

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.

В Республике Беларусь сложилась несколько иная ситуация. В силу объективных причин исторического, политического, экономического характера имеет место определенное технологическое отставание в области логистики. Для преодоления указанного в республике была разработана Программы развития логистической системы страны, в которой наибольшее внимание уделено управленческому, экономическому и финансовому аспектам [1].

Одним из основных аспектов развития логистической системы является материально-техническое состояние транспортной отрасли республики. По мере технической оснащенности транспорта открываются новые возможности решения социально-экономических задач в обществе. Ему принадлежит огромная роль в расширении экономических связей на внутри- и межгосударственном уровне, что особенно важно для Республики Беларусь ввиду ее открытости, и как следствие, активизации торгово-экономических и политических отношений с мировым сообществом.

Выгодное геополитическое расположение Республики Беларусь предопределило роль ее транспортных коммуникаций и логистических связей как перекрестка путей из стран Западной Европы и Россию и государства Азии, а также из Скандинавских и Прибалтийских стран в страны Южной Европы и Ближнего Востока.

Транспорт является одной из базовых отраслей экономики, формирующих ее инфраструктуру и обеспечивающий взаимосвязь всех элементов. Доля транспорта в валовом внутреннем продукте страны составляет 9,5%; доля основных средств транспортной отрасли в общем объеме – 19,7%; 5,8% инвестиционных ресурсов приходится на этот сектор. В транспортном комплексе трудится 7,8% занятых в экономике. Приведенные статистические данные свидетельствуют о существенном влиянии данной отрасли на экономику страны и, как следствие, доминирующем воздействии на развитие логистической системы [2].

Реализация этих задач требует дальнейшего развития и совершенствования транспортной отрасли, которой присущ ряд проблем. Основные средства всех видов транспорта обновляются недостаточными темпами. Степень изношенности по состоянию на 01.01.2011 составила 48,5%, в том числе транспортных средств – 63,8%. Финансово-экономические механизмы, в том числе обеспечивающие воспроизводство основных фондов и внедрение иннова-

ций, недостаточно эффективны и не в полной мере адаптированы к особенностям транспортного сектора экономики. Транспортные технологии не отвечают современным требованиям эффективного функционирования транспорта в условиях рынка. В республике не получили достаточного развития мультимодальные перевозки. На сегодняшний день достаточно низким остается уровень информатизации транспортных процессов и информационного взаимодействия транспорта с другими отраслями экономики, что мешает интеграции в мировую коммуникационную и логистическую систему. Следует отметить, недостаточное научное обеспечение функционирования и развития транспортной системы.

Помимо указанных общих проблем, имеются также специфические проблемы развития отдельных видов транспорта. Износ основных производственных фондов железнодорожного транспорта превысил 63%, особенно высоким является износ подвижного состава, который в настоящее время составляет 67,6%. Сплошным "проблемным местом" железных дорог становятся подходы к речным портам и пограничным пунктам пропуска. Учитывая тот факт, что грузооборот железнодорожного транспорта составляет около 75% всех выполненных в республике грузовых перевозок, модернизация данного вида транспорта приобретает для Беларуси стратегическое значение.

По всем удельным показателям развития сеть автомобильных дорог общего пользования значительно уступает зарубежным странам, развитие дорожной сети не соответствует темпам автомобилизации страны. Все более резко проявляется дефицит пропускной способности трансграничной дорожной сети, в первую очередь на подходах к транспортным узлам страны. Рост грузооборота автомобильного транспорта, который составляет в республике 24% и низкий технический уровень дорог обуславливает увеличение себестоимости перевозок в 1,5 раза, а расхода горючего - на 30% по отношению к аналогичным показателям развитых зарубежных стран. Износ основных средств автомобильного хозяйства составляет 48,8%, а непосредственно транспортных средств – 50,9%. При этом плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в целом по республике за последние 10 лет возросла лишь на 12,5%. Учитывая постоянно увеличивающуюся потребность данного вида транспорта, обусловленную его гибкостью и

маневренностью, обновление технологического парка этой отрасли приобретает важное значение для развитие логистической системы.

Парк воздушных судов гражданской авиации морально и физически устарел, его основу составляют воздушные суда, отстающие по своим характеристикам от зарубежных аналогов. Износ основных средств парка воздушной авиации достиг критического значения – 63,7; в том числе транспортных средств – 74,8%. Состояние объектов авиатранспортной (наземной) инфраструктуры характеризуется значительным физическим старением. Износ взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, мест стоянок самолетов, светосигнального оборудования превысил 40%. Поэтому модернизация авиационного транспорта является наиважнейшей и первоочередной задачей, решение которой обеспечит безопасность жизни людей, транспортировки грузов и предотвращения техногенных катастроф.

Хотя доля внутреннего водного транспорта незначительна, но объем перевозки грузов этом транспорта за последние 10 лет увеличился в 3 раза и составляет в настоящее время 5,5 млн. т. Обновление этого флота осуществляется крайне низкими темпами – изношенность общего объема основных средств составляет 70,4%, в том числе транспортных – 73,7%. Однако развитие торговых связей между Востоком и Западом, перегруженность железнодорожного и автомобильного транспорта все более настойчиво требуют восстановления водной системы Беларуси.

Достижение поставленной цели – модернизации транспортной системы республика– необходимо решить ряд задач, суть которых состоит в следующем :

- повышение конкурентоспособности транспортной системы – улучшение качества товаров и снижение стоимости их доставки, повышение качества транспортных услуг при одновременном снижении их стоимости; повышение эффективности системы товародвижения, обеспечение гарантированной доступности транспортных услуг для населения и хозяйствующих субъектов и повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;

- реализация транзитного потенциала страны посредством модернизации производственной базы транспорта, внедрения новых технологий и видов технических средств, обладающие повышенной безопасностью и экономичностью.

Реализация указанных направлений будут способствовать повышению эффективности транспортной деятельности, расширению экспорта транспортных услуг, повышению безопасности жизни людей и грузов.

Список литературы

1. Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года. Утверждена Постановлением Совета Министров Республики Беларусь 16.12.2008 N 1943 (в ред. от 16.07.2010 N 1066).

2. Статистический ежегодник Республики Беларусь: Стат. сб.– Мн.: Нац. стат. комитет РБ, 2010.

УДК 656.062

ПРИВЛЕЧЕНИЕ ИНВЕСТИЦИЙ КАК УСЛОВИЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ

С.В. Янковский, Г.А. Короткова
Белорусский национальный технический университет

С переходом к рыночной экономике, Республике Беларусь пришлось изменить структуру многих отраслей, в том числе и транспорта. Если старая экономика мирилась с несовершенством транспортной отрасли, то новую экономику такое ее состояние удолетворить не может.

На данном этапе государственного строительства нашей страны любые усовершенствования в сфере производства, распределения, реализации, потребления, в финансово-кредитной системе и др. к реальным успехам не приведут, если с опережением не будет усовершенствована транспортная отрасль, в частности транспортная логистика.

Эволюция логистических систем за рубежом доказывает, что они становятся одним из важнейших стратегических инструментов в конкурентной борьбе не только для отдельных организаций, но и страны в целом. В Республике Беларусь сложилась несколько иная ситуация. В силу объективных причин исторического, политическо-