

Из всего вышесказанного стоит сделать вывод, что населению Беларуси были всегда чужды идеи предательства и коллаборационизма, оно плечом к плечу с населением братских стран в годы Великой Отечественной войны, не сломившись в час суровых испытаний, ощутило на себе всю тяжесть немецкой оккупации, борьбы с гитлеровцами, чтобы победить и отстоять свое право быть свободным.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Военные судьбы: Сотрудники АН Беларуси – участники Великой Отечественной войны / сост. и авт. предисл. Н. В. Токарев ; под ред. Н. А. Борисевича. – Минск : Навука і тэхніка, 1995. – 89 с.

2 Беларусь у Вялікай Айчыннай вайне, 1941–1945 гг. : энцыкл. – Мінск : БСЭ, 1990. – 679 с.

3 **Романько, О. В.** Легион под знаком Погони. Белорусские коллаборационистские формирования в силовых структурах нацистской Германии (1941–1945) / О. В. Романько. – Симферополь : Антиква, 2008. – 304 с.

4 **Соловьёв, А.** Белорусская Центральная Рада: создание, деятельность и крах : [монография] / А. К. Соловьёв. – Минск : Наука и техника, 1995. – 176 с.

5 **Киселёв, В. К.** Особый фронт партизан Белоруссии : июнь 1941 – июль 1944 / В. К. Киселёв. – Минск : Беларус. навука, 2011. – 294 с.

Получено 31.05.2023

---

ISSN 2227-1155. Сборник студенческих научных работ.  
Вып. 28. Гомель, 2023

---

УДК 658.7

*Е. Ю. КЛЕЦКО (УА-41)*

Научный руководитель – ст. преп. *Т. А. БАРАНОВСКАЯ*

### **СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ООО «СМИМ-ТРАНСПЛЮС» С УЧЕТОМ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОДХОДА**

На современном этапе деятельность отечественных предприятий в сфере международных автотранспортных перевозок имеет большее значение для экономики Республики Беларусь, является важнейшим источником валютных поступлений от экспорта транспортных услуг. В выполнении значительного объема услуг для экономики страны большая роль принадлежит малым и средним предприятиям. При этом зависимость этих предприятий от экономических изменений во внешней среде требует постоянного поиска путей совершенствования перевозочной деятельности, которые будут способствовать более стабильному положению предприятия в условиях конкуренции между предприятиями и различными видами транспорта [1].

В современных условиях дальнейшее развитие государства немислимо без хорошо налаженного транспортного обеспечения. От его четкости и надежности во многом зависит трудовой ритм предприятий промышленности, строительства и сельского хозяйства. Он обеспечивает наряду с другими видами транспорта рациональное производство и обращение продукции и удовлетворяет потребности населения в перевозках.

Таким образом, главной задачей транспорта является своевременное, качественное и полное удовлетворение потребностей национальной экономики и населения в перевозках.

Спрос на грузовые перевозки во многом определяется двумя факторами: динамикой и структурой изменения объемов производства в стране, а также платежеспособностью предприятий и организаций всех отраслей экономики [2].

Одним из представителей белорусских перевозчиков является ООО «СМИМ-трансплюс», осуществляющее деятельность на рынке международных автоперевозок более 5 лет.

Анализ эффективности деятельности ООО «СМИМ-трансплюс» показывает, что техническое состояние подвижного состава ежегодно ухудшается. Однако за 2019–2022 гг. сократилась доля времени простоя автомобиля во времени в наряде. Среднегодовая стоимость основных средств ООО «СМИМ-трансплюс» за 2019–2022 гг. увеличилась на 91,9 тыс. руб. и на 2022 г. составила 349,7 тыс. руб. Динамика показателей фондоотдачи, фондоемкости и фондовооруженности свидетельствуют о повышении эффективности использования основных средств предприятием. Стоимость оборотных средств предприятия за 2019–2022 гг. возросла на 104 тыс. руб. При этом следует отметить, что на предприятии имеются резервы для дальнейшего повышения эффективности использования подвижного состава и транспортной деятельности в целом.

Для реализации резервов необходимо улучшить отдельные показатели, такие как средний коэффициент пробега автомобиля с грузом, фондоотдача, а также снизить себестоимость перевозок [3].

Анализ литературных источников по исследуемой проблеме позволил выявить ряд направлений, которые способны улучшить данные показатели, среди которых можно выделить следующие: оптимизация в планировании маршрутов; сотрудничество с экспедиторскими предприятиями; поиск попутных рейсов; обслуживание автомобиля двумя водителями; приобретение подвижного состава большей вместимости; сокращение времени и расстояния общего пробега автомобиля.

