

Однако эти данные нельзя считать объективными. В мировой практике используется показатель уровня национального дохода на душу населения. В нашей республике по состоянию на конец 2003 года он составил 8,2 тыс. \$ (рис. 3).

Для сравнения заметим, что аналогичный показатель в США, Швейцарии, Канаде и Японии за 2002 год составил от 300 до 400 тыс. долларов США. Расхождение поразительное и просто дискредитирующее экономический потенциал страны со всеми вытекающими последствиями с точки зрения влияния таких оценок на рейтинги кредитной привлекательности, странового риска и т.д.!

Для столь значимых расхождений в оценках есть целый ряд причин как организационного (форма сбора и подачи информации), так и методического плана (применение затратного подхода).

Для того чтобы представить соотношение «посчитанного» и фактического национального богатства, напомним, что национальное богатство включает в себя три основные составляющие: нефинансовые произведенные активы; нефинансовые произведенные активы; финансовые активы.

В первую группу, помимо «посчитанных» Минстатом РБ основных фондов и материальных активов, входит также категория «ценности». На практике данная группа активов не оценивается из-за недостаточности информации. Вторая группа – «нефинансовые произведенные ценности» – вообще не учтена при оценке национального богатства. Между тем, именно эта группа, включающая в себя землю, богатства недр, естественные биологические и подземные водные ресурсы, патенты, авторские права, договора об аренде, «гудвилл» и т.п. потенциально составляет наиболее существенную часть национального богатства. Не учитывается при оценке стоимости национального богатства и третья группа – финансовые активы, включающие в себя: монетарное золото; валюту и депозиты; ценные бумаги; займы и др.

В любом случае, основная часть национального богатства в настоящий момент выпадает из поля оценки, что приводит к занижению оценки в десятки раз.

#### Литература

1. Методологические положения по статистике, вып.2. Минстат РБ: Мн. – 2002.
2. Республика Беларусь в цифрах (стат. сборник). Минстат РБ: Мн.- 2000.

## **ЛОГИСТИЧЕСКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ В ОРГАНИЗАЦИИ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

О.Г. Дроздовская

*УО «Брестский государственный технический университет»,  
Республика Беларусь*

Логистический подход к управлению автотранспортным предприятием связан с решением задач транспортной логистики на макро- и микроуровнях. Выбор наиболее эффективной формы организации перевозок для каждого конкретного случая является одной из таких задач.

В процессе перевозки количество видов транспорта, участвующих в доставке грузов может быть различным, в зависимости от этого транспортные системы могут быть одновидовыми (униmodalными) и смешанными (комбинированными, интерmodalными, мультимodalными). Смешанные перевозки позволяют интегрировано использовать все преимущества каждого вида транспорта и предложить потребителям продукцию высокого качества и приемлемые цены. В настоящее время применение различных видов смешанной перевозки является перспективным направлением в организации перевозочного процесса.

Интерmodalная система доставки грузов относится к более сложным (особенно в международном сообщении) вариантам с точки зрения решения коммерческо-правовых, финансово-экономических, организационно-технических аспектов доставки и вопросов развития транспортной инфраструктуры. Менеджер по логистике должен учитывать ряд особенностей интерmodalных перевозок: доставка грузов осуществляется несколькими видами транспорта по единому перевозочному документу с их перезагрузкой в пунктах перевалки с одного вида транспорта на другой без участия грузовладельца; договор перевозки с грузоотправителем заключает первый перевозчик от имени других операторов, принимающих участие в ее осуществлении, он подписывается отправителем и транспортной компанией; сроки доставки определяют исходя из времени, необходимого на доставку груза каждым перевозчиком, в соответствии с правилами действующими на различных видах транспорта; перевозчик несет ответственность за груз с момента принятия его от отправителя или другого перевозчика до момента передачи его смежному виду транспорта или выдачи грузополучателю.

При принятии решений в области организации функционирования интерmodalной системы доставки грузов необходимо рассмотреть основные принципы работы такой системы:

- единообразный коммерческо-правовой режим;
- комплексное решение финансово-экономических аспектов функционирования системы;
- использование систем электронного обмена данными, обеспечивающих отслеживание перемещения груза, передачу информации и связь;
- единство всех звеньев транспортной цепи в организационно-технологическом аспекте, единая форма взаимодействия и координация всех звеньев транспортной цепи, обеспечивающих это единство;
- кооперация всех участников транспортной системы;
- комплексное развитие транспортной инфраструктуры различных видов транспорта.

Принцип единообразия коммерческо-правового режима предусматривает совершенствование правил перевозок грузов в международном сообщении на всех видах транспорта, а также разработку и внедрение новых унифицированных перевозочных документов для внутреннего

транспорта, учитывающих критерии эффективности логистической транспортной системы; упрощение таможенных процедур и использование стандартных коммерческих, перевозочных документов международного образца для работы на внешнем рынке.

Комплексное решение финансово-экономических аспектов функционирования интермодальной системы подразумевает установление унифицированных тарифных правил перевозки транзитных грузов и грузов внешней торговли в международном сообщении, а также разработку механизма финансовой ответственности за нарушение качества услуг для каждого звена логистической транспортной цепи.

Необходимым условием функционирования интермодальной системы является наличие информационной системы, с помощью которой осуществляется исполнение заказа, т.е. планирование, управление и контроль всего процесса доставки груза благодаря опережающей, сопровождающей и заканчивающей процесс доставки информации.

В мировой практике широко применяются различные системы электронного обмена данными, степень использования которых нередко определяет уровень конкурентоспособности логистических транспортных систем на рынке транспортных услуг. Принцип внедрения новых форм взаимодействия всех звеньев транспортной цепи, позволяет более эффективно организовать работу интермодальной перевозки. При этом гарантом и организатором взаимодействия всех звеньев транспортной цепи в системе является оператор интермодальной доставки грузов. Схему взаимодействия всех звеньев транспортной цепи в коммерческо-правовом, финансово-экономическом, организационно-технологическом аспектах, а также ряд отличительных признаков, относящихся к коммерческо-правовому аспекту функционирования интермодальной транспортной системы, определяет оператор.

В интермодальной системе доставки грузов благодаря эмерджентному эффекту результат деятельности системы оказывается выше, чем сумма отдельных частных результатов. Созданная система должна выполнять заданную по определенным критериям целевую функцию, несмотря на возможность несовпадения оптимумов целей отдельных частей с глобальным оптимумом цели системы.

## **НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

**Е.И. Ерошенко,**

*УО «Брестский государственный технический университет»,  
Республика Беларусь*

Инвестиционно-строительный комплекс является одной из приоритетных отраслей народного хозяйства. Эффективность его функционирования оказывает влияние как на темпы развития, так и на конкурентоспособность экономики в целом. С развитием рыночных отношений ме-