

включен в состав санационного фонда первого уровня, разработка каких товаров и услуг предполагается, что и кто может остаться в санационном фонде второго уровня. Информация такого рода позволит активизировать идеи работников предприятия в освоении дополнительных видов продукции и услуг, особенно если имеется возможность на этой основе привлечь идеи частного бизнеса.

## **МАРКЕТИНГОВЫЙ АНАЛИЗ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПОТОКОВ, ПРОХОДЯЩИХ ЧЕРЕЗ БРЕСТ**

*Ю.А.Алейник, Е.С. Кокотова*

*Брестский политехнический институт, Республика Беларусь*

После распада СССР автомагистраль Москва-Минск-Брест стала главной транспортной артерией между Россией, Беларусью и европейскими странами. В системе транспортных коридоров Европы эта трасса вместе с ее западным продолжением определена Европейским Союзом как “транспортный коридор № 2”. Для Республики Беларусь - это, практически, единственный полномасштабный транспортный коридор, в котором совмещаются автомобильная и железнодорожная автомагистрали. В связи с этим представляется целесообразным проводить постоянный маркетинговый мониторинг за состоянием и интенсивностью его использования, что имеет немалое значение и для обеспечения эффективного трансграничного сотрудничества в Европе.

Как известно, до недавнего времени пограничный переход “Козловичи” являлся основным пунктом пропуска грузовых автомашин, следующих с Запада на Восток и обратно. В смену, в течение 12-ти часов, пропускная способность перехода составляла в 1997 г. 250 грузовых автомашин на въезд в Республику Беларусь и столько же - на выезд. За сутки данный переход пропускал в общей сложности около тысячи большегрузных автомашин. Такая ситуация, особенно до российского кризиса в августе 1998 года, создавала определенные трудности на границе при обработке автомашин.

Технология проведения таможенного оформления и транспортно-экспедиционного обслуживания определяются таможенным кодексом РБ, “Правилами транспортно-экспедиционной деятельности в Республике Беларусь”, а также другими нормативными документами Совета Министров РБ и государственного таможенного Комитета РБ.

При пересечении границы существуют услуги, которые условно можно подразделить на две части: государственно-монополизированные и коммерческие. К первым относятся услуги по оформлению грузов и контролю автотранспортных средств, которые любое государство в мире оставляют за собой: пограничный контроль, таможенный контроль, фито-санитарный контроль, ветеринарный контроль.

Второй комплекс услуг в большинстве европейских стран является объектом коммерческих интересов негосударственных организаций и включает в себя:

- специфические сервисные услуги трансграничных перевозок: страхование автомобилей, выдача разрешений на выполнение автомобильных перевозок на иностранной территории, оформление дорожных сборов, определение весовых и габаритных параметров автотранспортных средств;

- сервисные услуги для подвижного состава и водителей: заправка и мойка автомашин, их техническое обслуживание и ремонт, организация охраняемой стоянки автотранспортных средств, обеспечение питания и досуга водителей;

- бизнес-услуги: банковские платежи, обмен валюты, размножение документов, телефонная и факсимильная связь, почтовые услуги, юридические услуги.

Основным сегментом рынка, дающим большую часть совокупной выручки, является таможенное обслуживание транспорта и грузов. При этом имеется в виду, что это возможно в случае функционирования постоянной рыночной структуры в виде терминала.

Такая структура создана в 1998 году и даже два самостоятельных подразделения: одно - на въезд в Республику Беларусь - "Брестгрузоавтосервис" и одно на выезд - на базе российско-белорусского предприятия "СовавтоБрест".

В принципе оба предприятия являются монополистами, так как это определено государственной политикой в данной области. В связи с этим естественно предположить, что оба они примут стратегию "стрижки купонов" в отношении рассматриваемого рынка. В то же время, технология обработки грузов, таможенное оформление автопоездов предусматривает определенные временные интервалы, что способствует расширению сферы услуг, включая организацию отдыха водительского состава. В связи с этим можно прогнозировать появление широкого круга фирм, стремящихся к завоеванию данного сектора рынка. Серьезную конкуренцию предприятиям может составить в будущем аналогичное предприятие на территории Республики Польша, так называемый терминал "Корыштын". Однако, в ближайшее время в связи с большой разницей в стандартах Польши и Беларуси на данном рынке, такая конкуренция исключена.

На основе опыта Польши, Германии, других европейских стран можно также отметить, что инфраструктура терминальных предприятий, находящихся в европейских транспортных коридорах, должна быть достаточно разветвленной и предлагать широкий комплекс различных услуг. При этом необходимо выработать определенную стратегию рекламы, производя ее функциональное и региональное распределение. Опыт последнего времени показывает, что вследствие недостаточной или недостоверной информированности грузоперевозчиков, транспортные потоки могут изменяться не в пользу рассматриваемого коридора.

## ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM PRACY W ASPEKTCIE NORMY BS 8800

*Bogumił Konodyba-Szymański, Janusz K. Grabara  
Politechnika Częstochowska, Polska*