

Сукупність перелічених перешкод і є більшою мірою причиною дисбалансу в розвитку світового ринку підшипників, сприяючи виникненню в ньому негативних явищ, у т.ч. банкрутства компаній.

Отже, діяльність підприємств на ринку підшипників у глобальному середовищі знаходиться в залежності від впливу факторів макросередовища та мікросередовища. Стан макросередовища визначає економічна та політична ситуація в світі загалом та стан галузі машинобудування зокрема. Стан мікросередовища на ринку підшипників – ступінь конкурентної боротьби та взаємозалежності підприємств. Вплив перелічених факторів призводить до виникнення ризиків діяльності, що спричиняють погіршення фінансового становища підприємств. Проте, зростання попиту на підшипники у 2017 році свідчить про перспективність ринку та можливість підприємствами розширення виробництва та збуту.

Література

1. United Nations Conference on Trade and Development [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://unctadstat.unctad.org/EN/Index.html>.
2. Bearings Market Trends [Електронний ресурс] // Global Industry Analysts – Режим доступу : http://www.strategyr.com/MarketResearch/Bearings_Market_Trends.asp.
3. Bearings Market Analysis By Product, By Application, By Region, And Segment Forecasts, 2014 – 2025 [Електронний ресурс] // Grand View Research – Режим доступу: <http://www.grandviewresearch.com/industry-analysis/bearings-market>.

УДК 338.46

Медведева Г.Б.,

к.э.н., доцент,

Захарченко Л.А.,

к.э.н., доцент

Брестский государственный технический университет

РЕГИОНАЛЬНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ КАК УСЛОВИЕ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ В БЕЛАРУСИ

Влияние на экономику Республики Беларусь трех ключевых факторов: глобальной конкуренции, развития инноваций в различных областях жизни общества и стремительно возросших требований к

професіоналізму кадрів, привело к необходимости системных преобразований во всех сферах экономической и общественной жизни страны. Одной из таких сфер является логистика. Возникает необходимость в формировании нового подхода, в осмыслении новых задач, которые возникают как результат изменяющихся экономических и геополитических реалий современности. В Беларуси сложилась чётко сформулированная стратегия: сотрудничество с максимально широким спектром партнёров и с возможной выгодой для всех сторон.

О значении логистики в экономике страны говорит тот факт, что европейские страны ежегодно получают по \$120-140 млрд. от ее применения. Долгосрочный рост транспортно-логистических услуг в Европе оценивают в 4-8%, что превышает темпы роста мирового ВВП. К 2020 г. эксперты консалтинговой компании McKinsey предсказывают увеличение объемов мировой торговли в четыре раза, что приведет к многократному увеличению спроса и на логистические услуги.

Современная теория рассматривает реализацию логистического подхода как существенное конкурентное преимущество как для страны в целом, так и для каждого предприятия, причем при таком подходе помимо прямого эффекта – появление новой отрасли, возникает косвенный эффект в виде повышения эффективности других отраслей экономики. Как показывает практика, логистическая деятельность позволяет экономить 15-20% затрат, связанных с производством и доставкой товаров потребителям.

Целевые ориентиры развития логистики нашли свое отражение в Концепции развития логистической системы Беларуси до 2030 года. Так к 2030 году рост позиции Беларуси в мировом рейтинге по индексу эффективности логистики LPI должен подняться до уровня не ниже 50; рост по отношению к 2016 году объема логистических и транспортно-экспедиционных услуг увеличится в 2 раза; рост доходов от транзита по отношению к 2016 году также должен увеличиться в 2 раза. В то же время развитие логистической системы предполагает оптимизацию участия государства и субъектов экономической деятельности в формировании правовых, экономических и иных отношений на рынке товародвижения [1].

