

В настоящее время гибкая методология Scrum повсеместно заменяет классические подходы, тем самым позволяя быстро реагировать на изменения рынка.

Список цитированных источников

1. Топ-7 методов управления проектами: Agile, Scrum, Kanban, PRINCE2 и другие [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.pmservices.ru/project-management-news/top-7-metodov-upravleniya-proektami-agile-scrum-kanban-prince2-i-drugie/>

2. Scrum (скрам) и гибкие методологии разработки — зачем заказчику знать такие непонятные слова? [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://blog.sibirix.ru/2011/11/30/what-is-scrum/>

3. Agile/Scrum для начинающих. Что такое гибкая методология? [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.pmooffice.by/blog/agile/agile-approach.html>

4. Методология Scrum. Как управлять проектами? [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.chelpachenko.ru/effektivnoe-obuchenie/metodologiya-scrum-kak-upravlyat-proektami.html>

УДК 338.48«313» (476)

Захарова А.А.

Научный руководитель: Четырбок Н.П., Скопец Г.Г.

ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Актуальность работы: Республика Беларусь имеет развитую инфраструктуру и, располагаясь в центре Европы, является государством, по территории которого проходят кратчайшие пути, соединяющие страны Евросоюза с Россией, Казахстаном, Китаем, Японией и другими странами. Благодаря этому открываются широкие возможности для осуществления транзита пассажиров, грузов, транспортных средств, электроэнергии по территории страны, а соответственно, для притока значительных валютных поступлений. Все это выдвигает транзит в ряд основных государственных приоритетов. Однако, современное состояние отечественной транспортной системы не позволяет национальной экономике полноценно использовать имеющиеся возможности, снижает эффективность транспортной деятельности. Поэтому задача совершенствования использования транзитного потенциала Беларуси является актуальной.

Цель работы: выявить пути повышения использования транзитного потенциала Республики Беларусь.

Задачи: проанализировать текущий уровень и перспективы развития транзитного потенциала Республики Беларусь, а также сформулировать комплекс мероприятий, направленных на повышение транзитной привлекательности транспортной инфраструктуры в Беларуси.

В условиях глобализации транспорт выступает основой формирования не только внутренних, но и международных рынков. На современном этапе развития международных экономических отношений повышение транзитной привлекательности государства призвано стать одним из приоритетов в планировании его транспортной политики. Выгодное экономико-географическое и геополитическое положение Республики Беларусь, обусловленное проходящими по ее территории двумя международными транспортными коридорами: **Критский коридор II: (Берлин (Германия) – Варшава (Польша) – Минск (Беларусь) – Москва (Россия) – Нижний Новгород (Россия), соединяющий Западную Евро-**

пу, Польшу, Беларусь и Россию) и **участок IX Критского коридора** (№9 – «граница Российской Федерации – Витебск – Гомель – граница Украины» и №9В – «Гомель – Минск – Вильнюс – Клайпеда», соединяющий Финляндию, Литву, Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию, Грецию), а также формирование общей границы стран Таможенного союза **ЕАЭС** определяют повышение транзитного потенциала страны и создают возможности для роста экспорта транспортных услуг.

Понятие «транзитный потенциал» означает совокупность возможностей данной страны (региона) по оказанию транспортно-логистических и иных сопутствующих услуг в целях обслуживания международных транзитных потоков грузов и пассажиров, следующих по ее территории. При этом критерием отнесения перевозки к транзиту выступает нахождение пунктов отправления и назначения за пределами национальной границы.

В структуре объема осуществляемых транзитных перевозок через территорию Беларуси наибольший удельный вес имеют железнодорожный и автомобильный транспорт, на долю которых приходится около 87 % транзитных грузов без учета транспортировок магистральным трубопроводным транспортом. В силу универсальности и присущих только ему достоинств особое место в организации и осуществлении международных транзитных перевозок занимает автомобильный транспорт. Его широкое использование, в том числе и в международном сообщении, обусловлено экономико-географической компактностью территории Республики Беларусь.

