

31. Определение необходимого уровня защиты грузовой единицы	Отдел логистики
32. Определение необходимой информации о продукции	Отдел логистики
33. Выбор средств информации	Отдел логистики
34. Определение типа упаковки	Отдел логистики
35. Разработка дизайна упаковки	Отдел маркетинга
Погрузочно-разгрузочные работы	
36. Формирование грузовых единиц	Отдел логистики
37. Выбор типа погрузочно-разгрузочного оборудования	Отдел логистики, главный инженер
38. Определение состава парка погрузочно-разгрузочного оборудования	Отдел логистики, транспортный цех
39. Контроль показателей работы парка погрузочно-разгрузочного оборудования	Отдел логистики, транспортный цех
Складирование	
40. Определение задач и функций складирования	Отдел логистики
41. Определение места расположения складов	Отдел логистики
42. Определение места размещения запасов	Отдел логистики
43. Определение параметров склада	Отдел логистики
44. Разработка систем безопасности	Отдел логистики, отдел программирования
Обработка заказов	
45. Определение процедур размещения заказов	Отдел логистики, отдел реализации продукции
46. Выбор средств передачи информации о заказе	Отдел программирования
47. Определение процедур подборки заказов	Экспедиция, отдел логистики
48. Определение процедур сопровождения заказа	Отдел реализации продукции, отдел логистики

ЛИТЕРАТУРА

1. Дыбская, В.В. Логистика: Учебник / В.В. Дыбская, Е.И. Зайцев, В.И. Сергеев, А.Н. Стерлигова; под ред. В.И. Сергеева. – М.: Эксмо, 2009.
2. Logistics systems: Design and Optimization / edited by André Langevin and Diane Riopel. USA: Springer. 2005.

Авдосенко С. Н.,

УО «Брестский государственный технический университет»,
г. Брест, Республика Беларусь
yzq@yandex.ru

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Транспортная логистика – одно из самых перспективных и быстрорастущих направлений современной логистики. Транспортная логистика на предприятии подразумевает непосредственное управление транспортировкой грузов с целью оптимизации транспортных затрат.[4]

Большое количество предприятий, как промышленных, так и торговых, имеют в своей структуре транспортный отдел, основной задачей которого является транспортировка сырья, материалов на склады предприятия, а также готовой продукции заказчикам.

Затраты на транспортировку составляют от 20 до 70% от общих затрат на логистику, при этом в цене товаров транспортная составляющая имеет разную долю в зависимости от вида продукции: 2–3% – для электроники, 5–6% – для продуктов питания, 7–12% – для машин и оборудования, 40–60% – для сырьевой продукции, 80–85% – для минерально-строительных материалов. Транспортная логистика позволяет значительно сократить транспортные затраты и оптимизировать маршрут движения транспортных средств.[4] Ключевая роль транспортной логистики связана не только с большим удельным весом транспортных затрат в общем составе логистических издержек, но и с тем, что без транспортировки невозможно продвижение материального потока.

Основной задачей государственной политики в области транспорта Республики Беларусь является формирование эффективной транспортно-логистической системы, позволяющей обеспечить потребности экономики и граждан в перевозках, а также создание условий для реализации транзитного потенциала страны. С этой целью в республике совершенствуются правовые и экономические основы, проводятся институциональные реформы, поддерживаются социально значимые виды перевозок, а также совершенствуется система дорожного хозяйства страны. [6]

В Республике Беларусь транспортный комплекс включает в себя следующие виды транспорта: автомобильный, железнодорожный, трубопроводный, водный и воздушный.

Автомобильная логистика занимает ведущее место в транспортно-логистической системе Республики Беларусь. Это обусловлено географическим положением республики как внутриконтинентального государства, не имеющего выхода к

морю. И автомобильный транспорт имеет определенные преимущества и является оптимальным и эффективным средством доставки и распределения товаров, как во внутреннем сообщении, так и на международных маршрутах.

