

Тогда размер заказа сахара согласно зависимости (1) составит:

$$q_0 = \sqrt{2 \cdot \frac{C_0 \cdot S}{C_{\text{м}} + E \cdot P}} = \sqrt{2 \cdot \frac{180,0 \cdot 500}{2,22 + 0,095 \cdot 68,75}} = 143 \text{ мешка}$$

Полученный расчетный размер заказа (143 мешка) незначительно отличается от размера заказа, принятого в качестве первого приближения (180 мешков) в пределах допустимой относительно разницы (20 %). Следовательно, оптимальный с экономической точки зрения для второй производственной ситуации должен составлять 8 поддонов сахара, что в 2,0 раза меньше по сравнению с первой ситуацией.

Сравнительный анализ полученных результатов для указанных потенциально возможных ситуаций позволяет утверждать, что финансовое состояние организации оказывает существенное влияние на оптимальные размеры заказа товара. При этом наибольшее влияние финансового состояния организации на размер заказа характерно для дорогостоящих и мелких товаров и наоборот.

Литература и источники:

1. Дроздов, П.А. Логистика: учебное пособие / П.А. Дроздов. — Минск : Вышэйшая школа, 2015. — 357 с.

Куган С.Ф., к. э. н., доцент

УО «Брестский государственный технический университет».

г. Брест, Республика Беларусь

sfkugan@mail.ru

ФОРМИРОВАНИЕ ЭФФЕКТИВНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ КАК НАПРАВЛЕНИЕ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТНЫХ ПРЕИМУЩЕСТВ РЕГИОНОВ

В современных условиях взаимозависимость и скоординированность государств — от регионального до глобального масштаба — становится жизненно необходимой детерминантой прогресса. Диапазон интеграционных областей затрагивает политику, экономику, социальную, культурную, научную, экологическую и многие другие сферы жизнедеятельности людей. Для Беларуси в геополитическом плане видятся, по меньшей мере, три перспективных фактора, способных в определенных условиях стать ее конкурентными преимуществами: в политическом плане — суверенитет; в экономическом — энергетическая независимость и создание транзитной зоны с развитыми логистическими центрами, интегрированной в европейское экономическое пространство; в социальном — дальнейшее укрепление человеческого потенциала. Важным дополняющим фактором является участие государства в интеграционных объединениях, которое позволяет использовать их преимущества во благо своего народа. Все эти факторы способны сработать при условии более прочной опоры государства на науку, образование, экономику знаний, инновации.

Конкурентоспособность страны формируется на различных уровнях: уровне предприятия, региона и страны в целом. В настоящее время важное значение имеет региональный уровень, поскольку, конкурентные позиции страны зависят от социально-экономического потенциала регионов и эффективности производства в их отраслях. Кроме того, региональные различия в месте нахождения национальных предприятий оказывают большое влияние на создание и поддержание их конкурентных преимуществ. Анализируя экономику регионов республики необходимо опираться на опыт территориального управления, работы современных ученых. Проблемы логистической системы Республики Беларусь (разное состояние транспортно-логистической инфраструктуры в регионах, слабый уровень организации взаимодействия различных видов транспорта и др.) приводят к тому, что величина транспортных издержек, которые вынуждены нести предприятия, постоянно растет. Поэтому, одной из главных задач логистики на современном этапе остается формирование транспортной инфраструктуры мирового уровня. Это позволит ускорить товародвижение и повысить конкурентоспособность логистической системы Беларуси, что, несомненно, является одним из стратегических направлений ее развития.

Строительство сети транспортно-логистических центров на территории республики осуществляется в соответствии с основными целями Республиканской программы развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 годы. Данная программа разрабатывалась с учетом приоритетов социально-экономического развития для наращивания потоков экспорта товаров и услуг, обеспечение сбалансированности внешней торговли. Кроме того, реализация Программы предполагает совершенствование условий логистической деятельности, повышение эффективности использования инфраструктуры, необходимой для оказания логистических услуг, и транзитного потенциала Республики Беларусь и, как следствие, конкурентоспособности, как самой республики, так и каждого ее региона.

