

### **Дорожное хозяйство**

1. Реконструкция автомобильных дорог.

### **Грузооборот:**

1. Сократить время, стоимость и сложность выполнения формальностей при экспорте/импорте груза.

2. Доступность и экономичность при организации международных перевозок.

### **Инфраструктура:**

1. Расширение пропускной способности оборудования электросвязи для обеспечения пропуска европейского, российского и азиатского трафиков сети передачи данных.

2. Востребованность в транспортном логистическом сервисе, соответствующем мировым стандартам.

3. Развитие сети придорожного сервиса.

### **Институциональные условия:**

1. Простота и эффективность проведения таможенных процедур.

2. Внедрение «электронной таможи»: электронное декларирование, электронный документооборот.

3. Создавать определённые структуры, позволяющие обеспечить комплексное обслуживание процесса доставки товаров от производителя или покупателя до конечного получателя.

4. Совершенство нормативно-правовых актов.

5. Развитие законодательства в области обеспечения транзита.

### **Список цитированных источников**

1. Сток, Джеймс Р. Стратегическое управление логистикой / Джеймс Р. Сток, Дуглас М. Ламберт. – М.: Альпина. – 2005. – 280 с.

2. Фразелли, Эдвард. Мировые стандарты складской логистики. – М.: Альпина. – 2012. – 330 с.

3. О Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года: Закон Респ. Беларусь, 29.08.2008 г. № 1249 – З: в ред. Закона Респ. Беларусь от 29.08.2008 г. // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2013.

УДК 658.7(476)

**Макаревич Е.В.**

**Научный руководитель: к.э.н., доцент Зазерская В.В.**

## **СОВРЕМЕННЫЕ ФАКТОРЫ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Транспорт и логистика, наряду с системами связи и телекоммуникаций, образуют кровеносную систему современной экономики. Особенно важна эта отрасль для Республики Беларусь, имеющей открытую экономику и выгодное географическое положение на перекрестке важнейших транспортных коридоров. Президент и Правительство Республики Беларусь поставили задачу максимального использования выгодного географического положения страны в целях социально-экономического развития. Для решения этой задачи необходимо развитие транспортной инфраструктуры, рост транспортного и транзитного бизнеса и сопутствующих услуг.

В связи с этим целью нашего исследования является определение логистического потенциала и разработка практических рекомендаций по развитию транспортно-логистической системы страны.

Логистическая система – это совокупность взаимодействия заинтересованных сторон в виде звеньев логистической системы, с определенными потенциальными возможностями и сферой компетентности.

Транспортная логистика – это система организации доставки по перемещению каких-либо материальных предметов, веществ и пр. из одной точки в другую по оптимальному маршруту с минимальными затратами и в оптимальные сроки.

Сегодня Республика Беларусь придаёт первостепенное значение динамическому развитию логистической системы. Объяснением этого является необходимость сокращения временного интервала между приобретением сырья и поставкой товаров конечному потребителю, что в свою очередь ведёт к минимизации совокупных издержек за счёт оптимизации потоковых процессов [2].

Интегрированный инструментарий логистики предполагает взаимодействие экономических интересов всех участников логистических цепей и систем, обладает мощным ресурсосберегающим потенциалом.

Транспорт является важнейшим фактором эффективного развития экономики. Становление рыночных экономических отношений усиливает эту роль транспорта, так как при его непосредственном участии формируются региональные товарные рынки. Становится более актуальной главная задача транспорта – ускорение оборота материальных ценностей, доставки готовой продукции, перевозки людей, ибо это прямо затрагивает экономические интересы, как производителей, так и потребителей [1]. Выявлено, что перспективы развития транспортной составляющей белорусского рынка логистических услуг в определяющей степени зависят от следующих факторов: густота транспортных коммуникаций, проходящих по территории, уровень развития производственно-технической базы, интенсивность грузопотоков, уровень логистического сервиса и др.

На основе анализа указанных факторов были систематизированы показатели логистического потенциала по блокам – дорожное хозяйство, грузооборот, институциональные факторы, инфраструктура.

