

**ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И ПРАКТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ
ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Р.Б. Ивуть, В.В. Равино, Н.В. Стефанович
(Республика Беларусь, Минск)

Для повышения позиции Республики Беларусь в рейтинге Всемирного Банка по индексу логистики актуальной становится проблема развития комплексной логистической системы, которая позволит коренным образом изменить ситуацию на рынке услуг страны и получить значительные валютные средства в бюджет республики. С этой целью необходимо повысить эффективность таможенных процедур, качество транспортной инфраструктуры и информационных технологий, сделать более доступными международные поставки с учетом развития логистической среды. Развитие национальной логистической системы позволит быстро и с минимальными затратами достичь поставленной цели, которая напрямую связана со стремлением, прежде всего, на оказание транспортных услуг на качественно новом мировом уровне.

The problem of development of complex logistics system has become very urgent because we would like to increase the position of Belarus on the list of the World Bank. Modern logistics system will enable us to change the economic situation greatly and besides it is very profitable for our country. For this purpose customs are supposed to become much more effective and to succeed in logistics it is significant to contribute greatly to information technologies and to make a wide range of goods available in our country. Developed national logistics system will enable us to accomplish our goals easily, it is closely connected with our aim to improve our transport service to the world's quality.

Ключевые слова: логистическая система, материальные потоки, логистика, логистический потенциал, оценка эффективности логистической системы, индекс эффективности логистической системы, качество.

Key words: logistics system, the flow of goods, logistics, logistics potential, the assessment of logistics system, index of effectiveness quality.

С переходом на рыночные отношения и постепенного вхождения Республики Беларусь в мировое экономическое пространство особое значение приобретает концепция логистического управления. Суть реализации логистической концепции состоит в разработке и внедрении логистических систем, которые представляют собой множество взаимодействующих элементов, находящихся в отношениях и специфических взаимосвязях между собой и составляющих целостное образование в виде материальных и сопутствующих им потоков, основным положением которых является системность подхода к товародвижению и согласованность действий отдельных звеньев цепи товародвижения.

Логистика как сегодня, так и в будущем будет основным фактором в конкурентной борьбе, успех в которой определяется, в первую очередь, уровнем компетенции в логистике, зависящем, в свою очередь, от универсальной способности выполнять самые разнообразные заказы клиентов в широком диапазоне соотношения качества и цены, гарантируя при этом и требуемое качество, и режимы поставок при соблюдении необходимого уровня совокупных издержек.

Современное состояние логистики в Республике Беларусь характеризуется рядом противоречивых моментов. С одной стороны, на фоне значительного роста интереса во всем мире к логистике, многие руководители белорусских компаний и чиновники различного ранга весьма смутно представляют себе потенциальные возможности в плане улучшения бизнеса, повышения конкурентоспособности, решения макроэкономических и социальных задач за счет эффективного управления потоковыми процессами.

С другой стороны, чтобы логистика стала обычной практикой на рынке Республики Беларусь, отсутствуют достаточно компетентные и мощные логистические операторы, которые могли бы справиться с управлением всей логистикой или хотя бы отдельными функциями крупной сети. Кроме того, наблюдается низкий уровень доверия к сторонним компаниям. Однако, несмотря на сложную экономическую ситуа-

цию, перспективно мыслящие руководители многих фирм, зачастую интуитивно чувствуя потенциал логистики в плане получения конкурентных преимуществ и упорочения своего положения в бизнесе, или основываясь на западном опыте, стремятся внедрить логистические концепции и системы.

Тем самым в последние годы логистические предприятия все чаще оказываются в центре внимания экономического сообщества. Общий оборот европейского рынка логистических услуг составляет более 600 млрд евро. Примерно 30 % логистических функций во всех отраслях экономики ежегодно передается логистическим компаниям. Спрос на услуги логистических операторов формирует промышленность и торговля, которые расходуют на контрактную логистику в Европе порядка 120–140 млрд евро ежегодно. Поэтому приоритетными задачами логистических операторов должны стать достижение высокого качества и компетентности предоставляемых услуг, расширение материально-технической базы и организация слаженного взаимодействия с таможенными органами.