Для достижения этих показателей Беларусь обладает определенными потенциальными преимуществами. Прежде всего, с точки зрения ее географического положения Беларусь является логистическим перекрестком, где сходятся ключевые транспортные маршруты,

связывающие Западную Европу с Востоком, Черноморское побережье со странами Балтийского моря. Беларусь имеет многовекторный характер экономических связей (доля товарооборота со странами Евразийского экономического союза – 49%, Европейского союза – 25%, Азии – 12%). Но само по себе географическое положение не является залогом успеха, поскольку маршруты следования грузов определяются не только в соответствии с бизнес-логикой, но и с определённым стратегическим расчётом, где экономика тесно переплетается с геополитикой. Здесь важно учитывать и стремительное развитие альтернативных грузопотоков. Примером может служить переориентация потоков с центрально-европейского региона на Азию и Южную Европу из-за геополитических разногласий различных общественных формаций, или изменение схемы доставки грузов из-за глобальных изменений рынков производства, сырья и рынка потребителя.

Новый импульс в развитии логистики Беларусь связывает с развитием сотрудничества стран Таможенного союза и ЕАЭС, членами которых она является. Транзитный потенциал ЕАЭС составляет порядка 220 млн. тонн и к 2020 году возможно достижение показателя в 400 млн. тонн. И здесь самые высокие показатели взаимной торговли наблюдаются между Казахстаном и Россией и между Россией и Беларусью [2]. К тому же, интеграционное объединение ЕАЭС создает преимущества в реализации проекта «Один пояс – один путь».

Как видим, перспективы для развития логистики в Беларуси имеются, и они существенны. Стоит проблема использовать предоставляемые возможности. Говоря о включении белорусских предприятий в международные логистические цепи и системы, необходимо модернизировать логистическую инфраструктуру, а для этого необходимы постоянные инновации, поиск новых решений в организации текущего и стратегического управления потоковыми процессами с целью выявления и использования дополнительных резервов путем рационализации (оптимизации этого управления).

Успешность развития этой отрасли непосредственно связано с развитием комплексности логистических услуг. Если в странах ЕС показатель использования логистическими компаниями комплексности услуг равен 73%, то в Беларуси он гораздо ниже – 23%, 72 услуги логистического центра при наличии 770 функций (услуг) в мировой практике логистического процесса, причем постоянно появляются новые услуги. Будущее логистики за предоставлением услуг на базе IT-

технологій в рамках віртуальної логістики: автоматизація підбору оптимального маршрута з одночасним підбором підрядчиків, трекінга (онлайн-слеження за грузом), клієнтських блоків (інтеграція з інформаційними системами клієнта) і т.д. В цих умовах необхідно більш активно використовувати в логістических аутсорсинг. Наприклад, в Китаї його частка на ринку транспортно-логістических послуг становить 48%, в Європі – 65%, в Росії – 23%, а в Білорусі – не більш 3%. При цьому, що бізнес розуміє: економія від використання аутсорсингових послуг при імпорті товарів досягає 65%. Все це призведе до зниження витрат на рух товарів, забезпечить раціональне використання ресурсів і підвищення ефективності функціонування ринкової інфраструктури, в кінцевому підсумку при продуманому і раціональному підході Білорусь зможе зайняти певний нішу на світовому ринку по наданню послуг в сфері логістики.

Література

1. Концепції розвитку логістическої системи Білорусі до 2030 року. Постановленням Правительства от 28 декабря 2017 года № 1024 [Електронний ресурс]. // Режим доступа: www.government.by/ru/solutions/3083 – Дата доступа: 25.09.2018.
2. Ларин О.Н. Перспективы интеграции транспортных систем Евразийского экономического союза...[Електронний ресурс]. // Режим доступа: <https://riss.ru/images/pdf/journal/2017/4/11.pdf>. – Дата доступа: 27.09.2018.

УДК 338.47

Медведева Г.Б.,

к.э.н., доцент

Пелля А.А.,

студент 4 курса

Брестский государственный технический университет

ОЦЕНКА ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ СКЛАДА ПРИ ПРИМЕНЕНИИ ТЕХНОЛОГИЙ M2M

Machine-to-Machine, M2M – общее название технологии, которая позволяет удалённому устройству передавать в центр обработки информации данные о контролируемом объекте. M2M-