Сеть автомобильных дорог на территории республики имеет длину 85,7 тыс. км, в том числе около 74 тыс. км - это дороги с твердым покрытием. В настоящее время в Республике Беларусь зарегистрировано свыше 27 500 субъектов хозяйствования, имеющих лицензию на выполнение перевозок грузов, пассажиров и транспортно-экспедиционную деятельность. Удельный вес автомобильных перевозчиков, осуществляющих международные перевозки грузов, составляет 48,2%. Международные автомобильные перевозчики осуществляют доставку грузов в 49 стран Европы и Азии, обеспечивая поступление в бюджет валюты от экспорта услуг (в 2012 году общий доход полученный от транзита по территории Республики Беларусь, за 3003 млн. долларов США).[1]

Белорусская железная дорога, находясь на стыке железных дорог с Европой, располагает развитым грузовым потенциалом. Ее перегрузочные мощности в настоящее время имеют достаточные резервы для увеличения объемов грузовых железнодорожных перевозок на 60-70%. Протяженность железнодорожных путей общего пользования составляет в настоящее время 5,5 тыс. км, в том числе электрифицированных – 897 км. Для выполнения погрузочно-разгрузочных работ на железной дороге открыты 247 станций и 56 грузовых пунктов. На Белорусской железной дороге имеется 16 контейнерных терминалов по переработке большегрузных 20-ти футовых контейнеров, из которых 7 имеют возможность перерабатывать, и 40-ка футовые контейнеры.

В 2012 г. БЖД перевезено 153,7 млн. т грузов, или 100,6% к 2011 г., в том числе: транзит - 45,4 млн. т (89,9%); вывоз - 42,8 млн. т (105,7%); ввоз - 19,6 млн. т (115,2%); местное сообщение - 45,8 млн. т (102,4%). Обеспечена погрузка 89,1 млн. т грузов (104,1% к 2011 г.), из них на экспорт - 42,8 млн. т (105,7%).[2]

На долю водного транспорта в республике приходится около 5% объема транспортно-экспедиционных и транспортно-логистических услуг (в 2012 г. – 77 млн. долларов США). Протяженность эксплуатируемых судоходных путей 1,8 тыс. км. Перевозкой и перевалкой грузов занимаются 10 портов. Общий грузооборот портов составляет 10,5 млн. тонн. По территории республики проходит водный путь, включенный в состав Европейских внутренних водных путей - система Буг – Днепро-Бугский канал - Припять - Днепр - с выходом в Черное море. Среди грузов, перевозимых белорусским речным флотом, песок и песчано-гравийная смесь, щебень и каменный отсев, лесоматериалы, калийные удобрения, гранулированные шлаки. Предприятия отрасли выпускают широкую гамму продукции: катера, лодки, причальные понтоны, гибкие бетонные маты, используемые для укрепления откосов, а также выполняют работы по строительству гидротехнических сооружений. [8]

Географическое положение Республики Беларусь позволяет выгодно использовать свое воздушное пространство, через которое сегодня проходят кратчайшие воздушные пути из Японии, Австралии, Сингапура - в Европу, из Америки - в Индию и Индокитай.

Из Беларуси осуществляются регулярные полеты самолетов более чем по 20 международным трассам. Пропускная способность Национального аэропорта «Минск» составляет 5,8 млн. пассажиров. Взлетно-посадочная полоса аэродрома позволяет принимать все типы воздушных судов без ограничения взлетной массы. Количество стоянок позволяет разместить 34 воздушных судна.

Грузовой комплекс Национального аэропорта «Минск» общей площадью 2800 кв. м позволяет обрабатывать свыше 400 тонн грузов в сутки и располагает складскими помещениями для хранения различных видов грузов. Также в сфере грузовых авиаперевозок в республике работает авиакомпания «Трансавиаэкспорт», которая эксплуатирует воздушные суда типа ИЛ-76ТД, предназначенные для перевозки крупногабаритных грузов общим весом до 45 тонн и объемом до 190 м³ и имеет лицензию на перевозки различных грузов, включая специальные и опасные.

