

гут по решению общего собрания колхозников исключаться лица, не проживающие на территории хозяйства, отбывающие наказание в исправительных учреждениях и т.п. Оставившие новое хозяйство без уважительных причин собственники имущественных квот, если их уход повлек материальный ущерб могут частично или полностью лишаться своих квот по решению общего собрания членов кооператива или акционерного общества. Индивидуальные имущественные квоты или акции подлежат наследованию прямыми наследниками, проживающими на территории нового хозяйства. Они могут продаваться друг другу членами кооператива или акционерного общества в рамках вновь созданного предприятия по ценам договоренности.

ОБОСНОВАНИЕ НЕОБХОДИМОСТИ РАЗРАБОТКИ ТРАНСПОРТНЫХ СХЕМ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Т. Е. Урбан

Белорусский национальный технический университет

Главные транзитные, экспортные и импортные грузопотоки Беларуси сконцентрированы во 2-м и 9-м трансъевропейских транспортных коридорах. Объемы и структура этих грузопотоков в настоящее время и на перспективу определяют необходимость совершенствования организации транспортной деятельности с тем, чтобы обеспечить транспортному комплексу (ТК) республики должный уровень конкурентоспособности на внутреннем и внешних рынках транспортных услуг.

Большое значение для совершенствования перевозочных процессов имеет улучшение работы транспортно-экспедиционных структур Беларуси, деятельность которых должна быть направлена на снижение расходов на перевозки за счет рационального использования возможностей различных видов транспорта и снижения транспортной составляющей в цене товара.

Существующая система транспортно-экспедиционного обслуживания Республики Беларусь, организация ее деятельности не способствуют повышению конкурентоспособности ТК на рынках транспортных услуг.

В настоящее время в республике транспортно-экспедиционной деятельностью занято свыше трех тысяч юридических и физических лиц. Из общего количества юридических лиц, занятых в транспортно-экспедиционной сфере, более 450 представляют собой крупные предприятия, которые в основном являются совместными и иностранными. Некоторые из транспортно-экспедиционных структур работают по договорам с перевозчиками одного вида транспорта, другие - с перевозчиками нескольких видов транспорта. Однако, большинство из них представляют собой маклерские конторы и работают как посредники.

В республике имеется очень незначительное количество (не более десяти) транспортно-экспедиционных структур, которые имеют какой-то опыт

в разработке мультимодальных схем перевозки грузов. Это обстоятельство заставляет грузоотправителей обращаться к иностранным экспедиторам, имеющим опыт и систему технических средств для разработки и реализации оптимальных логистических схем доставки груза «от двери до двери».

Вследствие этого возникают существенные валютные потери для республики, оценить которые из-за отсутствия официальной информации затруднительно.

Жесткие требования рынков транспортных услуг ставят экспедиторские организации перед необходимостью расширения спектра оказываемых услуг и отхода от роли посредника по перевозкам. Становится актуальным решение специфических для конкретного клиента задач, обусловленных необходимостью чувствительности транспортного обслуживания к временным характеристикам процессов производства, распределения и сбыта.

Характер экспедиторских услуг в республике должен изменяться в направлении комплексного специализированного обслуживания, основой которого является организация оптимального перевозочного процесса на базе мультимодальных принципов и требований логистики при минимальном участии клиента в этом процессе.

В этой связи дальнейшее развитие внутриреспубликанских и международных перевозок грузов должно осуществляться не за счет роста количества транспортных и экспедиторских структур, а путем совершенствования организации перевозочных процессов.

Одним из направлений совершенствования перевозок является создание системы мультимодальных перевозок грузов, что позволяет ускорить доставку грузов «от двери до двери» и повысить конкурентоспособность белорусских перевозчиков.

В республике имеются необходимые структуры, которые выполняют важную роль в организации международных перевозок грузов. Однако в большинстве случаев из-за отсутствия должной координации, конкретных оптимальных логистических схем перевозки грузов оперативное управление перевозочным процессом разорвано на части, не образуя его завершенности в плане организации доставки грузов от отправителя до получателя.

Отсутствие оперативной координации в деятельности транспортных организаций приводит к замедлению доставки грузов, нерациональному использованию рабочей силы, порче грузов из-за излишних грузовых работ, неэффективному использованию видов транспорта, несвоевременному вывозу грузов из морских и речных портов.

Отсутствие оперативного планирования, основанного на логистических принципах, приводит к нарушению взаимосвязанной работы видов транспорта в местах перевалки грузов, создаются ситуации, когда транспортный узел не справляется с их переработкой, что приводит к длительным простоям вагонов, морских, речных судов.

Поэтому, решая проблему взаимодействия различных видов транспорта, нельзя ограничиваться мероприятиями по организации этого взаимодействия только в пределах одного транспортного узла. Необходима общесетевая постановка проблемы, охватывающая весь комплекс организации перевозочного процесса на основе оптимальных транспортных схем перевозок грузов, рассчитанных на принципах логистики.

**ПРАВОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ УНИТАРНОГО ЧАСТНОГО
ТОРГОВО-ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ
«ХЛЕБОПРОДУКТТОРГ» ОАО ОБЩЕСТВА «ОСИПОВИЧСКИЙ
КОМБИНАТ ХЛЕБОПРОДУКТОВ»**

А.В. Чернов, доцент, канд. юр. наук, А.П. Кравченко
Белорусская Государственная Сельскохозяйственная Академия

Реформирование агропромышленного комплекса вызывает необходимость развития многообразных интеграционных процессов, характеризующихся различными взаимосвязями: от простых поставок сырья до формирования крупных торгово-производственных предприятий. Они создаются при углублении специализации и концентрации производства, с учетом региональных особенностей развития отраслей, использования определенного вида сельскохозяйственного сырья, наличия тесной технологической и экономической связи между интегрированными предприятиями. В соответствии с этими требованиями создано открытым акционерным обществом «Осиповичский комбинат хлебопродуктов» унитарное частное торгово-производственное предприятие «Хлебопродуктторг». Решением Могилевского облисполкома зарегистрирован Устав предприятия и присвоен идентификационный код в Едином государственном регистре юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. В соответствии с Уставом основной целью предприятия является наиболее полное обеспечение потребителей продовольственными и непродовольственными товарами, товарами собственного производства с целью извлечения прибыли и удовлетворения экономических и социальных интересов учредителя и коллектива работников предприятия. Унитарное предприятие является юридическим лицом, и имеет в хозяйственном ведении обособленное имущество, несет самостоятельную ответственность по своим обязательствам, может от своего имени приобретать и осуществлять имущественные и личные неимущественные права, исполнять обязанности, быть истцом и ответчиком в суде, имеет самостоятельный баланс, счета в банке, печать, штампы со своим наименованием. Предметом деятельности предприятия являются оптовая торговля, производство мясных продуктов, переработка и консервирование рыбы и рыбных продуктов, производство хлеба и хлебобулочных изделий, деятельность автомобильного грузового транспорта, имеет право осуществлять внешнеэкономическую деятельность. Уставной фонд