

агропромышленной политики Евразийской экономической комиссии ЕАЭС. – Москва, 2018. – 150 с. – Режим доступа : http://www.eurasiancommission.org/ru/act/prom_i_agroprom/dep_agroprom/sensitive_products/Documents/.pdf. – Дата доступа : 28.07.2022. 6. Обзор рынка мяса и мясной продукции Республики Беларусь [Электронный ресурс] / О. Ильин [и др.]. – BIKRatings, 2021. – 45 с. – Режим доступа : <https://bikratings.by/wp-content/uploads/2021/11/otchet-myaso.pdf>. – Дата доступа : 26.07.2022. 7. Статистический ежегодник Витебской области, 2021 / Председатель редакционной коллегии Ю. И. Москалев. – Минск : Национальный статистический комитет Республики Беларусь; Главное статистическое управление Витебской области, 2021. – 442 с.

УДК 338.2

БЛИЗНЕЦ Д. А., студент; **МЯСНИКОВА К. А.**, студент
Научный руководитель - **Касьянова Т. В.**, старший преподаватель
УО ФПБ Международный университет «МИТСО» Витебский филиал,
г. Витебск, Республика Беларусь

ЛОГИСТИКА БЕЛАРУСИ: ОТ ИСТОРИИ К СОВРЕМЕННОСТИ

Резюме. Проведен сравнительный анализ направления потоков на историческом пути «из варяг в греки» и потоков современной логистической инфраструктуры. Сделан прогноз показателя объема услуг, оказанных логистическими центрами для сравнения с целевым ориентиром развития логистической системы Республики Беларусь к 2030 году.

Ключевые слова. Путь «из варяг в греки», международный транспортный коридор, логистический центр, логистическая система.

Введение. Среди целевых ориентиров развития логистической системы Республики Беларусь к 2030 году был определен двукратный рост объема логистических и транспортно-экспедиционных услуг по отношению к уровню 2016 года [1]. Для их реализации важно развитие современной логистической инфраструктуры, включая международные транспортные коридоры и логистические центры. Системный взгляд на развитие логистики должен учитывать также историю вопроса.

Материалы и методы исследований. В качестве материалов исследований выступали исторические факты и данные статистики сферы транспорта и логистики Республики Беларусь; использовались методы статистики, анализа динамики процессов, метод сравнительного анализа, графический метод.

Результаты исследований. Изучение исторических научных публикаций и источников [2], [3], [4] свидетельствует о том, что истоки объекта исследования современной логистики, как науки об управлении потоками, на территории Беларуси можно обнаружить еще в IX-X веках на пути «из варяг в греки». Ряд ученых и специалистов анализируют влияние этого пути на историческое и культурное развитие территорий [2], [3] и др. Не меньший интерес, по нашему мнению, представляет его анализ с позиций логистики. Хотя периодом развития современной логистики, как науки, считают XX-XXI век, формирование ее объектов исследования, на наш взгляд, носит исторический характер. Для исследования этого предположения сравним одну из известных версий карты пути «из варяг в греки» и карту современных международных транспортных коридоров, представленных на рисунке 1. Как видно из такого сравнения, спустя 11-12 веков в XXI веке по территории современной Беларуси проходят международные транспортные коридоры, направление движения потоков (грузов и пассажиров) по которым сходно с направлением движения по пути «из варяг в греки».

