

Таблица. Показатели качества транспортно-экспедиторского обслуживания и области их использования

Область применения	Показатели
Оценка своевременности доставки груза	точность прибытия, скорость перемещения груза
Анализ сохранности доставляемых грузов	доставка груза без повреждений
Оценка материально-технической базы логистики	технический коэффициент тары вагона, коэффициент удельного объема вагона, коэффициент использования, грузоподъемности, коэффициент вместимости
Анализ конкурентоспособности	соотношение спроса и предложения интегральный показатель конкурентоспособности

Осуществляя комплексную оценку эффективности функционирования логистических систем следует иметь в виду, что система общеэкономических (объемных и финансовых) показателей и специфических показателей (показателей качества и конкурентоспособности) логистической деятельности взаимосвязана и взаимоопределяема.

Качество транспортной услуги и транспортная инфраструктура оказывают двоякое действие на величину транспортной составляющей. С повышением качества сервиса и усложнением инфраструктуры товародвижения расходы на доставку увеличиваются, поскольку каждый участник процесса должен компенсировать свои затраты на обеспечение качества и инвестиции. В то же время, хотя низкий уровень сервиса и неразвитая инфраструктура снижают расходы на доставку товара, такая ситуация может привести к нарушению сроков, существенным потерям в количестве и качестве товаров и других параметров поставок и иметь серьезные экономические последствия для продавца и покупателя товара и как следствие для экспедиторской фирмы

Объемы доходов по всем видам транспортно-экспедиционной деятельности организации, величина прибыли и уровень рентабельности зависят от объемов реализации услуг, от их конкурентоспособности и конкурентоспособности организации в целом на рынке, от цен (комиссии) на эти услуги и факторов, формирующих эти цены.

Таким образом, в условиях современного развития логистических систем, необходимо использовать научно обоснованные методы управления, базирующиеся на результатах анализа логистической деятельности предприятия и оценке его работы. Однако 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.

ЛИТЕРАТУРА

1. Анализ хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте: учебное пособие / Гизатуллина В. Г. [и др.]; под общ. ред. В. Г. Гизатуллиной, Д. А. Панкова; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – БелГУТ, 2008. – 368 с.
2. Будрина Е. - Звено в цепи. Транспортно-экспедиционные компании/Е. Будрина //экономика, логистика Грузавтотранс [Электронный ресурс].- №98, 2012.- Режим доступа <http://mirtransporta.ru/economic/686-zveno-v-cepi-transportno-ekspedicionnye-kompanii.html>.- Дата доступа 24.04. 2013.
3. Сханова, С. Э. Транспортно-экспедиционное обслуживание: Учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / С. Э. Сханова, О. В. Попова, А. Э. Горев. – М.: Издательский центр «Академия», 2005. – 432 с.

Мелешко Ю.В., магистрант
Белорусский национальный технический университет
г. Минск, Республика Беларусь
meleshkojv@gmail.com

ОСОБЕННОСТИ СТАНОВЛЕНИЯ БЕЛОРУССКОГО ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КЛАСТЕРА В КОНТЕКСТЕ РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ

Развитие интеграционных процессов в мировой экономике привело к созданию на постсоветском пространстве нескольких международных интеграционных объединений: Таможенный союз Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, Евразийское экономическое сообщество, Зона свободной торговли стран СНГ, Единого экономического пространства на базе Таможенного союза. Создание общего рынка, обеспечивающего свободное движение товаров, услуг, рабочей силы без изъятий и ограничений во взаимной торговле, применение единых мер тарифного и нетарифного регулирования при торговле с третьими странами, – все эти действия направлены на минимизацию временных и финансовых затрат при прохождении товарных потоков через таможенные границы сопредельных государств и

согласование экономических интересов всех субъектов сферы международной торговли.

Участие Республики Беларусь в интеграционных объединениях, а также использование выгодного геоэкономического положения способствовало увеличению транзитного грузопотока, объем которого составляет ежегодного более 200 млн. т. [1, 72]. Применение логистических подходов в процессе передвижения товаров позволит существенно сократить издержки, повысить конкурентоспособность как отдельных предприятий, так и национальной экономики в целом.

Глобализация мировой экономики вызвала ряд новых тенденций на рынке транспортных услуг, в частности: изменение организации торговли (концентрация товара в крупных распределительных центрах), формирование экономических и политических союзов с целью расширения сферы влияния и коммерческой деятельности, создание совместных предприятий, транснациональных корпораций. Наиболее перспективным для экономического развития Республики Беларусь в связи с изменением конфигурации грузопотоков (изменение транспортных путей, изменение объемов перевозки на различных видах транспорта) является тенденция регионализация рынка транспортно-логистических услуг – создание транспортно-логистического кластера.

