



В. Г. Булавко, П. Г. Никитенко

ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ



НАЦИОНАЛЬНАЯ АКАДЕМИЯ НАУК БЕЛАРУСИ
Институт экономики

В. Г. Булавко, П. Г. Никитенко

ФОРМИРОВАНИЕ
ТРАНСПОРТНО-
ЛОГИСТИЧЕСКОЙ
СИСТЕМЫ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

*Под научной редакцией
кандидата экономических наук
В. Г. Булавко*



Минск
«Беларуская навука»
2009

УДК 330.46:519.87:[656+658.78](476)
ББК 65.37(4Бей)
Б90

Рецензенты:
доктор экономических наук, профессор *Р. Б. Ивуть*,
начальник отдела развития транспортной деятельности
и логистики Министерства транспорта и коммуникаций
Республики Беларусь *С. Н. Кучинский*

ISBN 978-985-08-1027-4

© Булавко В. Г., Никитенко П. Г., 2009
© Оформление. РУП «Издательский
дом «Беларуская навука», 2009

ВВЕДЕНИЕ

На пороге XXI в. Республика Беларусь добилась значительных успехов в области социально-экономического развития. За 2000–2006 гг. валовой внутренний продукт (ВВП) страны увеличился более чем в восемь раз, обеспечив почти десятикратный рост заработной платы [24]. Достигнуть запланированных на предстоящий период до 2015 гг. показателей возможно только на основе динамического развития и функционирования всех отраслевых народнохозяйственных комплексов, в том числе транспортного, вклад которого в формирование ВВП должен возрасти с 7% в 2005 г. до 9–12% в 2015 г. Чтобы за этот период увеличить отраслевую валовую добавленную стоимость в 4,5 раза, необходимо почти во столько же раз повысить объем транспортных услуг в стране. При этом поставленные цели предстоит обеспечить без увеличения численности работающих, занятых в отрасли, с использованием нетрадиционных методов и внутренних резервов транспортных предприятий и организаций. В этой связи предусматривается осуществить комплекс организационно-правовых и финансовых предприятий по формированию транспортно-логистической системы Республики Беларусь.

Логистический процесс прямо или косвенно участвует во всех сферах общественной деятельности и оказывает огромное влияние на конкретные отдельные отрасли, организации, физические лица — непосредственных потребителей продукции. В условиях углубления рыночных отношений и постепенного вхождения Республики Беларусь в мировое экономическое пространство начали динамично осуществляться процессы, связанные с количественными и качественными характеристиками транспортных услуг, в том числе товарных, информационных, финансовых потоков и ресурсов. По сравнению с 2005 г. расходы государственного бюджета на транспорт в 2006 г. выросли на 22%, а рост дорожных фондов — на 15,5% [24], что в сумме составляет 5,9% всех бюджетных расходов или 2,8% по отношению к ВВП. Из 12 млн т грузов, перемещенных автомобилями в 2006 г. между Западом и Востоком, 8 млн т последовало через Белоруссию, 3 млн т — через Латвию и Литву, 1 млн т — через Украину. Транзитные автомобильные перевозки через Республику Беларусь в 2006 г. выросли на 24,9%.

В сложившейся ситуации центральная задача органов государственного управления, министерств и ведомств, субъектов хозяйствования — получение максимальной долгосрочной доходности за счет снижения общих затрат во всех сферах логистической деятельности, важнейшей составляющей которой является доставка (дистрибуция) продукции от места ее изготовления до места потребления или так называемый логистический процесс, в ходе

которого планируется, реализуется и контролируется эффективный и производительный поток товаров, их запасы, сервис и связанная с ними информация по удовлетворению требований потребителей.

Динамичное развитие транспортно-логистической системы одновременно предполагает улучшение качества транспортных услуг, совершенствование планирования, реализации и контроля за потоком товаров, их запасов и сервиса, информационными требованиями, а также создание новых транспортных коридоров, что позволяет высвободить значительные бюджетные средства для модернизации и реструктуризации экономики.

