

7 СЕКЦИЯ. АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ

УДК 658.6

Адамович В. Б., магистрант
Академиз управления при Президенте Республики Беларусь
г. Минск, Республика Беларусь

ПОСТРОЕНИЕ ЕДИНОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ

В современных условиях транспортная логистика играет ключевую роль в развитии страны. На сегодняшний день за счет логистики в странах Таможенного союза формируется 10-12% ВВП. В странах ЕС данный показатель составляет 20-25%. Основная цель развития транспортной логистики в национальной экономике – уменьшение логистических издержек в конечной стоимости продукции, прежде всего за счет эффективного управления процессом транспортировки и минимизации транспортных затрат [1].

Важнейшим принципом формирования эффективной транспортной логистической системы является устранение существующего дисбаланса между автомобильным и железнодорожным транспортом и другими его видами. Сложившееся положение с устойчивым ростом стоимости автомобильных перевозок, вызванное удорожанием топлива и ростом заработной платы работников, предполагает перенос данных дополнительных затрат на потребителей услуг. Однако такой подход решения проблемы противоречит положениям концепции о повсеместном снижении общего уровня транспортных расходов в современной экономике. Выходом из сложившегося положения может быть увеличение доли железнодорожного и водного видов транспорта в общем объеме перевозок грузов, что правомерно, так как стоимость перевозки одной тонны груза по железной дороге в 6-8 раз меньше, чем автомобильным транспортом, а водным в 10-15 раз. Повышение роли железнодорожного транспорта в общей системе транспортных перевозок грузов, хотя и является одним из магистральных направлений повышения эффективности в транспортной логистике, не может стать основным, так как транспортная логистика страны предполагает процесс взаимного взаимодействия и развития всех видов транспорта [2].

Сегодня в Республике Беларусь не существует системы, которая бы обеспечила рациональное распределение товарных потоков между различными видами транспорта, в том числе с использованием смешанных и комбинированных перевозок. Следует отметить, что создание такой системы обусловлено наличием на территории страны крупных приграничных узлов (Брестский, Гродненский, Витебский, Гомельский, Оршанский), а также развивающихся городов (Минск). Кроме этого, в мировой торговле существуют глобальные тенденции, предусматривающие включение Беларуси в основные транспортные коридоры. Немаловажным фактором является уникальное географическое расположение нашей страны с точки зрения транзита [3].

Кроме этого, и на самих предприятиях Беларуси процесс формирования логистических структур находится на фрагментарном уровне. У большинства организаций ответственность за развитие логистической деятельности сфокусирована на отдельных сотрудниках. Поэтому выполняемые предприятиями логистические операции отличаются между собой не только разобщенностью, но и разными

формами организации логистической работы по достижению конкурентных преимуществ оказываемых видов услуг, работе запросами клиентов. К тому же в системе углубляющихся рыночных отношений, в изменяющейся нормативно-правовой базе претерпевают изменения методы и формы логистической деятельности, т. е. процессы модификации логистических структур отражают тенденции происходящих изменений экономики внутри страны и на международном уровне в относительно короткие периоды времени. Например, создаваемый отдел продаж на предприятии занимается только организацией доставки продукции потребителям, а решение вопросов внутренней и внешней логистики остается отдельным. Координация логистической деятельности проявляется только между некоторыми отделами предприятия, а обмен информации в целом по предприятию не происходит вследствие отсутствия единой информационной системы.

Таким образом, создание транспортно-логистической системы представляет собой многоэтапный процесс, который может брать начало с концентрации логистических функций вокруг снабжения предприятия материалами, сырьем, комплектующими и вокруг сбыта готовой продукции, в рамках соответствия современным методам оказания транспортно-логистических услуг и ведения бизнеса. Далее возможно сгруппировать логистические функции по отдельным направлениям деятельности и, определив, какое направление является приоритетным с точки зрения стратегического развития, выбрать одно логистическое направление, в большей степени способствующее получению положительного результата. После этого на предприятии необходимо создать логистическую службу, предоставив ей права, полномочия и ответственность, что позволит превратить логистику в ключевую сферу. Далее возможно группирование логистических структур в единую систему: отраслевую, межотраслевую или республиканскую.

При построении транспортной логистики в Республике Беларусь важнейшим принципом будет централизация управления грузовыми потоками, а также оптимизация процессов перемещения грузов за счет полной обратной или попутной загрузки транспортных средств на основе рационального распределения товарных потоков между различными видами транспорта, в том числе с использованием смешанных и комбинированных перевозок.

Централизацию управления грузовыми потоками возможно осуществить при создании головного транспортно-логистического центра и системы территориальных разнесенных по стране логистических сателлитов. Данная система позволит сконцентрировать грузовые потоки внутри страны, оперативно распределить потоки между видами транспорта в реальном времени с учетом фактически сложившихся технических, технологических и стоимостных параметров. Включение в данную систему участников различных форм собственности позволит оперативно изменять конфигурацию используемого парка подвижного состава, обеспечивая снижение транспортных издержек. Кроме этого, будет получен инструмент, который позволит вести анализ по имеющемуся объему грузовой работы, наличие технических возможностей для перемещения груза, оценивать расходы по видам перевозки и реализовывать государственную политику по развитию транспортно-логистической сферы.

Литература

1. Курочкин, Д.В. Транспортная логистика : практ. пособие / Д.В. Курочкин. – 2-е изд. перераб. и доп. – Минск : ФУАинформ, 2014. – 344 с.
2. Булавко, В.Г. Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь / В.Г. Булавко, П.Г. Никитенко. – Минск : Беларус. навука, 2009. – 356 с.
3. Еловой, И.А. Интегрированные логистические системы доставки ресурсов : теория, методология, организация / И.А. Еловой, И.А. Лебедева: под науч. ред. В.Ф. Медведева: Бел. гос. университет транспорта. – Минск : Право и экономика, 2011. – 461 с.