

«Зеленые» инвестиции должны обеспечить развитие новых технологий и секторов, которые в будущем станут основными двигателями экономического роста и развития. К их числу относят инновационные технологии в области производства энергии из возобновляемых источников, энерго- и ресурсоэкономичные здания и оборудование, новейшие транспортные системы с низким уровнем выбросов углерода и т. д.

#### **Список использованных источников**

1. Сайт Министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды Республики Беларусь: [greeneconomy.minpriroda.gov.by/ru/zelenaya-economika/](http://greeneconomy.minpriroda.gov.by/ru/zelenaya-economika/)  
Дата доступа: 27.02.2017.

2. Электронный ресурс: Техническая помощь в поддержке развития «зеленой» экономики в Беларуси – Первоначальный отчет.

3. Содействие переходу Республики Беларусь к «зеленой» экономике, электронный ресурс: <http://greenlogic.by>. Дата доступа: 03.03.2017.

УДК 65.01

### **ТЕХНИЧЕСКИЕ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ РИСКИ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ**

**Худолеева Н.Б.**

Учреждение образования «Белорусско-Российский университет», г. Могилев, Республика Беларусь, [Nataly18021958@gmail.com](mailto:Nataly18021958@gmail.com)  
Научный руководитель – Александрова С.А., ст. преподаватель.

*The analysis of the technical and technological risks in the international transport companies' activity is provided in the article. Classification of these risks is given, as well as the necessity of their permanent monitoring is proved.*

На сегодняшний день в условиях стремительно развивающейся экономики хозяйственная деятельность автотранспортных предприятий сопряжена с многочисленными рисками, от своевременной идентификации которых во многом зависит стабильная работа данных предприятий.

В большом многообразии предпринимательских рисков, сопровождающих деятельность международных автомобильных грузоперевозчиков, ключевое место отводится техническим и технологическим рискам.

Технический риск - отказ и поломка транспортного средства и, как следствие, возможные задержки доставки груза.

В свою очередь, технологический риск связан с особенностями применяемых транспортной компанией технологий [1].

Автором был выполнен качественный анализ рисков в деятельности автотранспортного предприятия СООО «Могилеввнештранс», работающего на рынке международных грузовых перевозок. Проведенный анализ позволил выявить ряд ключевых рисков, влияние которых на деятельность предприятия наиболее выражено. Среди них можно выделить:

1. Недостаточный темп внедрения инноваций в перевозочный процесс:

а) появление и интенсивное развитие новых технологий перевозок. В связи с опережением темпов развития технологического прогресса над темпами внедрения инноваций в перевозочную деятельность СООО «Могилеввнештранс», это приводит к отставанию технико-экономических и эксплуатационных характеристик подвижного состава исследуемого предприятия от мирового уровня, что, в свою очередь, создает риск снижения конкурентоспособности предприятия, а также отставания от требуемого темпа снижения операционных затрат;

б) ускоренное развитие информационного обеспечения транспортных перевозок. На сегодняшний день большинство программ управления грузоперевозками адаптированы для нужд крупных экспедиторских и логистических компаний. Данный факт затрудняет работу в данных информационных системах небольших транспортных компаний, так как требует больших капитальных вложений как в приобретение данного продукта, так и в обучение сотрудников работе с ним. Следовательно, это не позволяет в полной мере реализовать потенциал современных технологий для повышения оперативности и качества обслуживания клиентов.

## 2. Нарушение графика доставки груза:

а) возникновение чрезвычайных ситуаций в пути следования (ДТП, отказ технических средств). Чрезвычайная ситуация, возникшая в пути следования транспортного средства, приводит к нарушению графика доставки груза, что влечет за собой дополнительные расходы по ремонту транспортного средства, штрафные санкции в связи с невыполнением договора, а также создает риск утраты либо порчи перевозимого груза;

б) простои на таможне так же влекут за собой несвоевременную доставку груза грузополучателю, а, следовательно, штрафные санкции и риск порчи перевозимого товара.

3. Экологическая безопасность. В связи с ужесточением экологических норм для транспортных предприятий возникает риск снижения объемов перевозочной деятельности из-за невозможности пополнения в короткие сроки автопарка СООО «Могилеввнештранс» автомобилями, отвечающими всем нормам экологической безопасности из-за их высокой стоимости [2].

4. Угроза террористических актов. Исходя из сложной политической ситуации в странах Европейского Союза, а также участившихся случаев террористических атак, возникает угроза совершения или совершение актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах СООО «Могилеввнештранс» в данном регионе.

Таким образом, в условиях ускоренного развития сферы международных автомобильных грузоперевозок для приобретения конкурентного преимущества, а также сохранения занимаемой доли рынка предприятия должны проводить регулярный мониторинг рисков, выявлять их влияние на деятельность фирмы, а также разрабатывать мероприятия по снижению влияния данных рисков в рамках рыночной стратегии предприятия.

## Список использованных источников

1. Технологические риски [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа: <http://theeconomy.ru/technologicheskie-riski.html>. – Дата доступа 17.03.2017.

2. Европарламент отказался отложить ужесточение экологических норм [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа: <https://www.abw.by/news/10389/>. – Дата доступа 20.03.2017.

УДК 314

## ЭТНИЧЕСКИЙ СОСТАВ НАСЕЛЕНИЯ БРЕСТСКОЙ ОБЛАСТИ

**Чешун О.Е.**

Учреждение образования «Брестский государственный университет имени А.С. Пушкина», г. Брест, Республика Беларусь, olya.cheshun@yandex.by  
Научный руководитель – Шелест Татьяна Анатольевна, к.г.н.

*The article examines the main ethnic groups of the population of the Brest region and their changes for the period 1959–2009 based on population censuses.*

Этнос – исторически сложившаяся устойчивая совокупность людей – род, племя, народность, нация, обладающих общими относительно стабильными особенностями культуры (в том числе языка) и психики, а также сознанием своего единства и отличия от других таких же образований [1]. Основным источником информации об этническом составе населения являются переписи населения, которые проводятся в Беларуси каждые 10 лет. Последняя перепись была в 2009 г.

Исследование этнического состава населения любой территории является одной из ключевых задач для обеспечения устойчивого воспроизводства населения, регулирования трудоресурсного потенциала и предотвращения возникновения межнациональных споров и конфликтов.

Современный этнический состав населения является результатом длительного исторического процесса. Формирование белорусской народности началось в XIII в. при объединении Древней Литвы с Полоцкой, Туровско-Пинской, Новогрудской, а позже и Берестейской землями – формированием ВКЛ. С укреплением социально-экономического и политического устройства ВКЛ начинается процесс проникновения на территорию исследуемого региона представителей инородных этнических групп. Одними из первых массовых переселенцев были татары, которые появились в конце XIV в. как наёмные военные в борьбе с тевтонами. Массовая миграция евреев началась в конце XV в. Значительный приток поляков начался после подписания Люблинской унии (1569 г.).

На формирование национального состава оказал влияние также третий раздел Речи Посполитой, что повлекло за собой присоединение территории нынешней Брестской области к Российской империи, в результате чего начался процесс притока русских эмигрантов. После подписания в марте 1921 г. Рижского мирного договора, территория Западной Беларуси вошла в состав польского государства, что оказало влияние на изменение этнической структуры населения региона, а именно привело к увеличению численности польского населения и уменьшению численности русских.