На белорусском рынке логистические концепции и системы в бизнесе продвигают в основном зарубежные фирмы и предприятия с долевым участием иностранного капитала. Отечественные компании пока еще в подавляющем большинстве настроены относительно к внедрению логистических инноваций, так как существует немало трудностей, которые не позволяют раскрыть «скрытые возможности» логистики.

Ситуация усугубляется еще и тем, что компаний, которые действительно могли бы работать, следуя правилу «*6 richtig*»: необходимый объем товара необходимого качества должен быть доставлен потребителю в нужное место и время по приемлемой цене, составляют небольшое количество. В основном это узкофункциональные логистические посредники и комплекс транспортно-логистических услуг по доставке грузов, предлагаемый ими клиентуре, все еще недостаточно широк.

По мнению экспертов, логистический потенциал Республики Беларусь использован лишь на 25–30 %. Эту ситуацию можно изменить, если на рынке представить широкий спектр логистических услуг, стать тесно интегрированным партнером заказчика и обеспечить функционирование важнейших звеньев цепи распределения фирмы. Не стоит забывать, что логистический потенциал является одной из важнейших составляющих экономического потенциала и расценивается как степень готовности организовать рациональное движение и преобразование внутренних и внешних потоковых процессов; то есть следует осуществлять наиболее продуктивную комбинацию производственно-экономических операций для получения более высоких конечных результатов по двум основным критериям логистического управления: степени удовлетворенности запросов и нужд потребителей к качеству обслуживания и величине совокупных затрат на перевозку.

Создание такого потенциала предусматривает развитие логистических структур (логистических систем, системных логистических новообразований), которые, если и не универсальны, то достаточно инвариантны по отношению к изменениям в стратегиях и тактиках предприятий, то есть способны достаточно быстро и с минимальными затратами перестраиваться и приспосабливаться к динамичной конъюнктуре, характерной для транзитивной экономики.

В последние годы многие страны стали использовать новые методы и технологии доставки товаров (услуг), которые базируются на концепции логистики, которая предусматривает сквозное управление материальным потоком, начиная от закупки сырья и заканчивая доставкой готового продукта потребителю. Логистическое управление потоковыми процессами позволяет сократить уровень запасов в снабжении, производстве и сбыте (на 30–70 %), интенсифицировать процессы движения продукции и ускорить оборачиваемость оборотного капитала, снизить издержки в сфере товародвижения (на 20 %), улучшить уровень обслуживания покупателей, увеличить производительность труда на 25–50 %, снизить себестоимость продукции примерно на 30 % и тем самым повысить конкурентоспособность представляемой продукции или обслуживания.

Именно логистические процессы являются одной из основ функционирования макроэкономических систем и одновременно представляют собой важнейший фактор повышения конкурентоспособности любой национальной экономики в глобальной среде. Для оценки этих процессов необходимо использовать соответствующие индикаторы, анализ значений которых позволяет проводить международные сопоставления, намечать ориентиры развития и вырабатывать меры в рамках экономической политики государств и межстрановых объединений. Однако при этом неизбежно возникают проблемы объективности оценки логистических процессов.

