

показатели деятельности элементов логистической цепи и оптимизировать логистические бизнес-процессы.

Таким образом, необходимо эффективное управление логистическими издержками производства и результатами деятельности организаций, которое представляет собой важную и сложную задачу. Для этого все более широкое применение находит концепция логистики, рассматриваемая как эффективный мотивированный подход к управлению цепями поставок, а также как научный инструмент рационального управления потоковыми процессами, способствующий снижению логистических издержек.

ЛИТЕРАТУРА

1. Алесинская, Т.В. Основы логистики. Общие вопросы логистического управления / Т.В. Алесинская. – Таганрог : Изд-во ТРТУ, 2005. - 121 с.
2. Моисеева, Н.К. Экономические основы логистики: Учебник / Н.К. Моисеева. – М. : ИНФРА-М, 2008. – 528 с.
3. Смехов, А.А. Введение в логистику / А.А. Смехов. - М. : Транспорт, 1993. - 112 с.
4. Смиринский, В.А. Логистика : учеб. пособие / В.А. Смиринский, А.Ю. Перов. – М. : Альфа-Пресс, 2010. – 320 с.
5. Котлер Ф. Маркетинг менеджмент. Экспресс-курс. - 2-е изд.;пер. с англ. / Ф.Котлер, под ред. С. Г. Божук. - СПб. : Питер, 2006. - 464 с.

ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ В СФЕРЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

М.Ж. Банзекуливахо

*канд. техн. наук, доц., Полоцкий государственный университет,
г. Новополоцк, Беларусь*

А.В. Петкевич

Полоцкий государственный университет, г. Новополоцк, Беларусь

Транспорт – одна из важнейших отраслей народного хозяйства, выполняющая функцию своеобразной кровеносной системы в сложном организме страны. Транспортный сектор, удельный вес которого в ВВП Республики Беларусь составляет 7,3% (2013 г.), обеспечивает значительные поступления в доходную часть государственного бюджета за счет транзитных услуг, способствует развитию внутренней и внешней торговли и вносит вклад в платежный баланс страны, в котором по статье «услуги» имеется положительное сальдо. Поэтому вопрос, касающийся деятельности транспортно-логистических предприятий, является весьма актуальным сегодня.

В качестве первой методологической проблемы, выступает определение экономической сущности понятий «транспорт» и «транспортная система» с целью унификации применяемого терминологического аппарата.

Проанализировав и обобщив взгляды многих авторов можно сделать вывод о том, что транспорт – это совокупность путей сообщения и подвижных перевозочных средств, а также различных сооружений и устройств, осуществляющих перевозки людей и грузов. Транспортная система – это сложная организационно-техническая система со сложно прогнозируемым поведением, которая включает: транспортную

сеть всех видов транспорта, подвижные транспортные средства, трудовые ресурсы транспорта и систему управления всеми видами транспорта.

Транзитно-транспортный потенциал Республики Беларусь определяется геоэкономическими условиями и возможностями реализации имеющихся преимуществ, благодаря ее расположению в центре Европы.

Почему именно изучение автомобильного транспорта является сегодня столь актуальной проблемой в условиях экономики Республики Беларусь и вхождения в международную экономическую интеграцию? Ответ на этот вопрос можно получить, разбираясь в следующих причинах:

1. Автомобильный транспорт формирует в Республике Беларусь второе по объему после трубопроводного транспорта положительное сальдо (23% положительного сальдо услуг республики);

2. Автомобильный транспорт занимает первое место по такому показателю, как пассажирооборот;

3. Автомобильный транспорт имеет наиболее высокий удельный вес в международных перевозках [1].

Сравнивая автомобильный транспорт с другими видами транспорта, можно выявить следующие его достоинства:

- Маневренность, доставка грузов без промежуточных перегрузок, во все пункты, в которые может доехать автомобиль. Именно эта характеристика в большей степени, чем любая другая, принимается во внимание, когда во внутренних перевозках отдают предпочтение автомобильному транспорту по сравнению с другими видами транспорта;

- Срочность и регулярность доставки. Время доставки груза может быть назначено довольно точно;

- Упаковка. Часто упаковка требуется в меньших объемах, или же вообще не требуется по сравнению с перевозкой другими видами транспорта;

- Ритмичность, регулярность, бесперебойность, надежность, высокая скорость доставки продукции из пунктов производства в пункты потребления в строго обусловленные сроки, без потерь, порчи и повреждения товара, с минимальными издержками являются важнейшими критериями эффективности и качества транспортного обеспечения внешнеэкономических связей [2].

Деятельность транспортных организаций была бы неэффективной без использования логистики. На сегодняшний день, за счет логистики в странах-членах Таможенного союза (Беларусь, Казахстан, Россия) формируется 10-12% ВВП (в том числе транспортный сектор – 7-8% ВВП). В государствах Европейского союза данный показатель составляет 20-25% [3].

Потребность в создании транспортно-логистических центров в Республике Беларусь назрела давно. Существующие различные таможенные агенты (представители) обеспечивают частичное удовлетворение потребностей грузоотправителей и грузополучателей в оказании услуг, связанных с перевозкой грузов. Крупные грузоотправители создают специальные подразделения для рационализации и минимизации затрат на перевозку сырья и доставку своей продукции покупателям.

Одна из важнейших задач создания логистических центров на транспорте – разработка и организация оптимальных схем товаропотоков всеми видами транспорта по территории Республики Беларусь и за ее пределами на основе создания единого технологического и информационного процесса, объединяющего деятельность всех видов транспорта по обеспечению перевозок грузов и оказанию сопутствующих услуг [4].