При общей тенденции к росту объема транзитных перевозок автомобильным транспортом в Беларуси в 2009–2015 гг. его темпы, тем не менее, постепенно замедляются (наблюдаемый прирост: 20,7 % в 2010 г., 18,7 % в 2011 г., 12,3 % в 2012 г., 8,1 % в 2013 г., 4,2% в 2014 г., 1,2% в 2015 г.). В 2016 году произошло снижение объема транзита, на транзит грузов повлияло падение на 19,3% объемов перевозок каменного угля, на который приходится более половины всего транзита, нефти и нефтепродуктов – на 31,7%, удобрений – на 21%.

Наибольшая часть транзита грузов автотранспортом (порядка 94 %) проходит через территорию республики в направлении Запад — Восток: в основном это грузы в/из Российской Федерации. В направлении Север — Юг через Беларусь ежегодно проходит около 5–7 % общего объема автомобильного грузового транзита: главным образом, это грузы в/из Украины, России и Прибалтики. В целом за последние 15 лет объемы транзитных перевозок автотранспортом через территорию республики увеличились в 4 раза. Следует подчеркнуть, что в перспективе прирост объемных и финансовых показателей по международным перевозкам будет определяться конкурентоспособностью белорусских автомобильных перевозчиков. При осуществлении транзита по территории Республики Беларусь необходимо конкурировать с автомобильными перевозчиками стран Евразийского экономического союза (далее – ЕврАзЭС), при этом важнейшую роль играет систематическое обновление парка подвижного состава автомобильного транспорта страны.

Динамика характеризуется постепенным возрастанием структурной доли новых и наиболее экологически безопасных автотранспортных средств, работающих по процедуре МДП (книжка Международных дорожных перевозок). Всего на 1.01.2014 г. количество автомобилей, соответствующих экологическим требованиям стандартов Евро-3, Евро-4 и Евро-5, составило 8600 единиц (71,2 % от общего количества), в том числе Евро-4 и Евро-5 — 6811 еди-

ниц (56,4 %).

В структуре транзитных автоперевозок Республики Беларусь продолжают преобладать транзитные грузы, перевозимые российскими автоперевозчиками. Второе место по объемам перевозок занимают польские автомобильные перевозчики, причем их структурная доля растет: в 2015 г. она составила 24,4 % против 21,8 % в 2012 г. Что касается направлений перевозок, при безусловном преобладании грузов, перевозимых в/из России, чаще других странами назначения транзитных грузопотоков через территорию Беларуси являются Польша, Германия, Литва, Украина, Бельгия, Нидерланды, государства Средней Азии и Кавказского региона. В целом автомобильный транспорт республики, обслуживая практически все виды международных экономических отношений, является важнейшим источником валютных поступлений. Согласно данным справочно-информационного издания «Транспорт и логистика Республики Беларусь 2013 и 2014 г.» услуги автотранспорта формируют 25 % положительного сальдо баланса услуг страны, или 696,0 млн долл. США в 2013 г. По итогам 2013 г. поступление иностранной валюты от экспорта услуг автомобильного транспорта Беларуси составило 1133,1 млн долл. США (что на 11,6 % больше, чем в 2012 г.), превысив аналогичные показатели железнодорожного и трубопроводного транспорта. Валютные поступления от экспорта автотранспортных услуг по перевозке грузов в том же году составили 1103,4 млн долл. США.

С целью проведения эффективной диагностики развития логистики в государствах мира Всемирным банком в 2007 г. была разработана методика, позволяющая оценить текущее состояние логистической отрасли страны. Она заключается в расчете Индекса эффективности логистической системы (Logistics Performance Index — LPI), который определялся 1 раз в два года. Результаты исследования публиковались в 2007, 2010, 2012 и 2014, 2016 гг. Следует отметить, что Республика Беларусь не была включена в рейтинг 2010 г. В настоящее время LPI включает учет по пятибалльной шкале шести оценочных критериев и расчет на их основе среднего значения индекса по каждой стране.