Согласно опыту других стран развитие логистической системы позволит обеспечить эффективное использование экономического потенциала республики и его интеграцию в мировую экономическую систему и на этой основе достигнуть:

1. Привлечения дополнительных инвестиций. Ведь создание транспортно-логистической сети требует значительных инвестиционных вложений (на создание логистических центров в Беларуси планируется направить около 850 млн долл. инвестиций). По экспертным оценкам для создания современного транспортно-логистического центра необходимо около 1 млн USD инвестиций на 1 га площади. Вопрос недостаточности собственных средств возможно решить за счет привлечения иностранных инвесторов. В настоящее время частные иностранные инвесторы участвуют в реализации двух крупных национальных проектов: создании логистического центра «Прилесье» на территории СЭЗ «Минск» (ключевой инвестор – иранская компания «Кейсон», оценочная стоимость проекта – 150 млн евро, площадь центра – 70 га) и логистического центра «КМК-логистик» в районе аэропорта «Минск-2» (инвестор – бельгийская компания АОІ, оценочная стоимость проекта – 300 млн евро, площадь центра – 100 га). Особое внимание при создании логистических центров в первую очередь следует уделить свободным экономическим зонам, так как они наиболее привлекательны в смысле инвестиций, а областные центры, где находятся СЭЗ, расположены достаточно удобно в географическом плане.

2. Повышения транзитной привлекательности. Благодаря развитой инфраструктуре и привлекательности географического положения Республика Беларусь может стать интегрирующим звеном в торговле между странами Европейского союза (ЕС) и Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Расширение транспортных, обеспечивающих кратчайший путь и минимальные временные рамки прохождения международных грузовых единиц, коммуникационных и финансовых коридоров позволит обеспечить качественный рывок в экономическом развитии страны, привлечь дополнительные грузопотоки, проходящие по территории Республики Беларусь.

Евроазиатский континент ограничен двумя наиболее развитыми экономическими блоками или так называемыми экономическими ареалами – западноевропейским и азиатско-тихоокеанским. В этих ареалах наиболее высокая плотность не только промышленных и сельскохозяйственных предприятий, но и населения, что дает наиболее емкие рынки сбыта. Эти экономические ареалы имеют наибольший удельный вес как в производстве (экспорте), так и в потреблении (импорте), что подтверждается перевозками основных групп грузов. Ведь, с одной стороны, внутренние рынки развитых стран насыщены товарами национальных производителей и для сохранения темпов роста производства необходимо выходить на новые рынки сбыта, а с другой стороны, существуют группы товаров, спрос на которые не может быть удовлетворен в полной мере из-за особенностей развития национальной экономики. Это и является предпосылкой для глобализации и интеграции Республики Беларусь в различные экономические блоки (рис.).

При осуществлении перевозок складываются наиболее традиционные пути перемещения грузов, что создает наиболее грузонапряженные направления и является предпосылкой формирования международных транспортных коридоров. Международные транспортные коридоры (МТК) – это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспор-

та, работающие в одном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок. Организация МТК ставит своей целью унификацию национальных законодательств, гармонизацию транспортных систем Востока и Запада, создание международной транспортной инфраструктуры, имеющей единые технические параметры и обеспечивающей применение единой технологии перевозок как основы создания глобальных логистических систем и интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему. Таким образом, в МТК выделяются три составляющие: устойчивые материальные потоки, транспортная инфраструктура и законодательная база. Три из девяти МТК предусматривают «заход» на территорию Республики Беларусь – коридор № II «Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород», коридор № IX «Хельсинки – Санкт-Петербург / Москва – Киев – Кишинев» и его ответвление – коридор № IXB «Калининград / Клайпеда – Вильнюс – Минск – Киев – Кишинев».



Рис. Факторы глобализации

Динамика перевозок по основным транспортным магистралям свидетельствует об устойчивом росте рынка перевозок. Количество перевозок грузов, выполненных белорусскими автоперевозчиками за 2010 г., составило более 325 тыс., что на 8 % больше по сравнению с 2009 г. На 2 % зафиксирован рост количества перевозок по процедуре международных дорожных перевозок (МДП). За это время объем перевозок грузов увеличился на 20 % и достиг 3,9 млн т. Удельный вес перевозок, осуществленных по процедуре МДП, в общем количестве международных грузоперевозок, выполненных белорусскими перевозчиками, составил 44 % против 46 % в 2009 г. Здесь 25 % перевозок осуществлено из «третьих стран» в Российскую Федерацию, 21,6 % – приходится на двусторонние перевозки в / из Польши, 19,6 % – Литвы и 13,1 % – Германии.

