

Список использованных источников

1. Горопека, Е. Д. Практическое применение референтной SCOR-модели / Е. Д. Горопека, А. В. Панферова // Сб. науч. ст. студентов, магистрантов, аспирантов : в 2 т. / Сост. С. В. Анцух. – Минск, 2012. – Т. 2. – С. 204–206.
2. Матушкин, М. А. SCOR-модель как инструмент повышения качества менеджмента российских предприятий / М. А. Матушкин // Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса. – 2016. – № 1 (34). – С. 50–55.

УПРАВЛЕНИЕ ЗАТРАТАМИ ПРИ ФОРМИРОВАНИИ И ТРАНСФОРМАЦИИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ НА РАЗЛИЧНЫХ ЭТАПАХ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ И АДАПТАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ

Л. Ф. Догиль¹, С. Н. Беликов²

¹Институт бизнеса БГУ

²Белорусский государственный аграрный технический университет
Минск, Беларусь

The negative effects on transport observed before disintegration of the Soviet Union are shown. The analysis of the main regularities of the logistic market of transport services of Republic of Belarus depending on a type of the message is provided. The logistics becomes the effective tool in a control system of the enterprises.

При высокой динамичности внутренних и внешних связей в экономических системах на международном, страновом, региональном уровнях, а также в отдельных бизнес-структурах, меняются и условия функционирования организационных структур управления в звеньях этих систем, в частности управление затратами. Данная подсистема в управлении направлена не только на минимизацию затрат, но и на их ситуационное балансирование в зависимости от требований, которые диктуются складывающимися обстоятельствами или логистическими потоками (материальными, финансовыми, информационными). Поэтому в последнее десятилетие в нашей стране исследуются разнообразные логистические схемы и модели товаропроводящих сетей и они выступают объектом тщательного анализа. Логистика играет все более важную роль на различных этапах интеграционных преобразований и адаптационных процессов в сферах производства, сбыта, потребления и средств доставки сырья, кормов, комплектующих, полуфабрикатов и готовой продукции [1–4].

Может ли экономическая наука влиять на уровень затрат при формировании логистических систем и процессов в условиях интеграционных преобразований (Таможенный союз, Единое экономическое пространство, ЕАЭС и др.), а также на повышение устойчивости и эффективности функционирования логистических центров и компаний, фирм и логистических цепей, каналов и сетей, отдельных внутрипроизводственных логистических систем? Нет ли опасности в том, что теоретико-методологические подходы к оценке уровня развития логистической системы страны, методы расчетов, рекомендации по оптимизации при проектировании логистических дистрибутивных цепей, развитию интермодальных перевозок, совершенствованию транспортно-логистического комплекса как направления развития логистической инфраструктуры отдельного региона, не ослабят, а усилят экономические риски в реальных секторах экономики? Такая постановка вопросов может показаться парадоксальной, но она имеет право на существование, особенно в период глобализации экономики, проведении реформ, масштабной модернизации производства, создания кооперативно-интеграционных структур, передачи сторонним организациям функций по транспортировке грузов в форме аутсорсинга [4, с. 215–219].

Надо признать, что формулируя теоретические постулаты, устанавливая закономерности рынка транспортных услуг, ученые в любую разработку включают вероятностную оценку осуществимости того, что предлагается на практике. Особенно актуальны сценарные подходы с описанием возможных политических и макроэкономических ситуаций, усиливающих или снижающих риски проведения мероприятий [2].

Если теория строится на неверных предпосылках или постулатах, если она не развивается, а застывает в виде догмы, то ее негативное воздействие на развитие логистических систем и процессов вполне вероятно. Так, в 2009 г. кризисные явления в мировой экономике обусловили снижение объемов международной торговли и вызвали в Беларуси снижение грузооборота на 2,2 %, а его интенсивность – на 2,4 %. Развитие сектора частных перевозок сдерживалось недостатками законодательной базы и нечестной конкуренцией.

