

Ю.В. Мелешко, магистрант

*Научный руководитель – С.Ю. Солодовников, д.э.н.
Белорусский национальный технический университет*

Логистические процессы являются сегодня одной из основ функционирования макроэкономических систем и одновременно представляют собой важнейший фактор повышения конкурентоспособности любой национальной экономики в контексте глобализации. Использование логистических подходов при организации транспортировки товаров создает значительный резерв для снижения издержек национальных предприятий, следовательно, укрепляет их позиций на международном рынке, стимулирует динамичное развитие смежных отраслей, повышает транзитную привлекательность нашей страны. Последний фактор становится особенно актуальным в свете функционирующего Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации (далее – Таможенный союз) и формирующегося Евразийского экономического союза.

В настоящее время логистический потенциал Республики Беларусь, использован не в полной мере, что не позволяет обеспечить оптимальное соотношение двух основных критериев логистического управления: степень удовлетворённости запросов и нужд потребителей к качеству обслуживания и величина совокупных издержек производителя. Создание такого потенциала предусматривает развитие логистических структур, которые будут достаточно гибки и способны быстро и с минимальными потерями перестраиваться и приспосабливаться к динамичной конъюнктуре, характерной для транзитивной экономики.[1].

В соответствии с принятой Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29 августа 2008 г. № 1249 Программой развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года (далее – Программа) институциональной формой развития белорусского рынка логистических услуг является система. Под логистической системой подразумевается «сложная организационно завершённая (структурированная) экономическая система, которая состоит из элементов–звеньев (транспортно– и оптово–логистических (торгово–логистических) центров), взаимосвязанных между собой и взаимодействующих посредством информационного обмена в

целях достижения эффективного управления цепями поставок товаров и грузов, с участием республиканских и местных органов государственного управления, заинтересованных организаций, располагающих транспортными, складскими, экспедиторскими, информационными, финансовыми, сертификационными, страховыми и производственными структурами». [2].

С технологической точки зрения логистическая система представляет собой совокупность конкретных объектов, объединенных материальными, финансовыми и информационными потоками, в рамках вышеуказанного определения такими объектами являются транспортно– и оптово–логистические (торгово–логистические) центры. Логистическая система, как любая система, имеет следующие характерные черты: целенаправленность, функциональная полнота (наличие в системе всех необходимых для выполнения цели элементов), иерархичность (каждый элемент системы является в свою очередь системой, а сама логистическая система является элементом системы более высокого порядка, например, элементом воспроизводственного цикла конкретного предприятия), структурная сложность (эмерджентность), способность саморазвития и самосовершенствования, что обеспечивает долговременную устойчивость системы. Логистическая система является сложной, динамичной системой управления товаропотоками, в рамках которой можно выделить такие области логистики, функционально отличающиеся, но образующие единую систему, как производственная, закупочная, распределительная, транспортная, информационная логистика. [3, 13–14].

В качестве логистической системы можно рассматривать промышленные предприятия, объединения, комплексы, торговые фирмы, экономические регионы страны, инфраструктуру страны (транспорт) и др. Логистическая система направлена, в первую очередь, на потребление логистических услуг внутренним рынком страны, однако участие Республики Беларусь в интеграционных объединениях (Таможенный союз, Евразийское экономическое сообщество, Зона свободной торговли стран СНГ, Единое экономическое пространство на базе Таможенного союза), а также геоэкономическое положение привело к увеличению транзитного грузопотока, объем которого составляет ежегодного более 200 млн. т. [4, 72].

Глобализация мировой экономики вызвала ряд новых тенденций на рынке логистических услуг, наиболее перспективным для экономического развития Республики Беларусь в связи с изменением конфигурации грузопотоков из которых является тенденция регионализация рынка логистических услуг – создание логистического кластера. Кластер – «это группа географически соседствующих, взаимосвязанных компаний (поставщики, производители и др.) и связанных с ними организаций (образовательные заведения, органы государственного управления, инфраструктурные компании), действующих в определенных сферах и взаимодополняющих друг друга». [5, 389].

Особенностью кластеров является разнообразный состав участников (включая и предприятия смежных отраслей), конкурирующих между собой, но преследующих общую цель эффективного обслуживания экспортных, импортных и транзитных потоков. Технологическая кооперация при одновременном сохранении конкуренции является движущей силой постоянных продуктовых и технологических обновлений и обеспечивает быстрое распространение новшеств. Система взаимоотношений между участниками логистического кластера весьма сложна по своей природе и включает в себя организационный, экономический, правовой, информационно–коммуникативный и прочие механизмы. Таким образом, логистический кластер является более широким понятием и в отличие от логистической системы не фокусирует все свое внимание на транспортно–логистических центрах, а предполагает использование всех возможных вариантов перемещения товаров. Состав участников и структура кластера не являются стабильными и определяются набором потребностей субъектов хозяйствования на данном рынке, кластерообразующим предприятием (как правило, несколькими предприятиями), являющимся ядром кластера, потенциалом развития, влиянием факторов внешней среды. Кластер не является жестко сформированной структурой и должен быть саморазвивающимся, что позволяет выступать логистическому кластеру в качестве платформы для взаимодействия любых хозяйствующих субъектов по вопросам формирования цепи поставок товаров.

Список использованных источников

1. Ивуть Р.Б. Теоретические и практические аспекты развития логистической системы Республики Беларусь/ Р.Б. Ивуть, В.В. Равино, Н.В. Стефанович // Каспийский регион: политика, экономика, культура. – 2011. – №4(29). – С.170–177.
2. О программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года: Постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 29 авг. 2008 г. № 1249 // Консультант Плюс: Беларусь. Тех-

нология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2014.

3. Залуцкий В.И. Проектирование логистических систем распределения готовой продукции машиностроительного предприятия: теория и практика: монография / В.И. Залуцкий. – Минск: Мон литера, 2012. – 120 с.

4. Транспорт и логистика Республики Беларусь, 2013 = Transport and logistics of the Republic of Belarus, 2013/ Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Министерство торговли Республики Беларусь, Ассоциация международных экспедиторов и логистики «БАМЭ» – 5–е изд. – Минск, БАМЭ–Экспедитор, 2013. – 151 с.

5. Портер М. Е / Конкуренция / М.Е. Портер – М.: Вильямс, 2010 – 592 с.