

Вывод. Таким образом, для расчёта СПИ через использование показателя эластичности нужно определить лишь возможно допустимое изменение объёма реализации при существующем показателе эластичности. Определенный способ является математически обоснованным, учитывает общеэкономические закономерности и позволяет экономисту (или собственнику) сохранить предпринимательские выгоды.

СПИСОК ЦИТИРОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Левкович, О.А. Бухгалтерский учёт: учеб.-метод. пособие / О.А. Левкович, И.Н. Бурцева. – 5-е изд., перераб. и доп. – Минск: Амалфея, 2007. – 800 с.
2. Об утверждении Инструкции о порядке начисления амортизации основных средств и нематериальных активов: Постановление Министерства финансов РБ от 27.02.2009 г. № 18.
3. Стражева, Н.С. Бухгалтерский учёт: учеб.-метод. пособие / Н.С.Стражева, А.В. Стражева. – 12-е изд., перераб. и доп. – Минск:Соврем.шк.,2008. – 672 с.
4. Базылев, Н.И. Экономическая теория: пособие для преподават., аспирантов и стажёров / Н.И.Базылев, С.П.Гурко – 3-е изд., стереотип. – Минск: Книжный дом; Экоперспектива, 2004. – 637 с.

УДК 338.47

Изофатова Д.О.

Научный руководитель: ст. преподаватель Беликова Е.Г.

ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И ПУТИ ИХ РАЗРЕШЕНИЯ

Для Республики Беларусь, расположенной в центре Европы на перекрестке европейских транспортных магистралей, значимость транспорта особенно велика. Географическое положение Республики Беларусь предопределяет ее транспортную политику. Не имея прямого выхода к морю, являясь внутриконтинентальным государством, республика призвана играть роль транзитного коридора. Протяженность автомобильных дорог страны составляет 74,2 тысячи километров, при этом плотность автомобильных дорог на 1000 квадратных километров территории республики составляет 357 километров. Транспорт, обслуживая практически все виды международных экономических отношений, является важнейшим источником валютных поступлений.

С одной стороны, Беларусь граничит с Евросоюзом – а это 21 государство с общим объемом ВВП примерно 11,5 трлн. долларов США, с другой стороны, - с РФ, в которой в 2009 году объем производства ВВП составил примерно 1 трлн. 800 млн. долларов США. Поэтому Беларусь как страна, находящаяся между двумя мощными экономическими группировками и обладающая в значительной степени меньшим объемом ВВП – приблизительно 50-52 млрд. долларов США – должна более активно использовать свои транспортные возможности.

В общем объеме экспорта услуг 54,9% составляет экспорт транспортных услуг, в том числе железнодорожный транспорт – 17, 2%, автомобильный – 14, 2% и воздушный транспорт – 4,5%. Так, в прошлом году через территорию страны перевезено транзитом более 170 млн. тонн грузов из различных государств, железнодорожным транспортом – более 50 млн. тонн, грузовыми автомобилями различных организаций – более 11 млн. тонн. Наиболее динамично растет экспорт автотранспортных услуг по перевозке грузов.

Развитие указанных услуг обусловлено как географическим положением республики, так и развитой инфраструктурой. Несмотря на высокий потенциал развития, экономический потенциал не в полной мере интегрирован в мировую экономическую систему. Беларусь пока использует только до 20% своих транспортных возможностей. Интеграция экономики страны может быть эффективной при условии следования принципам и законам логистики с учетом особенностей отечественного и транспортного потенциала, географического положения, национальных традиций и проводимой государством политикой. В программе развития транспортно-логистической системы на период до 2015 года, утвержденной постановлением Совета Министров Республики Беларусь № 1249 от 29 августа 2008 года все эти положения отражены. Вместе с тем необходимо рассмотреть некоторые аспекты формирования транспортно-логистической системы (ТЛС) страны с практических позиций. Транспортная система до сих пор не адаптирована в полной мере к условиям конкуренции в данной области.