Союзным государством Беларуси и России еще в постперестроечный период разработан проект «Европейский-Азиатский транспортный коридор». Данный проект только частично получил практическую реализацию и по настоящее время является беспрецедентным по своим масштабам. В нем предусматривалось:

– оборудование участка трассы для транзита Европа – Азия, в том числе для развития транспортных коридоров:

- Европа – Беларусь – Россия – Япония;
- Европа – Беларусь – Россия – Юго-Восточная Азия;

- Европа – Беларусь – Россия – Казахстан – Китай;
- Европа – Беларусь – Россия – Иран – Пакистан – Индия;
- переоснащение транспортной автомагистрали Брест – Москва – Нижний Новгород – Екатеринбург на уровне европейских стандартов;
- создание современной транспортной инфраструктуры для расширения белорусских и российских торгово-экономических связей с европейскими странами;
- изменение структуры перевозок в сторону увеличения доли грузов, перевозимых железнодорожным транспортом.

Ставилась задача привлечь на долгосрочный период иностранные инвестиции в экономику Беларуси и России в результате участия в проекте известных зарубежных компаний (срок окупаемости отдельных компонентов проекта до 20 лет). При этом не были объективно оценены геополитические риски, связанные с экономическими санкциями, и стремлением вытеснения стран союзного государства из международных транспортных коридоров, лишение их естественных транспортно-географических преимуществ.

Вряд ли можно сейчас без специальных оценок рисков принять активно обсуждаемую при подготовке новых транспортных коридоров возможность обеспечить ускоренное хозяйственное развитие регионов, по территории которых будет проходить эти транспортные коридоры, увеличение оборота в экспортно-импортных и транспортных организациях и рост производства в сопряженных отраслях экономики – строительстве, сфере услуг, промышленности, сельском и лесном хозяйстве [4, с. 72–78].

Эффект реализации данного проекта может быть повышен за счет организации вдоль европейско-азиатских транспортных коридоров свободных экономических зон государств Таможенного союза, Единого экономического пространства, ЕАЭС и др. Можно использовать опыт Калининградской СЭЗ, свободных экономических зон «Брест», «Минск» и др.

Ввиду развития рынка транспортных перевозок в Республике Беларусь и ориентации деятельности на международные отношения проблема управления затратами в логистических системах является наиболее актуальной. Своевременное выявление потенциальных рисков в логистических звеньях, цепях, каналах, сетях и системах позволит устанавливать затраты на возмещение ущерба и затраты на меры предупреждения негативных последствий, включая величину упущенной выгоды, и оценивать соотношение данных затрат. Кроме того, в условиях роста доходов от транзита перевозчики будут стремиться войти на консалтинговый рынок практически не застрахованными от непрофессионализма и некомпетентности консультантов. Особому риску будут подвергаться те заказчики, которым требуются отдельные

виды управленческого консалтинга, такие как стратегический, финансовый, налоговый и другие.

Поскольку не разработаны четкие инструкции осуществления контрольных функций за выполнением перевозчиками договорных обязательств, то данную функцию зачастую берут на себя операторы, т. е. государственные перевозчики, которые являются одновременно и конкурентами контролируемых частных компаний. Следовательно, возникла необходимость создания и организации эффективного функционирования внутрикорпоративных служб как непосредственно в отраслях транспорта, так и на предприятиях других отраслей, при этом важно широко использовать возможности управленческого учета, а также «скрытого консалтинга». Многие крупные компании привлекли в свой штат специалистов по консалтингу с большим опытом для различных отраслей хозяйственной деятельности. Автоперевозчики ЕАЭС ориентированы на улучшение обслуживания потребителей транспортных услуг. Однако в условиях глобализации экономических отношений только совместные усилия предприятий-производителей и организаций, оказывающих услуги, их посредников и бизнес-консультантов могут обеспечить успех как на внутреннем, так и на внешнем рынках.

В опубликованных ранее исследованиях неоднократно подчеркивалось, что современные логистические модели по многим направлениям оказывают решающее воздействие на результативность процессов индивидуального, корпоративного и национального воспроизводства [4, с. 64–68].

