

ber beer. The ultimate goal is to completely eliminate waste by creating environmentally friendly products and increasing the share of the Circular Economy.

In addition, the Danish potato processing company KMC began processing the remaining potato fibres into a protein-rich supplement for the food industry. Starch and fiber can be extracted and processed, thereby increasing the volume of used potatoes for the economic benefit of producers.

Another example is Finnish fertilizer manufacturer Ecolan, a subsidiary of Honkajoki Oy. Ecolan produces organic Agra fertilizer using meat and bone flour. The raw material is processed into powder, which is then mixed with other ingredients for production [7]

Adherence to Sustainable development principles is the basis for the success of modern business. More and more companies in the world are aware of the unique value of non-renewable resources and are seeking an optimal balance between the needs of the organization, society and nature. At the same time, an international and national institutional environment is being developed for the introduction of Green Logistics into economic activities, the system of accounting for harmful effects on natural areas and the evaluation of the effectiveness of companies' efforts to protect the environment from pollution is being improved. The problem of recycling is becoming increasingly urgent not only for production enterprises, but also for the population. The more secondary raw materials are sent for processing, the more necessary is the formation of return flows and the effective organization of their movement.

Список использованных источников

1. Устойчивое развитие: концепция, принципы, цели // Устойчивый бизнес [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://csrjournal.com/ustojchivoe-razvitie-koncepciya-principy-celi>. – Дата доступа: 25.08.2019.

2. Национальный план действий по развитию «зеленой экономики» в Республике Беларусь до 2020 года: Постановление Совета Министров Республики Беларусь 21.12.2016 № 1061 – Минск, 2016.

3. Омельченко, И.Н. Основные направления развития логистики XXI века: ресурсосбережение, энергетика и экология / И.Н. Омельченко, А.А. Александров, А.Е. Бром, О.В. Белова // Гуманитарный вестник МГТУ им. Н.Э. Баумана: электрон. журн. – 2013. – №10(12) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://hmbul.bmstu.ru/catalog/econom/log/118.html>. – Дата доступа: 20.08.2019.

4. Хлюстова, Я. Чем закончилась конференция по климату // Я. Хлюстова, Е. Шутова, Н. Подорвнюк [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gazeta.ru/science/2015/12/11_a_7954835.html. – Дата доступа: 20.08.2019.

5. Герами, В.Д. Государственное регулирование и рыночное саморегулирование в сфере «зеленой логистики» / В.Д. Герами // Инновационные технологии в логистике и управлении цепями поставок: Сборник научных статей. – М.: Изд-во Эс-Си-Эм Консалтинг, 2015. – 156 с. – С. 36-44.

6. Капустина, Л.М. Зеленые технологии в логистической деятельности / Л.М. Капустина // Известия УрГЭУ. – 2016. – №2(64). – С. 114-122.

7. Циркулярная экономика основана на логистике. Раздел Пресс-центр. [Электронный ресурс]. – 2018. – Режим доступа: <https://www.asstra.by/ru/asstra-news/novosti-kompanii/2018/05/cirkulyarnaya-ekonomika/>. – Дата доступа: 21.08.2019.

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Кочурко О. А., Авдосенко С. Н.

Транспортная логистика занимает ведущее место в логистической системе Республики Беларусь. Это предопределено географическим положением республики как внутриконтинентального государства, не имеющего выхода к морю, и преимуществами автомобильного транспорта, являющегося оптимальным и эффективным средством доставки и распределения товаров как во внутреннем сообщении, так и на международных маршрутах.

Автомобильные дороги – важнейший элемент транспортной системы государства. Территорию Беларуси пересекают 2 трансъевропейских транспортных коридора, определённых по международной классификации под номером II (Запад- Восток) и под IX (Север-Юг) с ответвлением IXв. В настоящее время на республиканских автомобильных дорогах функционируют 383 автозаправочные станции, 393 пункта питания, 90 станций технического обслуживания и 53 придорожные гостини-

цы. Протяжённость сети автомобильных дорог в Республике Беларусь составляет 103,7 тыс. км., в том числе 74,3 тыс. км это дороги с твёрдым покрытием (см. рисунок 1) [1].