Концепция развития кластеров используется сегодня как ключевой элемент стратегий экономического развития многих стран мира, например в Дании, Германии, Италии. Традиционно кластерный подход используется применительно к промышленному производству, наша страна не исключение: в рамках Программы инновационного развития Республики Беларусь на 2011-2015 годы планируется создать химический, промышленный, автотракторостроительный, химико-текстильный и ИТ-кластеры. По мере роста сектора услуг в экономике развитых стран отношение к созданию кластеров в сфере услуг изменилось. Применение кластерного подхода в сфере услуг, в частности в логистике, может сыграть решающую роль в процессе интеграции белорусского транспортно-логистического рынка в мировую логистическую систему.

Кластер – «это группа географически соседствующих, взаимосвязанных компаний (поставщики, производители и др.) и связанных с ними организаций (образовательные заведения, органы государственного управления, инфраструктурные компании), действующих в определенных сферах и взаимодополняющих друг друга».[2, 389]. Из приведенного определения видны отличительные особенности кластеров. Так, все входящие в кластер предприятия территориально локализованы, что дает возможность использовать сконцентрированные на данной территории ресурсы (капитал, рабочую силу, географическое положение). При этом не все предприятия, находящиеся на определенной территории можно отнести к кластеру, а только те, которые принадлежат к связанным (смежным) отраслям. Постоянное взаимодействие между участниками кластера способствует формальному и неформальному обмену информацией, знаниями, сотрудничеству между предприятиями с взаимодополняющими видами деятельности, функциями, активами и профессиональными навыками. При таких условиях успех одной фирмы будет способствовать развитию другой, за счет эффекта масштаба повышается эффективность деятельности как каждой отдельной фирмы, так и кластера вообще. Все предприятия в кластере находятся в тесных широкоформатных разносторонних связях между собой, то есть, связи выстраиваются не только посредством контрактов, но и зачастую выходят за рамки деловых отношений. Одновременно между вышеуказанными предприятиями сохраняется конкуренция, которая является неотъемлемой частью инновационного развития отрасли.

Кластер представляет собой значительно более сложное явление, чем просто объединение фирм для совместной деятельности, предполагая глубокую технологическую кооперацию. Фирмы не только кооперируют внутри кластера, но и продолжают конкурировать друг с другом избирательно в отдельных областях, что является движущей силой постоянных продуктовых и технологических обновлений, направленных на рост производительности всех факторов производства, и обеспечивает быстрое распространение новшеств. В широком смысле кластеры представляют новый, обеспечивающий дополнительные возможности, способ структурирования и понимания экономики, организации теории и практики экономического развития, а также установления государственной политики. Кластеры делают конкурентоспособность более мощной, а конкуренцию действенной.

Транспортно-логистический кластер представляет собой «отраслевой кластер, конечной продукцией которого является транспортно-логистические услуги в грузовом секторе, пассажирском секторе или в обоих». [3]. Эти кластеры формируются на пересечении основных грузовых потоков и объединяют в себе множество профильных объектов. Структура транспортно-логистического кластера образуется организациями и предприятиями, связанными единым материальными, информационными и транспортными потоками. Транспортно-логистический кластер включает в себя такие элементы, как субъекты хозяйствования, формирующие товаропотоки (производители, потребители, посредники), транспортные компании, экспедиторские компании, складские комплексы, распределительные центры и терминалы, институциональные органы (органы государственного управления, службы санитарно-эпидемиологического и ветеринарного контроля), организации, выполняющие вспомогательные функции (финансовые организации, страховые, консалтинговые, маркетинговые компании, исследовательские организации), организации, оказывающие сопутствующие услуги (обслуживание и ремонт транспортных средств, дорожно-строительные компании, сервисные организации). [4].

Соседние регионы стран-участниц ТС, например области г. Москвы и г. Санкт-Петербурга, Омской области совместно с регионами Казахстана намерены развивать национальные транспортно-логистические рынки. Имеющиеся условия создания транспортно-логистического кластера в этих регионах принципиально не отличается от белорусских. В связи с этим для перераспределения транзитных потоков, проходящих по территории стран-участниц ТС, нашей стране следует создать помимо основных (как то создание необходимой инфраструктуры, правовой базы, привлечение инвестиций, подготовка кадров) дополнительные конкурентные преимущества.