Сколь велика доля материально-технического обеспечения и транспортировки в затратах времени на доставку товаров от первичного поставщика до конечного потребителя, доказывают данные, согласно которым лишь 2 % суммарного времени всего цикла приходится собственно на производство, 5 % – на транспортировку, 8 % составляет подготовительно-заключительное время и 85 % – время пролеживания материалов и изделий. В западных странах и Японии доля расходов на материально-техническое обеспечение и транспортировку составляет до 20 % валового национального продукта или 30–40 % стоимости конечного продукта. Почти половина из них приходится на хранение и содержание запасов материальных ресурсов [5].

В настоящее время в отраслях материального производства нашей страны успешно функционируют корпоративно модернизированные деловые госпредприятия и ассоциированные организационные формы предприятий с совокупностью функциональных подразделений предприятия в их взаимосвязи с элементами внешней среды в виде расширенного варианта замкнутой динамической производственной, логистической и информационной составляющих – производственно-сбытовой системы (ПСС). Как показатель-

ный пример данной системы представим схему потоков производственно-коммерческой системы ОАО «Агрокомбинат Дзержинский» – крупнейшего предприятия АПК нашей страны с высокотехнологичным замкнутым циклом производства мяса птицы. Агрокомбинат производит 20 % всей выпускаемой в республике птицеводческой продукции. Здесь активно осваивают новые виды нетипичных для аграрного предприятия производств, увеличивают производственные мощности основного производства, и свою внутри-производственную логистическую систему с разветвленной системой логистических цепей, каналов и сетей на базе присоединенного с 30 декабря 2005 г. ОАО «Фанипольагротранс», на основе которого было образовано новое структурное подразделение ОАО «Агрокомбинат Дзержинский» – транспортная служба. В результате этого численность работающих на предприятии увеличилась более чем в три раза и превысила 3 тыс. человек. С декабря 2006 г. ОАО «Агрокомбинат Дзержинский» работает в рамках международных сертификатов СТБ ИСО 9001-2001 и НАССР (СТБ 1470-2004).

Следует отметить, что с 2004 г. и по сей день ОАО «Агрокомбинат Дзержинский» находится в постоянной реорганизации своей логистической системы. Трансформационно-адаптационные процессы в цепях, каналах сетях предприятия обусловлены изменением организационной структуры самой птицефабрики. Здесь первоначально производство состояло из 19 моноблоков, в каждом моноблоке по 3 зала. Проектная мощность составляла 5 тыс. т мяса в год. Птицефабрика состояла из двух цехов: цеха откорма, где было 10 моноблоков, и цеха выращивания молодняка родительских форм бройлеров. Неудовлетворительное ветеринарно-санитарное состояние к 2003 г. потребовало от специалистов принятия мер, направленных на усиление биологической защиты предприятия. Возникла острая необходимость выноса за территорию предприятия цеха по выращиванию и содержанию родительских форм бройлеров в чистую санитарную зону, что увеличило внутренние транспортные затраты. К 2003 г. фабрика осталась без своего инкубационного яйца и была вынуждена закупать его у других предприятий. Вместе с яйцом завозились различные инфекции, в результате чего резко упал уровень сохранности птицы. Дирекцией ОАО «Агрокомбинат Дзержинский» было принято решение о строительстве нового цеха по выращиванию родительских форм бройлеров. Для этой цели были закуплены 8 птичников у СПК «Маяк» (д. Журавинка), проведена была их реконструкция и переоборудование. На сегодняшний день здесь содержится и выращивается более 100 тыс. голов ремонтного молодняка. На этой площадке птица содержится 130 дней.

Повзрослевших цыплят перевозят собственным транспортом в один из 24 птичников цеха по выращиванию родительских форм бройлеров, ко-

торые построены в д. Станьково и в д. Заболотье. Проектная мощность цеха родительских форм бройлеров составляет 30 млн инкубационных яиц в год.

