

специальной программы повышения демографической безопасности данной территории как имеющей повышенный уровень демографических угроз.

В качестве направлений повышения демографической безопасности Витебской области, можно указать следующие.

1. Смягчение демографических угроз, связанных с естественной убылью населения за счет совершенствования сферы здравоохранения, и социально-экономической политики.

2. В области социально-экономической политики, направленной на рост рождаемости, необходимо обеспечить: демографическую ориентацию мер социально-экономической политики, оказывающей благоприятное воздействие на здоровье и продолжительность жизни населения; воспитание у родителей ответственности за рождение и воспитание здорового ребенка; создание реальных условий женщинам для гармоничного сочетания материнских функций с профессиональными обязанностями; усиление адресности государственной помощи семьям, имеющим детей, в первую очередь малообеспеченным; приоритетность охраны материнства и детства при разработке и реализации социальных программ.

3. Для преодоления демографических угроз, связанных со старением населения Витебской области необходимо осуществление социальной, медицинской поддержки пожилых людей, создание условий для использования их потенциала и интеграции в общество.

4. Необходимо уделять внимание разработке программ по укреплению института семьи, и активизировать деятельность по пропаганде здорового и нравственного образа жизни населения региона, развивать культурно-исторические традиции.

5. В сфере управления миграционными процессами необходимо способствовать оптимизации территориальных межгосударственных и внутриреспубликанских перемещений населения области с учетом их масштабов и направлений на основе сочетания государственных и личных интересов граждан.

Таким образом, обеспечение устойчивого развития Витебской области должно быть основано на переосмыслении самой парадигмы человеческого развития, когда во главу угла всех реформ ставится человек как главная ценность общества. Исходя именно из таких представлений, необходимо разрабатывать стратегические, долговременные цели не только демографического, но и экономического развития региона.

#### Список использованных источников

1. Национальная программа демографической безопасности Республики Беларусь на 2006-2010 гг. (утв. Указом Президента Республики Беларусь от 26.03.2007 г.. №135). – Электронный ресурс. Режим доступа: [http://spt.bspu.unibel.by/resume/kaf\\_soc\\_ped/inf\\_analit/demograf.doc](http://spt.bspu.unibel.by/resume/kaf_soc_ped/inf_analit/demograf.doc). Дата доступа 27.02.2011.
2. Привалова, Н.Н. Целевые показатели демографической безопасности. // Экономический бюллетень Научно-исследовательского экономического института Министерства экономики Республики Беларусь, №9. – 2009. – С.46-57.

УДК : 330.4.

## ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

*С.М. Горячева, доцент, к.э.н.,  
ВФ УО ФПБ «Международный университет «МИТСО»,  
г. Витебск, Республика Беларусь*

Развитие логистики в Беларуси значительно отстает от ее развития в других странах. Вместе с тем, для Республики Беларусь, находящейся на перекрестке международных транспортных коридоров Запад - Восток и Север - Юг, необходимость развития логистики и создания транспортно-логистических центров не вызывает сомнения. В условиях дефицита валютных средств и отрицательного внешнеторгового сальдо проблема соответствия общим мировым тенденциям и усиления своих позиций на рынке транспортно-логистических услуг становится все более актуальной.

В настоящее время в Беларуси, несмотря на ее уникальное географическое положение, нет логистических центров, соответствующих мировым стандартам, отсутствуют логистические операторы уровня 3PL и выше. В России, например, уже действуют несколько десятков крупных логистических центров и около 150 3PL- операторов. При этом поставлена задача в ближайшие 2-3 года создать еще около 17 современных логистических центров. Это подтверждает позицию некоторых экспертов, которые говорят о том, что Россия отстала от Европы в развитии логистики примерно на 10 лет, и Беларусь от России — на 15 лет [1, с. 46]. Вместе с тем, опыт стран Западной Европы показывает высокую эффективность транспортных логистических центров. Так, в Голландии их деятельность приносит 40 % дохода транспортного комплекса, во Франции – 31 %, в Германии – 25 %. В странах Центральной и Восточной Европы эта доля в среднем составляет 30 %.[3].

