

лишь 2% суммарного времени всего цикла приходится собственно на производство, 5% – на транспортировку, 8% составляет подготовительно-заключительное время и 85% – время пролеживания материалов и изделий. В западных странах и Японии доля расходов на материально-техническое обеспечение и транспортировку составляет до 20% валового национального продукта или 30-40% стоимости конечного продукта. Почти половина из них приходится на хранение и содержание запасов материальных ресурсов.

Основной экономической эффект от внедрения новых форм управления достигается за счет сокращения объемов запасов материальных ресурсов и времени доставки товаров. В отличие от прежних методов изолированного управления грузовыми перевозками и складским хозяйством главным преимуществом комплексного управления является оптимизация суммарных затрат по движению и хранению ресурсов. По экспертным оценкам, применение новых форм управления позволяет снизить уровень запасов на 30-50% и сократить время движения продукции на 25-45%.

Из вышеизложенного следует, что оптимизация издержек заготовки и распределения – важнейшая проблема повышения эффективности экономической системы. Рассматривая однопорядковую проблему на уровне основного звена экономики, можно утверждать, что на сегодняшний день главные резервы производства находятся не только и не столько в основном, сколько во вспомогательном производстве, фонды которого в значительной мере составляют материальную базу логистических систем фирмы.

Если раньше операции и технологии, которые теперь называют логистическими, являлись составляющими других сфер организационной деятельности, то ныне концепция логистики получила широкое распространение и выделилась в самостоятельную научную дисциплину и сферу практической деятельности.

В данном исследовании раскрываются теоретические аспекты логистических концепций, изложены современные взгляды на логистику, ее эволюция и понятийный аппарат. В основу характеристики микрологистических систем положены концептуальные модели и оценки эффективности их функционирования. Исследованы основные задачи логистики и перспективы развития логистических систем в период реформирования отечественной экономики.

АНАЛИЗ ПЕРСПЕКТИВНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ РЫНКА УСЛУГ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Ольховик И.В., студентка УО «Института современных знаний»
Руководитель: М.В. Акулич

Сектор услуг играет важную роль в развитии внешнеторгового обмена Беларуси, а в перспективе его значение должно значительно возрасти. Объем экспорта услуг в период с 1996 по 2000 г. увеличился на 9,4 % и достиг 993,3 млн.

дол. В 1990-е гг. сальдо внешнеторгового обмена услугами Беларуси было положительным в размере около 500 млн. дол., что позволяло компенсировать от 1/3 до 1/2 дефицита внешней торговли промышленной и сельскохозяйственной продукцией. В отличие от географии товарного обмена, в региональном распределении торговли услугами Беларуси преобладают страны дальнего зарубежья, на которые приходится 62,2% экспорта и 57,6% импорта услуг республики. Вместе с тем следует отметить негативные тенденции опережающего роста импорта услуг по отношению к их экспорту (на протяжении ряда лет сокращается величина положительного сальдо баланса услуг, а также снижается удельный вес государств вне СНГ в структуре предоставляемых Беларусью услуг).

Анализ товарной структуры предоставляемых Беларусью услуг свидетельствует о доминировании в их экспорте трудоемких услуг: транспортных (почти 2/3) и главным образом грузоперевозок, услуг по переработке нефти (важная статья "прочих деловых" услуг), а также строительства и связи. Сектор капиталоемких и высокотехнологичных услуг (кредитно-финансовые и страховые, информационные, научно-технические и консультационные), получивший динамичное развитие в странах Запада, в Беларуси развит крайне незначительно в силу отсутствия необходимых финансовых ресурсов, качественной инфраструктуры (телекоммуникации и др.), отсутствия навыков реализации продукции НИОКР на внешних рынках. Несмотря на выгодное рекреационно-географическое положение и значительный природный и историко-культурный потенциал, по объему экспорта туристских услуг Беларусь уступает большинству европейских государств.