Развитию белорусского транспортно-логистического кластера будет способствовать наличие конкурентоспособных родственных или поддерживающих отраслей. Увеличение внутреннего спроса, что может быть достигнуто путем передачи логистических задач на аутсорсинг специализированным сторонним организациям либо передача логистических

задач на инсорсинг дочерним предприятиям, также положительно скажется на процессе формирования национального транспортно-логистического кластера. Большое значение для успешного функционирования транспортно-логистического кластера имеет выбранная стратегия управления и структура фирм-участников: для фирмы, осуществляющей свою деятельность в области транспортной логистики, наилучшим будет выбор более гибких и демократических структур, способных реагировать на быстрые изменения рынка. Необходимо обеспечить условия для справедливой конкуренции между предприятиями, входящими в состав кластера, что принуждает фирму совершенствовать производственные процессы и внедрять новшества.

Создание белорусского транспортно-логистического кластера позволит усовершенствовать процесс управления транспортно-логистическими услугами, повысит конкурентоспособность региональной и государственной экономики и создаст условия для интеграции в международное пространство. Однако для привлечения транзитных потоков помимо рационального использования имеющихся ресурсов, как то природно-географическое положение и экономические условия региона, наличие кадрового потенциала, необходимо создать дополнительные конкурентные преимущества, которые позволили бы сформировать более привлекательный рынок транспортно-логистических услуг в сравнении с рынком наших соседей.

ЛИТЕРАТУРА

1. Миннибаев, Т.М. Сущность транспортно-логистических кластеров и их роль в экономике / Т.М. Миннибаев. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://kirgteu.com/filemanager/download/775>. – Дата доступа: 12.03.2014.
2. Портер М. Е / Конкуренция / М.Е. Портер – М.: Вильямс, 2010 – 592 с.
3. Транспортно-логистический кластер в Европейском союзе // Селективный обзор. – Самара, 2011. – 23 с.
4. Транспорт и логистика Республики Беларусь, 2013 = Transport and logistics of the Republic of Belarus, 2013/ Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Министерство торговли Республики Беларусь, Ассоциация международных экспедиторов и логистики «БАМЭ» – 5-е изд. – Минск, БАМЭ-Экспедитор, 2013. – 151 с.

Омельянюк А.М., к.э.н., доцент

УО «Брестский государственный технический университет»
amomelianiuk@bstu.by

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЯПОНСКОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ «ТОЧНО В СРОК» (JIT)

В настоящее время экономика Республики Беларусь проходит комплексную модернизацию. Это объясняется серьезным отставанием промышленности нашей страны от мировых стран-лидеров как по используемому оборудованию и технологиям, так и по способам организации производства.

В большей степени на предприятиях в экономике нашей страны получила распространение модель управления производством, основанная на принципе максимизации загрузки мощностей и планируемой норме рентабельности основного производства. Эта модель организации производства сформировалась как некоторая адаптация плановой системы управления производством, доставшейся нам от Советского Союза, к требованиям рыночной модели экономики.

Несмотря на то, что на большинстве белорусских предприятий уже давно созданы и функционируют отделы маркетинга, их деятельность в большей степени связана со сбытом. Как называли сбыт в Советской экономике – «отгрузкой». Понимая под этим, основную задачу предприятия в плановой экономике – выполнение плана – отгрузил, значит произвел, погрузил на транспорт, то есть передал продукцию следующему участнику логистической цепочки. Можно рапортовать о выполнении плана.

Появление интереса к логистике в нашей стране привело к еще одной волне нововведений на белорусских предприятиях. Это вылилось в создание отделов и управлений логистики и модернизацию и компьютеризацию логистических процессов производственных и крупных торговых предприятий. В первую очередь это нововведение коснулось крупных экспортеров и торговые и товаропроводящие сети.

В настоящее время в обществе обыватели под логистикой понимают зачастую отрасли транспортного обслуживания, экспедиторскую деятельность, управление торговыми и распределительными сетями, а также организацию и управление складским хозяйством. Эти явления и процессы активно входят в нашу жизнь и изменяют ее.

Однако, стоит отметить, что очень мало уделяется внимания организации и функционированию микрологистических систем управления производством, таких как «точно в срок», «Канбан», MRP-1, MRP-2, ERP, SCM, CRM и др.

Ряд белорусских предприятий пытался внедрить элементы данных систем (и автор статьи также участвовал в попытках такого внедрения), однако (за редким исключением экспортно-ориентированных предприятий и торговых сетей) некоторые из них улучшили показатели своей производственно-хозяйственной деятельности, модернизировали технологические процессы, однако того положительного эффекта, который несет в себе потенциал данных микрологистических систем, не достигли.

В данной работе предполагается изучить институциональную среду японской системы организации производства «точно в срок», с целью выявления базовых формальных и неформальных институтов, обеспечивающих ее функционирование.