На площадках при д. Станьково и д. Заболотье птица содержится до 60–65-недельного возраста. Яйцо на инкубацию собирается не менее 4 раз в день и в дезкамерах проводится аэрозольная обработка яиц для уничтожения возможной патогенной микрофлоры на поверхности скорлупы. Затем яйцо в специальных ящиках доставляется в цех инкубации, расположенный при д. Мигдаловичи, производственная мощность которого 30 млн яиц в год.

После цеха инкубации выведенных и провакцинированных суточных цыплят перевозят в птичники и моноблоки бройлерных цехов (откормочные площадки), расположенные на территории головного предприятия (г. Фаниполь), и при д. Багрицовщина, д. Коски, д. Павелково. Цех по выращиванию бройлеров № 1 (г. Фаниполь) насчитывает 18 моноблоков (3 зала под одной крышей) напольного содержания проектной вместимостью по 75 тыс. голов, 1 моноблок клеточного (переоборудованный из напольного) содержания вместимостью 150 тыс. голов, 3 птичника клеточного содержания вместимостью по 78 тыс. голов. Цех по выращиванию бройлеров № 2 насчитывает 6 птичников напольного содержания, расположенных при д. Багрицовщина, вместимостью 50 тыс. голов; 6 птичников напольного содержания, расположенных при д. Коски, вместимостью 50 тыс. голов; 3 птичника напольного содержания, расположенных при д. Павелково, вместимостью 40 тыс. голов; 3 птичника клеточного содержания, расположенных при д. Павелково, вместимостью 80 тыс. голов и 7 птичников, вместимостью 90 тыс. голов.

Строительство новых площадей позволило увеличить производство мяса цыплят-бройлеров с проектной мощностью 5,5 тыс. т в год до почти 60 тыс. т (в 2015 г.).

Взросший объем производства потребовал и увеличения мощностей по переработке и соответственно возросли внутренние транспортные потоки. Был построен в 2006 г. новый цех убоя птицы, где почти все операции технологической цепочки автоматизированы. Мощность цеха убоя составляет 6 тыс. голов в час, что вдвое превышает мощности старого цеха. На месте старого убойного цеха после реконструкции и расширения площадей был создан колбасный цех с годовым объемом переработки (2015 г.) около 12,0 т птицы, который производит более 200 наименований продукции, около 6 тыс. т колбасных изделий и около 6,6 тыс. т сырых полуфабрикатов в год.

При вводе в действие собственного кормоцеха потребовались также дополнительные транспортные средства. Несколько лет назад мощность

кормоцеха была равна 700 т в месяц. В настоящее время производительность кормоцеха выросла в более чем 4 раза. В 2015 г. работниками данного цеха, численность которых составляет до 50 человек, было произведено 26,4 тыс. т комбикормов. Производство комбикормов осуществляется с полным соблюдением всех технологических регламентов. Это производство обеспечивает среднесуточный привес птицы и ее низкую себестоимость. Следует заметить, что увеличение привеса на 1 г дает дополнительно 500 т мяса.

