

тентный комитет 3121 заявки на получение охранных грамот на территории Республики Беларусь. За этот же период субъектами Беларуси по процедуре Мадридского соглашения подано 9 заявок на регистрацию товарных знаков в странах ближнего и дальнего зарубежья. При этом в заявках Россия была указана 8 раз, Украина (6), Казахстан (5), Молдова (3). Субъекты Беларуси имеют охранные грамоты на товарные знаки в Германии (11), Венгрии (8), Болгарии (6), Франции (3), Испании (3).

Анализ имеющейся с учетом классификации фактуры позволяет прогнозировать товарные потоки на рынок Беларуси, конкурентоспособность отечественной продукции на внешних рынках.

Конкурентоспособность национальных отраслей на внешних рынках определяется их экспортным потенциалом. Ограниченность внутреннего рынка предполагает недопущение вытеснения продукции предприятий нашего государства с рынков стран Содружества Независимых Государств и прежде всего с рынка России. Это возможно в результате принятия комплексных мер, в том числе и за счет повышения конкурентоспособности предприятий Республики Беларусь, их продукции в странах – импортерах в результате регистрации на указанных рынках товарных знаков и осуществления на этой основе их рекламы, консолидации каналов сбыта и сервисного обслуживания.

<http://edoc.bseu.by>

*В.М. Удовенко*

Белорусский государственный экономический университет

## **ТРАНСПОРТ КАК ЭЛЕМЕНТ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ**

В условиях экономического кризиса тридцатых годов текущего столетия в странах с рыночной экономикой возникла объективная потребность в интеграции снабженческих, производственных и сбытовых подразделений и служб в единую систему, в которой бы увязывались функции обеспечения производства материалами и сырьем, производства продукции в части организации движения в нем материалов и промежуточных изделий, последующего хранения изготовленной продукции и доставки ее потребителям. Эта потребность диктовалась необходимостью сокращения издержек на производство и обращение товаров. Эта идея впоследствии воплотилась в самостоятельном направлении научных исследований и в новой форме хозяйственной практики, получившей название логистика.

На сегодняшний день под логистикой понимают науку и практику планирования, организации, управления, контроля и регулирования движения материальных и связанных с ним информационных потоков в стране и во времени от их первичного источника до конечного потребителя с минимальными издержками.

Европейская ассоциация логистики свидетельствует, что применение логистического подхода к организации движения материальных потоков позволяет существенно сократить запасы материальных ресурсов за счет четкой и надежной транспортировки, ускорить и удешевить перевозки, снизить себестоимость продукции, сократить время производства и т.д.

Материальный поток движется по логистической цепи, главными звеньями которой являются: поставки сырья, материалов и комплектующих изделий; хранение сырья и продукции; распределение произведенной продукции, включая отправку со складов и получение потребителем. Несомненно, к числу главных звеньев логистической цепи должен быть отнесен транспорт, обеспечивающий связь вышеперечисленных звеньев.

Внедрению логистики в хозяйственную практику способствовали следующие основные факторы:

Переход от рынка продавца к рынку покупателя

Разработка и внедрение теории систем и компромиссов. Теория систем нацелила рассматривать проблему товародвижения комплексно, т.е. организовывать, осуществлять и анализировать деятельность всех составляющих системы товародвижения.

Технический прогресс и развитие информатики и средств связи.

Несомненную положительную роль во внедрении логистического подхода к товародвижению сыграла разработка и внедрение унифицированных норм и правил по поставкам товаров во внешнеторговой деятельности, включая присоединение к международным транспортным конвенциям, ассоциациям, комитетам.

К проблемам, препятствующим более эффективному функционированию транспортной системы Республики Беларусь в сфере товародвижения, относятся: несовершенная система лицензирования международных перевозок, повышенные почти в 1,5 раза по сравнению с иностранными перевозчиками налоги и др.

Транспортные услуги могут и должны составлять больший удельный вес в валовом национальном продукте. Они составляют в Республике Беларусь около 7 %, но по расчетам могут быть в три раза выше.

Грузы являются объектом изучения в логистике и рассматриваются как управляемая подсистема. Управление потоком грузов может быть осуществлено при выполнении следующих условий: четко сформулирована конечная цель каждого этапа перемещения в соответствии с техническими, экономическими и другими требованиями; максимально возможное расчетное обоснование этапов движения потока; обеспечение надежности и требований безопасности движения; резервирование транспортных коммуникаций; использование современных перевозочных средств.

Если движение потока будет осуществлено с небольшими затратами всех видов ресурсов, цель логистики можно считать достигнутой.

Одним из основных положений концепции логистики является системность подхода к товародвижению.

Какова роль транспорта в логистической системе?

Переход экономики к рыночным отношениям сопровождается рядом явлений, влияющих на условия и технологию транспортировки товаров:

Формирование рынка транспортных услуг (в первую очередь – автотранспортных).

Изменение характера деятельности предприятий-отправителей грузов в связи с включением в цепь товародвижения большего числа посредников.

Существенные изменения в деятельности перевозчиков, в частности, отказ от жестких технологических схем.

Совокупное влияние этих явлений стало одной из причин такой характерной тенденции настоящего времени как смещение центра затрат с собственно производства на физическое продвижение товаров.

В докладе приводится анализ состояния транспортного комплекса Республики Беларусь, рассматриваются возможные направления его развития в перспективе.

<http://edoc.bseu.by>

*О.И. Карпеко*

Белорусский государственный экономический университет

## **ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО АССОРТИМЕНТА ПРЕДПРИЯТИЙ**

Основной причиной неудач белорусских предприятий на рынке, особенно внешнем, является то, что их продукция, как правило, не в состоянии конкурировать с аналогичными изделиями предприятий, давно рабо-