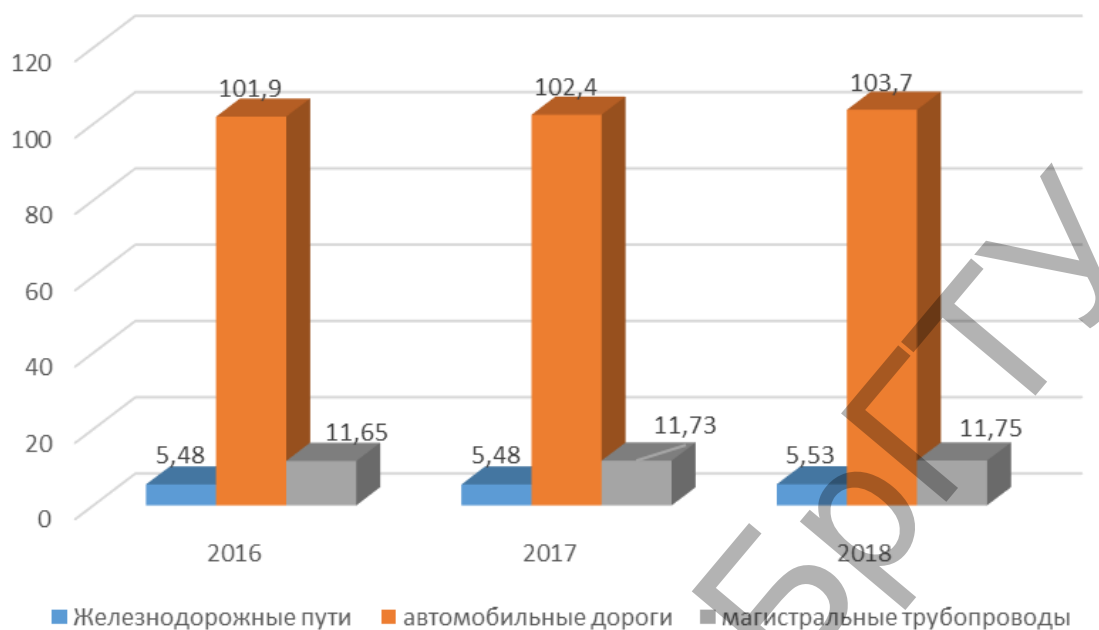


Рисунок 1 – Протяженность транспортных путей (в тыс. км)

Автомобильный транспорт считается самым мобильным и самым удобным видом грузоперевозок, в первую очередь при перевозках грузов небольших объемов, на небольшие расстояния. Предоставляется возможность осуществить доставку груза непосредственно по адресу, не требуется перегружать груз с автомобиля на другой вид транспорта. С другой стороны, такой вид транспорта является достаточно дорогим и самым не экологичным, а также у него относительно небольшая грузоподъемность, высокие расходы на ГСМ и техническое обслуживание [2]. В настоящее время в Республике Беларусь зарегистрировано свыше 36240 субъектов хозяйствования, имеющих лицензию на право осуществления деятельности в области автомобильного транспорта [3].

Основными проблемами грузоперевозок в Республике Беларусь являются:

1) состояние автомобильных дорог. Из-за плохого состояния дороги резко снижается пропускная способность, и, как следствие, перевозчик несет убытки вследствие временных потерь, плюс повышенный износ транспорта. Из-за задержки доставки скоропортящегося груза он несет прямые убытки;

2) практически во всех транспортных компаниях автопарк катастрофически устарел. При организации грузоперевозок в небольших городах, часто вынуждены использовать устаревший транспорт. Особенно это касается мелких транспортных организаций или ИП;

3) поломка автомобиля, находящегося в рейсе. Несмотря на то, что все автомобили проходят тщательный технический осмотр перед поездкой, такой случай не исключен. И если нет возможности быстро устранить неисправность, то приходится «переваливать» груз;

4) рост цен на горюче-смазочные материалы, что способно значительно поднять себестоимость грузоперевозки. При наличии достаточно жесткой конкуренции на рынке транспортно-логистических услуг, ведет к потере прибыли компанией [4].

Также следует отметить, что наличие постоянных грузопотоков предопределяет организацию регулярного движения подвижного состава по заранее разработанным оптимальным маршрутам между грузообразующими и грузопоглощающими пунктами.

Выбор маршрутов должен отвечать следующим требованиям:

- обеспечение полной загрузки подвижного состава;
- время одного оборота состава на маршруте не должно превышать время одной смены работы водителей;
- организация движения по наикратчайшему расстоянию;

- осуществление грамотного диспетчерского руководства и контроля процесса;
- минимизация порожних пробегов;
- исключение возможности встречных однородных перевозок;
- выполнение перевозок минимальным количеством автотранспортных средств (АТС);
- соблюдение установленных правил безопасности движения;
- обеспечение необходимого технического обслуживания автопарка.

