

## ИННОВАЦИИ В ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКЕ INNOVATIONS IN TRANSPORT LOGISTICS

*Кацер А.А., старший преподаватель Брестский государственный технический университет г.Брест, Республика Беларусь*

*Katser A.A., senior lecturer Brest State Technical University Brest, Republic of Belarus*

### *Аннотация*

*Эта статья посвящена проблеме инновационного развития транспортной логистики в Республике Беларусь.*

### *Abstract*

*This article is devoted to the problem of innovative development of transport logistics in the Republic of Belarus*

*Ключевые слова: инновация, стратегия, развитие, транспортная логистика.*

*Keywords: innovation, strategy, development, transport logistics.*

Эффективно работающая транспортно-логистическая система может выступать достаточно весомым аргументом, гарантирующим стабильную обеспеченность предприятий материально-техническими ресурсами, устойчивый сбыт готовой продукции и его положительную работу в целом. В этой связи оптимизация процессов управления логистическими товародвижениями, снижение логистических затрат по всему пути логистических процессов, организация гибкого функционирования транспортно-логистической системы, способной воспринимать достижения научно-технического прогресса, является одной из стратегических задач предприятия.

Инновационным направлением организации логистической деятельности будет являться процесс по концентрации логистических функций вокруг снабжения предприятий материалами, сырьем, комплектующими и вокруг сбыта готовой продукции в рамках соответствия современным методам оказания транспортно-логистических услуг и ведения бизнеса. Комплекс проведенных мероприятий по кругу данных вопросов можно условно отнести к первому этапу по формированию транспортно-логистической системы в Республике Беларусь.

Второй этап будет предполагать осуществление процессов, связанных с группированием логистических функций по отдельным направлениям деятельности, по оказанию услуг при доставке товаров от производителей к потребителям.

Третий этап будет представлять собой комплекс мер по созданию единой логистической системы на каждом предприятии, когда все

логистические операции будут переведены на более высокий уровень управления и подчинены одному подразделению. В результате повысится статус логистических служб, значительно расширится круг их обязанностей, полномочий и ответственности.

На четвертом этапе формирования логистических структур будет преобладать тенденция по группированию логистических функций через организационные структуры и объединению их в единую логистическую систему с общим руководством и ответственностью. Планово-координационная деятельность таких структур будет направлена на совершенствование управления материально-техническими потоками в целях максимального извлечения прибыли через снижение всех видов издержек и затрат и одновременное улучшение обслуживания потребителей.

Опыт организации логистических отношений в развитых странах мира свидетельствует, что эффективность их функционирования во многом определяется уровнем развития контрактной логистики. Внедрение контрактной формы транспортно-логистического обслуживания обеспечивает снижение суммарных транспортно-логистических затрат на промышленных и торговых предприятиях на 15-20%. Кроме того, эффективность аутсорсинговых технологий транспортно-логистического обслуживания зависит от качества этих операций, осуществляемых на промышленных и торговых предприятиях.

Заключению долгосрочных логистических контрактов на срок от 3 до 5 лет должно предшествовать проведение комплекса мероприятий, предполагающих:

- анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятий с предварительным определением транспортно-логистических затрат в составе цены, по которой будет реализована продукция;
- разработку перспективных планов развития предприятий для выхода на параметры, обеспечивающие выполнение заключенных контрактов с учетом снижения суммарных транспортно-логистических затрат на 15-20% для крупнотоннажных грузов и 25-30% для мелкотоннажных и дорогостоящих грузов;
- разработку бизнес-плана организационно-технических мероприятий по выполнению всех условий контракта;
- разработку вариантов создания рабочей группы для бизнес-плана и эксплуатационной группы по обслуживанию положений контракта на весь срок его действия.

В условиях масштабного целевого развертывания контрактной формы транспортно-логистического обслуживания логистическая составляющая в общем объеме услуг, оказываемых транспортным комплексом Беларуси, может к 2015 г. достигнуть 25% и обеспечивать три четверти прироста прибыли. Ускоренное развитие логистической составляющей, основанной на контрактной форме обслуживания

промышленных и торговых предприятий, является одним из важнейших условий повышения рентабельности транспортного комплекса.