Трансформационно-адаптационные процессы агрокомбината обусловлены также его постоянным реформированием на основе присоединения низкорентабельных и убыточных соседних предприятий, проведением реконструкции, осуществлением строительства и модернизации производственных мощностей и расширения транспортной сети. Так, в 2004 г. ОАО «Дзержинская бройлерная птицефабрика» было реорганизована в ОАО «Агрокомбинат Дзержинский» (решением Минского областного исполнительного комитета от 23 декабря 2004 года № 1219) путем присоединения к нему убыточного сельскохозяйственного кооператива «Пятигорье», получившего в дальнейшем статус филиала «Пятигорье» ОАО «Агрокомбинат Дзержинский», специализирующегося на производстве молока. 16 ноября 2005 г. к ОАО «Агрокомбинат Дзержинский» было присоединено ОАО «Рыбное хозяйство Хотово», занимающееся разведением рыбы и ставшее в дальнейшем также филиалом общества. В 2008 г. были присоединены СПК «Правда-Агро», СПК «Искра-Агро», СПК «Фалько-Агро», ОАО «Негорельский КХП», ОАО «Молочник», которые также стали филиалами агрокомбината. В марте 2009 г. произведено было укрупнение филиала «Фалько-Агро» путем присоединения к нему филиала «Искра-Агро» с последующей ликвидацией последнего. В 2010 г. филиал «Молочник» был ликвидирован. В октябре 2011 г. было присоединено ОАО «Шикотовичи», которое вошло в состав филиала «Правда-Агро», в январе месяце 2012 г. присоединено РКУП «ППР „Бройлер”», которое преобразовано 26 декабря 2012 г. в филиал «ППР „Бройлер”», специализирующийся на выращивании племенных цыплят для формирования родительского стада бройлеров. В апреле месяце 2015 г. присоединено ОАО «Негорельское», вошедшее в состав филиала «Пятигорье», а филиал «Хотово» вошел в состав филиала «ППР „Бройлер”». В результате всех проведенных реорганизаций сформировалось крупное многоотраслевое предприятие, основной деятельностью которого остается производство сельскохозяйственной продукции, и ее переработка.

ОАО «Агрокомбинат Дзержинский» в настоящее время работает по замкнутому технологическому циклу и включает в себя следующие основные производственные зоны:

1. Птицефабрика:

- цех родительских форм бройлеров;
- цех инкубации;
- цех выращивания бройлеров (4 площадки);
- цех убоя птицы;
- цех углубленной переработки мяса птицы (колбасный цех);
- кормоцех по производству кормосмесей;
- вспомогательные и обслуживающие производства и службы;
- фирменная торговля.

2. Филиалы по производству сельскохозяйственной продукции:

- филиал «Пятигорье»;
- филиал «Правда-Агро»;
- филиал «Фалько-Агро»;
- филиал «ППР „Бройлер”».

3. Филиалы промышленного направления:

- филиал «Негорельский КХП».

Основные виды деятельности агрокомбината:

- выращивание зерновых и зернобобовых культур;
- производство молока;
- разведение крупного рогатого скота;
- разведение сельскохозяйственной птицы;
- рыболовство;
- рыбоводство;
- производство мясных продуктов;
- оптовая торговля мясом и мясными продуктами;
- переработка молока;
- производство комбикормов и премиксов.

На сегодняшний день агрокомбинат обладает широкой сетью собственных магазинов, что обуславливает расширение транспортной сети. Это порядка 40 объектов, которые находятся в г. Минск, г. Дзержинск, г. Фаниполь, д. Станьково, п. Энергетиков, г. Молодечно, п. Нарочь, г. п. Плещеницы, г. Солигорск, г. Светлогорск, г. Вилейка, г. Узда, г. п. Радошковичи, г. Старые Дороги, г. Крупки, г. Мядель, г. п. Ивенец, г. п. Самохваловичи, г. Борисов, г. Воложин, г. п. Красная Слобода, г. Слуцк, д. Гацук. Фирменная торговля организации насчитывает более 800 человек. Имеется сеть общественно-го питания: столовые при предприятиях (птицефабрика, филиалы «Правда», «Фалько-Агро», «Негорельский КХП», «ППР „Бройлер”»), столовые при Министерстве сельского хозяйства и продовольствия республики Беларусь и при ИК СНГ (г. Минск), ресторан «Дзержинский» (г. Дзержинск), ресторан «Графский маентак» при КОПиТ «Станьково» (ЦЭТ «Станьково»).

Внутренняя логистическая система указанных выше центров ответственности (в привязке к указанным выше производственным и торговым структурам), которые могут влиять на величину расходов ОАО «Агрокомбинат Дзержинский», включает в себя совокупность материальных, финансовых и информационных потоков, что потребовало:

- во-первых, систематической реализации комплекса мер, направленных на минимизацию затрат за счет вовлечения всего персонала в борьбу за снижение потерь и экономию всех видов ресурсов и стимулирующих положительные результаты;

- во-вторых, четкого планирования расходных статей и их полного вовлечения в хозяйственный оборот (статистика, нормы, нормативы, лимиты, регламенты);

- в-третьих, разработки и реализации программы организационно-технических мероприятий, направленных на повышение экономической эффективности затрат.

