

Результаты комплексного анализа коммерческой деятельности являются базой для принятия обоснованных управленческих решений. Поэтому в условиях рыночных отношений и хозяйственной самостоятельности торговые предприятия не могут эффективно функционировать без хорошо налаженной аналитической работы.

Список цитированных источников

1. Бахарева, М.В. Логистика торговых предприятий: учебное пособие / М.В.Бахарева, М.Ю. Киль. – СПб.: СПбГУЭФ, 2008. – 128 с.
2. Гаджинский, А.М. Логистика: учебник для вузов. – 18-е изд., перераб. и доп. – М.: Дашков и К, 2009. – 484 с.
3. Молоткова, Н.В. Основы коммерческой деятельности: учеб. пособие / Н.В. Молоткова, Г.А. Соседов. – Тамбов: Издательство Тамбовского государственного технического университета, 2004. – 152 с.
4. Гриневич, М.Н. Управление ресурсами холдинговых систем. Методологические и практические аспекты: монография / М.Н. Гриневич. – Могилёв: Бел.–Рос. ун-т, 2005. – 427 с.: ил.
5. Эконометрика / И.В. Орлова, В.Я. Габескирия, А.И. Пилипенко, А.Н. Гармаш, О.М. Гусарова, В.Н. Урадовских, А.А. Якушев. – М: Всероссийский заочный финансово-экономический институт, 2002.
6. Factor Analysis method (FA) / Graphics and Media Lab Library [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://library.graphicon.ru/pubbin/view_prop.pl?prop_id=217
7. Кластерный анализ / Stat Soft [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.statsoft.ru/home/textbook/modules/stcluan.html>

Омельянюк А.М., к.э.н., доцент, заведующий кафедрой ЭТ, **Сокол Т.А.**, магистрант
УО «Брестский государственный технический университет»,
г. Брест, Республика Беларусь

СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Транспорт – стратегически важный комплекс, в значительной степени определяющий мощь государства. Его эффективное функционирование позволяет другим отраслям экономики снизить стоимость товаров и услуг, что способствует увеличению производства и потребления, расширению международных связей, интеграции экономики Республики Беларусь в мировую экономическую систему.

Выгодное географическое положение РБ в Европе, наличие современных мультимодальных транспортных коридоров делает развитие экспорта транспортных услуг одной из основных составляющих стабильного развития экономики республики. Республика Беларусь является транзитным, связующим элементом в торговле между Востоком и Западом. Она имеет широкую сеть автомобильных (64,0 тыс. км) и железных (5,5 тыс. км) дорог, около 2,0 тыс. км водных путей. Самые короткие дороги, соединяющие страны Западной Европы, Скандинавии и Балтии со странами СНГ, а также Южную и центральную Европу с северо-западными районами России, проходят через территорию республики [1]. Также на Белорусской железной дороге имеется 20 контейнерных терминалов по переработке большегрузных 20-футовых контейнеров, из которых 7 имеют возможность перерабатывать и 40-футовые контейнеры. Общая протяженность магистральных трубопроводов в республике составляет 12,2 тыс. км, из них протяженность нефтепроводов – 3 тыс. км; нефтепродуктопроводов – 1,5 тыс. км; газопроводов – 7,7 тыс. км. Водный транспорт обеспечивает перевозки грузов и пассажиров на внутренних водных путях протяженностью около 2 тыс. км и переработку грузов в 10 речных портах, расположенных в бассейнах судоходных рек республики: Припять, Днепр, Сож, Березина, Неман, Западная Двина. По территории республики проходит водный путь, включенный в состав Европейских внутренних водных путей, – система Буг – Днепро-Бугский канал – Припять – Днепр – с выходом в Черное море. Речные порты Гомель, Бобруйск, Мозырь имеют железнодорожные подъездные пути и приспособлены для обработки грузов, следующих в смешанном сообщении [7].

В сфере транспорта заняты сотни тысяч чел. Общая стоимость основных фондов отрасли составляет 68,13 трлн. рублей или 16% стоимости всех основных фондов страны. За период с 2000 по 2010 гг. вклад транспорта в ВВП республики увеличился с 867,7 млрд. руб. до 11896,3 млрд. руб., то есть возрос в четырнадцать раз [6].

Всеми видами транспорта (без трубопроводного) в Беларуси в 2010 г. было перевезено свыше 313 млн. т грузов, что на 14,5% больше, чем в 2009 году. Грузооборот транспорта составил 62,4 млрд. т-км (темп роста – 110,6% к уровню 2009 года), в том числе грузооборот железнодорожного транспорта – 46,2 млрд. т-км (108,2%), автомобильного – 16 млрд. т-км (118,5%), воздушного – 44 млн. т-км (88%), внутреннего водного – 110 млн. т-км (132,5%). Железнодорожным транспортом было перевезено 140 млн. т грузов (104,5%), автомобильным – 167 млн. т (124,6%), воздушным транспортом – 19 тыс. т (76%) и внутренним водным –

6,17 млн. т грузов (113%) [5]. Таким образом, около 98% перевозок грузов выполняется автомобильным и железнодорожным видами транспорта.