Согласно данным государственной статистической отчетности №1 «Транслогистика», по состоянию на 1 января 2013 г. в Республике Беларусь официально действуют 644 транспортно-экспедиционных и логистических предприятий, в том числе 11 логистических центров и 280 индивидуальных предпринимателей, оказывающих услуги в области транспортной экспедиции и логистики.

В число действующих логистических центров входят «Минск-Кристалл», «БЛТ-Логистик», «БелВингесЛогистик», «Брествнештранс» и т.д. Ряд операторов рынка «Белтаможсервис», «Давдцать четыре», «БЛТ-логистик» представительство Asstra, «Белинтерлогистик», представительство «СТА-Логистик» заявляют уровень оказания услуг по технологии 3PL. Услуги 4 PL не представлены на рынке, как и отсутствуют подобные операторы на территории партнеров Республики Беларусь по единому экономическому пространству. Многие высказывают мнение о необходимости совместного создания подобного провайдера. Однако в мировой практике переход на следующий уровень логистических операторов является эволюционным, то есть создание 4 PL возможно только на базе 3-PL провайдера или, по крайней мере, транспортной компании более низкого уровня, обладающей компетенцией в грузоперевозках во всем рассматриваемом регионе [3].

В связи с тем, что в Республике Беларусь была разработана программа создания транспортно-логистической системы на период до 2015 г., количество транспортно-логистических предприятий возрастает.

Наиболее известными транспортно-логистическими предприятиями являются ОАО «Белмагистральавтотранс», РУП «Белтаможсервис», СООО «Брествнештранс», которые участвуют в программе создания транспортно-логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г. и являются крупнейшими транспортно-логистическими операторами.

Деятельность международных автотранспортных перевозок регулируются не только на уровне страны, но и международными организациями, такими как Организацией Объединенных Наций (ООН), Всемирная торговая организация (ВТО), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Комитет по внутреннему транспорту (КВТ), Всемирная таможенная организация (ВТО), Европейской Экономической Комиссией (ЕЭК) и др. [2].

В 2013 году в области автомобильного транспорта в Республике Беларусь было заключено 4 новых международных договора, а именно:

1. Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Финляндской Республики, которое предусматривает освобождение белорусских перевозчиков от уплаты налога на имущество и потребительского налога с транспортных средств на территории Финляндии;

2. Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Греческой Республики о международных автомобильных перевозках пассажиров и грузов. Данное Соглашение создает дополнительные позитивные предпосылки для увеличения объемов работы белорусских перевозчиков в направлении Греции и, как следствие, в направлении сопредельных с Грецией государств;

3. Протокол о внесении изменений в Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Монголии о международном автомобильном сообщении. Протокол предусматривает, что порядок взимания сборов за проезд по автомобильным дорогам государств Договаривающихся Сторон определяется национальным законодательством. Это необходимо для ратификации межправитель-

ственного Соглашения о международном автомобильном сообщении от 10 декабря 2003г., которое является правовой базой осуществления международных автомобильных перевозок между Беларусью и Монголией;

4. Протокол о внесении изменений в Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан о международном автомобильном сообщении от 19 января 2004 года. Протокол предусматривает введение безразрешительной системы на двусторонние и транзитные грузовые перевозки, что является базой для полной либерализации осуществления международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов в направлении Казахстана [5].

В 2013 году проведено более 50 раундов переговоров с иностранными партнерами по вопросам создания благоприятных условий для работы белорусских транспортных предприятий на международном рынке транспортных услуг.

Несмотря на то, что некоторые вопросы, касающиеся транспортных предприятий, осуществляющих свою деятельность на международном рынке, уже решены, многое ещё предстоит сделать, а именно:

- решение вопроса обновления подвижного состава;
- повышение индекса развития логистики среди стран, участвующих в обследовании;
- развитие придорожного сервиса с соответствующей инфраструктурой;
- совершенствование таможенного администрирования при экспортно-импортных поставках товаров и транзитных операциях в целях сокращения времени таможенного оформления грузов и транспортных средств;
- ускорение прохождения таможенных границ и др.

ЛИТЕРАТУРА

1. Национальный статистический комитет [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/otrasli-statistiki/transport-i-svyaz/osnovnye-pokazateli-za-period-s-1995-po-2010-gody/perevozki-gruzov-po-vidam-transporta/>. – Дата доступа: 01.08.14.
2. Международные автомобильные перевозки [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.lobanov-logist.ru/library/364/54521/?print=Y/>. – Дата доступа: 26.07.14.
3. Аналитический обзор рынка транспортно - логистических услуг Беларуси [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ipmconsult.by/topic/621.html/>. – Дата доступа: 14.08.14.
4. Состояние и перспективы развития системы транспорта и логистики: доклад / Мин-во транспорта и коммуникаций Респ. Беларусь. - Минск, 2009. - 123 с.
5. Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://mintrans.gov.by/rus/press_centre/news/~page__m18=1~news__m18=2118/. – Дата доступа: 04.09.14.

АНАЛИЗ И ОЦЕНКА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

М.Ж. Банзекуливахо

*канд. техн. наук, доц., Полоцкий государственный университет,
г. Новополоцк, Беларусь*

А.В. Шуманович

Полоцкий государственный университет, г. Новополоцк, Беларусь

На современном этапе развития экономики конкуренция является ключевым фактором социально-экономического развития, движущей силой эффективного использования ресурсов, повышения качества товаров и услуг, а также уровня жизни населения. Это обуславливает ведение эффективной конкурентной