При разработке оптимальных маршрутов предприятию следует использовать экономико-математические методы планирования, дающие основу для решения многих острых проблем планирования и управления. Применение передовых информационных технологий позволит осуществлять рас-

четы по составлению оптимальных планов, выбирая наилучший вариант из огромного числа возможных. Для более рационального использования подвижного состава предприятию необходимо тесное сотрудничество с экспедиторскими организациями, что позволит получать новые заказы, максимально обеспечить транспортные средства обратной загрузкой. Для поиска попутных рейсов коммерческой службе предприятия следует наиболее полно использовать международные автоматизированные поисковые системы транспортной навигации, другие ресурсы Интернета, проводить своевременные переговоры с заказчиками [4].

Коммерческой службе предприятия следует уделять особое внимание и своевременному выставлению заказчикам (в рамках договорных обязательств и действующего законодательства) счетов по штрафным санкциям за нарушения выполнения ими договорных обязательств (за срыв загрузки (непредоставление груза), за сверхнормативный простой, за превышение общих весовых параметров и т. д., в целях своевременного поступления денежных средств на счета предприятия.

Выделяют несколько методов выполнения перевозки. Когда в течение всего оборота автомобиль обслуживается двумя водителями, это считается турной ездой. Данный метод обеспечивает сокращение времени выполнения перевозки, так как водители могут отдыхать во время движения на специально оборудованном спальном месте. При методе со сменным водителем обеспечивается размещение водителей по трассе маршрута и их смена. Преимуществом данного метода считается максимальная скорость доставки груза, так как время на отдых водителей не требуется. Однако размещение водителей по маршруту движения сопровождается дополнительными затратами [5]. В работе предлагается внедрение первого метода выполнения перевозки – турной езды.

С целью совершенствования перевозочной деятельности предприятия также предлагается приобрести новый подвижной состав с большей вместимостью, что позволит объединить маршруты и сократить время на перевозку. С помощью этого можно добиться большей прибыли путем снижения расходов на перевозку [6].

Объединение маршрутов также позволит снизить расходы по следующим группам затрат: топливо, техническое обслуживание и ремонт автомобилей, амортизационные отчисления, накладные расходы. Уменьшение затрат на перевозку по объединенному маршруту обеспечит рост прибыли и рентабельности перевозки.

Реализация предлагаемых мероприятий позволит улучшить эффективность использования имеющегося подвижного состава, снизить себестоимость перевозок, и, как следствие, будет способствовать совершенствованию организации перевозочной деятельности и положительной динамике развития ООО «СМИМ-трансплюс».

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Ковалев, М. М.** Транспортная логистика в Беларуси. Состояние, перспективы: [монография] / М. М. Ковалев, А. А. Королева, А. А. Дутина. – Минск : Изд. центр БГУ, 2017. – 327 с.

2 **Ходош, М. С.** Грузовые автомобильные перевозки : учеб. для техникумов / М. С. Ходош. – 4-е изд., перераб. и доп. – М. : Транспорт, 2006. – 208 с.

3 **Аземша, С. А.** Повышение эффективности работы грузовых автомобильных транспортных средств на сборных (развозочных) маршрутах : учеб.-метод. пособие для дипломного проектирования / С. А. Аземша. – Гомель : БелГУТ, 2012. – 82 с.

4 **Еловой, И. А.** Интегрированные логистические системы доставки ресурсов: теория, методология, организация / И. А. Еловой, И. А. Лебедева : под науч. ред. В. Ф. Медведева; Бел. гос. ун-т трансп. – Минск : Право и экономика, 2011. – 461 с.

5 **Аникин, Б. А.** Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики : учеб. / под ред. Б. А. Аникина и Т. А. Родкиной. – М. : Прспект, 2013. – 344 с.

6 **Гаджинский, А. М.** Логистика : учеб. / А. М. Гаджинский. – 20-е изд. – М. : Издательско-торговая корпорация «Дашков и К<sup>о</sup>», 2012 – 484 с.

Получено 31.05.2023

---

ISSN 2227-1155. Сборник студенческих научных работ.  
Вып. 28. Гомель, 2023

---

УДК 339.5

*К. Л. КОВАЛЁВА* (ГЭ-32)

Научный руководитель – ст. преп. *О. В. ПУТЯТО*

### **РОЛЬ ДОСМОТРОВОЙ РЕНТГЕНОВСКОЙ ТЕХНИКИ В ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ**

Рассматривается роль досмотровой рентгеновской техники в обнаружении признаков уголовных преступлений. Инновационные технологии искусственного интеллекта оказывают эффективное влияние на организацию и проведение досмотров в объектах государственной транспортной инфраструктуры, но при этом обострилась проблема нарушения прав человека и безопасности личных данных.

В настоящее время аэропорты и вокзалы, которые используются для передвижения людей и грузов, являются местами массового скопления граждан, что требует качественной защиты от террористических угроз и преступлений. Проведение досмотра багажа и личный досмотр давно стали необходимой процедурой при посещении таких объектов.

Целями работы являются рассмотрение роли досмотровой рентгеновской техники в обнаружении признаков уголовных преступлений в объектах