Данное направление социально-экономической деятельности, целевой функцией которого выступает кластерная организационно-функциональная оптимизация и перемещение ресурсов и продукции на внутреннем и мировом рынке, является для Беларуси инновационным. Концепция, лежащая в основе организации управления грузопотоками, как правило, базируется на основе интеграции связей бизнес-процессов по разным направлениям поставок и управления ими как интегрированной системой на основе оптимизации этих бизнес-процессов в целях сокращения общих затрат на все виды транспортных услуг.

Так как совершенствование операций по организации и управлению грузопотоками, а также постоянно повышающиеся требования со стороны потребителей по качеству обслуживания, требуют больших затрат (логистические издержки могут достигать 25% и более от общих затрат) и являются ключевой составляющей рентабельности конкретного продукта, то формирование транспортно-логистической системы должно осуществляться в направлении уменьшения затрат в процессе транспортировки грузов с учетом изменяющихся условий на внутреннем и внешних рынках услуг.

Перестройка белорусского транспортного комплекса под международные стандарты потребует принятия комплекса мер, включающих создание определенных условий для возможного инвестирования средств в создаваемую инфраструктуру транспортно-логистической системы, формирование соответствующих организационных структур и обеспечение их необходимыми информационными ресурсами, разработку нормативно-правовой базы и других мероприятий, направленных на повышение качества и конкурентоспособности услуг. Создание на этих условиях дееспособной транспортно-логистической системы будет осуществляться в рамках принятой Программы развития логистической системы в Республике Беларусь, разработанной Государственным научным учреждением «Институт экономики Национальной академии наук Беларуси», в которой определены цели, задачи и пути развития логистической системы страны на период до 2015 г.

В контексте этих целей и задач, а также для достижения конкурентного преимущества оказываемых услуг, в ближайшие годы предстоит реализовать ряд новых крупномасштабных мер по рационализации использования каждого вида транспорта, перераспределению соотношения между ними, интеграции транспортной системы нашей страны с логистическими системами стран Европы и Азии, России, стран СНГ и особенно Евросоюза, что будет способствовать увеличению объемов международного транзита через территорию Республики Беларусь и может стать одним из важнейших факторов по стабилизации и структурной перестройке отечественной экономики.

Глава 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

1.1. Дилеммы транспортно-логистической системы

В условиях проводимой экономической реформы и перехода к рыночным отношениям принципиально важной проблемой для субъектов хозяйствования является сохранение не только выживаемости, но и повышения эффективности их деятельности. При этом повышение эффективности работы, как правило, рассматривается через призму сохранения организационных структур и формирования условий, когда превалирует принцип преимущества в распределении выгод от сотрудничества.

Действительно, государство в определенной мере озабочено проблемой, касающейся условий сотрудничества, при которых другие субъекты хозяйствования не получили бы большей выгоды, чем отечественные, потому что такое состояние поставит их в положение, когда эффективность их деятельности будет напрямую зависеть от обмена. Более того, при существующей системе экономических отношений, субъекты хозяйствования не могут поставить интересы системы ниже своих собственных, хотя для общего блага общество могло бы в отдельных случаях поступиться некоторыми своими интересами.

Такие явления происходят потому, что субъекты хозяйствования, ставшие на путь радикальных экономических реформ теряют уверенность в том, что их примеру последуют другие участники этого процесса, без которых достижение эффекта невозможно. Сложившееся положение как бы заставляет, подталкивает экономическую систему к необходимости образования ситуации или процесса, которые прямо или косвенно могли бы оказывать влияние почти на все сферы человеческой деятельности.

Потребители обычно обращают внимание на такую ситуацию, когда происходит сбой в удовлетворении их потребностей в каких-либо продуктах или услугах. Она выражается в неспособности субъектов хозяйствования преодолеть барьер недоверия, проявляющейся в том, что потенциальный противник может получить преимущества (хотя при положительном решении, в выигрыше оказались бы все участники процесса, трактуемого в литературных источниках как логистический). Складывается ситуация, когда субъекты хозяйствования как бы сознательно ухудшают свое экономическое положение и в то же время подталкивают друг друга к принятию локальных, не имеющих большого экономического значения решений, которые вроде бы направлены на совершенствование проблемы логистической деятельности. Более того, нередко принятие таких решений приводит к результатам прямо противоположным ожидаемым.

