

четыре продовольственных дискаунтера, по сравнению с прошлым годом их количество увеличилось на 3 ед. На ноябрь 2021 г. в среднем на один магазин района приходится 247,7 жителя, норматив обеспеченности торговыми площадями на 10 000 жителей выполнен. Для подтверждения гипотезы была произведена оценка потребности в торговой сети для Фрунзенского района с использованием нормативного метода: потребность по нормативу составила 276 000 м². На ноябрь 2021 г. торговая площадь торговых объектов по Фрунзенскому району составила 313 664,27 м². Таким образом, можно сделать вывод, что потребность в расширении торговой сети по Фрунзенскому району отсутствует. Тем не менее во многих микрорайонах существует перенасыщение торговыми центрами и магазинами, а в некоторых — торговые центры не находятся в шаговой доступности. Это говорит о неравномерности распределения торговых объектов и негативно сказывается в том числе на работе самих магазинов. Так, в микрорайоне Каменная Горка-3 в ТЦ «Караван» за несколько лет сменились три оператора: Biggz, «Копилка» и «Соседи». Это обусловлено сложностью конкуренции с таким оператором, как «Евроопт»: в микрорайоне три крупных магазина данного оператора, несколько магазинов «Хит» и дискаунтер «Грошк».

Таким образом, открытие новых торговых объектов должно сопровождаться анализом конкурентной среды, конкурентного окружения, ориентироваться на целевую аудиторию. А далее подбирается соответствующий формат и место размещения магазина.

*3-е место по итогам заседания секции
СНИЛ «Гандаль»*

В. А. Ботнар, Ю. С. Кукса
БГЭУ (Минск)

Научный руководитель — И. А. Леднева, канд. экон. наук, доцент

ОЦЕНКА СКОРОСТИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНЗИТА ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ ТЕРРИТОРИЮ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПУТЕЙ ЕЕ ПОВЫШЕНИЯ

Транзитный потенциал рассматривается как совокупность внутренних и внешних факторов, определяющих возможности данной страны (региона) по оказанию транспортно-логистических и иных сопутствующих услуг в целях обслуживания международных транзитных потоков грузов и пассажиров, следующих по ее территории.

В качестве показателей оценки развития транзитного потенциала региона используются различные показатели, одни из них — скорость перемещения транзитного потока. Чем выше скорость перемещения

транзитного потока, тем больше создано условий для беспрепятственного перемещения грузов через границу и по его территории. Для примера расчета скорости перемещения транзитного потока по территории Республики Беларусь возьмем трассу М8/Е-95. Протяженность трассы составляет 456 км. Время в пути для грузовых автомобилей в среднем составляет 7 ч 18 мин. Согласно правилам режима и отдыха водителей после периода управления в течение четырех с половиной часов водитель делает перерыв не менее чем на 45 мин. В среднем на питание, отдых и заправку уходит около 1 ч. Тогда общая величина времени движения транзитного потока по пути следования составит 8,3 ч. Скорость перемещения транзитного потока по трассе Е-95 Республики Беларусь составила 54,9 км/ч.

Далее для сравнения продолжим рассчитывать скорость движения грузового транзита по трассе Е-95: Новая Гута — Одесса. Протяженность трассы составила 693 км, а время с учетом отдыха (1 ч 12 мин) составило 10,8 ч. Скорость перемещения транзитного потока по трассе Е-95 Украины составила 64,2 км/ч. Сравнив данные показатели, сделаем вывод, что Республике Беларусь есть к чему стремиться, потому что транзит через нашу страну замедляет доставку груза. Следует рассмотреть следующие пути повышения скорости автомобильного транзита грузов через территорию Республики Беларусь. К примеру, в мае 2020 г. правительство приняло постановление № 311 о применении навигационных пломб для автомобилей транзитных нарушителей. Введение цифрового контроля сокращает время пребывания автомобиля перевозчика в таможенной подконтрольной зоне. При этом понадобится меньше времени на таможенные операции. Также в Беларуси внедрен инспекционно-досмотровый комплекс (ИДК), благодаря которому удалось сократить досмотр грузового транспортного средства с 4 ч до 10 мин. Считаем целесообразным продолжить внедрение ИДК на всех пропускных пунктах РБ, так как, по данным Таможенных органов Республики Беларусь, внедрение данной технологии окупается в 40 раз.

Таким образом, мы исследовали скорости автомобильного транзита грузов через территорию Республики Беларусь, выявили недочеты и определили пути его совершенствования.