Следует признать, что на 23,5 % увеличилось и количество перевозок грузов, выполненных иностранными перевозчиками. Объем перевезенных грузов в / из Республики Беларусь белорусскими и иностранными перевозчиками (включая перевозки в / из «третьих стран») за 2010 г. в целом составил 4,54 млн т. (на 13 % выше уровня 2009 г.), в том числе 1,86 млн т. перевезено иностранными перевозчиками и 2,68 млн т. – белорусскими.

3. Образования новых инновационных рабочих мест. Общественная эффективность должна учитывать социально-экономические последствия реализации проекта по созданию системы транспортно-логистических центров для общества в целом. Она включает: развитие производства транспортных средств, реконструкцию и модернизацию складской инфраструктуры, терминальных систем, обновление оборудования, разработку и внедрение программных продуктов, обеспечивающих автоматизацию информационных потоков, что будет способствовать повышению занятости населения.

4. Улучшения мирового рыночного имиджа страны, позиций государственного и частного партнерства крупного, малого и среднего бизнеса. Создание логистических центров будет стимулировать рост объемов продаж белорусских товаров внутри страны и на экспорт за счет ускорения оборачиваемости товаров, снижения затрат на товаропродвижение, улучшения условий их поставок и повышения качества обслуживания. Суммарный объем работы транспортно-логистических центров общего пользования может составить 25–30 млн т грузов в год.

5. Мультипликативного эффекта в смежных отраслях экономики. Нельзя оставлять без внимания тот факт, что транспортно-логистические системы государств в со-

временном мире не только растут, но и стимулируют динамичное развитие смежных отраслей. Эффект выражается в сокращении транспортных затрат, которые снижают конечную цену готовой продукции, развитии машиностроительного комплекса страны и, в частности, повышении конкурентоспособности выпускаемой продукции.

Для оценки эффективности логистической системы в зависимости от целей исследования применяется один из следующих методов.

1. Анализ полной стоимости. Применение данного метода означает учет всех затрат в логистической системе. Однако полные затраты, связанные с логистической системой, включают не только четко просматриваемую цену системы, но и «скрытые» затраты. Основные трудности, возникающие при применении этого метода, заключаются в том, что логистическая система, внедренная без учета «скрытых» затрат, будет, скорее всего, убыточной или, по крайней мере, нерентабельной.

2. Экспертные системы. Применяются на различных стадиях создания логистической системы и облегчают оценку систем, требующих значительного опыта и затрат времени. Использование этих систем эффективно в случае, когда необходимо оценить большой объем разнообразной информации. Однако анализ функционирования логистической системы включает множество операций, процессов с разнообразными участниками, и учесть все эти особенности иногда «экспертом», не обладающим достаточными знаниями, проблематично. Все это может привести к недоверию к результату оценки эффективности функционирования логистических систем.

3. Анализ ABC. Его идея состоит в том, чтобы из всего множества однотипных объектов выделить три группы наиболее значимые с точки зрения обозначенной цели. В дальнейшем именно на этих объектах сосредотачиваются усилия. Между тем данный метод не позволит качественно оценить функционирование логистической системы с многочисленными показателями эффективности работы. Конечно, можно разбить систему на подсистемы и оценивать их по отдельности методом ABC, но как обобщить результат и учесть долевого вклад каждой подсистемы становится неразрешимой задачей.

4. Анализ XYZ. В процессе анализа производится деление на три группы, причем критериями для деления здесь выступают зависимость от степени равномерности спроса и точность прогнозирования. Однако данный метод не позволяет оценить затраты и чистую прибыль работы логистической системы и показать насколько она эффективна.