Значительное сокращение в 1999г. объемов экспорта строительных услуг было обусловлено падением спроса на них на российском рынке в условиях финансового кризиса. Снижение объемов экспорта транспортных услуг произошло и на другом направлении – на рынках стран дальнего зарубежья (на 99,2 млн. дол.) при росте поставок для заказчиков из СНГ. Необходимо отметить, что ухудшение ситуации на таком приоритетном экспортном направлении, как предоставление транспортных услуг, вызвано не столько внешними (обострение конкуренции на рынке международных перевозок, падение фрахтовых ставок после российского финансового кризиса), сколько внутренними факторами (старение подвижного состава, неэффективная государственная политика в отношении дорожных сборов и развития инфраструктуры сервиса, результатом которой стала переориентация транзитных потоков на магистрали соседних стран). Помимо падения валютных поступлений от использования трансевропейских коммуникационных коридоров, пересекающих территорию республики, итогом непродуманного повышения транзитных сборов стал ответный рост платежей за проезд по дорогам Польши для белорусских перевозчиков. С учетом особой важности транспортного сектора для экономики республики необходима серьезная корректировка государственной политики в данной сфере, направленная на активное привлечение транзитных потоков и обустройство основных транзитных трасс, лоббирование на межгосударственном уровне интересов национальных перевозчиков и создание условий для по-

вышения их конкурентоспособности (снижение импортных таможенных пошлин на ввоз подвижного состава и др.).

В Беларуси грузооборот предприятий транспорта общего пользования за январь-сентябрь 2003г. увеличился на 13,3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Согласно информации Министерства статистики и анализа Республики Беларусь, грузооборот транспортных предприятий составил 30021,5 млн. т/км. В то же время грузооборот железнодорожного транспорта увеличился за девять месяцев текущего года по сравнению с соответствующим периодом 2002г. на 13,9% и составил 28203 млн. т/км, внутреннего водного транспорта – на 181% (124,7 млн. т/км), воздушного – на 5,7% (24,4 млн. т/км). Грузооборот автомобильного транспорта сократился за этот период на 0,2% и составил 1470,1 млн. т/км.

Перевозки грузов предприятиями автомобильного транспорта общего пользования, без учета работы физических лиц, занимающихся коммерческими грузовыми перевозками, увеличились в январе-сентябре 2003г. по сравнению с тем же периодом 2002г. на 1,8% и составили 44,4 млн.т. Удельный вес перевезенных грузов предприятиями Минтранса в этом объеме составил 83,9%. Погрузка грузов железнодорожным транспортом в январе-сентябре 2003 года по сравнению с соответствующим периодом 2002г. возросла на 5,9%. По данным министерства, за девять месяцев нынешнего года ввоз грузов железнодорожным транспортом в республику увеличился на 22,7%, транзит – на 27,8%, вывоз – на 8,7%.

В импорте услуг преобладают расходы на зарубежные путешествия, деловые и транспортные услуги. Следует особо отметить негативное сальдо баланса туристских услуг. Компенсировать рост импорта туристских услуг можно за счет развития индустрии туризма в республике, развития внутреннего туризма (своеобразный вариант импортозамещения) и привлечения большего числа иностранных посетителей.

РЕКЛАМНОЕ СООБЩЕНИЕ КАК ЭЛЕМЕНТ КОММУНИКАЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ ФИРМЫ

Полховская И.В. студентка ПФ БГЭУ

Руководитель: И.А. Кузнецова

Действенная, эффективная реклама – всегда результат тщательного планирования. Удачные рекламные идеи, запоминающиеся рекламные компании рождаются не на пустом месте: их строят на основе учета многих факторов, стимулирующих продажу товаров и услуг. Поэтому важную роль при разработке рекламы стоит уделить прежде всего рекламному сообщению.

Побудить публику заметить и запомнить рекламное сообщение – довольно трудная задача. В практике рекламы уже много лет используется формула