

Завершение формирования Единого экономического пространства и унификация 1 января 2012 года национальных законодательств в экономике создало новые возможности для иностранных инвесторов.

Анализ эффективности функционирования совместных предприятий в Республике Беларусь позволяет заключить, что в нашей стране еще не достигнут тот этап качественного роста СП, который мог бы вызвать необходимый макроэкономический эффект и принести соответствующую пользу государству.

Литература:

1. Статистический бюллетень за январь 2012 г./ Министерство статистики и анализа РБ. - Минск, 2008. - 50 с.

2. Экономика//Совместное предприятие [Электронный ресурс]- Режим доступа: <http://www.refbank.ru/econom/97/econom97.html>. Дата доступа 17.03.2013

РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИКИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Лишик Е.А.

Научный руководитель – канд. экон. наук, доцент Дадалко С.В.

Логистика – относительно молодая наука для нашей страны. По мнению многих ученых, данный термин происходит от греческого слова и означает «искусство вычислять, рассуждать».[1]В настоящее время логистика получила широкое распространение и активно развивается. Огромное количество статей, учебников публикуется и издается ежегодно. Однако зародиться она начала еще в древности. Еще Александром Македонским использовалась логистика для бесперебойного обеспечения войска необходимыми припасами при ведении войн. Одним из примеров недостаточного понимания значения логистики и методов управления цепями поставок, является известное всем поражение армии Наполеона. [1] На примере нашей страны можно вспомнить знаменитый путь «Из варяг в греки». На тот момент существовал аналог нынешних мультимодальных перевозок.

Если проследить за развитием логистики в разрезе истории, то можно заметить, что развивалась она только в следующих направлениях: при ведении войн и доставках товара.

Исследования наших соотечественников, Г. П. Передерии (1871—1953) и А. Н. Фролова (1863—1939) в области обоснования пропускной способности железных дорог, планирования и регулирования перевозок, маршрутизации и специализации перевозок, по проектированию

железнодорожных станций и организации работы на них имели и академическую, и практическую направленность.[1] Их использовали при освоении Сибири и Средней Азии, во время проведения полярных и других экспедиций.

Беларусь имеет достаточно выгодное географическое положение. Через нашу страну проходят такие транспортные коридоры как Берлин - Варшава - Минск - Москва - Нижний Новгород, Калининград - Клайпеда - Вильнюс - Минск - Гомель, Хельсинки – Санкт-Петербург – Псков – Витебск – Киев – Любашевка – Кишинев – Бухарест – Пловдив.[2] Другие страны, находящиеся в похожем географическом положении, активно используют такой факт, что позволяет им получать значительный доход. Актуально это и для нашей страны, так как рациональное использование имеющихся возможностей должно иметь место в национальной экономике.

В соответствии с «Программой развития логистической системы до 2015 года», утвержденной постановлением Совета Министров Республики Беларусь 29 августа 2008 года №1249, с учетом действующих логистических центров, в которых проводится работа по развитию складской инфраструктуры, в нашей стране реализуется 48 инвестиционных проектов. По данным на январь 2013 года в нашей стране уже функционируют 11 логистических центров: «Брест-Белтаможсервис», «Минск-Белтаможсервис», ИП «БЛТ-Логистик», ОАО «Озерцо-Логистик», ООО «БелВингесЛогистик», ТЧУП «ШАТЕ-М Плюс», ООО «Двадцать четыре», ОАО «Белмагистраль-автотранс», ООО «Брествнештранс», РУП «Минск-Кристалл» и ООО «ИнтерСтройПортал Плюс». [3]

Для более эффективной работы логистических центров проводятся различные форумы, например, VI Белорусский транспортно-логистический форум (октябрь 2012), где рассматривались актуальные проблемы, изучался зарубежный опыт и возможность применения его на практике нашей стране. Зачастую инвесторы сами предлагают взаимовыгодное сотрудничество. Однако рассмотрение этих предложений не должно затягиваться либо наоборот, скорополительно приниматься. Логистические центры, для наиболее эффективной работы должны располагаться по всей территории Республики Беларусь, они не должны быть сконцентрированы только в одном-двух регионах. Естественно, располагаться они должны вблизи транспортных развязок, транзитных коридоров. Их количество необходимо регламентировать, иначе слишком большое их скопление в одном месте, приведет к неполной их загрузке и, как следствие, к потерям возможной прибыли.

Таким образом, можно сделать следующий вывод. По сути логистика существовала давно. Академическая направленность появилось гораздо позже. В стране на сегодняшний день много внимания уделяется данному вопросу: строятся логистические центры, функционируют логистические компании. Однако это не дает в полной мере реализовывать все возможности нашей страны. Логистика – это возможность развития не только транспорта (транспортная в рамках транспортных коридоров), отдельных компаний (складское хранение) но и развития для предприятий и отраслей народного хозяйства в целом. Необходимо внедрять ее и на производственные предприятия, повышать квалификацию уже работающих специалистов (обмен опытом с коллегами из других стран, проведение форумов), готовить молодых специалистов, используя постоянно актуальный и обновляющийся материал и программы. В подготовке молодых кадров должны принимать участие и практикующие специалисты не только нашей страны, но и стран ближнего и дальнего зарубежья.

Литература:

1. TransPortal.by Белорусский транспортно-логистический портал. [Информационный ресурс]. Режим доступа: http://www.transportal.by/services/logistika/history_of_logistics_in_belarus.php
2. БелСтройЦентр. «Логистические центры – новые точки развития белорусской экономики». [Информационный ресурс]. Режим доступа: <http://bsc.by/story/logisticheskie-centry-novye-tochki-razvitiya-beloruskoj-economiki>
3. Naviny.by Белорусские новости. «В логистической отрасли Беларуси реализуется 48 инвестиционных проектов» [Информационный ресурс]. Режим доступа: http://naviny.by/rubrics/economic/2013/01/31/ic_news_113_410190/