Работа подвижного состава по заранее составленным рациональным маршрутам способствует повышению его производительности, упрощает оперативное планирование, обеспечивает регулярность перевозок [5].

В практике международных сообщений используются две основные системы организации работы и движения подвижного состава на автомобильных линиях:

1) сквозного движения каждого АТС от начального до конечного пункта независимо от расстояния перевозки;

2) участкового (плечевого) движения, когда автомобильная линия делится на ряд участков, на каждом из которых действует отдельный парк седельных тягачей, образующихся только в пределах данного отрезка пути, а полуприцепы следуют с грузом от начала до конца обслуживаемого грузового потока и на стыках двух смежных участков передаются тягачам следующей на специально устраиваемых перецепочных пунктах (площадках).

При планировании маршрута доставки груза следует учитывать специфичность некоторых направлений, по которым совершаются грузоперевозки, обусловленную такими факторами, как размер дорожных платежей, объем бензобака и др. [6].

По этой причине основной задачей государственной политики в области транспорта Республики Беларусь является формирование эффективной транспортно-логистической системы, позволяющей обеспечить потребности экономики и граждан в перевозках, а так же создание условий для реализации транзитного потенциала страны.

С целью решения этих проблем, в соответствии с Программой развития логистической системы на период до 2020 года, на территории Республики Беларусь формируется сеть крупных логистических центров, которые, в свою очередь, позволят уже существующим национальным логистическим операторам расширить рынки сбыта и спектр предоставляемых услуг. Формирование таких центров соответствует требованиям и тенденциям развития мирового рынка, о чем свидетельствует опыт стран Западной Европы. Так, в Голландии их деятельность приносит 40% дохода транспортного комплекса, во Франции - 31%, в Германии - 25%. В странах Центральной и Восточной Европы эта доля в среднем составляет 30%.

В Республике Беларусь первые логистические структуры, соответствующие требованиям международных стандартов, появились только в 2003 г. - открылись логистические центры в промзоне Колядичи (Минск) и на базе таможенного пограничного терминала «Брестгрузавтосервис» (г. Брест). На данный момент в республике функционируют 43 субъекта хозяйствования логистической направленности. 31 из них находится в Минском и шесть – в Брестском регионе (см. рисунок 2) [7]. Девять из 16 торгово-логистических центров обслуживают собственные грузопотоки, относятся к РУП «Белтаможсервис», остальные созданы за счет инвестиций национальных и зарубежных инвесторов (из России, Азербайджана и Ирана).

Однако транзитные логистические услуги в Республике Беларусь не стали ведущей сферой привлечения инвестиций. Доля такого рода услуг в общем объеме экспортных операций в Беларуси составляет до 12 %, что в 3 раза ниже среднемирового показателя. При этом основной статьей экспорта услуг (54 %) является транспортно-экспедиционная деятельность белорусских субъектов хозяйствования.

Формирование современной транспортно-логистической системы предполагает создание соответствующей инфраструктуры на основе прогрессивных транспортно-логистических технологий, форм организации производства и доставки грузов, а также сети транспортно-логистических центров.

В целях повышения эффективности функционирования национальной логистической системы необходимо решить ряд важных задач:

1) создать единую транспортно-логистическую систему, включающую структуры как государственной, так и частной форм собственности;



Рисунок 2 – Логистические центры Республики Беларусь

2) обеспечить государственную поддержку притока иностранных инвестиций в этот сектор услуг, в частности через строительство логистических центров. Появление транснациональных корпораций с их передовыми стратегиями и технологиями поможет создать стабильный и успешный рынок логистических услуг;

3) значительно расширить комплекс транспортно-логистических услуг (включая планирование, контроль, менеджмент и доставку) при активном использовании аутсорсинга логистических услуг (технологии 3PL) на международном рынке;

4) открыть за рубежом многофункциональные логистические центры, представляющие комплексы объектов, обеспечивающих управление товарными, сервисными и информационными потоками, предназначенные для управления продвижением товаров, в том числе белорусского производства, их реализации в стране назначения;

5) формировать положительный имидж национальных поставщиков логистических услуг на международном рынке, используя опыт международных логистических компаний в области клиентоориентированного маркетинга;

6) принять соответствующую нормативно-правовую базу, в частности по межгосударственным интермодальным перевозкам, по унификации документооборота;

7) сформировать систему подготовки высококвалифицированных специалистов в сфере 3PL и 4PL технологий и транспортных.

Таким образом, необходимы координация государственной политики развития отечественной логистики, формирование централизованного института управления системой логистики. Комплексное решение отмеченных задач с учетом тенденций развития мирового рынка логистических услуг позволит компаниям Республики Беларусь завоевать устойчивые позиции в международной логистике [5].

