

Преодоление текущего кризиса – значительное испытание для управленческой команды всех логистических участников. После коронавируса логистический мир уже не будет таким, как прежде. Но компании, которые следят за трендами и сразу же адаптируются к изменяющимся обстоятельствам, смогут контролировать ситуацию, изобретать востребованные услуги и улучшать свои позиции в бизнесе.

### **Литература**

1. Белорусский бизнес на карантине [Электронный ресурс]. – transportal.by. – Режим доступа : <https://e100.eu.by>. – Дата доступа: 01.10.2021.
2. Влияние коронавируса на перевозку грузов [Электронный ресурс]. – transportal.by. – Режим доступа: <https://retail.by>. – Дата доступа: 01.10.2021.

УДК 378.1

**Шлома А. М.**, магистрант

УО «Брестский государственный технический университет»,  
г. Брест, Республика Беларусь

## **СПОСОБЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

### **Аннотация**

Основной тезис статьи заключается в том, что логистика, стремясь обеспечить мировую экономику двумя ее наиболее важными функциями: сервисом и интеграцией, вызывает объективную необходимость изменений в ее собственных институциональных формах деятельности. Автор статьи, основываясь на отчетах и литературе, проанализировал формы и масштабы деятельности транспортно-логистических предприятий, пытаясь найти способы совершенствования управления логистикой.

Ключевые слова: транспортно-экспедиционное обслуживание, деятельность, процесс, услуги, логистика, экспорт, эффективность.

Мировой рынок транспортно-логистических услуг – один из важных и динамично развивающихся секторов мировой экономики, который обеспечивает непрерывность международной торговли товарами и услугами. Ежегодно во всем мире перемещается более 100 миллиардов тонн грузов и более 1 триллиона пассажиров. Транспортный сектор является одним из ключевых компонентов социально-экономической инфраструктуры стран, высокий уровень развития которой существенно повышает конкурентоспособность страны на мировой арене.

Транспортно-экспедиционная деятельность является одной из главных составляющих в транспортной отрасли. Порядка 80 % мирового грузооборота проходит через транспортные экспедиции.

Транспортно-экспедиционное обслуживание – это вид деятельности специализированных компаний, агентов по предоставлению грузовладельцу дополнительных услуг, связанных с подготовкой продукции к перемещению, включающий следующие задачи:

- оформление товаросопроводительной документации;
- заключение договора перевозки с транспортными предприятиями;
- расчеты за транспортировку груза;
- организация погрузочно-разгрузочных работ;
- информирование участников транспортного процесса;
- страхование;
- таможенные и другие формальности и др. [1].

Сегодня многие компании торгуют с зарубежными фирмами, закупая или поставляя товары, сырье и комплектующие. Часть предприятий обходится взаимодействием только с поставщиками, находящимися в пределах Таможенного союза (наиболее развиты отношения белорусских компаний с российскими), однако большую часть ввозимых в Республику Беларусь грузов составляют сырьё и комплектующие, а также готовая продукция, произведенная в Евросоюзе, Китае, США и других странах [2].

Республика Беларусь является значимым игроком на региональном рынке транспортно-логистических услуг, чему в первую очередь способствует выгодное географическое положение. Разместившись практически в географическом центре Европы, Республика Беларусь находится на перекрестке нескольких международных транспортных коридоров, связывающих государства Западной Европы с Востоком, регионы Черноморского побережья со странами Балтийского моря. Беларусь позиционирует себя как важнейшую транспортную артерию евразийского пространства. Ежегодно через территорию страны следует свыше 100 млн тонн европейских грузов, из них около 90% – между Россией и Европейским Союзом. При этом республика в большинстве случаев обеспечивает оперативность и сохранность транзита. Транспортные услуги оказываются железнодорожным, автомобильным, воздушным, внутренним водным и трубопроводным видами транспорта. Однако следует отметить, что транспортный потенциал Беларуси не реализован в полной мере: по данным национального агентства инвестиций и приватизации, транспортные коридоры в стране загружены не более чем на 25–40 % от их реальной пропускной способности. Территорию республики пересекают 2 международных трансъевропейских транспортных коридора (по международной классификации):

- номер II (Запад – Восток): Берлин – Познань – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород;
- номер IX (Север – Юг): (Хельсинки – Санкт-Петербург – Псков – Гомель – Киев – Одесса) с ответвлением IX В (Клайпеда / Калининград – Вильнюс – Минск – Гомель).

