

Пашковец Е.И.

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ: ОСОБЕННОСТИ, ЭТАПЫ ФОРМИРОВАНИЯ

С изменением характера взаимоотношений в инвестиционно-строительном комплексе потребовались новые технологии материально-технического обеспечения строительства объектов.

Материалопотоки в строительной отрасли очень сложны и рассредоточены в пространстве и времени, что требует большого разнообразия технологий транспортирования, погрузки и выгрузки, хранения, охраны, размещения заказов, контроля качества, информационного обеспечения и т.д.

Одним из инструментов (наряду с маркетингом, менеджментом и др.) повышения эффективности и конкурентоспособности фирмы является логистика.

Логистика – наука о планировании, контроле и управлении транспортированием, складированием и другими материальными и нематериальными операциями, совершаемыми в процессе доведения сырья и материалов до производственного предприятия, внутризаводской переработки сырья, материалов и полуфабрикатов, доведения готовой продукции до потребителя в соответствии и интересами и требованиями последнего, а также передачи, хранения и обработки соответствующей информации [1].

Распространение логистики в строительстве как новой идеологии материально-технического обеспечения способствует:

- повышению качества производимой продукции;
- экономии материальных, трудовых, финансовых ресурсов;
- мобилизации дополнительных трудовых ресурсов для достижения высокого качества продукции, что способствует увеличению количества рабочих мест;
- повышению надежности поставок, что значительно стимулирует эффективность строительного производства.

Организационная структура управления логистическими процессами в строительстве должна постоянно приспосабливаться к меняющимся условиям производства, быть максимально приближенной к производственному процессу и изменяться одновременно с ним, гибко реагировать на быстро меняющиеся приоритеты потребителей.

Основной целью является создание логистических систем (ЛС), обеспечивающих снижение издержек, связанных с про-

движением материальных ресурсов от производителя до потребителя.

Логистическая система в строительстве – это самоорганизующаяся адаптивная, сложная динамическая и стохастическая структура, состоящая из многочисленных взаимодействующих и взаимосвязанных многоуровневых иерархических элементов, функционирование которой направлено на своевременное и качественное обеспечение строительного производства необходимыми материальными ресурсами с максимальной полезностью для потребителей [2].

Особенностями логистических систем в строительстве являются:

- динамический и стохастический характер логистических процессов;
- взаимодействие многочисленных участников логистических процессов со своими многоуровневыми иерархическими структурами различного функционального назначения;
- наличие многокритериальной целевой функции, реализующей стратегическую, тактическую и оперативную цели участников при оптимальном использовании ресурсов и согласовании локальных критериев функционирования;
- необходимость построения комплекса формализованных моделей и неформальных процедур и представлений вследствие невозможности полной формализуемости логистических процессов.

Основные этапы формирования логистических систем представлены на рис. 1.

Стратегия разработки системы выбирается на основе логистического целеполагания и результатов технико-экономического анализа деятельности строительного предприятия.

На стадии формирования логистических операций и логистических цепей как основных элементов логистической системы устанавливаются сферы влияния логистики в рамках строительного предприятия, а также проводится детальный анализ существующих потоков.

На следующем этапе – этапе формирования логистической



Рис. 1. Этапы формирования логистической системы.

Пашковец Елена Иосифовна, аспирант каф. мировой экономики, маркетинга, инвестиций Брестского государственного технического университета.
Беларусь, БГТУ, 224017, г. Брест, ул. Московская, 267.

системы - разрабатываются функциональные подсистемы и подсистемы обеспечения (материального, технического, информационного и т.п.), даются аналитическая, логическая и экономико-математическая интерпретация показателей системы.

И в завершение осуществляется оценка эффективности функционирования смоделированной ЛС.

Возникает необходимость сформировать такую логистическую систему, которая позволит повысить эффективность логистических функций, качество логистических услуг и надежность работы ЛС.

Эффективность выполнения логистических функций предполагает сокращение логистических издержек, связанных с выполнением функции, на единицу ее результата.

Под качеством логистических услуг понимают совокупность свойств, обуславливающих их пригодность удовлетворять установленные и предполагаемые потребности в соответствии с их назначением.

Надежность работы логистических систем определяется способностью сохранять работоспособность в условиях внешних возмущающих воздействий.

УДК 336

Олейник А.В.

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ РЫНКА МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК БЕЛАРУСИ

Проведем анализ тенденций развития рынка международных перевозок по территории Республики Беларусь.