Развитая логистическая инфраструктура страны стимулирует приток иностранных инвестиций, значительный рост объемов транзитных перевозок, формирование дополнительных конкурентных преимуществ белорусских участников рынка транспортно-логистических услуг и значительный рост экспортного потенциала страны [8].

Подводя итоги, можно сказать, что роль автомобильной логистики в Республике Беларусь достаточно велика, что принимаемые меры по развитию и совершенствованию транспортной логистики позволят обеспечить комплекс транспортных услуг более высокого качества, увеличение транзитных грузопотоков через территорию Беларуси, а также интеграцию республики в европейскую транспортную систему. Предстоит еще большая работа по созданию надлежащих условий дорожного сервиса на всех транспортных коридорах республики, снижению

времени простоя на границе, поиску источников финансирования и механизмов реализации разработанных программ и мероприятий [9].

Список использованных источников

1. Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.belstat.gov.by>. – Дата доступа: 16.03.2019.
2. Национальный интернет-портал Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Грузоперевозки: особенности использования различного транспорта – Минск, 2013 г. – Режим доступа: <http://beltamogproekt.by/wp/gruzoperevozki-osobennosti-ispolzovaniya-razlichnogo-transporta>. – Дата доступа: 18.03.2019.
3. Транспорт и логистика в Республике Беларусь // Центр повышения квалификации руководящих работников и специалистов «БАМЭ-Экспедитор»: справочник. – Минск, 2012. – С. 29–31.
4. Национальный интернет-портал Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Проблемы в грузоперевозках – Минск, 2013 г. – Режим доступа: <http://gruzoperevozki-rb.by/forum/thread16.html> – Дата доступа: 18.03.2019.
5. Международные грузоперевозки: оценка эффективности работы АТС / В. Довнар // Наука и инновации. – 2010. – №1(83). – С. 57.
6. Эффективное использование АТС в международных грузоперевозках / В. Довнар // Наука и инновации. – 2010. – №2(84). – С. 34.
7. Ассоциация международных экспедиторов и логистов «БАМЭ-Экспедитор» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.baif.by>. – Дата доступа: 14.03.2019.
8. Международный рынок транспортно-логистических услуг и перспективы белорусской логистики / Л. Климович // Журнал международного права и международных отношений [Электронный ресурс] 2012. – № 1. – Режим доступа: <http://www.evolutio.info/content/view/1938/215/> – Дата доступа: 18.03.2018.
9. Пути совершенствования транспортной логистики в Республике Беларусь [Электронный ресурс] / Транспортная логистика – 2009. – Режим доступа: <http://bibliofond.ru/view.aspx?id=662197#1>. – Дата доступа: 06.04.2018.

ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА НА РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Худинская М. В.

Развитие торговли ежегодно увеличивает объемы перевозок грузов в международном сообщении, темпы прироста которых превышают темпы прироста мировой торговли за счет увеличения объемов внутрипроизводственных перевозок полуфабрикатов, запасных частей и комплектующих ТНК, доля которых составляет около 30% от всех перевозимых международных грузов.

Рост транспортных перевозок обусловлен разветвлением сетей грузопотоков, это, в свою очередь, вызвано глобализацией мировых рынков (экономики), что является преобразованием мирового пространства в единую зону, его открытие для беспрепятственного перемещения товаров, услуг, информации и капитала.

Вместе с ростом объемов перевозок грузов растут требования к качественным показателям международной логистики. Глобализация мировой экономики привела к значительному усилению конкуренции. В прошлом компании сравнивали себя с компаниями, действующими в одном городе, а теперь их конкурентами стали компании, располагающиеся не только в одной стране, но и по всему миру, даже на других континентах. Теперь компания, выходящая на международный рынок, должна по всем показателям соответствовать общемировому уровню. Это заметно повысило роль и, следовательно, требования к международной логистике, функциями которой являются не только перевозка грузов между предприятиями, находящимися в разных государствах, хранение товаров в пути, таможенные процедуры, но и организация слаженной работы провайдеров, участвующих в доставке [1, 67].

Исходя из этого, можно утверждать, что только крупные международные логистические компании, имеющие представительства во многих странах, обладающие широкой сетью посредников, обеспеченные прогрессивными технологическими средствами, а также различные объединения логистических компаний, способны эффективно функционировать в современных условиях.

По данным Европейской логистической ассоциации, комплексность услуг логистических компаний в странах Евросоюза составляет около 70 %, в то время как в Беларуси едва достигает 15 % [2, 55].