На региональном уровне оценка конкурентоспособности стала активно обсуждаться в конце 90-х годов. Профессора Г. Гожеляк и Б. Яловецкий отмечают тот факт, что в настоящее время в конкурентную борьбу включаются территориальные системы: государства, регионы, города, районы. Они рассматривали две плоскости конкурентоспособности: конкурентоспособность фирм, локальных в данной территориальной системе и конкурентоспособность самих территориальных систем. Говоря о конкурентоспособности польских регионов, они делают вывод, что присутствие определенных ресурсов перестает быть ключевым элементом при выборе места хозяйственной деятельности и изменение критериев размещения связано со значительными изменениями в технике, технологиях, экономике и обществе в целом [3]. В свою очередь, Г. Бенко отмечал, что на выбор места будущей хозяйственной деятельности влияет локализация и стоимость производства. Проведенный исследователем анализ предприятий по всему миру позволил ему выделить шесть внешних факторов

локализации, позволяющих определить конкурентоспособность региона: рабочая сила, университеты и исследовательские институты, условия жизнедеятельности, транспортная инфраструктура, услуги и политический климат хозяйственной деятельности, выгоды агломерации [2].

Указанные факторы, по мнению Г. Бенко, позволяют организовать конкурентоспособную региональную систему, обладающую той или иной специализацией, с развитым разделением труда между предприятиями, снизить издержки, облегчить внедрение новых технологий. И, как следствие, сформировать систему эффективной информации в масштабе региона, чтобы обеспечить быструю циркуляцию разнообразных сведений о рынках сбыта, альтернативных технологиях, новом сырье, комплектующих и полуфабрикатах, применимых в производственном процессе, новых техниках. Подобная развитость отношений между производителями и пользователями, а также поставщиками услуг для предприятий способствует каскадной передаче технических и организационных усовершенствований в системе предприятий, увеличивая тем самым эффективность глобальной системы, частным вариантом которой, является логистическая система.

В современных экономических условиях эффективность логистической системы зачастую является ключевым фактором национального успеха и проявляется в стремление Республики Беларусь к интеграции в общемировые товарные потоки. Подобное движение не исключает важность функционирования логистики для корпоративных целей предприятий с точки зрения обслуживания, как определенного сегмента рынка, так и территории, региона и страны в целом. При этом рационализация транспортных, экспедиторских, складских, погрузочно-разгрузочных и работ другого вида достигается путем высокоорганизованного логистического сервиса на основе оптимизации затрат и качества. Важнейшим фактором экономического роста становится формирование интегрированных систем, охватывающих как отдельные сферы предпринимательства, так и целые страны.

Логистическая деятельность проходит через все отрасли экономики и оказывает существенное влияние на повышение ее эффективности. Любая организация бизнеса, внедряя логистику и формируя соответствующую ей целям логистическую систему, прежде всего, стремится оценить её фактическую или потенциальную эффективность. Для того, чтобы сформировать определение эффективности функционирования такой системы, необходимо, в первую очередь, четко понимать, что она из себя представляет.

Логистическая система — «это сложная организационно завершенная (структурированная) экономическая система, которая состоит из элементов-звеньев (подсистем), взаимосвязанных в едином процессе управления материальными и сопутствующими потоками, причем задачи функционирования этих звеньев объединены внутренними целями организации бизнеса и (или) внешними целями» [1, с. 50].

Общепринятые свойства логистической системы с точки зрения ее транзитной привлекательности для международных перевозчиков, грузовладельцев и иных субъектов рынка необходимо дополнить следующими элементами:

- 1) комплексность — обеспечение высокой комплексности оказываемых в рамках логистической системы транспортно-логистических услуг и развитие института аутсорсинга на логистическом рынке;
- 2) мультимодальность — создание широких возможностей обслуживания мультимодальных грузоперевозок на транспортно-логистических центрах в составе логистической системы страны;
- 3) трансграничность (принцип трансграничной логистики) — создание в рамках НЛС трансграничных транспортно-логистических центров для терминальной обработки транзитных и внешнеторговых грузопотоков в рамках концепций транспортной и таможенной логистики;
- 4) международное сотрудничество — расширение практики взаимодействия инфраструктурных объектов логистической системы страны с объектами зарубежной логистической инфраструктуры в целях их интеграции в международную транспортно-логистическую сеть [4].

Необходимым условием эффективного функционирования логистической системы является, прежде всего, заинтересованность в ней всех ее участников: производителей, потребителей, экспедиторов, владельцев складов и терминалов, перевозчиков, дистрибьютеров, оптовых и других логистических посредников. Эта заинтересованность обеспечивается и регулируется рыночными отношениями и определяется эффективностью самой системы и распределением эффекта между ее участниками. Применение математических количественных методов и моделей исследования операций для обоснования принятия решений позволяют получить решения, наилучшим образом отвечающие целям всех участников системы.