По итогам работы за 2016 г. агрокомбинатом было получено от реализации продукции 213,27 млн р. (без НДС), прибыль от реализации составила – 27,74 млн р., а рентабельность реализованной продукции – 15,0 %.

Взаимодействие подсистем производственной корпоративной службы агрокомбината построено на четком управлении совокупностью потоков и на неукоснительном соблюдении их параметров, обеспечивающих создание добавленной стоимости.

Материальные потоки:

- текущее снабжение – поставки комбикормов, кормовых добавок, других сырьевых ресурсов, топлива, оборудования, технических средств, комплектующих;

- доставка в бытовую подсистему необходимого количества продукции;

- транспортировка навоза и производственных отходов;

- обеспечение складскими услугами;

- транспортные услуги, направленные на создание или поддержание социальной инфраструктуры предприятия;

Финансовые потоки:

- финансирование (или субсидирование) предприятия из государственного и областных бюджетов;

- выплаты и отчисления в государственный или областной бюджеты согласно налоговому законодательству, нормативам отчислений в фонд социального страхования и т. д.;

- формирование резервов, отчисления в фонд предстоящих платежей и т. п.;

- возврат кредита и выплаты дивидендов;

- получение денежных средств на кредитной основе;
- предоставление предприятием кредитов;
- возврат кредита и выплаты дивидендов;
- выделение предприятием денежных средств для размещения кредитов и осуществление инвестиционной деятельности ;

- реализация ценных бумаг или получение дивидендов;
- оплата предприятием контрактов на производственные ресурсы (материалы и комплектующие, оборудование, аренда производственных площадей и т. п.);

- оплата предприятием общехозяйственных и коммерческих расходов на функционирование служб снабжения и реализации (командировки, реклама, участие в выставках и т. д.);

- участие предприятия в НИР и НИОКР, приобретение новых технологий;

- оплата сторонних услуг по представлению информации, транспортной техники, средств связи, установке и обслуживанию информационной системы предприятия, строительству и обслуживанию социальной инфраструктуры и т. п.;

- оплата внепроизводственных расходов на функционирование собственных служб складирования и транспортировки, средств связи, экологической и информационной подсистем, социальной инфраструктуры.

Информационные потоки:

- системой мониторинга агрокомбината охвачены все бизнес-процессы, что позволяет контролировать по горизонтали и вертикали цепочки создания добавленной стоимости. Достигается это на основе применения цифровых новшеств – мобильные устройства, интеллектуальные датчики, технологии определения местонахождения и M2M технологии, интерфейсы взаимодействия человека и компьютера, выявление мошенничества, анализ больших массивов данных, многоуровневое взаимодействие с клиентами;

- успешно функционирует механизм распределения бюджетных средств, целевое финансирование;

- постоянно обновляется информация об объемах реализации продукции, емкости рынка и его сегментации и т. д.;

- корректируется производственная программа: что, когда, сколько;

- пополняется постоянно банк данных о выбросах вредных отходов производства и о мероприятиях по улучшению экологической безопасности;

- анализируется воздействие внутренней и международной политической ситуации на развитие новых технологий; на социальную сферу и уровень жизни населения, доступ к международному рынку рабочей силы.

Таким образом, комплексное управление затратами при формировании и трансформации логистических систем на различных этапах интеграционных процессов должно предусматривать решение не упрощенной, одноцелевой задачи – снижения затрат, а решение комплексной триединой задачи оптимизации затрат, охватывающей следующие три аспекта:

- максимально экономить затраты (без нанесения ущерба интеграционным процессам), вовлекать в режим экономии весь персонал компании;
- нести расходы, достаточные для достижения и удержания необходимого объема продаж (освоения доли рынка и получения доходов);
- максимизировать отдачу от затрат (обеспечивать рентабельность на уровне не ниже конкурентоспособной для определенных направлений бизнеса).

