

элементов систем производства конечной готовой продукции, а также систем ее сбыта. Результаты исследований показывают, что возможность оценки спроса на начальных стадиях снабжения элементов системы производства конечной готовой продукции имеет более высокую неопределенность по сравнению с конечными элементами из-за слабой прозрачности и обзора всей структурированной логистической цепи. Это приводит к увеличению резервных запасов, которые также увеличиваются из-за неопределенности будущего спроса на конечную продукцию [2].

*Синхронизация и гармонизация процессов производственно-коммерческой деятельности между элементами структурированных логистических цепей* обеспечивается за счет обоюдовыгодных решений между хозяйствующими субъектами, основанных на взаимосвязи и доверии. Взаимоотношения покупателя и поставщика должны базироваться на принципах партнерства.

Синхронизация процессов поставок с производственными, а производственных со сбытовыми, позволяет уменьшить логистические издержки. Управление данными процессами между элементами структурированной логистической цепи подразумевает управление взаимоотношениями в комплексной сети хозяйствующих субъектов, которые, несмотря на свою самостоятельность, являются во многом зависимыми друг от друга. Поэтому для достижения общей цели по снижению цены конечной готовой продукции и повышению ее качества их взаимоотношения должны основываться на принципах партнерства, взаимности и доверия.

Гармонизация процессов достигается выбором оптимальных параметров систем производства и сбыта конечной готовой продукции: числа поставщиков материальных ресурсов, величины партии поставки и др.

#### **Выводы:**

1. Существующие подходы к оценке эффективности транспортного обеспечения производственно-коммерческой деятельности не учитывают принципы и правила логистики, не связаны с ценами предложения и спроса конечной готовой продукции.

УДК 65.338.242

**Власюк Ю.А.**

## **ПРОБЛЕМЫ СОЗДАНИЯ И РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

Глобализация бизнеса, ускоренный экономический рост, международная интеграция – эти факторы оказали огромное влияние на возрастание роли международной логистики и транспортных логистических систем. Как известно, по объему международных автоперевозок Беларусь занимает 4-е место среди европейских стран, за последние 5 лет увеличив объемы перевозок в 6 раз. Перед Республикой Беларусь стоят определенные задачи по формированию и развитию международных транспортных коридоров, проходящих через её территорию. Особое место принадлежит транспортному коридору № 2, который определен Европейским Союзом как высший приоритет среди Критских коридоров в связи с важным значением проходящих по нему торговых потоков между Востоком и Западом. Анализ эффективности проезда иностранных автомобилей свидетельствует, что в среднем с каждого грузового автомобиля в Республику Беларусь поступает 150 долл. США. Однако в

2. Предлагаемые виды систем производства и сбыта конечной готовой продукции учитывают реальные процессы и взаимоотношения в экономике, позволяя определить цены предложения конечной готовой продукции и товара, обоснованно выбирать и инвестировать эффективные системы доставки грузов с позиций логистики.

3. В основу формирования транспортных и тарифных систем государств должны закладываться эффективные транспортно-технологические системы и соответствующие им прогрессивные способы доставки материальных ресурсов и готовой продукции, что даст возможность проводить оптимальную транспортную и тарифную политики при перевозке грузов во внутрисреспубликанском и международном сообщениях.

Результаты исследований показали, что эффективная производственно-коммерческая деятельность, обеспечивающая выпуск и реализацию конкурентоспособной продукции на потребительском рынке, невозможна без прогрессивных систем доставки материальных ресурсов и готовой продукции [2].

#### **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. *Кристофер М.* Логистика и управление цепочками поставок / Под. общ. ред. В.С. Лукинского. – СПб.: Питер, 2004. – 316.: ил.- (серия «Теория и практика менеджмента»).
2. *Еловой И.А.* Формирование эффективных транспортно-технологических систем на основе тарифного регулирования: Автор. дис. ... докт. экон. наук: 08.00.05/Академия управления при президенте Республики Беларусь. – Мн., 2004.-44с.
3. *Еловой И.А.* Эффективность логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчетов): в 2ч. – Гомель: БелГУТ, 2000.-581с.
4. *А.И. Семеновко, В.И. Сергеев.* Логистика. Основы теории: Учебник для вузов. –СПб.: Издательство «Союз», 2001.-544с.(Серия «Высшее образование»).
5. Большой экономический словарь/ Под. ред. А.Н. Азриляна.-5-е изд. доп. и перераб. – М.: Институт новой экономики, 2002.-1280с.

