

Формирование транспортной инфраструктуры международного значения – стратегический, долгосрочный проект, требующий создания современной международной транспортной системы. Существуют 2 подхода к совершенствованию системы:

Первый подход – улучшение системы – связан с реконструкцией существующей системы. Так, создание и дальнейшее развитие логистических центров у нас в стране может происходить на основе действующих крупных грузовых терминалов, обладающих потенциальными возможностями по оказанию всего перечня услуг по доставке грузов в международном сообщении.

Второй подход – проектирование системы – предполагает новые инвестиционные проекты по созданию крупных логистических центров и строительство новых погранично-таможенных терминалов с обширным спектром оказываемых услуг. Такой подход требует больше ресурсов, однако в большинстве случаев, он более эффективен.

Оценка эффективности инвестиционных проектов по созданию логистических центров несколько отличается от принятых в мировой практике методик. В данном случае необходимо учитывать 3 вида эффективности: общественную, бюджетную и коммерческую. Общественная эффективность предполагает учёт результатов реализации проекта с точки зрения всего общества (мультипликативный эффект в других отраслях экономики, создание новых рабочих мест и т.п.). Бюджетная эффективность рассчитывается тогда, когда инвестиции для ввода в строй логистического центра осуществляются, в том числе, за счёт государственных и/или местных бюджетов. Коммерческая эффективность оценивается принятыми в мировой практике статическими и динамическими методами оценки. Специфика оценки инвестиционных проектов по созданию в Республике Беларусь логистических центров состоит в том, что она должна быть выполнена с особой тщательностью уже на этапе предварительной проработки вопроса, поскольку в республике только закладываются основы транспортных логистических систем и соответствующих объектов. По этой же причине – отсутствие аналогов – невозможно провести и сравнительную эффективность проекта.

Создание и перспективное развитие логистических центров требует применения современных методов анализа и экономико-математического моделирования при определении параметров и эффективности объектов транспортной логистики. На рис. 1 представлена организационная схема меха-

низма создания логистического центра. Как видно из рисунка, процесс управления созданием и развитием логистических центров носит сложный многоступенчатый характер, включающий как на этапе проектирования, так и в процессе создания и функционирования. Логистическим центрам рекомендуется применять прогнозирование, базирующееся на временных статистических рядах в сочетании с экспертными оценками будущего. Статистическое прогнозирование применяется чаще всего при разработке краткосрочных (до 5 лет) и среднесрочных (10-15 лет) прогнозов. Такого горизонта прогнозирования для оценки создания развития логистического центра вполне достаточно, т.к. принципиальные изменения в международных транспортных перевозках наступают через 5-7 лет. Определение прогнозных значений развития логистического центра методом экспертных оценок проводится среди руководителей и специалистов предприятий международных грузоперевозок и сводится к отбору наиболее значимых показателей и их оценке.

Существуют объективные трудности создания и развития логистических центров в Республике Беларусь: источники финансирования, сложность проектирования, сложность управления в связи с отсутствием опыта и специалистов, наличие неуправляемых рисков и др. Однако следует подчеркнуть огромную значимость логистических центров для республики. Беларусь имеет реальный шанс стать ведущим центрально-европейским государством в отрасли международных грузовых перевозок, если грамотно использует преимущества месторасположения, а также создаст эффективную сеть транспортного логистического сервиса международного уровня и станет участником логистической системы Европы.

Существуют объективные трудности создания и развития логистических центров в Республике Беларусь: источники финансирования, сложность проектирования, сложность управления в связи с отсутствием опыта и специалистов, наличие неуправляемых рисков и др. Однако следует подчеркнуть огромную значимость логистических центров для республики. Беларусь имеет реальный шанс стать ведущим центрально-европейским государством в отрасли международных грузовых перевозок, если грамотно использует преимущества месторасположения, а также создаст эффективную сеть транспортного логистического сервиса международного уровня и станет участником логистической системы Европы.

#### СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Перевозка экспортно-импортных грузов. Организация логистических систем / Под ред. А.В.Кириченко – СПб: Питер, 2004.
2. Чеботаев А.А. Логистика. Логистические технологии. Уч. пособие – М.: ИТК «Дашков и К», 2002.

УДК 338.2 (075.8)

*Гриневич М.Н., Бородич Т.А.*

## ОБОСНОВАНИЕ ПОТРЕБНОСТИ И МЕХАНИЗМА РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ДОТАЦИЙ НА ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

При осуществлении своей деятельности автотранспорт помимо обеспечения транспортировки грузов выполняет также социально значимые перевозки, такие как перевозка пассажиров в городах и между населенными пунктами. Оказание такого рода услуг для автопарков является убыточным, вследствие установления тарифов на них государством на уровне ниже их себестоимости. Для покрытия разницы между расходами и доходами на пассажирские перевозки из государственного бюджета выделяется некоторая сумма средств, которая подлежит распределению между автотранспортными

предприятиями. Чаще всего величина дотации ниже убытков, что порождает проблему ее распределения между субъектами хозяйствования.

Распределение средств бюджета между субъектами хозяйствования играет важную роль во взаимоотношении предприятий и их развитии. Существует ряд наработок по обоснованию механизма распределения средств.

В ряде работ, посвященных этому вопросу, делается попытка соединения потребности в средствах и учета эффективности деятельности субъекта хозяйствования при распре-

*Гриневич Михаил Николаевич, доцент, к.э.н., зав. каф. «Коммерческая деятельность» Белорусско-Российского университета. Беларусь, БРУ, 212005, г. Могилев, пр. Мира, 43.*

*Бородич Татьяна Анатольевна, аспирант Белорусского государственного экономического университета. Беларусь, БГЭУ, 220070, г. Минск, пр. Партизанский 26.*

делении средств. Большинство исследователей предлагают разбивать фонд, подлежащий распределению, на две части, соотношение которых, в лучшем случае, устанавливается с помощью экспертной оценки, что придает результатам несколько субъективный характер, достоверность которых во многом зависит от компетентности и честности лиц, выступающих в качестве экспертов.

На наш взгляд, при распределении средств между субъектами хозяйствования необходимо учитывать два момента: во-первых, существование различных условий функционирования, независимых от деятельности предприятия (наличие определенного парка подвижного состава, интенсивность пассажиропотока); во-вторых, необходимость учета результативности деятельности для стимулирования эффективного использования ресурсов автотранспортным предприятием.

Таким образом, при распределении дотаций на городские и пригородные пассажирские перевозки необходимо решить оптимизационную задачу выравнивания условий функционирования, с одной стороны, и учета эффективности работы, с другой стороны.

Чаще всего при распределении средств головное предприятие стремится распределить средства с тем, чтобы поддержать автопарки, имеющие наименьший коэффициент покрытия расходов доходами. Привязка к расходам обусловлена тем, что с 2002 года в соответствии со статьей 9 закона о бюджете финансирование автобусных городских и пригородных перевозок осуществляется в пределах 25%-30% затрат в областях и до 50% в г. Минске. Это порождает в свою очередь, с одной стороны, стремление субъектов хозяйствования к максимально возможному завышению расходов для получения большей величины дотации, а с другой стороны, недостаточную заинтересованность в повышении эффективности работы предприятий и слабый учет результатов деятельности при распределении дотаций.

В связи с вышеизложенным разработана следующая методика нахождения необходимой суммы дотации на городские и пригородные пассажирские перевозки и ее распределения между автопарками, входящими в РУМАП «Облавтотранс».

Предлагается разделить сумму дотаций на две составляющие.

Первая составляющая позволит выровнять различия в структуре парка подвижного состава, с помощью которого осуществляют свою деятельность предприятия. Показателем, который отражает эти различия, можно считать прямые материальные затраты, включающие в себя затраты на ремонт и

техобслуживание подвижного состава, восстановление и ремонт автомобильных шин, горюче-смазочные материалы, величина которых в значительной мере зависит от марки подвижного состава и степени его изношенности и в незначительной степени зависит от предприятия.