Так, из обобщения данных [5],[6] видно, что современный IX общеевропейский транспортный коридор «Север-Юг» соединяет страны Балтийского моря и страны Черного моря, страны Средиземноморья и Ближнего Востока. Вместе с тем, если основные маршруты по историческому пути «из варяг в греки» проходили по природным водным артериям в комплексе с сухопутными участками «волоками», то в современной логистической инфраструктуре наибольшие объемы перемещения грузов осуществляются по автомобильным и железным дорогам, а внутренний водный транспорт по объемам перевозок уступает железнодорожному и автомобильному. В рамках IX коридора задействованы железнодорожные линии: «Терюха – Гомель – Витебск – Езерище» (489 км); «Гудогай – Молодечно – Минск – Жлобин» (372 км). В направлении «Финляндия – Литва – Россия – Беларусь – Украина – Молдова – Румыния – Болгария – Греция» функционирует автомобильная дорога М-8/E95, проходящая от границы Российской Федерации через Витебск, Гомель до границы Украины (456 км). Интенсивность движения по ней 8500-10000 автомобилей в сутки, а максимальная скорость 120 км/ч. Функционирует также автомобильная дорога протяженностью 468 км как ответвление IXВ в направлении «Гомель – Минск – Вильнюс – Клайпеда – Калининград».

Вследствие развития современной транспортной инфраструктуры и ее интеграции в международную систему товародвижения по второму транспортному коридору «Запад-Восток» перемещаются грузопотоки от стран Европы и вплоть до стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

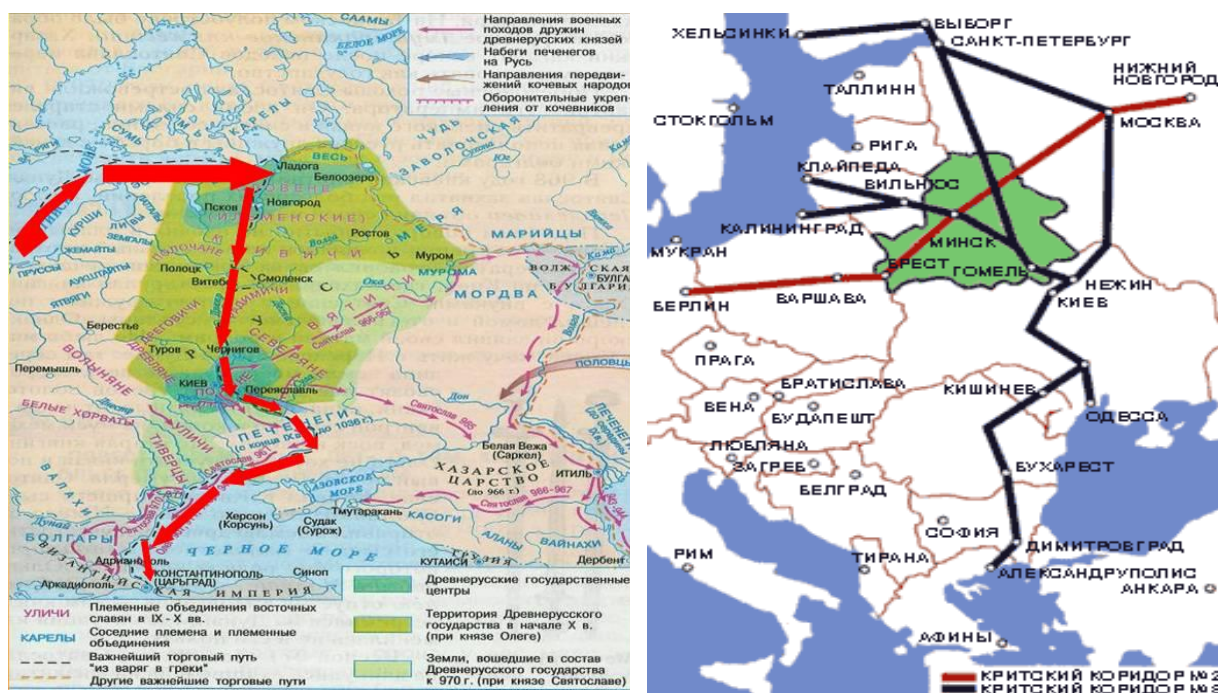


Рисунок 1 – Карта «путь из варяг в греки» (слева) и карта современных транспортных коридоров 2021 г. в Беларуси (справа). Источник: [4], [6]

В направлении «страны ЕС – Россия – Трансиб – Казахстан – Китай – страны Тихоокеанского региона» задействован участок железнодорожной линии «Брест – Минск – Орша – Осинówka» (611 км) с допустимой скоростью движения грузовых поездов 80-90 км/ч, пассажирских поездов 140 км/ч. В направлении «Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород» функционирует автомобильная дорога М-1Е-30 «Брест – Минск – граница Российской Федерации» (610 км) с интенсивностью движения 8500-10000 автомобилей в сутки и максимальной скоростью 120 км/ч.