5. Оценка натуральных показателей эффективности логистической системы. Здесь натуральными показателями выступают: уровень запасов, время прохождения материальных потоков в логистической системе, продолжительность цикла обслуживания заказа, качество и уровень сервиса, размеры партий грузов, показатели использования подвижного состава, производительность, надежность и устойчивость работы и др. В общем случае эффект определяется как экономия денежных средств, получаемая в результате достижения в логистической системе заданных значений перечисленных натуральных показателей. Допустим можно получить экономию затрат на складах снабжения, сбыта и комплектации в результате сокращения уровня запасов, экономию за счет уменьшения затрат на хранение. Аналогичного эффекта можно добиться за счет сокращения объема погрузочно-разгрузочных операций при поступлении сырья и материалов в переработку непосредственно «с колес», за счет сокращения потерь грузов вследствие уменьшения времени на их транспортирование и хранение (особенно для скоропортящихся грузов), за счет ускорения оборота подвижного состава, а также исключения потерь, которые возможны из-за дополнительного простоя подвижного состава, вследствие нарушения регулярности поступления информации. Данный список можно продолжить, однако данная методика применима только для простых логистических целей типа «поставщик – транспорт – потребитель». С увеличением количества и разнообразия элементов в модель экономической эффективности логистической системы должны быть добавлены дополнительные составляющие, например, финансовое обеспечение логистической системы.

Причем помимо сложности расчетов, связанной с большим объемом анализируемых показателей, недостаток данной методики заключается еще и в том, что

предварительно необходимо выполнить нормирование всех натуральных показателей, по которым производится оценка эффективности логистической системы. В условиях рынка, когда оценка эффективности только на основании расчета затрат (экономики) не может быть признана достаточной, рационально использовать методики, основанные на расчете прибыли и оценке уровня рентабельности вложенного капитала.

Рассмотрение и анализ методов оценки логистических систем позволили выявить их недостатки и узкие места. Каждый рассмотренный метод обособленно не дает полноценной оценочной картины для логистических систем. Для получения наиболее достоверной информации о функционировании логистической системы и ее экономической эффективности необходимо оценивать ее по максимально возможному количеству параметров, что не позволяет сделать ни один из существующих методов оценки. К настоящему времени накоплено большое количество примеров негативных последствий применения системы показателей, приведенных в вышеизложенных методах. Они связаны с возможностью локальной оптимизации функционирования отдельных логистических элементов в ущерб эффективности системы как целого.

В существующих методах неплохо анализируются системы транспортировки груза, но не уделяется внимание, допустим процессу таможенного оформления грузов. Для получения конкретного показателя эффективности, удобного для сравнения и всеобъемлющего, необходимо оценивать все составляющие логистической системы, чтобы в дальнейшем иметь возможность выявить резервы его повышения. Для решения данной задачи необходимо детально рассмотреть потоковые процессы и при разработке методики оценки функционирования логистических систем следует исходить из того, что наиболее адекватным сложившимся экономическим условиям будет такой методологический подход, который бы учитывал системный характер управления сквозными материальными потоками.

С этой целью для оценки развития логистических систем различных стран специалистами Всемирного банка с целью их сравнения был разработан Индекс эффективности логистической системы (Logistics Performance Index-LPI). Раз в два года Всемирный банк публикует рейтинг стран, составленный на основе этого индекса. Впервые в 2007 г. Всемирным Банком были проведены исследования индекса развития логистики 150 стран мира, а в 2010 г. – 155.

Как отмечают исследователи, вопрос оценки и сравнения логистической среды различных стран является достаточно сложным. Расчет итогового индекса сделан по 5-ти балльной шкале (где 5 – наивысший балл) на основе средневзвешенной оценки 6 базовых индикаторов: 1) таможня (эффективность и прозрачность таможенных процедур); 2) инфраструктура (качество транспортной инфраструктуры и информационных технологий для логистики); 3) международные поставки (простота и доступность при организации международных перевозок); 4) качество и компетенция в сфере логистики (качество и компетенция региональной логистической среды, компетентность сотрудников логистической инфраструктуры); 5) отслеживание грузов (возможность отслеживания международных грузов); 6) своевременность (своевременность доставки груза к пункту назначения).