В Беларуси первые логистические структуры, в некоторой степени соответствующие требованиям международных стандартов, появились только в 2003 г. – открылись логистические центры в промышленной зоне п. Колядичи под Минском и на базе таможенного пограничного терминала «Брестгрузавтосервис» (г. Брест). Однако до последнего времени транзитные логистические услуги в республике не стали ведущей сферой инвестиционного развития. Доля такого рода услуг в общем объеме экспортных операций в Беларуси составляет до 12 %, что в три раза ниже среднемирового показателя, при этом основной статьей экспорта услуг (54 %) является транспортно-экспедиционная деятельность белорусских субъектов хозяйствования.

В Республике в настоящее время на рынке транспортно-логистических услуг функционирует около 1300 юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

Однако, несмотря на большое количество экспедиторов, комплекс транспортно-логистических услуг по доставке грузов в международном сообщении, предлагаемый ими клиентам, недостаточно широк. Он ограничивается, кроме перевозок, услугами по сопровождению груза в пути, организации перевозочного процесса, оформлению таможенных, товарно-транспортных и других перевозочных документов, а также посредническими услугами по поиску груза для перевозчиков или, наоборот, поиску перевозчиков для грузовладельцев. Они действуют разрозненно на различных видах транспорта, занимаясь собственным бизнесом на рынке транспортно-экспедиционных услуг, не всегда учитывая общегосударственные интересы. По своей природе данные структуры не могут решать масштабные задачи по оптимизации грузовых потоков. В этих условиях требуется создание транспортно-логистических структур, способных поднять на новый уровень эффективность перевозочного процесса, привлечь дополнительные грузопотоки в транзитные транспортные коридоры республики.

В Республике Беларусь для преодоления отставания в области логистики в 2008 г. была разработана государственным научным учреждением Институтом экономики Национальной академии наук Беларуси «Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года». В Программе определены цели, задачи и пути развития логистической системы республики на период до 2015 года, представлена классификация логистических центров, разработаны основные Подходы к их созданию (транспортно-логистических, оптовой торговли потребительскими товарами, оптовой торговли

продукцией производственно-технического назначения, многофункциональных торгово-логистических комплексов (центров) за рубежом), даны схемы размещения объектов логистической системы, предложен механизм создания льготного режима для потенциальных инвесторов и система критериев их выбора, разработаны методические подходы к управлению логистической системой Республики Беларусь, обозначены подходы к информационному обеспечению управления и функционирования логистической системы страны и др. [4].

В ближайшее время в Республике Беларусь потребуется построить или создать на основе модернизации существующей складской инфраструктуры около 20 центров. Анализ показывает, что наибольший грузопоток экспортно-импортных грузов зарождается и погашается в таких промышленно-развитых городах, как Новополоцк, Жлобин, Речица, Мозырь, Солигорск, Пинск, Барановичи, Орша, Лида, Борисов, Бобруйск, где рационально создать транспортно-логистические центры. Филиалы этих центров целесообразно разместить в Полоцке, Молодечно, Слуцке, Столбцах, Пуховичах, Дзержинске, Лунинце. Центры и их филиалы будут организовывать перевозки внешнеторговых, транзитных грузов, а также обслуживать торговую сеть.

Специфика логистики заключается в выделении единой функции управления прежде разрозненными материальными потоками, в интеграции отдельных звеньев логистической цепи в единую систему, обеспечивающую эффективное управление сквозными материальными потоками. Практика зарубежных компаний показывает, что использование интегрированного подхода к управлению логистикой, позволяет организациям улучшить показатели своей деятельности, приобрести конкурентное преимущество в сравнении с производителями аналогичной продукции. Например, использование логистики в области транспортировки грузов увеличивает производительность труда работников в целом на 9,9%, качество обслуживания - на 60 %, снижает запасы материальных ценностей и повышает скорость доставки, что положительно сказывается на реализации продукции и сокращении упущенных организацией выгод. Кроме того, возможно снижение уровня запасов на 50-100 %, а увеличение оборачиваемости всех видов ресурсов на 20-40 %. И что актуально для белорусских предприятий в условиях кризиса, то, что сокращение на 1 % логистических издержек эквивалентно увеличению объема продаж почти на 10 %. [2, с.224]. Для продовольственных товаров логистика как активный инструмент маркетинга играет особенно существенную роль в случае отгрузки скоропортящейся продукции, когда доминирующим фактором служит время отгрузки и скорость перевозки. Это особенно важно для Беларуси, у которой доля сельскохозяйственной продукции составляет свыше 20 % и перед которой стоит задача увеличения экспортных поставок в ближнее и дальнее зарубежье.