Для выравнивания этих различий необходимо, чтобы сумма удельных материальных затрат на 1 км по все паркам была одинаковой, то есть тем паркам, у которых больше материальные затраты, приходящиеся на километр пробега, необходимо доплачивать такую сумму, которая бы позволила компенсировать разницу в этих расходах, связанных с различием в структуре парка подвижного состава.

Для определения суммы дотации по первой составляющей необходимо выполнить следующую последовательность действий:

1. Определить минимальные материальные затраты на километр пробега по объединению. Принять их в качестве базовых материальных затрат, которые необходимы в сложившихся условиях хозяйствования.

2. По каждому автопарку найти разницу между фактическими и базовыми затратами.

3. Рассчитать величину дотации, необходимую каждому автопарку для учета различия в имеющемся подвижном составе как произведение разницы между фактическими и базовыми затратами на общий пробег в разрезе предприятий, входящих в объединение.

4. Итоговая сумма средств, необходимых РУМАП для выравнивания условий хозяйствования, будет равна сумме дотаций, рассчитанных для каждого предприятия.

В таблице 1 представлен расчет первой составляющей необходимой дотации по городским пассажирским предприятиям для РУМАП «Облавтотранс» в 2002 году.

Таким образом, для компенсации автопаркам объединения различий в структуре парка подвижного состава в 2002 году необходимая сумма дотации РУМАП составит 1514271 тыс.р.

Вторая составляющая позволит, с одной стороны, выровнять различия в пассажиропотоках, а с другой стороны, учесть эффективность работы автотранспортных предприятий. В качестве показателя, позволяющего учесть и различия в пассажиропотоке и в эффективности деятельности, может выступать доход и условная добавленная стоимость.

Проведенный корреляционно-регрессионный анализ ряда показателей на 1км пробега по городским пассажирским перевозкам позволил выявить статистически значимую зависимость между доходом (Д1км) и следующими показателями:

Таблица 1. Расчет суммы дотации, компенсирующей различия в структуре парка подвижного состава

Наименование предприятия	Материальные затраты на 1 км, р.	Необходимая дотация на 1 км (МЗф-Мзбаз), р. (гр.2-144,5)	Общий пробег, тыс.км.	Сумма дотации, тыс.р. (гр.3хгр.4)
1	2	3	4	5
АП-1	280	135,5	7149,4	968 744
АП-2	254,2	109,7	3297,1	361 692
АП-3	224,8	80,3	512,4	41 146
АТП-10	198,3	53,8	155,4	8 361
АТП-15	254,4	109,9	7,8	857
АТП-16	198,8	54,30	5,9	320
АТП-17	294,6	150,1	268,4	40 287
АТП-19	238,5	94,0	425	39 950
АТП-20	177,1	32,6	28,4	926
АТП-5	217,9	73,4	120,2	8 823
АТП-6	209,5	65,0	120,2	7 813
АТП-7	144,5	0	13,6	0
АТП-8	266,5	122,0	79	9 638
АТП-9	292,8	148,3	173,4	25 715
Итого				1 514 271

заработной платой ( $ЗП$ ), прямыми материальными затратами ( $МЗ$ ), амортизацией ( $A$ ) и удельным весом прямых материальных затрат в себестоимости ( $УМЗ_{cc}$ ). О значимости модели можно судить на основании значения коэффициента детерминации ( $R^2$ ), который в данном случае равен 0,69, то есть 69% изменения дохода на 1 км пробега зависит от изменения учтенных в модели факторов.

Как и любой субъект хозяйствования, осуществляющий свою деятельность в рыночных условиях, автотранспортное предприятие в худшем случае должно покрывать свои расходы доходами, в лучшем также иметь и некоторую величину прибыли от выполнения пассажирских перевозок. Исходя из этой предпосылки, необходимая величина второй составляющей дотации может рассчитываться следующим образом:

1. Определяются условные расходы как разница между фактическими расходами на 1 км пробега и суммой дотации на 1 км, выплаченной для компенсации различий в структуре парка подвижного состава.

$$P_{\text{усл 1км } i} = P_{\text{ф 1км } i} - MЗ_{\text{дот } i}, \quad (1)$$

где  $P_{\text{усл 1км } i}$  - условные расходы на 1 км городских пассажирских перевозок по  $i$ -му предприятию;

$P_{\text{ф 1км } i}$  - фактические расходы на 1 км городских пассажирских перевозок по  $i$ -му предприятию;

$MЗ_{\text{дот } i}$  - сумма дотации на 1 км пробега, выплаченная  $i$ -му предприятию для компенсации различий в структуре парка подвижного состава.