Индекс эффективности логистической системы и его индикаторы позволяют обобщить информацию, получаемую от международных компаний, осуществляющих перемещение грузов, фрахт и доставку срочных грузов. Такие компании напрямую воздействуют на выбор каналов доставки грузов, то есть на международном уровне определяют наиболее выгодные способы доставки товаров. Для составления LPI было использовано более 5000 индивидуальных оценок различных стран, полученных с помощью анкет от 800 крупнейших международных логистических компаний. Каждый респондент указывал свою оценку состояния логистической системы и институтов, занимающихся оказанием логистических услуг в данной стране.

По результатам исследования эксперты разделили все страны на четыре большие группы: с максимально высоким уровнем развития LPI (3,14–5,0), высоким (2,53–3,14), средним (2,29–2,53) и низким (1,0–2,29). Для расчета индекса логистики Республики Беларусь применялись следующие значения индикаторов: 1) эффектив-

ность таможенных процедур – 2,7; 2) качество транспорта и информационных технологий – 2,6; 3) доступность международных поставок – 2,1; 4) компетентность логистики – 2,1; 5) способность отследить грузы – 2,7; 6) своевременность доставки к пункту назначения – 3,0. На основании приведенных индикаторов данный индекс для Беларуси составляет:

$$LPI = \frac{2,7 + 2,6 + 2,1 + 2,1 + 2,7 + 3,0}{6} = 2,53$$

Республика Беларусь вошла во вторую группу наряду с Российской Федерацией, Украиной, Литвой и многими восточноевропейскими странами бывшего СССР. По итогам исследования 2007 г. Беларусь по индексу эффективности логистической системы заняла 74 место из 150 стран с общим индексом 2,53 балла.

Таблица

Величина LPI в рейтингах 2007 и 2010 гг. [3]

Страна	Величина рейтинга LPI по годам		Отклонение (+, -)	Отношение величины рейтинга 2010 г. к 2007 г., %
	2007	2010		
Германия	4,10	4,11	0,01	100,24
Сингапур	4,19	4,09	-0,10	97,61
Швеция	4,08	4,08	0	100,00
Нидерланды	4,18	4,07	-0,11	97,37
Люксембург	3,54	3,98	0,44	112,43
Швейцария	4,02	3,97	-0,05	98,76
Япония	4,02	3,97	-0,05	98,76
Великобритания	3,99	3,95	-0,04	99,00
Бельгия	3,89	3,94	0,05	101,29
Норвегия	3,81	3,93	0,12	103,15
Латвия	3,02	3,25	0,23	107,62
Казахстан	2,12	2,83	0,71	133,49
Узбекистан	2,16	2,79	0,63	129,17
Российская Федерация	2,37	2,61	0,24	110,13
Украина	2,55	2,57	0,02	100,78
Республика Беларусь	2,53	-	-	-

По итогам исследования 2010 г., список стран с наиболее развитой системой логистики возглавила Германия, имеющая индекс 4,11. Логистические услуги в таких странах приносят логистическим компаниям большие доходы и выступают источником для инновационного и технологического развития.

Согласно данным, приведенным в таблице, в первую десятку вошли Сингапур, Швеция, Нидерланды, Люксембург, Швейцария, Япония, Великобритания, Бельгия и Норвегия. Среди стран бывшего Советского Союза на первом месте идет Латвия (3,25 балла), занявшая 37 место в общем рейтинге. Самый высокий рейтинг среди постсоветских государств занимает Казахстан (71 позиция) с индексом 2,83. На 61 позиции в рейтинге находится Узбекистан (индекс – 2,79), а на 102 месте Украина. Российская Федерация по итогам рейтинга заняла 94 место с индексом 2,61. В оценке эффективности логистической системы, которая проводилась в 2010 г. Республика Беларусь не участвовала.