Белорусская авиация развивается за счет внутренних инвестиционных ресурсов. На обновление основных производственных фондов в 2012 г. направлено 143,4 млрд. руб. собственных средств предприятий, что составляет 71,7 % всех инвестиций. Однако намеченная широкомасштабная модернизация производственного потенциала, поддержание стабильной конкурентоспособности, развитие сферы услуг требуют значительного увеличения инвестиционного капитала. В этой связи привлечение иностранных инвестиций приобретает особую актуальность.[3]

Транспорт республики (кроме трубопроводного) в 2012 году выполнил работу по перевозке 332,4 млн. тонн грузов и 2274,1 млн. пассажиров. По перевозкам грузов наибольший удельный вес имеет автомобильный транспорт - 172,9 млн. тонн. Железнодорожным транспортом осуществлена перевозка 152,8 млн. тонн грузов. Таким образом, около 99% перевозок грузов выполняется автомобильным и железнодорожным видами транспорта. [7]

Во всем мире бизнес в сфере логистики отличается высокой конкурентной средой. Не является исключением и ситуация в Беларуси, где количество фирм грузоперевозчиков довольно значительное и имеет тенденцию к дальнейшему росту. Поскольку объем внутренних перевозок в 2012 году по сравнению прошлым годом возрос незначительно, рентабельность этого бизнеса внутри страны сокращается. Поскольку Беларусь является крупным транзитером при перемещении грузов между странами западной и восточной Европы с Россией, и данные перевозки отличаются более высокой рентабельностью, с каждым годом интерес к международным перевозкам все больше возрастает.

Таким образом, сложилась ситуация, когда внутригородские перевозки и часть междугородных перевозок осуществляют индивидуальные предприниматели и небольшие фирмы, имеющие незначительное количество собственного транспорта. На этом сегменте рынка конкурентоспособными становятся предприятия, предлагающие наиболее низкие цены, при этом качество услуг оставляет желать лучшего. Многие экспедиционные фирмы-посредники не всегда могут грамотно просчитать маршруты и не всегда владеют информацией об оптимальных транспортных коридорах. За эту некомпетентность расплачиваются перевозчики, причем их дополнительные затраты никем не возмещаются.[5]

Тенденция к укрупнению фирм перевозчиков, расширению спектра оказываемых ими услуг, созданию логистических центров все в большей степени проявляется и в Беларуси. При осуществлении крупных перевозок необходимо знать порядок получения разрешений и оформления документов на территории государств, по которым будет проходить следование груза. Кроме этого, необходимо разрабатывать оптимальный маршрут с учетом стоимости дорожных, транзитных, торговых, складских и других сборов, знать национальные законы и ограничения, а также порядок получения разрешений и оформления всех необходимых документов. Фирма перевозчик обязана знать существующие транспортные коридоры, тарифы, действующие на используемых видах транспорта, стоимость фрахта, специфические особенности перевозимого груза. Кроме того, необходимы знания в области налогообложения и прочих вопросов, связанных с правовым обеспечением, а для успешного ведения переговоров необходимо обладать еще и дипломатическими способностями. Такие комплексные услуги могут предоставить только специализированные логистические компании, имеющие достаточную материальную базу и компетентных сотрудников. Таких фирм в Беларуси мало, и им трудно выдерживать конкуренцию на международном уровне.

При рассмотрении вопросов грузоперевозок нельзя обойти вниманием проблемы, возникающие при осуществлении маршрутов Беларусь - Россия - Беларусь, поскольку доля этих перевозок с каждым годом возрастает. Некоторые транспортно-экспедиционные компании, выступающие в роли посредника, подписывают договора по сопровождению грузов, и при этом не несут ответственность за взятые на себя обязательства. Главным критерием при подписании данных соглашений является минимальная стоимость перевозки. При этом часто возникают вопросы о выборе типа транспорта, которым будет осуществляться перевозка. Экспедиторские фирмы, желая минимизировать издержки, выбирают более дешевый вид доставки, который часто не соответствует типу груза. В этих случаях качество доставки не гарантировано.