2. По каждому автопарку устанавливается процент рентабельности оказания городских перевозок. В данном расчете для каждого предприятия взята одна величина – 15%.

3. Определяется сумма условных расходов на 1 километр пробега с учетом предполагаемой рентабельности:

$$P_{\text{усл 1км с рент } i} = P_{\text{усл 1км } i} (100 + P\%i) / 100, \quad (2)$$

где  $P_{\text{усл 1км с рент } i}$  - условные расходы на 1 км городских пассажирских перевозок по  $i$ -му предприятию с учетом предполагаемой рентабельности;

$P_{\text{усл 1км } i}$  - условные расходы на 1 км городских пассажирских перевозок по  $i$ -му предприятию;

$P\% i$  - предполагаемая рентабельность выполнения городских пассажирских перевозок, в %.

4. Рассчитывается величина дотации, необходимая каждому автопарку для безубыточной работы, как произведение общего пробега на разницу между условными расходами на 1 км с учетом рентабельности и фактическими доходами на 1 км в разрезе предприятий, входящих в объединение.

5. Итоговая сумма дотации по второй составляющей, необходимой РУМАП для обеспечения безубыточной работы автопарков, будет равна сумме дотаций, рассчитанных для каждого предприятия.

На рис. 1 изображена схема определения необходимой суммы дотации.

Величина необходимых дотаций по городским пассажирским перевозкам, рассчитанная на основе вышеизложенного алгоритма, для РУМАП в 2002 году составила 3 957 044 тыс.р.

С другой стороны, в соответствии с действующим законодательством в 2002 году рассматриваемому объединению из средств бюджета было выделено лишь 2 784 984 тыс.р. в качестве дотаций по городским пассажирским перевозкам.

Для распределения выделенной суммы, с учетом вышеизложенного, предлагается в полной мере компенсировать автопаркам различия в структуре парка подвижного состава, то есть первая составляющая рассчитанных необходимых дотаций должна выплачиваться в полном объеме.

Оставшаяся часть (разница между выделенной суммой и суммой распределенной дотации по материальным затратам), учитывающая помимо условий хозяйствования и результаты деятельности, может распределяться между предприятиями пропорционально коэффициенту с учетом и масштаба, и эффективности деятельности конкретного автопарка.

Для распределения дотаций по городским и пригородным пассажирским перевозкам предлагается учитывать три комплексных характеристики:

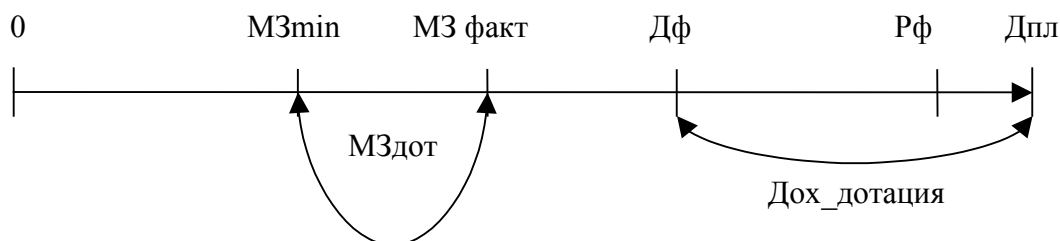
- масштаб, характеризуемый пробегом транспортных средств;
- результативность, определяемая с учетом количества пассажиров;
- прибыльность, характеризуемая коэффициентом покрытия расходов доходами.

Дотации целесообразно делить между предприятиями пропорционально масштабу и обратно пропорционально результативности и прибыльности с учетом их средних значений.