Были выявлены основные показатели: протяженность дорог с твердым покрытием, наличие грузовых транспортных средств у предприятий, протяженность ж/д путей, грузооборот ж/д транспорта, грузооборот автотранспорта, гостиницы, станции технического обслуживания, автозаправки, объекты общественного питания и др.

Расчет логистического потенциала показал его снижение за счет ухудшения показателей грузооборота, институциональных факторов. Несмотря на некоторое затем улучшение в настоящее время этот уровень развития не удовлетворяет потребности экономики.

Далее проводили факторный анализ. Влияние факторов рассчитали по последним двум годам, используя метод цепных подстановок, которые показали отрицательное влияние двух блоков: грузооборот и институциональные условия.

Решения по совершенствованию логистической системы требуют комплексного обоснования и расчетов не только экономических показателей, характеризующих ЛП, но и анализ логистических рисков.

Для транспортной логистики выделяют следующие риски:

1. Коммерческий риск. Выражается в срыве поставок, недополучение продукции, увеличение транспортных издержек нарушении сроков поставки, невыполнении финансовых обязательств, утрате доли дохода (прибыли).

2. Риск ущерба в результате изменения погодных условий, включая стихийные бедствия.

3. Технические риски. Связаны с эксплуатацией технических средств логистической системы.

4. Риск утраты груза в результате хищения, учитывая пропажу груза без вести или угон транспортного средства вместе с грузом.

5. Экологический риск. Выражается в ущербе окружающей среде, например, при транспортировке или хранении продукции.

6. Риск наступления гражданской ответственности.

Рекомендации по развитию логистического потенциала региона:

➤ Реконструкция автомобильных дорог.

➤ Сократить время, стоимость и сложность выполнения формальностей при экспорте/импорте груза.

➤ Расширение пропускной способности оборудования электросвязи для обеспечения пропускной способности европейского, российского и азиатского трафика сети передачи данных.

➤ Востребованность в транспортном логистическом сервисе, соответствующим мировым стандартам.

➤ Развитие сети придорожного сервиса.

➤ Простота и эффективность проведения таможенных процедур.

➤ Внедрение «электронной таможни»: электронное декларирование, электронный документооборот.

➤ Создавать определённые структуры, позволяющие обеспечить комплексное обслуживание процесса доставки товаров от производителя или покупателя до конечного получателя.

➤ Совершенство нормативно-правовых актов.

➤ Развитие законодательства в области обеспечения транзита.

#### СПИСОК ЦИТИРОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Транспорт и логистика Республики Беларусь: справочник / Министерство транспорта и коммуникаций РБ; Н.В. Горбанева, А.В. Орлович; под редакцией И.И. Карбановича. – Мн.: Высш. шк., 2012. – 340 с.

2. О Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г.: Закон РБ, 29.08.2008 г. № 1249 – 3: в ред. Закона РБ от 29.08.2008 г. // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. РБ. – Мн., 2013.

УДК 06.73

**Макарук А.М.**

*Научный руководитель: ст. преподаватель Кот Н.Г.*

### ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ИНВЕСТИЦИЙ В СФЕРУ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ: ВНЕДРЕНИЕ ВАУЧЕРОВ

**Введение.** Высшее образование – важный этап в жизни человека и формировании личности. В современном обществе образование стало одной из самых обширных сфер человеческой деятельности. Значительной проблемой является непрерывное взаимодействие данной сферы с другими сферами, касающимися получения высшего образования. Выделим государство, вуз, предприятие и главного потребителя услуги – студента.

Развитие системы высшего образования, соответствующей современным требованиям, немислимо без существенных инвестиций, что мотивирует необходимость дополнительного финансирования отрасли посредством новых механизмов.

**Цель исследования.** Определить эффективность инвестиций в сферу высшего образования для каждого субъекта, принимающего участие и опосредующего систему высшего образования.

**Основная часть.** Сегодня человеческий капитал и высшее образование становятся основой богатства. Способность экономики создавать условия для развития и эффек-