Действующая методология LPI включает следующие оценочные критерии:

- эффективность процесса оформления таможенными органами;
- качество логистической транспортной информационно-технологической инфраструктуры;
- простота и доступность международных поставок;
- уровень компетентности логистического обслуживания;
- возможность отслеживания международной поставки;
- своевременность полного завершения поставок.

Из представленных индексов Беларусь за последние два года снизила свое положение по следующим критериям: «инфраструктура» (86-е место, снижение значения с 2,78 до 2,55), «качество и компетентность» (116-е место, снижение с 2,65 до 2,46), «отслеживание прохождения грузов» (113-е место, снижение с 2,58 до 2,51). В то же время Беларусь улучшила позиции по таким показателям, как «таможня» (87-е место, рост значения с 2,24 до 2,50), «международные перевозки» (91-е место, рост с 2,58 до 2,74), «своевременность поставок» (93-е место, рост с 2,87 до 3,05). Стабильный рост в течение всех семи лет наблюдался только по показателю «международные перевозки».

Для сравнения в странах, граничащих с Республикой Беларусь, значения индекса LPI в 2014 г. оказались значительно выше и составляют соответственно: в Польше — 3,49 (31-е место), в Литве — 3,40 (36-е место), в Латвии

— 3,18 (46-е место), в Украине — 2,98 (61-е место), в России — 2,69 (90-е место). Относительно низкое для выгодного географического расположения Беларуси значение индекса LPI свидетельствует о необходимости увеличения темпов развития транспортной логистики в нашей стране и повышения ее транзитной привлекательности для международных перевозчиков.

Для наращивания транзитной привлекательности Беларуси стоит рекомендовать следующие направления:

1) сближение норм белорусского законодательства с требованиями актов Европейского союза в сфере транспортировки грузов;

2) реконструкция и модернизация автомобильных дорог и иной дорожной инфраструктуры, необходимой для осуществления транзита по территории страны;

3) сокращение времени проведения контрольных процедур в пунктах пропуска;

4) увеличение объемов оказания услуг придорожного сервиса за счет строительства гостиниц, кафе, автозаправочных станций, станций технического обслуживания, пунктов экстренной помощи на дорогах, а также их доведение до уровня международных стандартов по придорожному обслуживанию;

5) дальнейшее создание мультимодальных многофункциональных транспортно-логистических центров, включая трансграничные терминалы;

6) развитие системы электронной таможни и электронного документооборота.

Подводя итог работы, стоит отметить, что Республика Беларусь обладает значительным транзитным потенциалом, который можно расширить при условии дальнейшего развития транспортно-логистической сети.

Список цитированных источников

1. Статистика - [Электронный ресурс] // Транспорт и связь Республики Беларусь 2016 – Режим доступа: <http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realny-sector-ekonomiki/transport/>

2. Колесник, К.А. Перспективы Беларуси как транспортно-логистического центра / К.А. Колесник, Е.Г. Господарик.

3. Доклад МСАТ [Электронный ресурс] // Состояние автомобильного транспорта в Едином экономическом пространстве 2014 – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinf/transport/SiteAssets/ДТИ%20автомобильный%20транспорт/Доклад%20МСАТ%20IRU%20О%20состоянии%20автомобильного%20ранспорта%20в%20Едином%20экономическом%20пространстве.pdf>

УДК 339.5

Ильич А.В.

Научный руководитель: старший преподаватель Кот Н.Г.

УПРАВЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТАМИ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

Введение. Актуальность научной работы обусловлена тем, что внешнеэкономическая деятельность является приоритетным направлением развития экономики Республики Беларусь, а также является стимулом для международного экономического сотрудничества нашего государства с остальными странами, выраженного в торговых, политических, экономических и культурных связях.