

Липатова О.В., к.э.н., доцент,  
Шатров С.Л., к.э.н., доцент,  
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель, Республика Беларусь  
lipatova2003@mail.ru

## СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ АНАЛИЗА ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ

Углубление рыночных отношений и постепенное вхождение Республики Беларусь в мировое экономическое пространство обусловило динамичное осуществление процессов, связанных с количественными и качественными характеристиками транспортных услуг, товарных, информационных, финансовых потоков и ресурсов. В этих условиях концепция конкурентоспособности любой фирмы предусматривает получение преимущества путём дифференциации общего предложения компании за счёт повышения качества и расширения масштабов, предлагаемых клиенту логистических услуг.

Современная логистика трактуется как наука о рациональной организации производства, транспорта и распределения, которая комплексно, с системных позиций охватывает вопросы снабжения предприятия, организации производства, распределения и сбыта готовой продукции; процесс планирования, организации и осуществления рациональной доставки товаров от мест их производства к местам их потребления, контроля за всеми транспортными и иными операциями в логистической системе, управления информацией.

Обоснование принимаемых решений в системе реальных экономических отношений на прямую 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.

Логистическая система, на современном этапе имеет своей целью обеспечение доставки товаров и продуктов производства в нужном количестве, в нужное время, в требуемое место с минимальным уровнем издержек. Анализ логистических систем – это процесс формирования, исследования, обоснования, принятия решений на предприятии. Сущность анализа – из сложного создать 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.

В связи с этим аналитические исследования должны включать в ряд последовательных действий:

- 1) для определения основных задач, логистическая система подразделяется на составляющие элементы, которые наиболее подходят для достижения цели;
- 2) для решения отдельных поставленных задач отбираются, и используются наиболее подходящие специальные методы, разрабатывается система показателей частной и обобщающей оценки;
- 3) для решения общей задачи логистической системы, объединяются все частные решения, превращая все в единую цепочку.

Для эффективного функционирования и поддержания высокой конкурентоспособности логистическая система должна постоянно развиваться и совершенствоваться. Для этого необходимо иметь возможность оценки следующих основных моментов:

- насколько хорошо логистическая система работает в настоящее время;
- в каком направлении следует усовершенствовать логистические цепи;
- насколько успешно проходит процесс преобразований логистических цепей в выбранном направлении.

Ответы на эти вопросы можно получить, анализируя прямые и косвенные показатели логистической деятельности, т.к. они отражают в сжатой форме состояние функционирования логистической системы в целом.

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: они 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. 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.

Кроме того, для каждой функциональной области логистики выделяют конкретные показатели, например:

- для закупочной логистики – затраты на осуществление заказа, стоимость закупленных материалов, размер полученных скидок, число операций на одного сотрудника, число ошибок, количество постоянных поставщиков, надежность поставщика, возможность внеплановых поставок, условия оплаты поставок, рейтинги поставщиков, качество поставляемой продукции и др.;

- для транспортной логистики – 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.;

– для логистики складирования – оборачиваемость запасов, средний объем запасов, загрузка складской площади, доля заказов, удовлетворяемых из запасов, доля общего спроса, удовлетворяемого из запасов, время выполнения заказа, ошибки при комплектации заказов; возможность специальных условий хранения др.

Для того чтобы реально отображать ситуацию в логистической системе, показатели должны: быть связанным с целями анализа; фокусироваться на существенных факторах; быть реально измеряемым; быть объективным; быть связанным с текущими, а не прошлыми результатами; быть сравнимым с другими организациями и другими временными срезами; быть понятным всем заинтересованным лицам; затруднять манипулирование в целях получения искаженных данных.

Следует сказать, что существует огромное количество разнообразных показателей, которые всесторонне позволяют оценить логистическую деятельность организации. Однако не следует использовать все показатели сразу, так как при одновременной оценке эффективности различных функциональных областей логистической деятельности может возникнуть проблема несогласованности разных показателей, которые могут давать разнонаправленные результаты. Это связано, в первую очередь с тем, что в логистических системах работа нацелена на единый экономический результат, а не на оптимизацию определенных функциональных областей. Следовательно, поиск резервов повышения эффективности должен носить общий потоковый характер, при этом пренебрегая эффективностью отдельных сфер деятельности.

Для решения этой проблемы при логистическом анализе надо помнить, что измерения показателей деятельности – это не окончательная задача. Измерения только предоставляют важную для менеджера информацию, на основании которой он должен сделать вывод о том, насколько система хорошо решает поставленные перед ней задачи. Таким образом, необходимо выбирать показатели на основании целей и задач, которые поставила перед собой организация. Достаточно часто менеджеры игнорируют этот подход, используя те показатели, которые легче получить или удобнее использовать, которые применялись раньше или те, которые представляют ситуацию в выгодном свете.

Однако такой подход может привести: к торопливому, некачественному обслуживанию клиентов, если работа оценивается по числу клиентов, а не по качеству услуг или, наоборот, к большим очередям и безразличию к клиентам, если оценка работы не ставится в зависимость от общего количества обслуженных клиентов; к мчащемуся на большой скорости грузовому или пассажирскому транспорту, если работа водителей соответственно оценивается по числу доставок в день или поставлена в жесткую зависимость от графика.

Таким образом, анализа логистических систем организации позволит переместить акценты в хозяйственной практике фирм с управления производством на управление потоковыми процессами, использовать всесторонний комплексный подход к процессам управления движением материальных ценностей, а, следовательно, выявить новые резервы снижения затрат товародвижения и повышения качества обслуживания потребителей.

#### ЛИТЕРАТУРА:

1. Бауэрсокс Дональд Дж., Логистика: интегрированная цепь поставок. – М.: «Олимп – Бизнес», 2001.
2. Белорусский транспортно-логистический портал [http://www.transportal.by/services/logistika/transport\\_logistics.php?sphrase\\_id=657](http://www.transportal.by/services/logistika/transport_logistics.php?sphrase_id=657), - Дата доступа 02.01.2013;
3. Модели и методы теории логистики : учеб. пособие / под ред. В.С. Лукинского. - СПб. : 2008. - 447 с.

**Полевой А.Н.,**

Белорусский государственный университет транспорта,

г. Гомель, Республика Беларусь

[apolevoi@gmail.com](mailto:apolevoi@gmail.com)

### ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ В ТРАНСГРАНИЧНЫХ СИСТЕМАХ

Трансграничное сотрудничество особенно усиливается в эпоху глобализации, когда интенсифицируются трансграничные материальные, финансовые и человеческие потоки, снижается барьерная функция государственных границ, что сопровождается формированием сетей неформального и формального взаимодействия между факторами соседних приграничных регионов. Приграничные регионы – особый тип регионов, развитие которых определяется функциональным дуализмом границы, сочетающей функции барьерности и контактности. В условиях глобализации усиливается интенсивность межрегиональных и международных связей. В условиях увеличения транзитных потоков повышается значимость обслуживающих их приграничных регионов. Приграничные регионы наделяются правом развивать связи с приграничными регионами других государств и формируют институты, позволяющие развивать эти связи [1].

Подобными институтами являются региональные транспортные системы (РТС). РТС относятся к типу открытых сложных систем, которые постоянно взаимодействуют с внешней средой или с другими системами. В основе формирования и развития РТС лежит современная организация транспортной составляющей региональной экономической системы, которая