

## **ТРАНСПОРТ КАК СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

Транспорт является одной из основных составляющих логистической инфраструктуры и представляет собой важное звено логистической системы. Он должен обладать рядом необходимых свойств и удовлетворять определенным требованиям в целях создания инновационных систем сбора и распределения грузов.

Прежде всего, транспорт должен быть достаточно гибким, чтобы обеспечивать перевозочный процесс, подвергающийся еженедельной или ежедневной корректировке, гарантировать частую и круглосуточную доставку грузов в отдаленные пункты, надежно обслуживать клиентуру с целью предотвращения остановки работы предприятий или дефицита у заказчика. Одновременно транспорт должен обладать способностью перевозить небольшие партии грузов через короткие интервалы времени в соответствии с меняющимися запросами пользователя и условиями мелкосерийного производства.

В Республике Беларусь для организации перевозок грузов используются четыре вида транспорта: железнодорожный, автомобильный, воздушный и речной. Для осуществления логистической деятельности в Беларуси наиболее подходят железнодорожный, автомобильный и воздушный виды транспорта. Речной транспорт наименее пригоден, так как является сезонным, к тому же внутренние водные пути Беларуси в настоящее время не имеют сквозного судоходного сообщения с внутренними водными путями Западной Европы.

Железнодорожный транспорт имеет важное значение в жизнеобеспечении экономики каждого государства. Белорусская железная дорога (далее — БЖД) занимает одно из ключевых положений в железнодорожной транспортной сети, соединяющей Европу и Азию, и находится на стыке железных дорог разной ширины колеи. БЖД располагает 228 грузовыми тепловозами и 52 грузовыми электровозами. В настоящее время для перевозок грузов данного числа локомотивов достаточно. Однако к 2015 г. практически весь локомотивный парк дороги будет задействован в эксплуатационной работе. Что касается вагонного парка БЖД, то он насчитывает 27 516 грузовых вагонов. Несмотря на такое большое количество вагонов, с 2006 г. ощущается их нехватка, при этом износ грузовых вагонов составляет более 80 %.

Таким образом, для того чтобы белорусский железнодорожный транспорт мог быть задействован в логистических операциях, необходимо в ближайшее время увеличить количество локомотивов, а также существенно обновить вагонный парк.

Автомобильный транспорт в Республике Беларусь занимает второе место по перевозке грузов. По данным Государственной программы раз-

вития международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов на 2003—2010 гг., в Беларуси насчитывается более 36 тыс. седельных тягачей и грузовых автомобилей, осуществляющих международные перевозки грузов. Из них свыше 18 тыс. (51,3 % общего количества) — это автопоезда, соответствующие экологическим стандартам Евро-2, Евро-3 и Евро-4. Следует отметить, что этот же показатель в соседних странах намного выше, чем в Беларуси: Россия — 87,3 %; Украина — 78,8; Литва — 74; Польша — 83,1; Казахстан — 68,1 %. Что касается возрастной структуры белорусских автотранспортных средств, задействованных в международных перевозках, то здесь преобладают автомобили со сроком службы свыше 7 лет.

Таким образом, использование белорусского автомобильного транспорта для развития международной логистики в Республике Беларусь необходимо принять меры по увеличению количества седельных тягачей и грузовых автомобилей стандарта Евро-3, Евро-4 и Евро-5 с последующим обновлением автопарка страны, задействованного в международных перевозках.

Роль воздушного транспорта в грузовых перевозках Республики Беларусь не так велика, как в соседних государствах. По объемам перевозок грузов и почты воздушный транспорт республики занимает седьмое место среди стран СНГ. В настоящее время в Беларуси действуют семь аэропортов гражданской авиации, из которых пять допущены к выполнению международных полетов.

Гражданской авиацией Республики Беларусь активно эксплуатируются следующие типы самолетов: Боинг 737-500, Ту-154М, Ан-24, Ил-76ТД, Як-40. Из них только Ил-76ТД является грузовым самолетом. Пассажирские самолеты также можно использовать для перевозки грузов, так как каждый из них имеет грузовой отсек. Например, пассажирский самолет Як-40 может перевозить груз весом до 1 т, Ан-24 — до 4,5, а Ту-154М — до 18 т.

Имеющийся парк воздушных судов Беларуси характеризуется существенным отставанием по технико-экономическим и экологическим характеристикам (за исключением самолетов Боинг 737-500) от воздушных судов, применяемых авиакомпаниями индустриально развитых государств мира. Кроме того, изношенность самолетов Ан-24, Як-40 приближается к 90 %, износ Ту-154М — 64 %.

Таким образом, наличие аэропортов гражданской авиации в каждом регионе Беларуси и их хорошее техническое состояние могли бы быть использованы для осуществления логистических операций, в первую очередь с применением логистической концепции «точно в срок». Но для этого необходимо в кратчайшие сроки обновить парк воздушных судов Республики Беларусь, износ которых уже в ближайшее время достигнет критического состояния.

В целом следует отметить, что значительная часть белорусского транспорта нуждается в обновлении, а также реструктуризации под логистику. Только после этого белорусский транспорт сможет стать полноценной составляющей логистической инфраструктуры государства.

БДЭУ. Беларускі дзяржаўны эканамічны ўніверсітэт. Бібліятэка.

БГЭУ. Беларуский государственный экономический университет. Библиотека.°