Являясь интегрированной системой, охватывающей информационные (со стороны информационного элемента) и материальные, сервисные и финансовые (со стороны логистического элемента) потоки, логистическая система характеризуется собственной эффективностью, которая зависит от эффективности каждого этапа цепи товародвижения, однако не сводится к ним. При этом все элементы взаимно друг на друга влияют. Это требует от исследователей данной области выработки показателей, позволяющих оценить эффективность не отдельно взятых участков цепи, а логистической системы как единого комплекса элементов и процессов. На конечный результат функционирования логистической системы (получение прибыли) в условиях рынка оказывает влияние целый ряд взаимосвязанных факторов, к которым относятся: положение участников системы на рынке; их финансовая устойчивость; качество предлагаемых товаров и услуг; наличие выгодных и стабильных заказов.

Все участники логистической системы при ее создании получают постоянных заказчиков на перевозку грузов, тем самым обеспечивая себя гарантированным и стабильным объемом работ. Р.Ю. Скоков выстроив цепочку: «потребности ↓ интересы → блага → полезности» определил, что через эти понятия складывается определенное свойство объектов, что позволяет рассматривать эффективность как результат согласования интересов [6].

Внедрение логистики позволяет экспедиторам и перевозчикам работать по более прогрессивным транспортно-логистическим технологиям (терминальная технология, применение поддонов и контейнеров, комплексное транспортно-экспедиционное и сервисное обслуживание клиентуры, организация доставки грузов «точно ко времени» и «от двери до двери» интермодальные технологии перевозок грузов в смешанном сообщении), в результате чего при увеличении объема, расширении номенклатуры и повышении качества сервисных услуг у экспедиторов и перевозчиков уменьшаются совокупные затраты, возрастает рентабельность и прибыль.

Рыночная конкуренция и активные процессы глобализации накладывают отпечаток на принятие управленческих решений в логистических системах: приемлемым решением является такой набор значений переменных, при котором достигается оптимальное значение критерия эффективности логистической операции или цепи операций, соблюдаются заданные ограничения, учитывающие интересы и возможности взаимодействия участников системы грузо- и товародвижения, а также необходимость обеспечения непрерывности и бесперебойности движения товаров, снижения совокупных издержек во всей цепи от производителя к потребителю при удовлетворении запросов клиентуры в качестве товаров и услуг, максимизации общего эффекта.

Другими словами, эффективно все то, что в наибольшей степени способствует скорейшему достижению экономических задач и обеспечивает максимальные темпы роста. Эффективность выражается через количественные показатели, позволяющие определить величину эффекта и выбрать лучшие варианты решения экономических проблем (количественный подход). Стоимостные количественные показатели применяются для установления общих объемов эффекта и соизмерения различных конкретных видов затрат и результатов. Оптимальное соотношение эффекта и затрат обеспечивает правильный выбор направления развития [9]. В этом случае достигается максимальный эффект, который возможно получить от рационального использования имеющихся ресурсов. При этом необходима точная формулировка задач, в частности, должно быть указано, в течение какого времени оптимум должен быть достигнут.

Кроме количественной эффективность рассматривается и с точки зрения целевого подхода, связывающего эффективность с полнотой и рациональностью реализации намеченных целей и имеющегося хозяйственно-ресурсного потенциала.

В рамках целевого подхода можно выделить два направления. Первое рассматривает эффективность как степень достижения поставленных целей, то есть целевой подход «ориентирован на оценку эффективности ... с точки зрения максимального соответствия поставленным целям... Таким образом, оценивается стратегическая эффективность в плане получения долгосрочных рыночных преимуществ» [11, с. 137–138].

Второе направление предполагает рассмотрение эффективности не столько как результата, сколько как условия, при которых он может быть получен. Таким образом, сущность эффективности заключена во взаимосвязи достигнутого результата и обуславливающими достижение условиями. В качестве условий могут быть приняты либо произведенные затраты, либо потенциал.

Целевая эффективность может применяться к так называемым целенаправленным системам (к которым можно отнести и логистические), т. е. к системам, имеющим признанные обществом цели или функции, т. к. имеет место процесс достижения цели в виде получения результатов с помощью затрат ресурсов. При любом выборе объекта анализ эффективности опирается на ту же схему, что и в случае целевой эффективности: «затраты → результаты → цели». Такой подход к оценке эффективности объектов, проектов и процессов называется транзакционным [5]. Подобная трактовка схожа с количественным подходом, однако в данном случае принимается во внимание не просто соотношение результатов и затрат (ресурсов), а степень достижения целей по отношению к затратам (ресурсам).

