

4. Урсул, А.Д. Природа информации / А.Д. Урсул. – М. : Политиздат, 1991. – 184 с.

5. Фатхудинов, Р.А. Производственный менеджмент : учеб. для вузов / Р.А. Фатхудинов. – 2-е изд., доп. – М. : Бизнес-шк. «ИНТЕЛ-СИНТЕЗ», 2008. – 195 с.

Курочкин Д.В., ст. преподаватель, магистр. экон. наук
УО ФПБ «Международный университет «МИТСО»,
г. Минск, Республика Беларусь
logistik2014@mitso.by

ИССЛЕДОВАНИЕ СКЛАДСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЕЙСТВУЮЩИХ И СТРОЯЩИХСЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

С октября 2013 г. по февраль 2014 г. кафедра логистики Международного университета «МИТСО» (заведующий кафедрой – Е.А. Иванов, кандидат экономических наук, доцент) проводила исследование складской инфраструктуры действующих и строящихся логистических центров в Республике Беларусь.

В результате проведенного исследования были сделаны следующие выводы. В Республике Беларусь функционируют 25 логистических центров (13 логистических центров создано в рамках Программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года, 12 – вне Программы). Восемь из них являются государственными, остальные созданы за счет инвестиций национальных и иностранных инвесторов.

Следует отметить, что 15 логистических центров оказывают логистические услуги (РУП «Белтаможсервис» (четыре транспортно-логистических центра), СООО «Брествнештранс», ООО «Л-БИТ Групп» «БелВингесЛогистик», СООО «БЛТ Логистик», ИООО «Логистический центр «Прилесье», ОАО «Торгово-логистический центр «Озерцо-логистик», ООО «ИнтерСтройПорталПлюс», ОАО «Белмагистральавтотранс», РТЭУП «Белинтертранс – транспортно-логистический центр», СЗАО «Белрусинвест», ГК «Алсан», ООО «Транспортно-складской комплекс Евразия»), 10 – обрабатывают преимущественно собственные грузопотоки (ООО «Двадцать четыре», ТЧУП «ШАТЭ-М Плюс», ООО «Компания ФСК Логистик» (два логистических центра), ООО «Амазон-Колорит», СООО «Морозпродукт», РУП «Минск Кристалл», ООО «Владпрод-импорт», ООО «Евроторг» (два логистических центра).

Общая площадь складов класса «А», «В» логистических центров составляет более 372 тыс. кв. м. Восемь располагают на своей территории складами временного хранения, таможенными складами и пунктами таможенного оформления (СООО «Брествнештранс», ОАО «Белмагистральавтотранс», ОАО «Торгово-логистический центр «Озерцо-логистик», РТЭУП «Белинтертранс – транспортно-логистический центр», четыре логистических центра РУП «Белтаможсервис»). Транспортно-логистический центр ООО «Л-БИТ Групп» открыл склады временного хранения, таможенные склады, создал зону таможенного контроля и всю сопутствующую инфраструктуру для открытия пункта таможенного оформления, однако разрешение таможни на открытие пункта таможенного оформления еще не получил. Четыре логистических центра имеют железнодорожные и автомобильные подъездные пути (СООО «Брествнештранс», ОАО «Торгово-логистический центр «Озерцо-логистик», РТЭУП «Белинтертранс – транспортно-логистический центр», РУП «Белтаможсервис – 2»), остальные – только автомобильные.

К 2015 году площадь складов класса «А», «В» логистических центров увеличится на 276 тыс. кв. м и составит более 648 тыс. кв. м. В частности, ООО «ИнтерСтройПорталПлюс» планирует к 2015 г. ввести еще 65 тыс. кв. м складских помещений, ИООО «Логистический центр «Прилесье» – прирастет еще складскими помещениями площадью более 91 тыс. кв. м. ОАО «Белмагистральавтотранс» введет в строй новый складской комплекс площадью более 7,5 тыс. кв. м. ЗАО «Лект» завершит строительство к 2015 г. логистического центра в районе д. Дубовляны общей площадью 37,7 тыс. кв. м. В г. Бресте ООО «Бугинком» к 2015 г. введет в строй торгово-логистический центр общей площадью более 4,2 тыс. кв. м, строительство которого началось в прошлом году.

РУП «Белтаможсервис» будет прирастать складскими площадями в основном за счет создания современных региональных транспортно-логистических центров общей площадью более 60,5 тыс. кв. м. В начале 2015 г. планируется ввести в действие транспортно-логистические центры «Могилев-Белтаможсервис», а также вблизи автодорожных пунктов пропуска «Козловичи-2» и «Каменный Лог». Еще два транспортно-логистических центра будут построены РУП «Белтаможсервис» к 2015 г. в районе автодорожных пунктов пропуска «Брузги» и «Берестовица» на белорусско-польской границе.

Белорусская железная дорога реализует программу реконструкции грузовых товарных станций. Проведенная реконструкция и техническое перевооружение грузовой станции «Колядичи» позволило ей стать крупнейшим грузовым терминалом Республики Беларусь. До 2015 г. планируется реконструировать грузовую станцию «Степянка», с созданием на ее базе грузового терминала.

