

Развитие логистики грузовых перевозок в международных транспортных коридорах

Ходоскина О. А.

Белорусский государственный университет транспорта

Развитие грузовых перевозок в международном сообщении в новых условиях европейского государственного устройства в конце 80-х годов потребовало новых подходов к их организации с учетом требований беспрепятственного следования грузов с пересечением границ многих государств были разработаны 9 международных транспортных критических коридоров. 2 из них проходят через территорию Республики Беларусь: Восток-Запад (2-й, проходящий через Брест, Минск, Оршу); Юг-Север (9-й, проходящий через Гомель, Витебск, граница с Российской Федерацией.).

Следует отметить, что с созданием транспортных коридоров не были достигнуты главные задачи для Республики Беларусь:

используется СНГ-схема передачи вагонов по всем межгосударственным пограничным переходам, когда состав находится на ближайшей к границе технической станции и следует через границу без остановки (в среднем на расстояние 80 – 120 км), что требует привлечение дополнительного ресурса технических устройств железной дороги. А состав грузового поезда простаивает зачастую свыше 40 ч;

простой грузового транспорта на границе, увеличились в среднем в 1,4 – 1,8 раза, хотя ожидалось их сокращение; а продвижение грузов по транспортным сетям национальных территорий государств не ускорилося вследствие слабого развития инфраструктуры железнодорожного и автомобильного транспорта (скорости движения не превышают 35,7 км и 52,4 км/ч соответственно);

усложнилось оформление документов на следование экспортно-импортных грузов в международном сообщении, транзитом. Появились организации – посредники, на которые сегодня затрачивается свыше 30 % от стоимости перевозки, а по отдельным грузам и свыше 57,4 %;

не было достигнуто эффективное и интегрированное использование информационных сетей и подвижного состава.

В результате произошло замедление продвижения грузов в международном сообщении, а сама перевозка стала стоить намного дороже, что привело к падению общего объема перевозок грузов: в кризис 90-х годов – на 83 %, а в период преодоления последствий дефолта 1998 года – на 46 %. В период нынешнего мирового финансового кризиса оно прогнозируется в размере 62 %.