Логистическая система является, как правило, сложной, динамичной, управляемой системой, которая функционирует и развивается во времени и в пространстве. Поэтому перед управляющим звеном такой системы постоянно стоит задача определения и оценки ее будущего состояния. В современных условиях такие задачи решает прогностика, позволяющая рассматривать эффективность как максимизацию результата при минимизации затрат, либо как наиболее полное использование имеющихся ресурсов системы в перспективе.

Для оценки эффективности логистических систем, по мнению автора, наиболее уместен синергетический подход, который, в отличие от статичных подходов, опирается на представление об экономической системе как находящейся в неравновесном динамическом состоянии, эффективность которой будет зависеть от способности системы выстраивать отношения с основными институтами и процессов согласования интересов агентов системы. Под синергетической эффективностью понимается эффективность, которая складывается из различных видов эффективности, когда невозможно просуммировать различные эффективности или перемножить их.

Говоря об эффективности логистических систем Х. Фоль отмечал, что эти системы можно считать эффективными, если при их формировании взаимосвязаны логистические затраты на входе в систему и логистические услуги на выходе из системы как цели формирования этих систем. Данное утверждение основано на проведенном исследователем анализе соотношения вложенного в логистическую систему капитала и полученной от этой системы прибыли.

О.С. Сухарев сформулировал «аксиомы» теории эффективности, разграничив понятия эффективности, устойчивости и надежности. Важной для понимания необходимости координации элементов системы для достижения синергетической эффективности является следующее утверждение: «... если все элементы эффективны, то при определенных условиях, система может оказаться неэффективной» [8, с. 112]. При этом предлагается оценить степень дисфункциональности системы через метод количественной оценки на основе моделей теории надежности систем.

Ключевым моментом синергетического подхода является важность процессов согласования интересов и взаимодействия в повышении эффективности, что не требует значительных финансовых вложений.

На основании проведенного исследования можно сделать следующие выводы:

во-первых, эффективность является многомерной (многоуровневой) категорией, проявляется через ряд форм. Оценка эффективности объекта основывается на поликритериальной системе определенных ее форм, которые зависят от объекта управления, в первую очередь, его целевого назначения и отображают взаимосвязь целей, результатов и использованных ресурсов;

во-вторых, важными факторами, влияющим на эффективность логистической системы является потенциал, структура которого определяется структурой объекта управления и способностью управляющей системы к стратегическому планированию его эффективного использования и наращивания;

в-третьих, значимыми источниками повышения эффективности логистической системы являются творческое предпринимательство и синергизм.

На основе данных выводов эффективность логистической системы предлагается трактовать как степень приближенности к целевому функционированию системы, основанному на принципах развития и отражающему ожидания и согласованные цели субъектов системы.

Построение эффективной логистической системы позволяет решать ряд хозяйственных задач:

– синхронизировать объемы производства с объемами логистических операций складирования, грузопереработки, транспортировки;

– снижать потери и ущерб от логистических рисков;

– устанавливать целесообразные уровни кооперации в цепи поставок;

– рационализировать документооборот и информационные потоки, связанные с логистической деятельностью, и т. д.

Общепринято, что к факторам, влияющим на развитие и эффективность логистических систем, относят: формирование глобальных цепей поставок, резкое сокращение жизненного цикла продукции, переориентация традиционного производства на производство «под заказ» и массовую кастомизацию (mass customization), конструктивное усложнение товаров и стремительное расширение их разнообразия, внедрение новых технологий доставки грузов, бурное развитие информационных систем и технологий поддержки логистики, стремление компаний сокращать совокупную стоимость и затраты времени, связанные с движением товаров, и т. д.

Н.Д. Фасоляк при оценке логистических систем предлагает учитывать такие факторы, как территориальное размещение потребителей, годовой объем и ассортимент поставок, транспортные условия поставок с учетом существующей и проектируемой сети коммуникаций по каждому виду транспорта, годовые затраты на транспорт, содержание запасов, устройство складов и обслуживающих их объектов и др. [10]. А результаты оценки эффективности функционирования логистической системы определять исходя из утверждения, что чем выше положительный эффект суммарного результата составляющих логистическую систему процессов и чем ниже затраты на развитие и функционирование ее, тем выше эффективность.