В 2001 году в экспорте услуг доля транспортной составляющей достигла 63%. Валютные поступления в республику по этой статье достигли 141,6 миллионов долларов, что на 23,6 млн. долларов больше, чем в 2000 году. Показательно, что впервые с 1993 года объем валютных поступлений от экспорта автотранспортных услуг превысил аналогичный показатель Белорусской железной дороги.

Важнейшим достижением 2001 года явилось продление льготной растаможки на иностранный подвижной состав, ввезенный до 1 сентября 2001 года, отмена экологического сбора на дорогах, проходящих через территорию заповедников и национальных парков. Указ Президента Республики Беларусь упразднил сбор за пользование объектами инфраструктуры при пересечении границы. Расходы по страхованию ответственности перед таможенными органами стали относиться на себестоимость грузоперевозок. Были изменены размеры суточных водителей-международников - водителям было разрешено выплачивать суточные в размере не менее 40% от установленных норм.

К основным препятствиям на пути дальнейшего развития международных перевозок Белорусская ассоциация международных автоперевозчиков отнесла: проблему с российскими разрешениями, обновление подвижного состава, визовый режим, недостаточная пропускная способность погранпереходов, отнюдь не способствующая увеличению транзита через республику. Экономисты подсчитали, что 1 час простоя в очереди на границе обходился транспортникам на тот момент примерно в 20 долларов.

Подвижной состав белорусских перевозчиков на 1 января 2002 года насчитывал 12.314 автомобилей. Однако в связи со строгими экологическими нормами около 5000 автомобилей были малопригодны для международных перевозок (около 64% транспортных средств белорусских перевозчиков сошло

Для успешного распространения логистики в строительстве требуется разработка множества методических документов, на основе которых строительные предприятия смогли бы построить собственную систему материально-технического обеспечения строек, тем самым обеспечив принципиально другой уровень эффективности и культуры поставок.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Родников А.Н. Логистика: Терминологический словарь. – М.: Экономика, 1995. – 250 с.
2. Макаров Е.И. Формирование и оценка логистических систем в строительстве // Экономика строительства. – 2004. – №3. – С.50-57.
3. Резник Л.И., Дронов Р.И. Логистика в строительстве как важнейший элемент управления инвестиционно-строительными проектами // Экономика строительства. – 1999. – №11. – С.2-12.
4. Стаханов В.Н., Ивакин Е.К. Логистика в строительстве: Учебное пособие. – М.: «Издательство Приор», 2001. – 176 с.

с конвейера 8 лет назад и более). Такая же ситуация наблюдалась и среди прицепной техники, в связи с чем остро встала проблема обновления подвижного состава. Очевидно, что единственный способ выжить в этой непростой ситуации на рынке - новый подвижной состав, новые методы работы и высокая эффективность перевозок.

Что касается российских разрешений, в 1998 году россияне под благоприятным предлогом "мониторинг рынка" ввели в отношении белорусских перевозчиков разрешительную систему. Российский Минтранс уверял тогда, что эта мера временная, необходимая лишь для изучения рынка. Действительно, на первых порах российские разрешения выдавались без всяких ограничений. Однако уже во второй половине 2001 года российские "дазволы" перешли в разряд дефицитных. Министерству транспорта и РУП "Интеравтотранс" пришлось срочно разрабатывать критерии по распределению оставшейся квоты. Проблема дополнительного количества российских разрешений для белорусских перевозчиков стала главным предметом обсуждения на всех переговорах представителей транспортных отраслей России и Беларуси.

У каждой из сторон свои доводы. Ассоциация международных автоперевозчиков России (АСМАП) полагает, что из-за демпинга белорусских перевозчиков российский транспорт оказался едва ли не на грани остановки. Поэтому ограничительные меры - не более чем защита собственного рынка грузоперевозок и российского перевозчика. При этом сами российские транспортники не скрывают, что на внутренних перевозках им работать гораздо выгоднее, чем где бы то ни было. В России и фрахтовая ставка повыше, и расходы меньше (не надо никаких виз, книжек МДП, дополнительных страховок, разрешений, да и топливо гораздо дешевле).

Стремление России защитить собственный рынок было вполне понятен. Однако, по мнению президента БАМАП, форма защиты должна соответствовать документам о создании Союзного государства и объединенной транспортной

Олейник А.В., аспирант каф. мировой экономики, маркетинга и инвестиций Брестского государственного технического университета.

Беларусь, БГТУ, 224017, г. Брест, ул. Московская, 267.