Рынок транспортно-логистических услуг имеет важное значение для экономики Беларуси: в 2019 г. 41,7 % экспорта услуг сформировали транспортно-логистические услуги, доля которых в экспорте услуг снизилась на 2,7 процентных пункта относительно уровня 2018 г. В 2019 г. рынок транспортно-логистических услуг показал рост на 9,4 % относительно 2018 г. и составил 5,1 миллиарда рублей. Из всех оказанных за 2019 г. транспортно-логистических услуг более 90 % в стоимостном выражении приходится на автомобильный и железнодорожный транспорт: автомобильный – 49,8 %, железнодорожный – 44,2 %, внутренний водный транспорт составил лишь 4,3 %

(ввиду неразвитости инфраструктуры и отсутствия выхода к мировому океану), а на воздушный транспорт приходится лишь 1,7 % грузов (ввиду его дороговизны).

Экспорт автотранспортных и железнодорожных грузоперевозок сильно зависит от импорта России из ЕС, а российский экспорт в ЕС представлен преимущественно энергоносителями и транспортируется в основном по трубам. С каждого миллиарда стоимости российского импорта из ЕС белорусские грузоперевозчики получают примерно 7,2 млн USD. Следует отметить, что сальдо внешней торговли транспортными услугами на протяжении 2016–2020 гг. складывается положительным: экспорт примерно в 2 раза превышает импорт. Грузооборот в 2019 году в Беларуси составил 130,8 млрд тонно-километров. В структуре грузооборота наибольшая доля приходится на трубопроводный транспорт – 41,3 %. На железнодорожный транспорт приходится 36,8 %, на автомобильный – 21,8 %, воздушный – 0,04 %, внутренний водный – 0,03 %. За последние 9 лет значительно увеличилась доля автомобильного транспорта в общем грузообороте страны: на 9,3 процентных пункта. В 2020 году рынок транспортно-логистических услуг подвергся влиянию мирового кризиса, вызванного пандемией коронавируса. Объемы грузооборота и перевезенных грузов снизились на 7,3 % и 8,4 % соответственно относительно периода с января по сентябрь 2019 года. Показатели грузооборота и объемов перевезенных грузов за январь – сентябрь 2020 показали спад практически по всем видам транспорта, а наибольший спад был характерен для железнодорожного и трубопроводного транспорта [3].

В 2020 году рынок транспортно-логистических услуг продолжает пребывать в состоянии рецессии, что обусловливается кризисом в мировой экономике, вызванном пандемией COVID-19. Рынок транспортно-логистических услуг справедливо можно отнести к наиболее пострадавшим отраслям экономики, что легко объясняется комплексом ограничительных санитарно-эпидемиологических мер. Так, по итогам 2020 года объемы мировой торговли снизятся на 13–22 %, что соответствующим образом скажется и на мировом спросе на транспортно-логистические услуги.

Сейчас актуальными проблемами транспортно-экспедиционной деятельности являются:

- низкое качество обслуживания;
- недостаток информационной поддержки перевозок;
- недостаток оптимизации процесса перевозок;
- низкая конкурентоспособность по сравнению с международными компаниями;
- сложности при страховании груза и транспорта;
- проблемы инфраструктуры страны.

Одним из решений данных проблем может являться цифровизация. В принятой в конце 2017 г. правительством Концепции развития логистической системы Республики Беларусь до 2030 г. в области цифровизации сформулированы следующие задачи:

- переход на электронные технологии документооборота по устойчивым цепям товародвижения;

- формирование единой цифровой платформы логистических систем на основе интеграции взаимодействия с международными информационными системами;
- унификация стандартов информационного обмена данными между участниками логистической системы;
- использование электронных форм товаросопроводительных и коммерческих документов при международных перевозках различными видами транспорта;
- развитие системы электронной биржевой торговли в сфере оказания логистических услуг [4].

