

ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОДХОД К УПРАВЛЕНИЮ МАТЕРИАЛЬНЫМИ ПОТОКАМИ НА БЕЛОРУССКИХ ПРЕДПРИЯТИЯХ

А. А. Драпеза

*Учреждение образования «Гомельский государственный
технический университет имени П. О. Сухого», Беларусь*

Научный руководитель Н. П. Драгун

В современной экономике логистика представляет собой интегрированную систему стратегического управления материалопотоками и сопровождающими их информационными и финансовыми потоками. Междисциплинарный методологический инструментарий логистики, синтезирующий методологию общей теории систем, кибернетики, маркетинга, менеджмента и др., позволяет комплексно и оптимально решать проблемы организации движения материальных и информационных потоков от мест их происхождения до мест применения. Критерием оптимальности при этом выступает минимальный уровень совокупных хозяйственных издержек, формирующихся на всем протяжении движения товарно-материальных потоков от закупки сырья до поставки готовой продукции.

Вместе с тем, базируясь на подходах теории экономических компромиссов, логистика создает условия по гармонизации интересов всех участников логистических цепей для снятия наиболее острых противоречий между различными отраслями и видами.

С внедрением логистических схем транспортное бизнес-сообщество связывает снижение транспортных издержек и повышение конкурентоспособности отечественных товаров и услуг как в настоящее время, так и на перспективу. Установлено, что применение логистической системы способно обеспечить: сокращение уровня складских запасов сырья и готовой продукции на 30–50 %; ускорение процесса транспортирования в 1,5–2 раза; улучшение использования производственных мощностей фирм-производителей продукции на 20–50 % [1].

Наиболее распространенным путем развития логистики является образование специализированных логистических предприятий (транспортно-логистические центры (ТЛЦ)), создаваемых на базе общесетевых транспортных узлов и функционирующих, как правило, на коммерческой корпоративной основе. Использование таких центров позволяет скоординировать работу различных видов транспорта и участников транспортно-логистического процесса. Логистические предприятия, образованные в узлах пересечений ведущих транспортных магистралей, имеющих международное, межрегиональное, региональное или городское значение, представляют собой не только важный инфраструктурный элемент современной транспортной сети, но ресурс экономического развития территории.

Для того чтобы белорусский логистический рынок стал более привлекательным для иностранных игроков, особое внимание нужно уделить развитию транспортной инфраструктуры в силу стратегически выгодного экономико-географического положения страны. Поэтому необходимо решить существующий спектр проблемы в транспортной инфраструктуре:

- повышение качества транспортных услуг, предоставляемых грузовладельцам;
- развитие конкурентной среды;
- перспективы развития отечественного транспортного машиностроения;
- применение технологий аутсорсинга в транспортном секторе;
- развитие рынка контейнерных перевозок;
- внедрение логистических технологий и совершенствование взаимодействия железнодорожных работ, речных портов;

- совершенствование тарифной политики;
- привлечение инвестиций в развитие транспортной и терминально-складской инфраструктуры;
- страхование транспортных услуг;
- формирование единого информационного пространства транспортной системы страны;
- перспективы развития высокоскоростного движения на железных дорогах.

Решение представленных проблем важно для развития страны, поскольку отсталая транспортно-логистическая инфраструктура сдерживает развитие экономики, обуславливает транспортную дискриминацию населения.

Выгодное географическое положение Республики Беларусь в Европе, наличие современных мультимодальных транспортных коридоров делает развитие экспорта данных услуг одной из основных составляющих стабильного развития экономики республики. Республика Беларусь является транзитным, связующим элементом в торговле между Востоком и Западом. Она имеет широкую сеть автомобильных (64,0 тыс. км) и железных (5,5 тыс. км) дорог, около 2,0 тыс. км водных путей. Самые короткие дороги, соединяющие страны Западной Европы, Скандинавии и Балтии со странами СНГ, а также Южную и центральную Европу с северо-западными районами России, проходят через территорию республики [2].

В январе-сентябре 2013 г. грузооборот всех видов транспорта, выполненный организациями, составил 93,2 млрд т/км, объем перевозок грузов – 330,7 млн т.

В таблице представим данные о грузообороте по видам транспорта.