При расчете индекса логистики Всемирный банк наибольшее внимание уделяет на условия создания в стране сквозного управления материальными потоками, а также на простоту и эффективность проведения таможенных процедур. Так из 55 вопросов, позволяющих оценить состояние логистической системы, 20 относятся к эффективности работы таможенных органов, 10 – к уровню развития логистики, 8 – к общим условиям осуществления торговли, 5 – к эффективности работы контрольных органов и только 4 вопроса – непосредственно к работе транспорта.

Авторы рейтинга учитывают необходимость максимального использования преимуществ глобализации для обеспечения населения земного шара товарами и ус-

дугами. При этом, одним из главных элементов этого процесса является совершенствование построения логистической системы, поскольку именно ее развитие позволяет быстро и с минимальными затратами перемещать любые товары в любую точку земного шара.

Список литературы

1. Ивуть Р. Б. Организационно-экономические основы формирования логистических систем на транспорте / Р. Б. Ивуть, Т. Р. Кисель. – Минск : БНТУ, 2010. – 464 с.
2. Ивуть Р. Б. Теория логистики : учеб.-метод. пос. / Р. Б. Ивуть, Т. Р. Кисель. – Минск : БНТУ, 2011. – 328 с.
3. Сайт Всемирного банка. – Режим доступа: <http://data.worldbank.org>, свободный. – Загл. с экрана. – Яз. рус.

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ СОЦИАЛЬНОГО ПАРТНЕРСТВА КАК ОСНОВНОЙ ФОРМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ СОЦИАЛЬНО-ТРУДОВЫХ ОТНОШЕНИЙ

С.С. Змяк
(Россия, Ростов-на-Дону)

В статье раскрываются некоторые аспекты, касающиеся категориальной определенности понятий «социально-трудовые отношения» и «социальное партнерство». Особое внимание в статье уделено рассмотрению современных проблем в сфере реализации направлений социального партнерства, а также анализируются ключевые положения программ по достойному труду на примере Республики Казахстан.

The author describes some aspects of the categorical definition of “labor relations” and “social partnership”. Special attention is paid to the current problems in the implementation of the directions of social partnership, as well as analysis of key provisions of the program on decent work on the example of Kazakhstan.

Ключевые слова: социально-трудовые отношения, социальное партнерство, рынок труда, социальная ответственность, программно-нормативная регламентация, коллективный договор, программы достойного труда.

Key words: social and labor relations, social partnership, the labor market, social responsibility, software and normative regulation of collective bargaining, decent work agenda.

В последнее время при исследовании проблем экономики труда вместо термина «трудовые отношения» все чаще стало использоваться понятие «социально-трудовые соглашения». Его появление отчасти можно объяснить переносом акцентов в исследовании проблем труда на вопросы эффективного использования человеческих ресурсов, которые зависят не только от отношений, складывающихся непосредственно в трудовой сфере, но и от всего комплекса отношений, в процессе которых формируется качество рабочей силы, осуществляется ее воспроизводство. Однако дело не только в проблеме эффективности как таковой.

Появление данного термина в системе категорий экономики труда является следствием формирования принципиально нового методологического подхода к исследованию всей социально-трудовой проблематики, то есть широкого круга проблем, связанных как с непосредственно трудовой деятельностью, так и выходящих за ее рамки и касающихся всех других сторон воспроизводства человеческих ресурсов.

Все большая весомость социального фактора производства – многопланово развивающегося наемного работника – актуализируется в последнее время большинством научных школ и, главное, практикой. Социально ориентированный, гуманитарный подход, учитывающий влияние глобальных факторов на экономику в целом, признающий глубокую взаимозависимость и взаимопроникновение таких сфер человеческой деятельности, как экономика, политика, мораль, культура, право и т.д., учитывающий возможность эффективного решения экономических задач неэкономиче-