**ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКИ МЕЖДУНАРОДНЫХ И РЕГИОНАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ**

**Михальченко Анатолий Александрович**

Белорусский государственный университет транспорта

г. Гомель, Республика Беларусь

*At the present stage of development of logistics international and regional transportation of goods in the Republic of Belarus , there are problems of an economic, technological and organizational . Not formed methodical provision of reasonable construction logistics system in the country - a subject of international law. Modern logistics system of the country is formed on the principles of retail and wholesale trade and procurement freight distribution logistics. This entails a significant reduction in material costs and the efficiency of the logistics centers. The result is a rise in transport costs , and the rating of the country for transit and export potential is reduced. New approaches to the development of transport and logistics services for international and regional transportation of goods in the country will increase the efficiency of the transit and export potential.*

Развитие экономики любого суверенного при ориентации на экспорто-ориентированную продукцию и развитие транзитного потенциала невозможно без создания эффективной логистической системы. Республика Беларусь в транспортном отношении имеет много уникальных особенностей, к которым отнесены: ярко выраженный диаметр инфраструктуры международных транспортных связей с компактным размещением пограничных переходов; наличие равномерно распределенной транспортной сети по территории страны; прохождение двух международных транспортных коридоров № 2 и № 9, имеющих высокий транспортный потенциал и интеграцию рынка транспортных услуг на значительной территории многих государств – Украины, России, стран Балтии и Евросоюза. Однако логистическая система страны по-прежнему строится на принципах торгово-закупочной логистики с основной функцией складирования и распределения товаров. Двадцатилетний опыт функционирования транспортной системы страны после выхода из СССР в современных условиях её экономического развития такой подход не дает большого эффекта, а в большинстве случаев и тормозит её развитие.

*По транзитным грузам.* С учетом небольшого транспортного диаметра страны (500-600 км) развитие старых понятий многообразия транзитных складов с длительным хранением грузов с распределением их размещения по всей стране сегодня не дает большого эффекта. Это связано с тем, что получает развитие транспортная логистика, основным направлением которой является сокращение пребывания транзитных грузов в стране. Особенно это характерно при продвижении грузов на направлении Восток-Запад и обратно. В последние годы в целях экономии финансовых ресурсов и эффективности использования автотранспортных средств в России стали использоваться автопоезда с осевой нагрузкой до 18,0 т. Перед российскими автодорожниками встал вопрос – как сохранить собственные дороги от их полного разрушения. Ведены запреты на движение таких автотранспортных средств по автодорогам Европейской части России и на подходах и кольцевых дорогах крупных городов, Москвы и Санкт Петербурга. Естественно такая проблема уже появилась в Республике Беларусь на магистралях Е-30, М-4 и М-5 (в международных транспортных коридорах). Транспортная, а тем более товарораспределительная, логистика эту проблему ранее не учитывала, и на теоретическом уровне на сегодняшний день нет рационального решения. Мировой опыт рассматривает два решения данной проблемы: 1) выгрузка груза из автотранспортных средств и их перераспределение на автомобили с нагрузкой 9-12 т на логистических складах, размещаемых в пограничной зоне страны; 2) введение логистики интермодальных перевозок с участием железнодорожного транспорта и созданием терминалов погрузки автотранспортных средств на железнодорожные платформы также на границах страны. Это направление позволит сохранить автомобильные дороги от разрушения и ускорить в 2-2,5 раза продвижение транзитных грузов за счет более высокой скорости на железнодорожном транспорте и краткосрочного прохождения границ (до 40 мин). Такая транспортная логистика позволит снизить также давление на экологию от проезда автотранспортных средств через страну, так как транзитные каналы железнодорожного транспорта расположены на электрифицированных железнодорожных направлениях.

*По экспортно-импортным грузам*. Сегодня, в условиях активизации экспорто-ориентированной экономики и снижения доли импорта (в основном бытового назначения) для большинства предприятий встал вопрос – какой должна быть логистика? Ориентация на склады посредников транспортной деятельности (приходится иметь место с транспортными логистическими посредниками и представителями таможсервиса, а потом на границе еще раз с таможней и пограничниками) – это вчерашний день, очень дорого, что в итоге делает по цене белорусские товары не конкурентными с аналогичными иностранными. Есть два варианта: 1) ориентация на создание таможенных складов на пограничных переходах страны, на которых следует организовать современный таможенный сервис. Это снимет заботу производителей экспортных грузов о их таможенной чистоте, ускорит их вывоз из страны и ужесточит контроль за валютными операциями; 2) ориентация на безскладскую логистику, когда получаемые импортные и отправляемые экспортные грузы поступают на территорию цехов предприятий. В этом случае таможня приближается к производителю, которая не всегда это приветствует. Первый опыт ряда предприятий показал высокую эффективность данного варианта.

*По региональным грузам*. Сегодня перевозки грузов в региональном сообщении носят характер свободной транспортировки: длительные сроки доставки (3-4 суток на расстояние до 400-500 км) внутри страны. Расчет на то, что крупные предприятия торговли (супер- и мегамаркеты) и промышленные организации среднего масштаба воспользуются логистическим складами в ближайшие 4-5 лет не оправдаются, так как уже сейчас крупные торговые предприятия используют ввоз и накопление продукции в многоярусных торговых рядах, а промышленные предприятия с объемами отгрузки 3-4 контейнера (40-ft) обходятся вообще без складов. Можно ли изменить ситуацию и, какие варианты развития транспортной логистики в данном её секторе могут быть? Мировой опыт рассматривает несколько вариантов, приемлемых для условий Республики Беларусь: 1) использование для перевозки пакетированных и штучных грузов контейнеров и выполнение самой перевозки железнодорожным транспортом по принципу в 18 ч погрузили, а в 6 ч следующих суток доставили; 2) использование интермодальных перевозок по железнодорожному транспорту по двум вариантам – с транспортировкой тягача на железнодорожной платформе или без него со съемными кузовами. Тогда более щепетильными должны быть условия заказа автотранспортных средств у белорусского производителя; 3) развитие взаимодействия видов транспорта в стране (централизованный подвоз-вывоз грузов от мелких производителей на терминалы железной дороги автотранспортом). Во всех вариантах потребуется развитие логистических терминалов при железной дороге. Ориентация на то, что в стране ведется активное строительство современных автомобильных дорог

**Выводы и рекомендации.** С учетом важности для государства решаемых проблем развития транспорта и логистики международных и региональных перевозок грузов провести значительные исследования по инновационному развитию логистической системы грузоперевозок, учитывая требования XXI века и постепенному переходу от товарораспределительной логистики к транспортной логистике, которая имеет многогранные стороны и не базируется только на логистических складах, которые для условий Республики Беларусь в ближайшие 10-15 лет станут неактуальными.