Будущее логистики ученые связывают с формированием современной логистической инфраструктуры. Проанализируем этот процесс в Беларуси. В XXI веке в республике формируется сеть логистических центров, предназначенных для оказания комплекса логистических услуг участникам логистической деятельности. Так, если в 2013 г. количество логистических центров было 12, то в 2021 г. уже 61. Темп роста количества логистических центров составил 5 раз по отношению к уровню 2013 г., и 2 раза по отношению к уровню 2016г. Анализ данных статистики показал, что в 2013-2021 гг. объем услуг, оказанных логистическими центрами увеличился в 4,6 раз к уровню 2013 г. Удельный вес объема услуг, оказанных логистическими центрами в общем объеме логистических услуг составлял в 2017 г. 65%, в 2020 г. - 67%, в 2021 г. – 53%. Можно сделать вывод, что развитие сети логистических центров являлось фактором роста объема логистических услуг (рисунок 2).

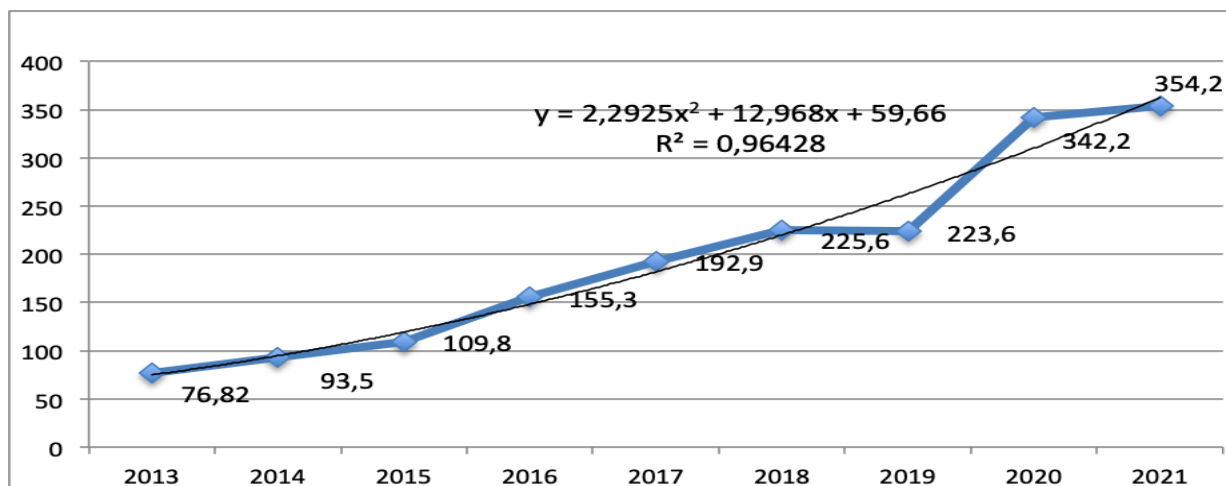


Рисунок 2 – График динамики объема услуг, оказанных логистическими центрами (млн руб.)

Источник: разработано авторами на основе данных [7]

Зададимся вопросом, достаточна ли подобная динамика для достижения показателей целевых ориентиров 2030 года? Для ответа нами был выполнен прогноз показателя объем услуг, оказанных логистическими центрами по линии тренда, показанной на графике рисунка 2 (уравнение линии тренда $y = 2,2925x^2 + 12,968x + 59,66$; $R^2 = 0,96428$). Расчетные значения по прогнозу на 2030 год составили 1035,86 млн. руб. (относительная ошибка прогноза 0,065). Это свидетельствует о возможности достижения целевого ориентира по двукратному росту объема логистических услуг при условии сохранения сложившейся динамики в будущем.