Внедрение контрактной формы оказания транспортно-логистических услуг в сферу экономики возможно по нескольким вариантам:

- посредством создания акционерного общества (или ассоциации), выполняющего все виды транспортно-логистических услуг на основе контрактных соглашений. При преобладающей форме государственной собственности и охвате к 2015 г. контрактной формой не менее 40% от общего объема транспортно-логистических услуг полученный экономический эффект от ее внедрения будет принадлежать государству;

- посредством формирования на государственном уровне нормативно-правовой законодательной базы, позволяющей обеспечить создание условий для динамичного внедрения контрактной формы транспортно-логистических услуг, что позволит открыть свободный доступ европейским и российским компаниям на белорусский рынок, в том числе и в сферу транспортно-логистических услуг, оказываемых отечественным промышленным и торговым предприятиям. Белорусские предприятия приобретут опыт по организации высококачественного сервиса в области транспортно-логистических операций, но большая часть полученной прибыли останется у зарубежных компаний;

- посредством создания совместных транспортно-логистических предприятий с определенной долей государственной собственности и иностранных партнеров, при которой обеспечиваются экономические интересы двух сторон.

Переход на контрактную форму транспортно-логистического обслуживания предполагает разработку и реализацию конкретных мер организационного и контрольного характера в виде специальной программы по масштабному охвату аутсорсингом максимального количества отечественных предприятий. Возможно, что в качестве эксперимента новую форму логистических отношений целесообразно сначала внедрить на одном или нескольких крупных промышленных или торговых предприятиях, в ходе которого установить особенности транспортно-логистических управленческих действий при различных формах собственности и на этой основе разработать пакет документов по поэтапному переходу остальных организаций, с участием конкретных зарубежных фирм, будущих стратегических партнеров по совершенствованию работы транспортно-логистической системы, в том числе при обслуживании экспортно-импортных поставок.

Внедрение контрактной формы транспортно-логистического обслуживания будет способствовать ускорению реализации процессов, связанных с интеграцией транспортно-логистической системы Республики Беларусь в общеевропейскую транспортно-логистическую

систему, повышением конкурентоспособности национального транспортного сектора, поднятием статуса нашей страны на международном уровне. В этой связи должны быть уточнены отдельные положения дорожно-транспортной политики нашей страны в части ее корреляции с европейской транспортной политикой, особенно по соблюдению международных экологических параметров, ослаблению нагрузки на дорожную сеть, снижению дорожно-транспортных происшествий и других проблем.

Автоматизация информационных потоков, сопровождающих грузы, - это один из наиболее существенных технических компонентов логистики. Современные тенденции управления информационными потоками состоят в замене бумажных перевозочных документов электронными.

Предпринимаются попытки упрощения перевозочных документов, грузовых тарифов, системы взаимных расчетов за перевозки между отправителями, получателями и транспортными организациями. Но, по сути дела, устаревшую технологию коммерческой работы накладывают на современные технические средства автоматизации.

Организация и формирование транспортно-логистической системы должны быть построены таким образом, чтобы в процессе ее эксплуатации вносимые изменения не нарушали ее целостности и она продолжала функционировать как единый, слаженный механизм, подчиненный достижению общей цели - адаптации и приспособлению к рыночным условиям, конкретной среде, с одновременным повышением качества производимых услуг и снижением всех видов издержек.

#### Литература

1. Моисеев Н.К. Экономические основы логистики: Учебник. – М.: ИНФРА–М, 2010. –528с. – Высшее образование.
2. Склад и логистика / А.В.Черновалов [и др.]; под ред. А.В.Черновалова. – Минск: Изд-во Гревцова, 2009. –360с.: ил. – Серия «Бизнес от А до Я».
3. Черновалов А.В. Логистика: современный практический опыт / А.В.Черновалов. – Минск: Изд-во Гревцова, 2008. –296с.: ил. – Серия «Бизнес от А до Я».

#### Literature

1. Moiseev N. Economic basics of logistics: Tutorial. – Moscow, 2010 – Higher education.
2. Warehouse and logistics / Ed. Chernovalov A. – Minsk – Grevtsov Books, 2009.
3. Logistics: a modern practical experience / Ed. Chernovalov A. – Minsk – Grevtsov Books, 2008.