В данный момент существует ряд недостатков действующей транспортной системы. Во-первых, отсутствие реального взаимодействия различных субъектов хозяйствования в транспортной отрасли при организации грузоперевозок. Т.е. каждый субъект стремится выполнить перевозки без учета интересов другого вида транспорта, что приводит к нездоровой конкуренции и снижению эффективности перевозочного процесса. В этих условиях важнейшим принципом формирования ТЛС является централизация управления грузовыми потоками.

Во-вторых, в транспортной системе страны наблюдаются устойчивые тенденции старения объектов основных средств. Уровень финансирования транспортной отрасли недостаточен.

В-третьих, развитие сети автомобильных дорог страны не соответствует темпам агломерации.

В-четвертых, высоки показатели транспортной аварийности и негативного воздействия транспорта на экологическую среду.

Понятно, что все эти недостатки в транспортной среде приводят к снижению эффективности общественного производства. Высоким остается удельный вес транспортно-логистических издержек в ценах товаров конечного потребления, что снижает конкурентоспособность продукции как на внутреннем, так и на внешнем рынках.

Проблемы формирования механизма системы транспортного обслуживания во многом остаются нерешенными. В связи с этим развитие ТЛС актуально.

Сегодня рынок транспортно-логистических услуг в Беларуси находится на начальном этапе развития. Для всех видов услуг в общем объеме экспортированных операций республика не достигает 12%, что в 3 раза ниже среднемирового показателя, при этом основной статьей экспорта услуг (54%) являются транспортно-экспедиторские. Вместе с тем спрос на транспортно-логистические услуги значительно превышает предложение. Обеспеченность логистической инфраструктурой заметно отстает от общемировых тенденций экономического развития стран (Германия, Швеция, США и др.). С учетом этого в перечне национальных приоритетов особое место отводится наращиванию объемов транзитных и экспортных перевозок.

Результаты исследований показали, что в РБ затраты клиентов достигают (в зависимости от системы доставки в начально-конечных пунктах) до 30-40% от транспортных слуг и могут превышать эту сумму, когда транспортное обслуживание приводит к сбоям производственном процессе. Создаваемая ТЛС Беларуси должна включать совокупность транспортно-логистических центров (ТЛЦ). Данные центры предназначены для

обработки транзитного грузопотока, разработки, организации и реализации рациональных схем товародвижения на территории республики и других государств на основе организации единого технологического и информационного процесса. В программе развития в Республике Беларусь логистической системы на период до 2015 года особенное внимание уделено управленческому, экономическому и финансовому аспектам, а также размещению элементов логистической цепи. ТЛС рассматривается в программе как подсистема и определяется как совокупность различного рода структур (терминалы, администрация, ТЛЦ, их филиалы, органы управления, сервисные учреждения), взаимодействующих между собой. Конечная цель деятельности ТЛС – оказание полного цикла транспортно-логистических услуг промышленным и торговым организациям по рационализации перевозочного процесса и гарантированной доставке грузов, а также обработке транзитного грузопотока.

При проектировании создаваемой ТЛС для освоения внешнеторговых грузов целесообразно разместить региональные ТЛЦ в областных городах, а филиалы ТЛЦ могут находиться в городах, где формируются транспортные грузопотоки: в Новополоцке, Жлобине, Мозыре, Солигорске, Пинске, Барановичах, Орше, Борисове, Бобруйске, Жодино и др.

Таким образом, логистические центры будут создаваться в каждой области. Главным организатором и создателем их будет местная власть: облисполкомы, горисполкомы, районные исполкомы. Координировать реализацию национальной программы будет созданная в правительстве Межведомственная комиссия во главе с вице-премьером А.Кобяковым

Первичную основу логистической системы Беларуси составит РУП «Белтаможсервис». Так как эти предприятия на данный момент наиболее сформированы, то их можно трансформировать для логистических нужд без лишних издержек. В ближайшее время предусматривается создание ТЛЦ на базе госпредприятий «Брестгрузавтосервис», на базе ОАО «КМК» Интурист», ТЛЦ «Гомель-Авто», «Могилев-Белтаможсервис» и других.