Таким образом, основные проблемы рынка грузоперевозок в Беларуси схожи с такими же проблемами в России и Казахстане. И создание единого таможенного пространства призвано решать эти проблемы. [5]

Перспективы развития транспортно-логистических центров в Беларуси напрямую связаны с интеграционными процессами. Принятая в ЕврАзЭС концепция развития транспортного пространства предусматривает создание транспортно-логистических цепочек и логистических терминалов на территории Республики Беларусь, России и Казахстана. Стратегия создания и развития системы логистических центров, основанная на международных соглашениях, рассчитана на период до 2020 года и призвана объединить практические усилия членов сообщества для совместной реализации задач в сфере транспортной деятельности. В рамках этой концепции на территории Беларуси должен быть построен ряд объектов сети транспортно-логистической системы. Необходимость создания и развития системы логистических центров обусловлена нарастанием транспортных потоков при товарообмене между странами сообщества и увеличением объемов транзитных перевозок через их территории. А также для снижения политической и экономической активности иностранных транснациональных корпораций по захвату рынка складских, логистических, транспортных и сопутствующих им услуг на основных направлениях товарных потоков.

Экспорт транспортных услуг является одним из приоритетных направлений и имеет важное стратегическое значение для экономики страны. В общем объеме поступлений иностранной валюты от экспорта услуг за 2012 год доля транспорта составляет 72,6% (по данным платежного баланса Национального банка Республики Беларусь), в том числе железнодорожного – 23,5%, автомобильного – 18,1%, морского – 11,4%, воздушного – 3,9% и трубопроводного – 17,5%. Положительное сальдо баланса экспорта услуг в республике формируется в большей степени за счет положительного сальдо транспортных услуг, которое за 2012 год составило 39824,6 млн. долл. За 2012 год услуги по таможенному оформлению и прочие услуги 15 494,9 млн. долл. США.[7]

Увеличению экспорта товаров и услуг, будет способствовать модернизация национального производства и развитие в республике высоких технологий. При этом процессы модернизации должны идти постоянно, обеспечивая расширение ассортимента экспортируемых товаров и услуг. Также приоритетными направлениями транспортно-логистической деятельности являются привлечение иностранных инвестиций для совместного строительства и развития объектов инфраструктуры и более интенсивное развитие международной торговли. [6]

Современная транспортная инфраструктура, а также расположение республики в центре Европы служат своеобразным «мостом», по которому проходят пути, соединяющие Евросоюз с Россией, Казахстаном, Китаем и другими странами. Благодаря этому открываются широкие возможности для стимулирования транзита пассажиров и грузов через республику.

ЛИТЕРАТУРА

1. Автомобильная логистика// Компас экспедитора и перевозчика. - №5(100) сентябрь-октябрь 2012г. - С. 33 ;
2. Белорусская железная дорога// Компас экспедитора и перевозчика. - №5(100) сентябрь-октябрь 2012г. - С. 45 ;
3. Департамент по авиации Министерства транспорта и коммуникаций// Компас экспедитора и перевозчика. - №5(100) сентябрь-октябрь 2012г. - С. 56-57;
4. Курочкин, Д. Транспортная логистика: выбор варианта транспортного обслуживания/ Д. Курочкин // Экономика. Финансы. Управление. - №8 (164) октябрь 2013г. - С. 22-23;
5. Основные проблемы рынка грузоперевозок РБ// БЕЛТАМОЖПРОЕКТ. Минск, 2013г.
6. Транспортная логистика// Компас экспедитора и перевозчика. - №5(100) сентябрь-октябрь 2012г. - С. 9-10;
7. Транспортный комплекс// Транспорт и логистика Республики Беларусь. Министерство торговли РБ, Министерство транспорта и коммуникаций РБ, Ассоциация международных экспедиторов и логистики «БАМЭ»; [составители : И. И. Карбанович и др.; под редакцией И. И. Карбановича]. – Минск: БАМЭ – Экспедитор: Партия Групп, 2012г. – С. 12;
8. Управление морского и речного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь// Компас экспедитора и перевозчика. - №5(100) сентябрь-октябрь 2012г, С. 60.