

2. Статистическая оценка санаторно-оздоровительного и туристического обеспечения Автономной Республики Крым // Держкомстат України, головне управління статистики в АРК. — Симферополь, 2002. — 17 с.

3. Сравнительная медико-климатологическая характеристика основных приморских курортных местностей Европы и прилегающих к ней регионов Азии и Африки // Ярош А.М., Солдатченко С.С., Коршунов Ю.П., Бессмертный А.Ф., Ефимова В.М., Воскресенская Е.Н. — Симферополь: Сонат, 2000. — 136 с.

4. [http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art\\_id=5818051](http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=5818051)

5. <http://www.president.gov.ua/rus/president/constitution/>

## ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ ЛОГИСТИКИ В СТРАНАХ С РАЗВИТОЙ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКОЙ

А.Г. Шумилин, В.И. Кураков

*БНТУ, г. Минск, Республика Беларусь*

В условиях рыночной экономики выигрывает тот субъект хозяйствования, который имеет оптимальное соотношение цена/качество на свою продукцию. При схожем качестве продукции на первое место выступает ее цена, а одним из важнейших элементов стоимости конечного продукта являются расходы на логистику. Поэтому за счет сокращения логистических расходов обеспечиваются значительные конкурентные преимущества на рынке.

Актуальность логистики обуславливается потенциальными возможностями существенного повышения эффективности функционирования материалопроводящих систем, которые открываются при ее использовании. Применение логистики позволяет согласовать работу отдельных звеньев технико-экономических систем путем сокращения времени передачи необходимой для этого информации, синхронизации времени передачи и приема материалов, уменьшения запасов на пути движения материального потока и повышения уровня сервиса.

Использование принципов логистики в экономике началось сравнительно недавно. Примерно до начала 60-х годов производители и потребители продукции не придавали серьезного значения созданию специальных систем, позволяющих оптимизировать управление материальными потоками. В 60-х и начале 70-х годов в странах с развитой рыночной экономикой стали осознавать, что рационализация распределения произведенной продукции позволяет снизить ее себестоимость без особых дополнительных капитальных вложений.

Главные причины, по которым, начиная с 60-х годов, в экономически развитых странах наблюдается резкое возрастание интереса к логистической идее, заключаются в следующем:

- обеспечение конкурентных преимуществ за счет снижения себестоимости и улучшения качества поставок;
- энергетический кризис;

- научно-технический прогресс и, в первую очередь, компьютеризация управления;
- превращение рынка продавца в рынок покупателя.

Проведенные в Великобритании исследования показали, что в стоимости продукта, попавшего к конечному потребителю, более 70% составляют расходы на логистику (рис. 1), т. е. на транспортировку, хранение, упаковку и др.



**Рис. 1.** Структура стоимости товара на пути от первичного источника сырья до конечного потребителя

Постепенно пришло понимание того, что в области логистики имеется существенный нереализованный потенциал снижения издержек и улучшения качества поставок, а значит, и повышения конкурентоспособности. Энергетический кризис 70-х годов подтолкнул исследования в этом направлении.

В настоящее время логистика широко применяется в различных отраслях экономики любой страны. Наиболее совершенными организационными структурами для реализации концепции логистики на практике являются транспортно-логистические комплексы. Они имеют в своем составе целевую, функционально-управляющую и обеспечивающую подсистемы, которые, обладая относительной независимостью, используют преимущества синергетического эффекта совместного (корпоративного) взаимодействия, усиливающего их возможности по системной организационно-аналитической оптимизации решения стратегических и тактических задач.

За счет совместной интеграции ресурсодобывающих, перерабатывающих, производящих, распределяющих и транспортных предприятий в единый транспортно-логистический комплекс возможно сокращение

логистических расходов на более чем 20%, что значительно увеличивает конкурентные преимущества предприятий, входящих в данную интеграционную структуру.

#### **Литература:**

1. Апатцев В. И. и др. Логистические транспортно-грузовые системы: Учебник для студентов высших учебных заведений. – М.: Издательский центр «Академия», 2003.
2. Гаджинский А. М. Основы логистики: Учебное пособие. – 3-е изд. – М.: ИВЦ «Маркетинг», 1997.
3. Ивуть Р. Б. Планирование социального и экономического развития АТП: Учебное пособие. – Мн.: БГПА, 1996.
4. Лукинский В. С. и др. Логистика автомобильного транспорта: концепция, методы, модели. – М.: Финансы и статистика, 2002.

### **ВЛИЯНИЕ РАСШИРЕНИЯ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА НА ЭКОНОМИКУ БРЕСТСКОЙ ОБЛАСТИ**

А.Г. Проровский

*УО «Брестский государственный технический университет»,  
Республика Беларусь*

В Брестской области, которая производит до 10% республиканских объемов продукции производственного назначения и около 20% - потребительских товаров, работает 311 промышленных предприятий. Геополитическое расположение Брестчины и сложившаяся структура производства предопределили индустриальному комплексу экспортную направленность. Экспортно-импортные операции осуществляют почти 700 предприятий области, сотрудничая со 100 странами мира.

Самыми крупными экспортерами являются: АО «Брестгазоаппарат», ЗАО «Пинскдрев», «Барановичский станкостроительный завод АО «Атлант», хлопчатобумажное объединение «Блажит», ОАО «Ковры Бреста», Пинское трикотажное объединение «Полесье», ОАО «Брестский чулочный комбинат», Жабинковский сахарный завод.

Для Брестской области, как и для всей Беларуси, очень важно провести анализ изменившейся ситуации на рынках стран присоединившихся к Европейскому союзу.

Состоявшееся 1 мая 2004 года расширение Европейского союза (ЕС) с 15 до 25 стран-членов привело к созданию межгосударственного интеграционного образования с совокупный ВВП 9231 млрд. евро, а доля в мировом товарообороте составила 40 процентов.

Подобное событие не могло не остаться без последствий как для международной торговли в целом, так и для стран - традиционных торговых партнеров ЕС, к числу которых относится и Республика Беларусь. Среди положительных последствий расширения следует выделить, прежде всего, открывающиеся возможности доступа экспортеров на крупнейший рынок в мире - общий рынок 25 стран-членов ЕС. Отсутствие внутри союза тамо-