Однако отдельные стороны транспортной деятельности экономического и организационного характера, обеспечивающие на практике реализацию принципов логистики, пока не продуманы и не сформированы: пока не выработан организационно-правовой механизм, направленный на обеспечение организационных и юридических основ регламентации экономических отношений в данной области. В результате не получают должного развития экспортно-импортные операции по грузоперевозкам. В настоящее время имеются разрозненные нормативные правовые акты, которые не обеспечивают решение задач, стоящих перед транспортными организациями в сфере оказания логистических услуг. Не разработана методология формирования эффективных систем доставки грузов.

В свою очередь, за рубежом логистика давно стала инструментом бизнеса. С логистическими системами связано получение 20-30% валового национального продукта ведущих промышленно развитых стран мира. Как показывает зарубежный опыт, сокращение логистических издержек на 1% эквивалентно увеличению продаж фирмы на 10%.

Исходя из этого, можно предположить, что развитие транспортных, логистических, информационных систем является очень важным для Беларуси, так как дает возможность ускорить процесс интеграции Республики в мировое экономическое и информационное пространство.

Подводя итоги, хотелось бы подытожить, что конечной целью создания транспортно-логистической системы является обеспечение доставки товаров и продуктов производства в нужном количестве, в нужное время, в нужное место и с минимальным уровнем издержек. А также формирование транспортной логистической системы Республики Беларусь позволит:

➤ решить проблему комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания при доставке грузов в различных видах сообщения;

- реализовать эффективные логистические схемы доставки с использованием железнодорожного, автомобильного транспорта или их сочетания, что позволит внедрить ресурсосберегающие технологии за счет применения железнодорожного транспорта в схемах доставки;
- снизить стоимость перевозки грузов на дальние расстояния на 15-18 %;
- уменьшить загрязнение окружающей среды отработавшими газами автомобильного транспорта;
- создать высокоэффективную информационную систему управления перевозочным процессом, контроля за транспортными и грузовыми единицами и информирования клиентуры с предложением комплексных услуг, оказываемых в сотрудничестве с экспедиторскими и другими транспортными организациями, в том числе зарубежными.

СПИСОК ЦИТИРОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Экономический бюллетень за 2009 – № 2, 7, 11.

УДК 338.43.008.5(1-87)

Ильчевская Н.И.

Научный руководитель: ст. преподаватель Голец О.В.

ОПЫТ ПЛАНИРОВАНИЯ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН

Целью настоящей работы является изучение опыта планирования сельского хозяйства зарубежных стран на примере США, Японии, Нидерландов.

Разработки в области экономического планирования и прогнозирования в зарубежных странах возникли в последней четверти XIX в. Мощным толчком этому явились экономический кризис 30-х гг., а также кризис 70-х годов, которые заставили государственные власти искать пути выхода из них. И актуальность темы исследования состоит в том, что в условиях перехода к рыночной экономике, а также в кризисной ситуации прогнозирование экономических явлений и процессов имеет еще большее значение [1].

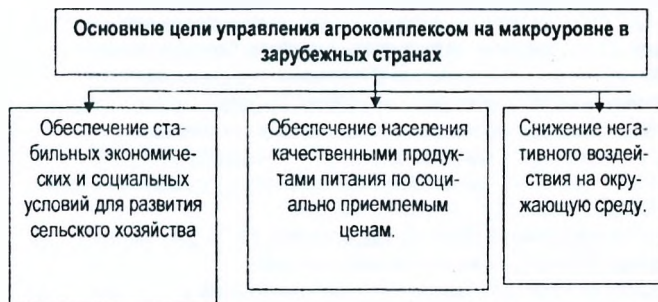


Рисунок 1 – Основные цели управления агрокомплексом на макроуровне в зарубежных странах

Главной задачей планирования и прогнозирования развития АПК является максимизация объема конечной продукции и приближение объема и структуры производства к объемам и структуре потребностей в ней.

Особенностью прогнозирования в США является то, что оно сформировалось и функционирует как отрасль коммерческой деятельности. Прогнозирование в США считается