Проведенный анализ исследований, посвященных эффективности логистических систем позволил определить, что особое место при их организации и функционировании принадлежит учету макроэкономических процессов и теоретических принципов микроэкономики, мезоэкономики и наноэкономики.

Приоритетными направлениями в решении экономических проблем логистики в настоящее время становятся механизмы приспособления к интересам потребителей и конъюнктуре рынка в условиях острой конкуренции.

Повышается значение фактора времени как управленческого ресурса. Растут риски, а, следовательно, необходимость знать причины их возникновения и возможности снижения. Специфика логистических систем оказывает влияние и на подходы к оценке ее экономической эффективности. Ориентация на минимизацию издержек как частный критерий экономической эффективности в этих системах остается в силе, но лишь при условии нахождения оптимального сочетания затрат основного и оборотного капиталов, задействованных в рамках рыночной стратегии участников, и приносимой ими прибыли.

Кроме того, в целях обеспечения высокой степени устойчивости и эффективности функционирования логистической деятельности внутренняя среда системы должна постоянно корректироваться с учетом трансформаций во внешней среде. Систематический анализ состояния внешней среды необходим для того, чтобы: своевременно обнаружить изменения, способные сказаться на разных положениях стратегии; выявить внешние факторы, представляющие угрозы для компаний; установить факторы внешней среды, которые следует использовать для решения стратегических задач. Качественная аналитическая работа позволит своевременно сконцентрировать усилия участников логистической системы в наиболее рациональном направлении. Для того чтобы результативно изучать динамику внешней среды, должна действовать специальная система мониторинга. Во внешней среде непрерывно происходят различные изменения, влияние одних факторов усиливается, а влияние других снижается. Одна часть этих процессов открывает новые благоприятные возможности. Другая — может создавать дополнительные сложности. Вместе с тем, чтобы успешно преодолевать угрозы и эффективно пользоваться новыми возможностями, недостаточно быть информированными о них. Можно знать об угрозе, но не обладать потенциалом противостояния ей. Можно и предвидеть новые позитивные возможности, но не иметь ресурсов для их использования. В этой связи очень важно при анализе динамики внутренней среды определить все сильные и слабые стороны, которыми обладают отдельные звенья логистической системы и сама система в целом.

Для того чтобы логистика приносила максимальные стратегические выгоды, все ее функциональные звенья должны работать на основе интеграции. Повышение эффективности функционирования в каждом звене имеет смысл только в том случае, если это способствует повышению эффективности интегрированной системы логистики в целом.

Подводя итог вышесказанному, хотелось бы отметить тот факт, что эффективность функционирования логистических систем является важной составляющей комплекса конкурентоспособности экономической системы, будь то предприятие или регион. И в условиях современных экономических отношений заслуживает самого пристального внимания.

Литература и источники:

1. Аникин, Б.А. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики: учебник / под ред. Б.А. Аникина и Т.А. Родкиной. — Москва: Проспект, 2013. — 344 с.
2. Гожеляк, Г. Конкурентоспособность регионов / Г. Гожеляк, Б. Яловецкий // Белорусский экономический журнал, 2001. — № 1. С. 84–95.
3. Benko G. Geografia technopolii / G. Benko. — Warszawa: Wyd. Naukowe PWN, 1993. — 221 s.
4. Зиневич, А.С. Принципы развития транзитной привлекательности национальной логистической системы в Республике Беларусь / А.С. Зиневич // Логистические системы и процессы в условиях экономической нестабильности: материалы III Междунар. заоч. науч.-практ. конф., Минск, 26–27 ноября 2015 г. Минск : БГАТУ, 2015. С. 148–162.
5. Симонов, С.В. Современные подходы к оценке эффективности функционирования акционерных промышленных организаций / С.В. Симонов, О.Е. Рязанова // Вестн. МГОУ. Серия «Экономика». — 2009. — № 2. — С. 63–67.
6. Скоков, Р.Ю. Этика эффективности на рынках аддитивных товаров / Р.Ю. Скоков // Вестн. Волгогр. гос. ун-та. Сер. 3, Экон. Экол. 2012. — № 1 (20). — С. 179–186.
7. Тоцицкая, И.Э. Показатели конкурентоспособности регионов / И.Э. Тоцицкая // Белорус. экон. журн. — 2003. — № 3. — С. 60–70.
8. Сухарев, О.С. Теория эффективности экономики: Монография. / О.С. Сухарев // М. : КУРС, Инфра-М, 2014. — 368 с..
9. Федоров, Л.С. Максимальный эффект при минимуме затрат. Логистическая стратегия управления материальными ресурсами в странах с развитой рыночной экономикой Ц РИСК, 1994. — № 1–2. — С. 76–80.
10. Фасоляк, Н.Д. Экономика, организация и планирование материально-технического снабжения и сбыта / Н.Д. Фасоляк [и др.]; под ред. Н.Д. Фасоляка. 3-е изд., доп. и перераб. — М. : Экономика, 1980. — 368 с.
11. Хотяшева, О.М. Инновационный менеджмент: учебник и практикум для академического бакалавриата / О.М. Хотяшева, М.А. Слесарев. 3-е изд., перераб. и доп. — М. : Издательство Юрайт, 2016. — 326 с.