По прогнозам экспертов, цифровизация окажет наибольшее влияние на ведение логистического бизнеса в ближайшие годы, создавая условия для увеличения выручки за счет расширенного взаимодействия с клиентами по цифровым каналам и снижения затрат по обслуживанию клиентов. Цифровизация расширяет возможности для онлайн-маркетинга, снижает бизнес-риски за счет онлайн-платежей и уменьшает негативные эффекты от нехватки квалифицированных специалистов. Автоматизация и внедрение таких новейших технологий, как облачное хранение данных и использование блокчейн, существенно повышают эффективность производства, сохранность цепочек поставок, снижают риск ошибок или мошенничества. В современной логистике становятся популярными предоставление возможности заказчику в режиме реального времени отслеживать перемещение его грузов, что повышает прозрачность перевозок. Автоматизация и роботизация в складской логистике привела к появлению полностью автоматизированных складов. Применение беспилотных аппаратов в логистике существенно повышает эффективность работы предприятия и снижает издержки. По данным экспертов, внедрение новейших технологий позволяет снизить расходы на грузоперевозки на 10–15 %.

Также одним из ключей решения проблем может быть анализ рынка конкурентов. Отслеживание тенденций и популярных процессов может помочь улучшить собственные операции. Благодаря этому можно изучить передовой опыт, популярное программное обеспечение и системы для управления операциями, эффективные программы обучения для персонала и повысить общую эффективность собственных логистических операций.

Современному рынку грузовых перевозок присуще большее разнообразие форм обслуживания. Однако проводимые в Беларуси преобразования не сняли, а, скорее, углубили противоречия социально-экономического характера. Как следствие, возрастают и усложняются проблемы регулирования деятельности транспорта, что определено такими факторами, как недостаточное внимание государства и местной власти к проблемам транспорта; отсутствие целостного координационного механизма управления, сочетающего элементы общего руководства системой и оперативного регулирования транспорта. В быстроизменяющемся современном мире необходимо быстро реагировать на постоянно появляющиеся новые запросы и требования. Особенно это относится к сфере услуг. Поэтому транспортно-экспедиционным предприятиям, чтобы оставаться успешными и конкурентоспособными, нужно эффективно организовывать свою деятельность и предлагать качественные услуги [5].

Целью исследования является транспортно-экспедиционное обслуживание, поскольку в настоящее время транспорт во многом определяет возможности развития национальных экономик. Основными требованиями на рынке становятся условия поставки товара: в нужное время, в нужном месте, с определенными потребительскими характеристиками, в необходимых количествах. Все это выдвигает на первый план вопрос транспортно-экспедиционного обслуживания и выбор оптимального способа доставки. В последние годы в хозяйственную практику транспортно-экспедиционных предприятий и фирм стали внедряться новейшие методы и технологии доставки товаров, базирующиеся на методе интеграции транспорта и материально-технического обеспечения, на развитии новейших технологий в области информатики и коммуникаций. Как и в других отраслях рынок транспортно-экспедиционных услуг стал рынком покупателей. Поэтому транспортно-экспедиционным предприятиям чрезвычайно важно изучать и анализировать потребности общества во всех видах транспортных услуг с целью их удовлетворения. Таким образом, успешная деятельность таких предприятий невозможна без активного применения в своих бизнес-процессах маркетинговых исследований.

Учитывая выгодное географическое положение на пересечении международных транспортных коридоров, однако, не имея выхода к морю, самыми прибыльными отраслями транспортного сектора Беларуси являются железнодорожный и автомобильный транспорт. Однако, учитывая государственную монополию Белорусской железной дороги на все железнодорожные грузоперевозки в стране, наиболее привлекательным транспортным сектором для национальных и иностранных инвесторов будет автомобильный транспорт. Выручка от грузоперевозок автомобильным транспортом уже на протяжении 5 лет показывает устойчивый рост. Рынок автотранспортных перевозок динамично развивается, увеличивается количество игроков, как белорусских, так и иностранных, что несомненно повышает конкурентоспособность белорусских транспортно-логистических услуг на международной арене.