Комплексные характеристики по каждому виду перевозок получают с помощью проведения корреляционно-регрессионного анализа. Их весовые параметры определяются на основе коэффициентов регрессии при соответствующих показателях, их средних значений и среднеквадратических отклонений.

$$\beta_j = a_j \cdot \frac{\sigma_{x_j}}{\sigma_y}, \quad (3)$$

где  $a_j$  - коэффициент регрессии при  $j$ -м факторе;



$MЗmin$  – базовая сумма прямых материальных затрат на 1 км;

$MЗ факт$  – фактическая сумма прямых материальных затрат на 1 км;

$MЗ дот$  – сумма дотации на 1 км пробега, выплаченная предприятию для компенсации различий в структуре парка подвижного состава;

$Дф$  – фактический доход на 1 км пробега;

$Рф$  – фактические расходы на 1 км пробега;

$Дпл$  – плановая величина дохода на 1 км пробега с учетом рентабельности оказания городских пассажирских перевозок;

$Дох-дотация$  – сумма дотации на 1 км, выплаченной по второй составляющей.

Рис. 1. Схема формирования потребности в дотациях.

Таблица 2. Информация для расчета коэффициента распределения дотации на городские пассажирские перевозки

Показатель	Добавленная стоимость на 1 км ( $ДС1км\_z$ )	Количество пассажиров на 1 км ( $\Pi$ )	Коэффициент покрытия расходов доходами ( $Kn$ )
Среднее	-48,339	11,39965	0,530425
Среднеквадратическое отклонение	156,6518	7,059958	0,2153983
Бета- коэффициент ( $\beta_i$ )		0,159493	1,0159095

Таблица 3. Распределение выделенной суммы дотации между автопарками, осуществляющими городские перевозки (в тыс.р.)

Наименование предприятия	Расчетный коэффициент ( $K_i$ )	Распределение дотаций		Отклонение фактической суммы дотации от расчетной	
		для выравнивания различия в структуре парка подвижного состава (первая составляющая дотации)	пропорционально расчетному коэффициенту (вторая составляющая дотации)	тыс.р.	%
1	2	3	4	7	8
АП-1	4 288	968 744	697 282	-63 791	-4,0
АП-2	1 942	361 692	315 732	18 226	2,6
АП-3	488	41 146	79 348	36 112	23,1
АТП-10	142	8 361	23 161	4 186	11,7
АТП-15	11	857	1 754	-1 401	-115,8
АТП-16	8	320	1 308	773	32,2
АТП-17	165	40 287	26 822	-2 319	-3,6
АТП-19	229	39 950	37 242	-13 178	-20,6
АТП-20	35	926	5 703	291	4,2
АТП-5	105	8 823	17 089	4 089	13,6
АТП-6	141	7 813	22 972	-7 320	-31,2
АТП-7	13	0	2 178	722	24,9
АТП-8	64	9 638	10 332	930	4,5
АТП-9	183	25 715	29 791	22 678	29,0
Итого	7 815	1 514 271	1 270 713		

$\sigma_{x_j}$  - среднеквадратическое отклонение  $x_j$  фактора;

$\sigma_y$  - среднеквадратическое отклонение резуль- тативного показателя.

В общем виде формула для нахождения коэффициента распределения дотаций имеет вид

$$K_i = M_i / \left( \beta_1 \cdot \frac{P_i}{\sum P_i / n} + \beta_2 \cdot \frac{Pr_i}{\sum Pr_i / n} \right), \quad (4)$$

где  $K_i$  - коэффициент распределения дотаций между субъек- тами хозяйствования для  $i$ -го предприятия;

$M_i$  - масштаб деятельности  $i$ -го предприятия;

$P_i$  - результативность деятельности  $i$ -го предприятия;

$Pr_i$  - прибыльность деятельности  $i$ -го предприятия;

$n$  - количество предприятий в рассматриваемой структуре;

$\beta_1, \beta_2$  - весовые коэффициенты, характеризующие влия- ние факторов (результативности и прибыльности соответ- ственно) на резуль- тативный признак.

