в зоне склада временного хранения площадью 1500 м².

Кроме того, в административном здании грузового комплекса таможенные агенты выполняют полный комплекс услуг по таможенному оформлению грузов. В 2010 году обработано 8 553 тыс. тонн груза.

Таким образом, имеющиеся возможности грузового комплекса позволяют обеспечить хранение различного вида грузов, а его дальнейшее расширение и совершенствование должно положительно отразиться на увеличении транзита через РБ.

Областные аэропорты Республики Беларусь по географическому положению являются оптимальными пунктами для транзитных технических посадок на дозаправку для зарубежных авиакомпаний, осуществляющих полёты из центрально-азиатских стран в Европу, а также авиакомпаний Ближнего Востока в скандинавские страны.

Особенностью и в то же время недостатком авиаперевозки является невозможность осуществления доставки груза «от двери к двери». Исходя из этого воздушный транспорт следует рассматривать во взаимосвязи с автомобильным и железнодорожным. Поэтому для развития логистики в стране необходимо уделить внимание мультимодальным перевозкам.

Таким образом, перспективными направлениями в логистике воздушного транспорта должны стать следующие.

Во-первых, поиск новых партнеров для расширения географии грузоперевозок.

Во-вторых, расширение парка воздушных судов за счет ремонта неисправных и привлечение имеющихся у военной авиации.

В-третьих, для активизации международных воздушных, автомобильных и железнодорожных грузоперевозок необходим логистический центр, который должен иметь выгодное местоположение, т.е. располагаться поблизости от аэродрома, железнодорожной ветки и автомагистрали.

Инфраструктуру и деятельность Национального аэропорта «Минск» можно рассматривается в качестве составной части такого центра, формирование которого обусловлено развитием международных транспортных коридоров и нацелено на интеграцию в международную логистическую инфраструктуру.

В настоящее время ведутся работы по поиску инвестора для разработанного проекта создания на территории Национального аэропорта Минск транспортно-логистического парка.

Кроме того, планируется произвести ремонт взлетно-посадочной полосы в Национальном аэропорту Минск.

На сегодняшний момент ОАО «Оршанский авиаремонтный завод» представляет собой комплект транспортно-логистического центра с возможностью использования имеющегося аэродрома класса «Б», железнодорожной ветки и двух международных транспортных коридоров II и IX. В соответствии с проектом развития центра предусматривается его расширение, в частности строительство складов, бизнесцентра, и автостоянки.

Подводя итог можно отметить, что Республика Беларусь имеет все предпосылки для развития логистики воздушного транспорта. Создание логистического парка мультимодальных перевозок позволит обеспечить приток транзитных грузов.

УДК 629.735

МОДЕРНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ – ОСНОВА РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ

Т.А.Тетеринец

ГНУ «Научно-исследовательский экономический институт
Министерства экономики Республики Беларусь»

Как показывает мировой опыт, важнейшим фактором экономического роста является формирование логистической системы, охватывающей различные сферы деятельности в стране. В индустриально развитых странах логистика давно поставлена на службу повышения эффективности управления движением материальных потоков. В современной рыночной среде процесс совершенствования логистического управления товародвижением объективно приводит к усилению интеграции организаций, участвующих в перемещении товаров. Возникает необходимость регулирования всей системы движения товаров, при этом эффективность цепи поставок определяется уровнем организационного оформления хозяйственных связей всех участников товародвижения.