

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-

временной 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 определённых функциональных областей. Следовательно, поиск резервов повышения эффективности должен носить общий потоковый характер, при этом пренебрегая эффективностью отдельных сфер деятельности.

В условиях развития современного рынка товаров и, как следствие, увеличении спроса на обслуживание и посредническую деятельность, интенсивнее начинает функционировать рынок услуг. Так, формирование мощных информационно-управленческих программ отслеживания движения товаров и транспортных средств, вызвали значительные изменения в области логистики и обусловили усиление взаимосвязи между рынком товаров и рынком транспортно-экспедиторских услуг.

Транспортно-экспедиторское обслуживание является неотъемлемой частью процесса транспортировки грузов. Транспортно-экспедиторские компании должны обеспечить такое протекание материальных ресурсов через логистическую систему, при котором имеет место доставка их в нужном количестве, в нужное место, без запасов и с максимальной экономией ресурсов и стоимости доставки. Здесь требуется более высокий уровень эффективности и надежности, чем в традиционной системе экспедирования, тенденция к уменьшению размеров партий грузов и увеличению частоты поставок, при этом особенно актуальным становится необходимость эффективного отслеживания и регулирования транспортного процесса. В результате клиенты и другие участники приобретают значительные выгоды, связанные с сокращением запасов и связанных с ними затрат; сокращением количества занятых в производстве и транспортировке товаров; сокращением площадей, включая отказ от складов; увеличением дохода участников доставки и клиента; сокращением издержек в связи с обработкой заказа; снижением прямых товарных издержек.

Транспортно-экспедиционные организации осуществляют связь между продавцом и покупателем в организации и обеспечении доставки товара от первого ко второму и предъявляют себя на рынке транспортных услуг. При этом экспедитор не только координирует взаимодействие участников процесса передвижения товаров, но и сам часто выполняет определенные функции: от оформления документов и консалтинга до самостоятельной перевозки на собственном или арендуемом подвижном составе. Услуги транспортно-экспедиционных компаний облегчают работу грузоотправителей в части организации доставки продукции и позволяют выбрать рациональный способ и маршрут транспортировки. Возможность и способность транспортно-экспедиционных компаний качественно реализовывать востребованные рынком транспортные услуги оказывают влияние на повышение их конкурентоспособности и приводят к удовлетворению требований грузоотправителей и грузополучателей в процессе товародвижения.

Отечественная и зарубежная научная литература подробно анализирует и рассматривает проблемы организации процесса грузоперевозок с позиций современной теории логистики. Однако проблемы повышения эффективности деятельности транспортно-экспедиционных компаний и улучшения качества предоставляемых транспортных услуг рассмотрены еще недостаточно. В связи с этим актуальным является разработка методики комплексной оценки к анализу хозяйственной деятельности таких организаций, на основе результатов которого возможно принятие обоснованных управленческих решений по повышению эффективности их функционирования.

Для проведения анализа хозяйственной деятельности транспортно-экспедиционного предприятия, обоснования системы показателей для аналитической оценки, а также для разработки мероприятий и предложений по повышению эффективности деятельности организации, наряду с выполняемыми функциями транспортно-экспедиторской организации, и ее места в сложной цепи взаимодействия между производителями, заказчиками и потребителями, целесообразно выделить следующие основные этапы анализа.

Первый этап – анализ объемных показателей работы организации. В рамках исследования на данном этапе определяются и оцениваются: объем, структура и динамика экспедируемых видов грузов; объем грузооборота в целом и по видам грузов, потребный парк вагонов для перевозки грузов и его изменение.

На втором этапе – при анализе доходов от перевозок основными показателями для исследования будут являться: общий объем доходов от всех видов деятельности предприятия, средние доходные ставки по видам грузов и факторы, определяющие их уровень.

Третий этап – анализ расходов, возникающих в процессе оказания экспедиторских услуг предусматривает оценку транспортно-логистических издержек, средних расходных ставок по видам грузов и факторов, определяющие их уровень.

При анализе рентабельности и прибыли от оказываемых транспортно-экспедиционных услуг (четвертый этап) определяются и исследуются в динамике показатели общей прибыли за анализируемый период, общей рентабельности, а также рентабельности отдельных видов деятельности предприятия.

Перечисленные этапы анализа являются традиционными для всех организаций, формирующих современные логистические системы. В рамках исследования специфики транспортно-логистической деятельности необходимо выделить показатели, определение уровней которых и их анализ позволит оценить особенности функционирования предприятия на следующих этапах исследования – при оценке качества и конкурентоспособности транспортно-экспедиционной деятельности.

Управление качеством транспортно-экспедиционных операций подразумевает выполнение планомерных и постоянных действий по нормированию, обеспечению, анализу и поддержанию необходимого качества транспортно-экспедиционных услуг на всех этапах ее осуществления. Таким образом, исключительное значение имеет номенклатура показателей качества и конкурентоспособности транспортно-экспедиционных операций, которая может включать в себя показатели, представленные в таблице.

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