Экспорт транспортных услуг является одним из приоритетных направлений и имеет важное стратегическое значение для экономики страны. В общем объеме поступлений иностранной валюты от экспорта услуг за 2011 год доля транспорта составила 67,3% (по сравнению с 2010 годом выросла на 17,7%), в том числе железнодорожного – 18,2%, автомобильного – 17,9%, воздушного – 4,7%, других видов транспорта – 26,5%. Ниже представлена динамика экспорта транспортных услуг за 2009 – 2011 годы [3,4].

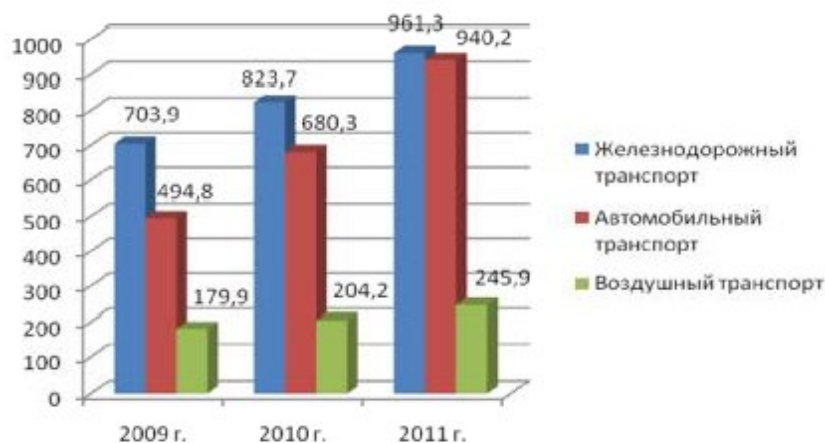


Рисунок 1 – Динамика экспорта транспортных услуг в 2009 – 2011 гг., млн. долл.

Положительное сальдо баланса экспорта услуг в республике сформировалось в большей степени за счет положительного сальдо транспортных услуг, которое в 2011 году составило 2006,9 млн. долларов (при общем сальдо 2078,3 млн. долларов). В 2011 году по этому показателю автомобильный транспорт превысил железнодорожный (соответственно 586,8 и 463,8 млн. долларов).

Современная инфраструктура транспорта, а также расположение республики в центре Европы служат своеобразным «мостом», по которому проходят пути, соединяющие Евросоюз с Россией, Казахстаном, Китаем и другими странами. Благодаря этому открываются широкие возможности для стимулирования транзита пассажиров и грузов через республику.

Основной задачей государственной политики в области транспорта РБ является формирование эффективной транспортно-логистической системы, позволяющей обеспечить потребности экономики и граждан в перевозках, а также создание условий для реализации транзитного потенциала страны [7]. Поэтому предполагается провести реконструкцию и модернизацию транзитной инфраструктуры и дорог, расширить транспортные, коммуникационные и финансовые коридоры посредством следующих мероприятий:

- строительство и реконструкция республиканских автомобильных дорог;
- увеличение объема и повышение качества сервисных услуг, предоставляемых на объектах, расположенных вдоль основных автомагистралей, и в автодорожных пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь;
- развитие автодорожных пунктов пропуска и пунктов пропуска на железнодорожных вокзалах (станциях) через Государственную границу РБ, в том числе технической базы для выполнения пограничного, таможенного и иных видов контроля на основных маршрутах следования транзитных грузопотоков;
- электрификация отдельных участков железной дороги;
- повышение скоростей движения по железной дороге;
- создание на территории республики 18 транспортно-логистических центров и 10 логистических центров РУП «Белтаможсервис», из них 22 – на II и IX панъевропейских транспортных коридорах, проходящих через территорию Республики Беларусь;
- разработка и внедрение информационных и информационно-управляющих технологий в сфере транспорта и логистики, а также пограничного, таможенного и иных видов контроля;
- строительство, реконструкция и модернизация инфраструктуры аэровокзальных комплексов;
- развитие придорожного сервиса. Для достижения международных нормативов в соответствии с Европейским соглашением о международных автомагистралях и соглашением о трансъевропейских автомагистралях в 2011–2015 годах требуется увеличить количество объектов придорожного сервиса на 168, из них 25 автозаправочных станций, 60 станций технического обслуживания, 16 пунктов постоя, 42 пункта питания и 25 площадок отдыха [2].

