

оборудования больше, чем США. Увеличение объемов экспорта химикатов обуславливается развитием химической промышленности Китая [4, с. 129].

В структуре товарооборота России и стран ЕС доминирующую позицию занимает минеральное топливо. По всем категориям, кроме минерального топлива, происходит преобладание европейского экспорта, что свидетельствует о недостаточной развитости и конкурентоспособности промышленности России: о преобладании топливно-сырьевых отраслей в ущерб машиностроению и станкостроению, слабое развитие современных высокотехнологичных отраслей в структуре машиностроения и так далее.

Для Республики Беларусь особое значение имеют торговые отношения стран, взаимная торговля которых предполагает построение транспортных маршрутов через территорию республики, и это, прежде всего торговые отношения стран Европейского союза, Китая и России. Через территорию Республики Беларусь в направлении Восток – Запад – Восток в настоящее время преимущественно транспортируются машины и оборудование, другие производственные товары из Китая, минеральное топливо и сырье из России [4, с. 128–135].

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Российская Федерация в мировом хозяйстве: позиции и новые задачи / Р. И. Хасбулатов [и др.] // Междунар. экономика. – Минск, 2015. – № 2. – С. 4–16.
2. Trade // European Commission [Electronic resource]. – Режим доступа: http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/en/trade_en.pdf. – Дата доступа: 30.03.2015.
3. World Trade Report 2014. Trade and development: recent trends and the role of the WTO [Electronic Resource] // World Trade Organization. – Режим доступа: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/world_trade_report14_e.pdf. – Дата доступа: 03.03.2015.
4. Формирование транспортной политики Республики Беларусь в Едином экономическом пространстве / О. С. Булко [и др.]; под науч. ред. О. С. Булко; Нац. акад. наук Беларуси, Ин-т экономики. – Минск: Беларус. навука, 2014. – 193 с.

УДК 334.72

Д. В. Диковицкая, О. В. Купцова
Беларусь, Брест, БрГТУ

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КЛАСТЕРЫ: СУЩНОСТЬ И ВОЗМОЖНОСТЬ СОЗДАНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Согласно дефиниции М. Портера (1990 г.), кластер – это географическая концентрация предприятий, специализированных поставщиков, оферентов услуг, предприятий в родственных отраслях и взаимосвязанных учреждений (например, университетов, институтов нормирования и экономических союзов),

которые в определенных сферах связаны и одновременно конкурируют и сотрудничают друг с другом.

В отличие от обычных форм кооперационно-хозяйственных взаимодействий бизнеса, логистические кластеры характеризуются следующими особенностями: наличием крупного предприятия – лидера; территориальной локализацией основной массы субъектов хозяйствования (участников кластера); устойчивостью экономических связей участников кластера; долговременной координацией взаимодействия участников кластера по всем направлениям деятельности.

Транспортно-логистический кластер (ТЛК) как самостоятельная форма образуется с целью управления технологическими цепочками от поставщиков сырья и производственных компаний до потребителей, взаимодействующих друг с другом в рамках единой цепочки создания стоимости и повышения логистического потенциала определенной территории, что способствует развитию данной территории.

Следует отметить уникальность структуры кластера. Она образуется организациями и предприятиями, связанными единими материальными, сервисными, информационными и финансовыми потоками. ТЛК включает в себя рыночных субъектов, формирующих, преобразующих и поглощающих материальные потоки; транспортные компании, представляющие наземный, водный, воздушный виды транспорта; экспедиторские компании; складские комплексы, распределительные центры и терминалы; институциональные органы (Министерство транспорта, Министерство финансов, Комитет таможенного контроля, службы санитарно-эпидемиологического и ветеринарного контроля и т.д.); вспомогательных специалистов (финансовые организации, страховые компании, исследовательские организации, учебные центры подготовки и переподготовки персонала, консалтингово-аналитические организации, маркетинговые организации); организации, оказывающие сопутствующие услуги (обслуживание и ремонт транспортных средств, дорожно-строительные компании, сервисные организации) [1].

Благодаря кластерной форме можно выделить цели, которые могут достичь участники кластера:

- 1) удовлетворить требования рынка, который нуждается в регулярных поставках товаров и услуг, производимых в рамках предприятий кластера и отвечающих самым современным требованиям качества;
- 2) получить эффект от масштаба закупок материалов;
- 3) обеспечить обучение персонала, исследование рынка, а также логистические и технологические исследования;
- 4) освоить новые рынки сбыта продукции на основе активной маркетинговой деятельности и политики инноваций;
- 5) достичь устойчивых контактов с финансовыми и кредитными учреждениями на основе сформированного имиджа кластера.