Сегодня на основе логистики стараются строить свою деятельность большинство организаций. Применение логистических подходов позволяет существенно снизить все виды затрат, главным образом на транспортировку и складирование товара. При этом появится возможность сокращения издержек, связанных с производством, реализацией и закупками продукции. Использование логистики эффективно, т.к. нестабильность валютных курсов и замедление промышленного роста, с одной стороны, сказываются негативно на объемах торговли белорусских экспортеров, но, с другой – способствуют удешевлению логистических цепочек.

В Республике Беларусь практически во всех организациях созданы отделы маркетинга, которое формируют товарную политику, обеспечивают товародвижение, сбыт продукции, обеспечивают связи с общественностью и занимаются брэндингом. Хорошо организованный маркетинг помогает повысить эффективность деятельности организации, привлечь инвестиции, ликвидировать отрицательное сальдо во внешнеэкономической деятельности и увеличить приток валютных средств. Об этом свидетельствуют результаты деятельности таких предприятий как СООО «Марко», ОАО «Витязь», СООО «Белвест», ОАО «Керамика»,

ОАО «Савушкин продукт» и др. Вместе с тем, этого недостаточно, нужно выделять из подразделений маркетинга на предприятии логистические составляющие: транспортные, производственные, закупочные, складские и формировать соответствующие структуры. Специалисты по логистике должны решать задачи в области организации экспедирования грузов (во избежание задержек в пути или простоев на складе) и упаковке и маркировке продукции (особенно при транспортировке сборных заказов); проектирования складов и организации складской деятельности (необходимо для правильного хранения товаров); обеспечении технологического процесса на складе (в целях оптимального хранения товаров, для облегчения поставок и отгрузок), распределения продукции (важно для хранения и сбыта продукции), а также процесса сбыта продукции.

Логистика способствует повышению эффективности работы организации при соблюдении следующих требований: поддержании связи логистики с корпоративной стратегией, совершенствовании организации движения материальных потоков, поступлении необходимой информации и современной технологии ее обработки; эффективном управлении трудовыми ресурсами и налаживании тесной взаимосвязи с другими организациями в области выработки стратегии; учет прибыли от логистики в системе финансовых показателей, определении оптимальных уровней качества логистического обслуживания с целью повышения рентабельности, а также тщательной разработке логистических операций. Американские специалисты Д. Бушер и Г. Тиндол считают, что выполнение предприятиями вышеуказанных восьми требований гарантирует взаимосвязь логистики с маркетингом и производством, обеспечивает не только высококачественное проведение всех логистических операций, но и создание эффективного производства, с низкими издержками сервиса для покупателей, будет содействовать росту прибыли и повышению конкурентоспособности организаций.

Для ускоренного развития логистики в Республике Беларусь и преодоления отставания от развитых стран необходимо использовать стратегию «догоняющего развития», которая предполагает как заимствование передовых технологий, так и возможность реализации отдельных инновационных проектов. Для заимствования технологий в Беларуси необходимо создать соответствующий институт, который бы занимался исследованием передовых технологий в области логистики, их заимствованием и адаптацией к условиям функционирования белорусского логистического рынка; подготовкой специалистов в области логистики высшей квалификации, а так же созданием и внедрением инновационных проектов в области логистики.

Таким образом, в целом внедрение логистики в организациях Республики Беларусь позволит гармонизировать внутренние бизнес-процессы предприятия, повысить эффективность деятельности; сократить затраты, увеличить количество потребителей, удержать и расширить рынки сбыта. Строительство транспортно- логистических центров на пути транспортного коридора позволит увеличить приток валютных поступлений в доходную часть бюджета страны, повысить конкурентоспособность организаций в условиях жёсткой мировой конкуренции.

#### Список использованных источников

1. Левкин, Г. Г. Логистика: теория и практика / Г. Г. Левкин. -Ростов н/Д: Феникс, 2009. – 221 с.
2. Черновалов, А. В. Логистика: современный практический опыт / А. В. Черновалов. – Мн.: Изд-во Гревцова, 2008. - 296 с.
3. Антюшеня, Д. Роль логистики в повышении конкурентоспособности предприятий [Электронный ресурс] / Автоперевозчик – Режим доступа <http://perevozchik.com/ru/fillmg/y-2008.n-5.oid-502.html>. Дата доступа 29.04.2011.