Кулаков И.А., доцент,
Кулакова Л.О., старший преподаватель
 УО «Брестский государственный технический университет».
 г. Брест, Республика Беларусь
lejla67@mail.ru

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Глобальная проблема перепроизводства делает всё более острой и труднореализуемой другую проблему, вытекающую из первой, а именно: снижение себестоимости товара, услуги. И здесь такие традиционные инструменты, как высокий уровень организации производства, труда, менеджмента в целом, инновационные технологии, эффективная экономика и маркетинг на микро- и мезоуровнях уже не приводят к ожидаемым результатам, не позволяют субъектам хозяйствования быть конкурентоспособными в долгосрочной перспективе. Эволюция проблемы приводит к объективной необходимости более прогрессивного управления, кроме вышеперечисленных, следующими ключевыми факторами: время, информация и финансы. И только в том случае, если вся совокупность инструментов комплексно, эффективно и систематически управляется топ-менеджментом предприятия, можно ожидать синергических зримых эффектов в виде высокой рентабельности, удержания (как минимум) значимых позиций на рынке, т. е. конкурентоспособности в целом.

Безусловно, решение задач такого уровня сложности невозможно лишь за счёт внутренних ресурсов и резервов отдельно взятых предприятий. Мировой опыт крупнейших экономических игроков, транснациональных корпораций свидетельствует о том, что успех в конкурентной борьбе сегодня возможен лишь в случае внедрения логистического подхода к решению задачи, т. е., объединения усилий и интересов множества предприятий различной отраслевой принадлежности, транспортных компаний, обеспечивающих движение материальных потоков, страховых, финансовых, таможенных учреждений и организаций, создающих сопутствующие нематериальные потоки. Таким образом, логистический подход предполагает создание цепи поставок, где экономические интересы отдельных субъектов хозяйствования объединяются, подчиняясь общей цели более высокого уровня, где общий успех и успех каждого из контрагентов достигается не только за счет высокоэффективной работы отдельных партнеров, но и, прежде всего, — за счёт слаженности, организованности и скоординированности функционирования всей цепочки поставок. Эффективное управление цепочками поставок в конечном итоге приводит к оптимальной минимизации затрат ресурсов по сравнению с более традиционными схемами товародвижения, когда качественные характеристики процесса поставки и самого товара не только не ухудшаются, но часто улучшаются.

Если данный эффект масштабируется на уровень всей страны с интеграцией в мегаэкономику, государство получая столь мощный фактор экономического роста, приобретает весомые сравнительные преимущества перед прочими экономиками мира. США, Германия, Япония, Китай сегодня являются мировыми экономическими лидерами, в том числе, и за счёт создания стабильно функционирующей логистической системы на макроуровне.

Учитывая размеры Республики Беларусь (малая экономика), ненаделённость страны углеводородными ресурсами, зависимость от внешних рынков и, прежде всего, российского, недостаточную степень технологичности и инновационности экономики, мы не имеем права не использовать каждый шанс для развития, пренебрегать альтернативными факторами роста, к одним из наиболее значимых сегодня, учитывая георасположение и традиционное амплуа транзитной территории, относят формирование и полноценное функционирование логистической системы. Через территорию Беларуси пролегают важнейшие транспортные коридоры, а именно, критские коридоры II, IX, IXA и IXB.

Безусловно, многое уже сделано, как в рамках реализации Программы развития логистической системы до 2015 года, так и вне её. Дальнейшие стратегически важные ориентиры и векторы развития данной сферы были заданы Республиканской программой развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 годы. Так, по состоянию на 01.06.2017 г. в Республике Беларусь действует 41 логистический центр, из которых 19 создано в рамках Программы развития до 2015 года,