### Литература

1. Медведева, Г. Б. Управление цепями поставок: методологические основы и значение в современных условиях экономики Республики Беларусь / Г. Б. Медведева, Л. А. Захарченко // Вестник Брест. гос. техн. ун-та. – 2019. – № 3 : Экономика – С. 57–61.

2. Концепция развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года [Электронный ресурс] // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. – URL: <http://www.pravo.by/document/?guid>. – Дата доступа: 12.01.2019.

3. Обзор рынка транспортно-логистических услуг Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://bikratings.by/wp-content/uploads/2020/12/rynok\\_transportno\\_logisticheskikh\\_uslug\\_rb.pdf](https://bikratings.by/wp-content/uploads/2020/12/rynok_transportno_logisticheskikh_uslug_rb.pdf). – Дата доступа: 02.11.2021.

4. Сергеев, В. И. Терминологические аспекты понятия «устойчивости» цепей поставок в фокусе логистической интеграции / В. И. Сергеев, Е. А. Дорофеева // Логистика и управление цепями поставок. – 2010. – № 3 – С. 8–27.

5. Яхнеева, И. В. Организация управления рисками в цепях поставок / И. В. Яхнеева / в кн. Экономические системы XXI века: новые подходы к управлению предприятиями, отраслями, комплексами / А. В. Бурков и [др.]; под ред. А. В. Буркова. – Йокшир-Ола : Коллоквиум, 2012. – 186 с.

УДК 338.5

**Явтухович Т. И.**, студент  
УО «Брестский государственный технический университет»  
г. Брест, Республика Беларусь

## ОСОБЕННОСТИ ЭЛАСТИЧНОСТИ ТОВАРОВ РОСКОШИ

Величина спроса и предложения реагирует на изменение цены на рынке. Реакция спроса и предложения в ответ на изменение цены отражается законами спроса и предложения. Но эти законы дают представление об изменении объемов спроса и предложения только на качественном уровне. Однако в большинстве случаев нужна более подробная информация о реакции продавцов или покупателей на изменение какого-либо фактора. В ответ на изменение факторов спроса и предложение могут демонстрировать разную степень реагирования на это изменение. Для того чтобы получить больше информации об изменении какой-либо величины, в экономике используют показатели эластичности.

«Эластичность» в русском языке обозначают мягкость, упругость, гибкость, плавность. Эластичность (от греч. *Elasticos* – «гибкий») – мера изменения одного показателя по отношению к изменению другого, от которого зависит первый. Математически это производная от одного показателя по другому, изменение одного показателя, обусловленное приращением другого показателя на единицу.

Эластичность измеряет силу влияния причины на экономический результат (следствие).

$$\text{Эластичность} = \frac{\text{Относительное изменение результата (\%)}}{\text{Относительное изменение причины (\%)}} \quad (1.1)$$

Показатель эластичности отражает процентное изменение одной переменной величины (результата) при однопроцентном изменении значения причины. В качестве базового показателя используется «эластичность спроса по цене». При использовании данного показателя позволительно использовать более краткое обозначение – «эластичность спроса».

Эластичность спроса по цене ( $E_d/p$ ) отражает то изменение объема спроса ( $D$ ) на товар  $X$  в процентах, которое последует после однопроцентного изменения цены ( $P_x$ ) на данный товар.

$$\frac{E_d}{p} = \frac{\Delta D}{\Delta P} = \frac{D_1 - D_0}{D_0} = \frac{P_1 - P_0}{P_0} = \frac{(D_1 - D_0)P_0}{(P_1 - P_0)D_0} \quad (1.2)$$

Следует отметить, что для обыкновенных товаров эластичность спроса