Успешной практической реализации комплексной системы управления затратами в исследуемом агрокомбинате способствовала получившая большое распространение логистическая философия, определяющая положение предприятия на рынке и логистическую стратегию его развития, на основе которой строятся закупочная, распределительная, транспортная и производственная логистика. При этом одной из главных функций логистики является формирование хозяйственных связей и перемещение материалов от поставщиков к потребителям. Основным экономический эффект от логистики достигается за счет сокращения объемов запасов материальных ресурсов и времени доставки сырья и готовой продукции. В отличие от прежних методов изолированного управления грузовыми перевозками и складским хозяйством главным преимуществом их комплексного управления является оптимизация суммарных затрат по продвижению и хранению ресурсов. По данным бухгалтерского и управленческого учета, применение методов логистики в ОАО «Агрокомбинат Дзержинский» в процессе образования интегрированного объединения с 2007 по 2016 г. достигнуто снижение запасов по отдельным производственным зонам на 30–50 % и сокращение времени движения грузопотоков на 25–45 %. Коэффициент эффективности взаимодействия по оптимизации затрат на основе логистического метода в среднем превысил 8-кратный размер, получено валового дохода в среднем за указанный период (в ценах до деноминации) 417 537 млн р., объем реализации конкурентоспособной продукции – 1 784 603 млн р., выручка от реализации через собственную торговую сеть – 293 089 млн р.

Список использованной литературы

1. *Гранин, А. Н.* Логистика – эффективный инструмент управления хозяйствующим субъектом и бизнесом / А. Н. Гранин // Труд. Профсоюзы. Общество. – 2012. № 3. – С. 6–10.

2. Демиденко, В. М. Модели маршрутизации транспортных средств в товаропроводящих сетях / В. М. Демиденко // Экономика, моделирование, прогнозирование : сб. науч. тр. / ред. колл. : М. К. Кравцов (гл. ред. [и др.]). – Минск, 2018. – Вып. 12. – С. 131–141.

3. Учет, анализ и управление коммерческой деятельностью на транспорте : сб. науч. ст. / под общ. ред. Л. Ф. Догиля [и др.]. – Минск, 2011. – 123 с.

4. Логистические системы и процессы в условиях экономической нестабильности : материалы 3-й Междунар. заоч. науч.-практ. конф. Минск, 26–27 нояб. 2015 г. / Институт бизнеса и менеджмента технологий БГУ. – Минск, 2015. – 336 с.

5. Gilboa, I. Probability and Uncertainty in Economic Modeling / I. Gilboa, A. W. Postlewaite, D. Schmeidler // J. of Economic Perspectives. – 2008. – Vol. 22. – № 3. – P. 173–188.

ОЦЕНКА ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

П. А. Дроздов

Институт бизнеса БГУ

Минск, Беларусь

The article presents an assessment of the transit potential of the Republic of Belarus in road transport at the present stage.

В результате проведенных исследований было установлено, что важнейшим инфраструктурным носителем транзитного потенциала является транспортная сеть, используемая в процессе транзитных перевозок. К ее составляющим относятся автомобильные дороги (магистраль и трассы), используемые в процессе транзитных грузоперевозок, терминалы (транспортные и таможенные), а также объекты придорожного сервиса.

При этом транспортная сеть транзитных путей сообщения характеризуется составом показателей: длиной (протяженностью), плотностью (густотой), пропускной и провозной способностью, величиной грузо- и пассажиропотоков, а также грузо- и пассажирооборота.

Общая протяженность автомобильных дорог, являющихся транзитными транспортными коридорами и проходящими по территории Республики Беларусь, составляет 3900 км, в том числе 1600 км на маршрутах международных транспортных коридоров (см. рисунок) [3].