Для городских и пригородных пассажирских перевозок в качестве резуль- татирующего показателя характеризующего эффек- тивность работы предприятия принята добавленная стоимость на 1 км ( $ДС1км\_z$ ), которая представляет собой сумму прибыли на 1км, заработной платы на 1км и амортиза- ционных отчислений на 1 км. В отличие от других показате- лей она дает возможность учесть интересы не только соб- ственника предприятия, но и его работников. Проведенный корреляционно-регрессионный анализ городских перевозок позволил вывести следующую значимую зависимость между добавленной стоимостью на 1 км и двумя факторами: количе-

ством пассажиров ( $\Pi$ ) на 1 км пробега и коэффициентом по- крытия расходов доходами ( $Kn$ ):

$$ДС1км\_z = -480,579 + 3,539 \Pi + 738,836 Kn, \quad (R^2 = 0,93). \quad (5)$$

Тогда, для городских автобусных перевозок, исходя из данных таблицы 2 и уравнения 5, коэффициент распределе- ния дотаций между субъектами хозяйствования для каждого предприятия будет определяться по формуле:

$$K_i = Li / (0,159493 \Pi_i / Пср + 1,0159095 Kni / Knср), \quad (6)$$

где  $K_i$  - коэффициент распределения дотаций между субъек- тами хозяйствования для  $i$ -го предприятия;

$Li$  - общий пробег для  $i$ -го предприятия;

$\Pi_i$  - количество пассажиров для  $i$ -го предприятия;

$Пср$  - среднее количество пассажиров по предприятиям, входящим в объединение;

$Kni$  - коэффициент покрытия расходов доходами для  $i$ -го предприятия;

$Knср$  - средний по объединению коэффициент покрытия расходов доходами.

Данные расчетов распределения выделенной из бюджета дотации между автопарками РУМАП «Облавтотранс» пред- ставлены в таблице 3.

Аналогичным образом проведены исследования для при- городных пассажирских перевозок.

Для компенсации автопаркам объединения различий в структуре парка подвижного состава в 2002 году по приго- родным перевозкам необходимая сумма дотации РУМАП составит 480 339 тыс.р.

Сумма дотации по второй составляющей для РУМАП в 2002 году по пригородным пассажирским перевозкам равна 1

795 225 тыс.р., а суммарная величина необходимых дотаций - 2 275 564 тыс. р., что составляет 40,47% от общих расходов на оказание данного вида услуг.

Фактически же для пригородных пассажирских перевозок в 2002 году бюджетом было выделено лишь 1620634 тыс.р., что составило 71,2% от требуемой суммы.

Коэффициент распределения дотаций по пригородным перевозкам между автопарками находился по формуле

$$Ki = Li / (0,963686 Kni / Kncp). \quad (7)$$

Таким образом, проведенные исследования позволяют сделать вывод, что для безубыточной работы автотранспортных предприятий, оказывающих социально значимые услуги, необходима такая сумма средств, которая покрывала бы для городских пассажирских перевозок 36,8% расходов, для пригородных пассажирских перевозок – 40,47%. То есть, если бы в 2002 году РУМАП «Облавтогтранс» получило из бюджета на городские пассажирские перевозки 3 957 044 тыс.р., а на пригородные пассажирские перевозки - 2 275 564 тыс.р., то это позволило бы автопаркам, оказывающим данные услуги, при сложившихся уровнях доходов и расходов не только покрыть свои затраты, но и некоторым из них получить небольшую сумму прибыли.

Фактически же из бюджета было выделено для городских перевозок лишь 25,9% от расходов, связанных с оказанием

данного вида услуг, то есть фактическая сумма дотации составила лишь 70,38% необходимой.

Для пригородных пассажирских перевозок выделенная сумма средств компенсировала лишь 28,82% расходов, связанных с этим видом услуг, что составило 71,2% требуемой дотации.

Применение предложенных подходов в практической деятельности позволяет обосновать потребность в дотациях и эффективно их распределять между автопарками региона.

#### СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Александров Ю.К. Об эффективном распределении трансфертов / Ю.К. Александров, А.П. Череповец // Экономика и математические методы. – том 40.- №3.-2004.- С.115-117.
2. Методика распределения средств Фонда финансовой поддержки субъектов Российской Федерации на 2001 год // Финансы.-№3.- 2001. – С.74-79.
3. Шпак А. Приоритет реальный, а не декларируемый / А. Шпак, Д. Шпак // Финансы, учет, аудит.-№10.-2004.- С. 66-69.
4. Фатуев В.А. Методика выбора оптимальных стратегий управления ресурсами региона / В.А. Фатуев, Э.Г. Годынский, С. Ю. Борзенкова // Экономика и математические методы. - том 37.- №2.- 2001. - С.137-139, библиогр. С. 139.

УДК 656.225

*Еловой И.А., Колос М.М.*

## АНАЛИЗ И ПЕРСПЕКТИВЫ РЫНКА ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫХ УСЛУГ ПРИ ДОСТАВКЕ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Организация доставки груза от грузоотправителя до грузополучателя – сложный процесс, требующий соблюдения определенных правовых, технологических и экономических норм, что особенно характерно для международных перевозок с участием различных видов транспорта. Из процесса доставки товара можно выделить ряд дополнительных услуг, которые не охватываются договором перевозки грузов. Однако без их выполнения невозможно осуществление самого перевозочного процесса по перемещению груза. В ряде случаев даже неоперативное или недобросовестное выполнение этих услуг делает неэффективными схемы доставки продукции, что приводит к снижению ее конкурентоспособности на рынках сбыта.

В соответствии с действующим законодательством, транспортно-экспедиционная деятельность – это производственная деятельность по организации перевозки грузов, включая их отправку и получение, а также по выполнению или обеспечению выполнения других, связанных с перевозкой, операций в соответствии с договором на транспортно-экспедиционное обслуживание.

Основная задача экспедиторских организаций при железнодорожной перевозке – выполнение отдельных специфических правовых, технологических, иных функций или комплекса операций, направленных на полное обеспечение перевозочного процесса. Целесообразность привлечения экспедитора к процессу доставки обусловлена невозможностью или неэффективностью выполнения определенных операций силами и средствами грузовладельца (перевозчика).

На Белорусской железной дороге транспортно-

экспедиционное обслуживание осуществляется несколькими предприятиями: ТЭУП “Белинтертранс”, Центрами управления транспортным обслуживанием (ЦУТО), механизированными дистанциями погрузочно-разгрузочных работ, станциями, открытыми для грузовой работы и другими структурными подразделениями дороги.

Рассматриваемые предприятия являются структурно независимыми друг от друга и выполняют узкий набор транспортно-экспедиционных услуг. Ни одно из них не в состоянии взять на себя весь комплекс услуг по осуществлению необходимых операций, предшествующих основному процессу транспортировки или завершающих его. Эти предприятия создаются как ответная реакция железной дороги на процессы, происходящие в промышленности, обществе, международных отношениях. Так, ТЭУП “Белинтертранс” создано для организации расчетов Белорусской железной дороги с клиентами, ЦУТО – для сокращения расходов железной дороги по содержанию товарных кассиров на малоделятельных станциях.

Общая ситуация для клиента железнодорожного транспорта характеризуется необходимостью контакта с большим числом предприятий дороги, участвующих в организации перевозки, что не удовлетворяет грузовладельцев ни по оперативности, ни по качеству предоставляемых услуг. Результаты маркетингового анализа, проведенного на Белорусской железной свидетельствуют, что более 25% грузовладельцев отмечают приоритетную важность предоставления полного комплекса услуг при железнодорожной перевозке.

Контуры развития транспортно-экспедиторского бизнеса достаточно явно просматриваются уже сегодня. Будущее на

*Колос Максим Михайлович, ассистент каф. «Управление грузовой и коммерческой работой» Белорусского государственного университета транспорта.*

*Беларусь, БелГУТ, 246653, г. Гомель, ул. Кирова, 34.*