Заключение. Выводы: начиная от исторического пути «из варяг в греки», направление движения потоков (грузов и пассажиров) сохранилось в течение 11-12 веков, что свидетельствует об объективном историческом характере данных процессов и позволяет предположить, что текущие «санкционные» риски не смогут привести к слому сложившейся веками системы потоков; расширение направлений движения потоков и увеличение их объемов происходило вследствие развития транспортной инфраструктуры и ее интеграции в международную систему товародвижения; развитие сети логистических центров в Беларуси сопровождалось ростом объема логистических услуг в 2013 – 2021 гг.; выполненный нами прогноз показателя объем услуг, оказанных логистическими центрами, позволяет сделать вывод о возможности достижения целевого ориентира к 2030 году при условии сохранения сложившейся динамики в будущем; реализация на практике намеченных целей требует высокого качества подготовки специалистов в сфере логистики в вузах страны.

Список использованных источников: 1. Концепция развития логистической системы на период до 2030 года [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://pravo.by> - Дата доступа: 10.06.2022 2. Левко, О. Полоцкое княжество и Витебское Подвинье в эпоху викингов / О. Левко //

Наука и инновации. – 1026. - №1. – С. 57-61 3. Петрухин, В. Я. «Из варяг в греки» : начало исторического пути России [Электронный ресурс] / В. Я. Петрухин. – Режим доступа : <https://cyberleninka.ru/article/n/iz-varyag-v-greki-nachalo-istoricheskogo-puti-rossii> - Дата доступа : 29.06.2022 4. Судьбоносный для Руси «путь из варяг в греки» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://dmitrschool04.ru/drugoe/sudbonosnyj-dlya-rusi-put-iz-varyag-v-greki.html> - Дата доступа : 29.06.2022 5. Международные транспортные коридоры [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.mintrans.gov.by/ru/activity-roadmanagement-ctructure-coridori-ru/> - Дата доступа : 29.06.2022 6. Развитие приоритетных направлений / Белорусская железная дорога [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.rw.by/corporate/belarusian_railway/priority_directions/ - Дата доступа : 29.06.2022. 7. Логистические услуги // Транспорт в Республике Беларусь 2022. – Минск, 2022. – 28 с.

УДК 338.2

БЫЧЕНОК Д. С., студент

Научный руководитель - **Касьянова Т. В.**, старший преподаватель
УО ФПБ Международный университет «МИТСО» Витебский филиал,
г. Витебск, Республика Беларусь

ИСТОРИЯ УСПЕХА БЕЛОРУССКОГО БРЕНДА ОДЕЖДЫ «МАРК ФОРМЭЛЬ»

Резюме. Проведен стратегический анализ факторов успеха современной сети белорусских производителей брендовой одежды «Марк Формэль». Сделан трендовый прогноз финансовых показателей деятельности к 2024 году.

Ключевые слова: ключевые факторы успеха, стратегия, логистика, прибыль, социальная ответственность бизнеса.

Введение. Производство одежды является традиционным видом экономической деятельности для Беларуси. Но в современных условиях высокой конкуренции белорусским предприятиям необходимо искать ключевые факторы стратегического успеха (КФУ), усиления своей конкурентоспособности. Стратегический анализ КФУ проводился во многих научных публикациях, диссертациях [1], [2], [3], при этом ряд вопросов остался неразрешенным. Целью исследования было проанализировать ключевые факторы успеха предприятия ООО «Марк Формэль» и выполнить экономически обоснованный прогноз его финансовых результатов деятельности.

Материалы и методы исследований. Материалами исследований стали факты истории, данные статистики, финансового и управленческого