В ближайшие годы складская инфраструктура будет прирастать и логистическими центрами производственных предприятий, дистрибьюторов, ритейла, которые будут использоваться преимущественно для обработки собственных грузовых потоков. ЗАО «Минский завод безалкогольных напитков» в конце 2014 г. намерен ввести в действие логистической центр в 30 км от Минска в дер. Кулики Червенского района площадью 10 тыс. кв. м, строительство которого уже ведется. СООО «Белвест» рассматривает возможность строительства логистического центра в Витебске, ООО «Евроторг» в перспективе планирует построить третий логистический центр в г. Заславле. ОАО «Могилевсоюзпечать» построит в г. Могилеве логистический центр по дистрибуции печатной продукции по Могилевской области.

Весьма прогрессивным следует считать введение процедуры добровольной сертификации логистических услуг (СТБ 2306-2013 «Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации»). Добровольная сертификация логистических услуг, позволит определить логистических операторов, которые оказывают логистические услуги, как на собственных объектах, так и на арендуемых складских помещениях и других объектах инфраструктуры логистического центра. Насколько удастся повысить качество, оказываемых услуг логистическими центрами путем введения добровольной сертификации покажет время.

В дополнение к добровольной сертификации логистических услуг, на наш взгляд необходимо создать реестр логистических центров, что позволит четко разделить объекты логистической инфраструктуры по категориям (терминал, транспортно-логистический центр, торгово-логистический центр и т. д.) и исключить несоответствие тех или иных объектов государственным стандартам. Функцию ведения реестра объектов логистических центров необходимо возложить либо на Министерство торговли Республики Беларусь, так как именно этот орган является координатором работы по развитию логистической системы Республики Беларусь в соответствии с Программой развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года либо на Ассоциацию международных экспедиторов и логистики «БАМЭ» (далее – уполномоченный орган). Логистический центр должен в обязательном порядке включаться в реестр уполномоченным органом путем регистрации технического паспорта логистического центра.

На наш взгляд не стоит гнаться за количеством введенных логистических центров. Сейчас Беларуси требуются современные логистические центры с полным циклом логистических услуг и качественным логистическим сервисом. Создаваемые логистические центры должны оказывать логистические услуги, а не строить складские площади для сдачи их в аренду.

Липатова О.В., канд. экон. наук, доцент
Шатров С. Л., канд. экон. наук, доцент
УО «Белорусский государственный университет транспорта»,
г. Гомель, Республика Беларусь
lipatova2003@mail.ru

МЕТОДИКА КОМПЛЕКСНОГО АНАЛИЗА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ

Обоснование принимаемых решений в системе реальных экономических отношений напрямую связано с исследованием и изучением производственно-хозяйственных и технико-экономических особенностей деятельности субъектов хозяйствования, которые направлены на аргументацию принятия оптимальных вариантов и путей достижения поставленных целей. Такой подход в принятии управленческих решений может быть основан только на основе комплексного анализа логистических систем организаций.

Анализ логистических систем представляет собой процесс формирования, формирования информационной базы для экономического обоснования принятия управленческих решений на предприятии. Задача анализа – из сложного сделать простое, т.е. трансформировать трудно воспринимаемую логистическую проблему, в серию задач, решение которых позволит найти методы достижения поставленных целей, и найти для управления логистическими объектами результативные средства.

Полезность комплексного подхода к анализу в логистике состоит в том, что имеют место большее понимание и проникновение в суть логистической проблемы: практические усилия, заключающиеся в выявлении взаимосвязей и количественных ценностей, способствуют обнаружению скрытых точек зрения за теми или иными решениями, большей точности, большей сравнимости, большей полезности и эффективности.

Для эффективного функционирования и поддержания высокой конкурентоспособности логистическая система должна постоянно развиваться и совершенствоваться, основываясь на оценке совокупности прямых и косвенных показателей логистической деятельности, которые в сжатой форме отражают состояние функционирования логистической системы в целом.

Прямые показатели больше подходят для анализа причин сложившейся ситуации и поиска управленческих решений. К ним относятся: вес доставленных грузов, скорость оборачиваемости запасов, расстояние перевозки груза, количество невыполненных заявок, количество нарушений условий поставки и т. п. Косвенные показатели в первую очередь связаны с финансами, например, рентабельность или период окупаемости. С одной стороны, финансовые показатели легко определяются, выглядят убедительно, позволяют производить сопоставление полученных результатов, дают общую картину текущего состояния логистической системы, пользуются популярностью. Но при этом они имеют ряд существенных недостатков: отражают прошлые результаты, медленно реагируют на изменения, зависят от ряда бухгалтерских приемов, не учитывают важных аспектов логистики, не показывают конкретные проблемы и способы их устранения.

Кроме того, для каждой функциональной области логистики выделяют конкретные специфические показатели. Так, например, для транспортной логистики такими показателями будут надежность доставки, общее время и общее расстояние доставки, затраты на доставку, степень удовлетворенности заказчиков, частота обслуживания, количество убытков и повреждений, время на погрузку и разгрузку, общий перемещенный вес, число ошибочных доставок, размеры и грузоподъемность подвижного состава, профессионализм водителей и др.

Таким образом, существует огромное количество разнообразных показателей, которые всесторонне позволяют оценить логистическую деятельность организации. Однако не следует использовать все показатели сразу, так как при одно-