2003-2004 гг. наблюдалось небольшое снижение темпов роста грузоперевозок. Одной из причин этого являются недостаточно конкурентоспособные по сравнению с соседними странами условия транзита через Беларусь. Это так называемые «узкие места» как в развитии транспортной инфраструктуры, так и в обеспечении сервисного и информационного обслуживания. В стране не создана система транспортных логистических услуг европейского уровня. Включение автомобильных путей сообщения Прибалтийских стран в единую транспортную сеть ЕС также ведёт к снижению объемов грузопотоков через территорию Беларуси. Создание оптимально запроектированных транспортных логистических центров - один из главных аспектов развития транспортного комплекса Республики Беларусь. Развитие этого сектора белорусской экономики может стать существенным вкладом в увеличение ВВП Республики Беларусь и окажет мультипликативный эффект в других отраслях

*Власюк Юлия Александровна, ст. преподаватель каф. мировой экономики, маркетинга и инвестиций Брестского государственного технического университета.  
Беларусь, БГТУ, 224017, г. Брест, ул. Московская, 267.*



Рис. 1. Схема механизма создания логистического центра.

экономики. За рубежом логистические транспортные центры начали создаваться еще в начале 80-х гг. прошлого века. Наши соседи также приступили к развитию транспортной логистической системы. В Литве создано 2 крупных транспортно-логистических центра. В последние годы в Украине и России активно ведутся работы по внедрению логистических технологий и созданию логистических структур. Опыт стран Западной Европы показывает огромную роль транспортных логистических центров. Так, в Голландии деятельность таких объектов приносит 40 % дохода транспортного комплекса, во Франции – 31 %, в Германии – 25 %. В странах Центральной и Восточной Европы эта доля в среднем составляет 30 %.

В настоящее время в Беларуси только закладываются основы современной международной транспортной логистики, включая грузовые терминалы, логистические и транспортно-логистические центры и т.п. Первые логистические структуры появились только в 2003 г. – 28.02.2003 г. открылся логистический центр в Колядичах под Минском, а 1.08.2003 г. – центр логистики на базе бывшего таможенно-пограничного терминала «Брестгрузавтосервис». На данном этапе планируется создание таких центров практически во всех областях РБ. В 2003 году введён терминал «Козловичи-1» непосредственно на границе, через который по транспортному коридору трансъвропейской сети проходит около 65% всего транзитного потока грузов, перемещаемых с Запада на Восток. В 2004 году началось строительство приграничного грузового терминала "Козловичи-2". И всё-таки до последнего времени

транзитные услуги не стали ведущей сферой инвестиционно-го развития. Это относится также и к трансграничным объектам, которые проектируются только как терминалы, без учёта необходимости создания современных логистических центров, позволяющих не только обслуживать заказы на перевозку и обработку грузов, но и самостоятельно организовывающих международные транспортные потоки.

Основная цель создания логистических центров - повышение конкурентоспособности Республики Беларусь как транзитного государства.

Логистический центр будет решать следующие задачи:

- надлежащая организация комплексного транспортного обслуживания клиентов;
- расширение видов оказываемых услуг и повышение их качества;
- привлечения дополнительных объемов перевозок транзитных грузов;
- сокращение времени доставки грузов из-за уменьшения простоев на пунктах перевалки грузов на другие виды транспорта и на пограничных переходах;
- расширение международного сотрудничества;
- обеспечение реализации новых видов услуг и удовлетворение повышенных требований пользователей транспортных услуг к комплексности и качеству обслуживания.
- повышение согласованности работы разных видов транспорта в организации смешанных и интермодальных перевозок.

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)

*Гриневиц 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-

*Гриневиц 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.*