В современных условиях развитие отдельных территорий становится основой повышения конкурентоспособности регионов и государства в целом. Мировой опыт дает множество примеров повышения конкурентоспособности страны и входящих в нее регионов путем реализации кластерной стратегии развития

экономики, характеризующейся тесным взаимодействием государственных органов и предприятий. Необходимость создания ТЛК в Беларуси обусловлена следующими причинами [2]:

- наличием ряда крупных узлов, включая их приграничное расположение (Брестский, Гродненский, Витебский, Гомельский, Оршанский), и активно развивающихся городов (Минск);

- существованием глобальных тенденций в мировой торговле, предусматривающих включение Беларуси в основные глобальные транспортные коридоры;

- уникальным географическим положением Беларуси с точки зрения транзита, которое в настоящее время используется не в полной мере. В частности, недостаточно полно используются транзитные контейнерные перевозки, являющиеся одними из наиболее перспективных в мире, которые составляют в Беларуси менее 1 % грузооборота, а в Японии, США и Южной Корее – более 20 %.

Как вариант структуры ТЛК в условиях Республики Беларусь может быть предложена модель, которая состоит из 4 крупных блоков: ядра кластера, обслуживающих и вспомогательных объектов, а также так называемых дополняющих объектов, обеспечивающих инновационный характер развития участников кластера. В качестве ядра (компаний лидеров), предлагаемого к формированию ТЛК, рассматриваются логистическая компания РУП «Белтаможсервис» и ее филиалы: «Белтаможковной» (Брест), «Белтаможжиздат», Минский, Брестский, Витебский, Гомельский, Гродненский, Могилевский филиалы.

Учитывая межотраслевой характер ТЛК в его ядро, кроме логистических операторов, входят и основные партнеры, ярким представителем которых является страховая компания «Промтрансинвест».

Кроме традиционных для кластерных моделей обслуживающих и вспомогательных объектов (субъектов) в модели ТЛК присутствуют дополняющие объекты, представленные образовательные учреждения, технопарки, бизнес-инкубаторы. Особое внимание при формировании логистического кластера должно быть уделено механизму реализации кластерной стратегии, взаимодействию власти и бизнеса, реализации инновационной и инвестиционной политики на основе государственно-частного партнерства. При этом ГЧП рассматривается и как механизм реализации инвестиционных проектов, включающих развитие транспортно-логистической и производственной инфраструктуры, а также эффективного взаимодействия участников ТЛК. Для обеспечения взаимодействия участников кластера с органами государственной власти предлагается создать совещательный орган в виде координационного совета по развитию ТЛК.

Основные составляющие эффекта от функционирования ТЛК:

- повышение качества логистического сервиса и увеличение количества услуг, предоставляемых предприятием «Белтаможсервис»;

- обеспечение выполнения заказа на поставку продукции точно к указанному сроку. Полнота удовлетворения и точность выполнения параметров заказа потребителями;

- обеспечение координации и взаимодействия видов транспорта и других участников цепи поставок на основе создания КЛЦ (4PL-провайдера) и внедрения информационно-управляющих систем;
- снижение себестоимости перевозки и ускорение доставки продукции;
- снижение логистических издержек, включая снижение затрат на транспортировку и времени обработки и выполнения заказа;
- обеспечение логистическими операторами информационной и коммуникационной надежности, точности и своевременности.

Из вышеперечисленного видно, что Республика Беларусь обладает большим потенциалом развития логистической кластеризации. Уже в 2014 г. была утверждена концепция формирования и развития кластеров в республике. Государственная поддержка кластерного развития экономики предусматривает субсидирование затрат на создание и организацию деятельности центров кластерного развития, а также части затрат на создание специализированной инфраструктуры кластерного развития (создание и организация деятельности центров коллективного пользования оборудованием, испытательных лабораторий); предоставление организациям кластерного развития оборудованных помещений для размещения участников кластера и обеспечение их комплексом специализированных услуг на единой территории.

Таким образом, ключевая роль в развитии транспортно-логистического кластера в условиях белорусской экономики отводится государству, что предполагает использование административных и стимулирующих методов воздействия.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Евтодиева, Т. Е. Логистические кластеры: сущность и виды / Т. Е. Евтодиева // Экономика и управление. – 2011. – № 4 (77). – С. 78–81.
2. Еловой, И. А. Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь / И. А. Еловой, А. А. Евсюк, В. В. Ясинский ; под ред. И. А. Елового. – Гомель : БелГУТ, 2004. – С. 46–47.

УДК 334.72

Е. Н. Дубина

Беларусь, Брест, БрГУ имени А. С. Пушкина

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ОЦЕНКИ СТОИМОСТИ БИЗНЕСА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Развитие методологических основ оценки стоимости бизнеса, происходящее в настоящее время в Республике Беларусь, диктует необходимость использования новых подходов и методик к организации оценочной деятельности. В настоящее время оценка стоимости бизнеса, используемая в нашей стране, имеет ряд недостатков: отсутствие хорошей информационной базы; несовершенство ме-