Литература

1. Бюджетный кодекс Республики Беларусь: Кодекс Республики Беларусь, 16 июля 2008 г. № 412-З; в ред. Закона Республики Беларусь от 15.10.2010 № 175-З // Бизнес-инфо: аналитическая правовая система [Электронный ресурс] / ООО «Профессиональные правовые системы». sПояснительная записка по проекту бюджета Березинского района на 2011 год.

2. О бюджете на 2011 год: Решение Березинского районного Совета депутатов от 30.12.2010 № 35

Сущность и место транспортной логистики в логистической цепи поставок

*Зиневич А. С., студ. III к. БНТУ,
науч. рук. Ивуть Р. Б., д-р экон. наук, проф.*

В настоящее время логистика, базируясь на информационных технологиях, становится наиболее эффективным инструментом управления хозяйствующими субъектами и бизнесом, поскольку позволяет снизить стоимость перевозок и ускорить оборачиваемость финансовых ресурсов. Ведь главный принцип логистической системы — доставить груз до потребителя вовремя и с оптимальными финансовыми, материальными и пространственно-временными издержками [1].

Среди ключевых понятий, которыми оперирует логистика, — понятие *цепи поставок*. Её можно определить, как сеть взаимозависимых организаций, которые, кооперируя свою деятельность, общими усилиями управляют физическими и информационными потоками от поставщиков к конечным потребителям, контролируют и совершенствуют эти потоки.

Одним из наиболее важных звеньев логистической цепи является транспорт. Доставка грузов является неотъемлемой частью производственного процесса. При этом затраты на выполнение операций по транспортировке составляют до 50 процентов от суммы общих затрат на логистику.

Транспортная логистика представляет собой комплекс согласованных технических, технологических, экономических, организационно-правовых решений, имеющих отношение к различным видам транспорта, позволяющих недорого и рационально перемещать логистические объекты от пункта отправления к пункту назначения. Транспортная логистика включает в себя ряд элементов, или существенных составных частей. Важнейшими из них являются: грузы, образующие соответствующие потоки; пути; терминалы; подвижной состав; тяговые средства; участники логистических процессов; тара и упаковка [2].

Транспорт в целом делится на следующие основные разновидности: *железнодорожный, водный, автомобильный, воздушный и трубопроводный*. Важ-

нейшей особенностью логистической сети должна быть *мультимодальность*, то есть возможность осуществления перевозок различными видами транспорта.

В настоящее время транспортный комплекс Республики Беларусь полностью удовлетворяет внутренние потребности экономики и населения Беларуси в транспортных услугах, а также обеспечивает их экспорт.

Рациональный выбор того или иного вида транспорта при перевозке служит залогом бесперебойного и эффективного обеспечения производственного процесса. По своей сути транспорт является проводником материального потока, который на пути от первичного источника сырья (поставщика материальных ресурсов) до конечного потребителя готовой продукции проходит ряд этапов. Первый — это доставка от поставщика сырья и материалов на предприятие с помощью различных видов транспорта. Второй этап — движение потока внутри предприятия по стадиям производственного процесса — осуществляется в ходе выполнения технологических операций. Третий этап — это движение материального потока от предприятия-изготовителя до конечного потребителя продукции.

Таким образом, транспортная логистика должна особенно близко взаимодействовать со снабженческой и распределительной логистикой. Кроме того, она должна быть тесно интегрирована с информационной системой логистики для обеспечения движения логистической информации в цепи поставок.

Одним из важнейших параметров перевозок в транспортной логистике выступает *время движения (выполнения заказа потребителя)*. Использование современных средств коммуникации, техники обработки заказов, разных транспортных моделей отражается на времени выполнения заказов.

Процесс физического перемещения продукции от производителя (поставщика) к потребителю (покупателю) разделяется на две составные части: собственно перевозку — *транспортные услуги* — и выполнение сопутствующих операций — *транспортно-экспедиционные услуги*. Основными логистическими посредниками между перевозчиками и клиентурой является *транспортно-экспедиционные фирмы (или экспедиторы)* [3].

В современных условиях рыночной конкуренции транспортные предприятия, участвующие в цепи распределения готовой продукции, должны обеспечивать не только сокращение времени, затрачиваемого на транспортировку, но и повышение уровня сервиса. Такое движение навстречу потребителю транспортных услуг необходимо для сохранения и усиления своих позиций на рынке.

При выработке стратегий транспортного обслуживания необходимо опираться на анализ грузопотоков в рассматриваемом направлении и на доступные способы транспортировки. При этом используется соответствующая классификация транспортируемых грузов, транспортных средств и процессов.

Благодаря своему географическому положению Республика Беларусь по праву может претендовать на роль транзитного государства. Создание транспортно-логистической системы в стране позволит более эффективно использо-

вать её экономический потенциал и ускорит интеграцию республики в мировую экономическую систему.

Литература

1. Никитенко П. Логистика как фактор эффективности // Беларуская думка. — 2009. — № 11. С. 28-33.
2. Ивуть Р.Б., Кисель Т.Р. Транспортная логистика. — Мн.: БНТУ, 2010. — 365 с.
3. Логистика: учебное пособие / И.М. Баско, В.А. Бороденя, О.И. Карпенко и др.; Под ред. И.И. Полещук. — Мн.: БГЭУ, 2007. — 431 с.

Антидемпинг: меры противодействия

*Исакова И. В., Белькевич Е. С., студ. IV к. БГЭУ
науч. рук. Рымкевич В. В., канд. эк. наук, доц.*

Распространенной формой конкурентной борьбы на мировом рынке является демпинг цен, когда экспортер продает свой товар на зарубежном рынке по цене, ниже нормальной. Демпинг традиционно определяется как продажа товара на экспорт по ценам, которые ниже цен на данный товар в стране его происхождения. Для предотвращения данного метода применяется антидемпинговая политика — это специальный инструмент, созданный для поддержания справедливых конкурентных условий на международном рынке.

Мировая статистика применения антидемпинговых, специальных защитных и компенсационных мер за последнее десятилетие свидетельствует об их устойчивом росте. Можно сказать, что всемирная активность в этой области переживает самый настоящий бум, несмотря на распространение идеологами Всемирной торговой организации (ВТО) идеи либерализации и глобализации мировой экономики. История развития международных отношений в рамках ВТО свидетельствует о применении антидемпинговых мер в качестве замаскированного протекционистского средства для защиты национальных отраслей и нейтрализации снижения таможенных пошлин.

Субъекты хозяйствования Республики Беларусь, участвуя во внешнеэкономических операциях также сталкиваются с различными сложными явлениями, в частности с демпингом. Уже сейчас антидемпинговые меры применяются против экспорта около 13 наименований белорусских товаров, что говорит о недостаточной осведомленности белорусских экспортеров о возможностях избежания либо смягчения антидемпинговых санкций со стороны иностранных государств.

К белорусским экспортерам в настоящее время применены антидемпинговые меры Европейским союзом, США, Турцией, Польшей, Венгрией, Латвией, Литвой и Украиной. Основными товарами, которые попали под антидемпинговые санкции, являются химические волокна (антидемпинговые меры в ЕС, Тур-