Данные о грузообороте по видам транспорта

Показатели	Январь–сентябрь 2013 г.	Январь–сентябрь 2013 г. в % к январю–сентябрю 2012 г.	Сентябрь 2013 г. в % к		Январь–сентябрь 2012 г. в % к январю–сентябрю 2011 г.
			сентябрю 2012 г.	августу 2013 г.	
Грузооборот транспорта – всего млн т/км,	93155,5	95,2	97,9	97,3	99,5
в том числе:					
– трубопроводного	45550,5	99,4	103,0	101,6	94,8
– железнодорожного	32233,1	87,1	94,2	94,4	100,8
– автомобильного	15291,9	102,3	92,5	91,7	113,4
– воздушного	19,4	85,8	36,2	109,0	116,9
– внутреннего водного	60,6	60,3	67,5	93,6	93,1
Грузооборот транспорта (беструбопроводного), млн т/км	47605,0	91,4	93,5	93,5	104,1

Уменьшение грузооборота организаций в январе-сентябре 2013 г. по сравнению с январем-сентябрем 2012 г. на 4,8 % обусловлено изменением грузопотоков на трубопроводном, железнодорожном и автомобильном транспорте, доля которых в общем объеме грузооборота составила, соответственно, 48,9, 34,6 и 16,4 % [3].

Экспорт транспортных услуг является одним из приоритетных направлений и имеет важное стратегическое значение для экономики страны. Положительное саль-

до услуг, отражающее превышение экспорта страны над ее импортом, сложилось в размере 2,4 млрд дол. (3,9 % ВВП), превысив уровень 2011 г. на 12,7 %. Из них услуги транспорта составили 2,1 млрд дол. [4].

Основной задачей государственной политики в области транспорта Республики Беларусь является формирование транспортно-логистической системы, позволяющей обеспечить потребности экономики и граждан в перевозках, а также создание условий для реализации транзитного потенциала страны. В связи с этим предлагается провести реконструкцию и модернизацию транзитной инфраструктуры и дорог, расширить транспортные, коммуникационные и финансовые коридоры посредством следующих мероприятий:

- строительство и реконструкция республиканских дорог;
- увеличение объема и повышения качества сервисных услуг, предоставляемых на объектах, расположенных вдоль основных автомагистралей и автодорожных пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь;
- развитие автодорожных пунктов пропуска и на железнодорожных вокзалах (станциях) через Государственную границу Республики Беларусь, в том числе технической базы для выполнения пограничного, таможенного и иных видов контроля на основных маршрутах следования транзитных грузопотоков;
- электрификация отдельных участков железной дороги;
- повышение скоростей движения по железной дороге;
- создание на территории республики 18 транспортно-логистических центров и 10 логистических центров РУП «Белтаможсервис», из них 22 – на II и IX панъевропейских транспортных коридорах, проходящих через территорию Республики Беларусь;
- разработка и внедрение информационных и информационно-управляющих технологий в сфере транспорта и логистики, а также пограничного, таможенного и иных видов контроля;
- строительство, реконструкция и модернизация инфраструктуры аэровокзалных комплексов;
- развитие придорожного сервиса. Для достижения международных нормативов в соответствии с Европейским соглашением о международных автомагистралях и соглашением о трансъевропейских автомагистралях 2011–2015 гг. требуется увеличить количество объектов придорожного сервиса на 168, из них 25 автозаправочных станций, 60 станций технического обслуживания, 16 пунктов постоя, 42 пункта питания и 25 площадок отдыха [5].

Исходя из этого можно сделать вывод, что только разумная государственная политика, системное видение проблем, осмысление происходящего и возможного будущего позволит понять стратегически важное значение транспортной инфраструктуры и необходимость ее логистического управления. А итогом должны стать не только преодоление дифференциации регионального экономического развития, но и создание качественных условий жизнедеятельности.

Л и т е р а т у р а

1. Официальный сайт экспертных групп по обновлению «Стратегии–2020». – Режим доступа : <http://strategy2020.rian.ru/g19/>.
2. Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г., утвержденная постановлением Совета Министров Респ. Беларусь от 29.08.2008 г. № 1249. – Режим доступа: <http://www.pravo.by/main.aspx?guid=3871&p0=C20801249&p2=%7BNRPA%7D>.
3. Транспорт и связь в Республике Беларусь : стат. сб. – Минск, 2013. – Режим доступа: belstat.gov.by/homep/ru/indicators/doclad/2013_12/8.pdf.

4. Платежный баланс Республики Беларусь за 2012 год. – Режим доступа: <http://www/nbrb.by/statistics/BalPay/comment/2012.pdf>.
5. Стратегия развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы, утвержденная постановлением Совета Министров Респ. Беларусь от 9 авг. 2010 г. № 1181. – Режим доступа: <http://pravo.levonevsky.org/bazaby11/republic05/text182.htm>.