В этих условиях начинает проявляться власть структуры, как самостоятельной силы, которая, как правило, выражается в виде противоречий между целью обеспечения удовлетворения потребителей путем использования силового преимущества и результатом такой деятельности, а также между целью повышения силы и целью повышения благосостояния. И хотя задачи, содержащиеся в этих противоречиях, совпадают, на практике все равно приходится решать проблему распределения ресурсов между ними. В этих условиях дилемму логистической деятельности можно представить как противоречие между кратко- и долгосрочными целями, а также отдельными задачами по ее обеспечению.

В международных экономических отношениях дилемма логистической деятельности может проявляться в форме протекционизма, когда государства устанавливают выгодные для себя разные по величине таможенные тарифы, экспортные субсидии и др. В свою очередь, действия протекционистского характера могут приводить к изоляции экономики, частичному выключению страны из процесса мировых экономических отношений, подрыву основ ее экономического роста и в конечном итоге ослаблению позиций в сфере транспортно-логистической деятельности.

Дилемма транспортно-логистической деятельности находит свое проявление и в других сферах экономической жизни, например при перераспределении ресурсов в пользу неконкурентоспособных отраслей, наличие которых расценивается как условие устойчивого социально-экономического обеспечения страны (продовольственное и транспортное обеспечение, энергетика и др.).

Для Республики Беларусь в настоящее время особую актуальность приобретают противоречия между проблемами интегрирования отечественной экономики в мировое хозяйство и создания своей собственной целостной транспортно-логистической системы, основанной на принципах рыночных отношений.

Способность экономики страны противостоять международным логистическим системам зависит от многих факторов, которые условно можно разделить на три группы:

- не поддающиеся изменению (размер страны, ее географическое положение, наличие полезных ископаемых, климатические условия);
- изменяющиеся в течение длительного периода (уровень развития производства, технологий, доходы населения, золотовалютные резервы и др.);
- подлежащие регулированию в короткие сроки (внешнеторговая деятельность, уровень специализации, диверсификации, концентрация торговли и др.).

Республика Беларусь занимает выгодное геополитическое положение, но заметно отстает от передовых стран по уровню развития производства, высоких технологий, качеству экономической и транспортно-логистической систем, в том числе по гибкости их применения и приспособляемости к изменяющимся внешним факторам. В условиях, когда необходимо быстро и оперативно принимать и осуществлять решения во всех сферах экономической жизни, наиболее существенными и значимыми выступают именно факторы,

являющиеся основой формирования транспортно-логистической системы, общим принципом которых стало маневрирование экономическими связями и ресурсами, а также вовлеченность страны в мировую экономику.

Влияние этих факторов, с одной стороны, проявляется в виде удельного веса страны в мировой торговле, экспорте капитала и техническом содействии, а с другой, — в виде доли внешней торговли по отношению к ВВП. Чем больше возможности у страны влиять на другие страны, тем выше ее активная жизненная позиция и наоборот, чем сильнее проникновение зарубежного капитала в экономику, тем в большей степени страна подвержена влиянию извне, тем ниже ее активная сила. Например, отдельные государства, преодолевая сопротивление своих партнеров или противников, быстро перераспределяя товарные, капитальные и трудовые ресурсы, начинают обладать монополией производителя и ставят экономику других стран в зависимость от положения спроса и уровня цен на мировых рынках.

Восприимчивость экономики страны к внешним факторам данного порядка определяется главным образом уровнем развития транспортно-логистической системы, инфраструктуры, макроэкономического регулирования. В этих условиях проведение структурного маневра может существенно уменьшить зависимость страны от товарной диверсификации экспорта и импорта и снизить потери в эффективности производства.

Внешнеэкономические связи Республики Беларусь пока недостаточно ориентированы на использование преимуществ логистики, диверсификации и концентрации. С одной стороны, белорусский экспорт имеет направленность на укрепление конкурентных преимуществ страны, обусловленных ее геополитическим и географическим положением, а с другой, — внешне-торговый оборот Беларуси осуществляется в большей мере Россией и странами ближнего зарубежья. Однако в условиях неустойчивых хозяйственных связей становится невозможным извлечение выгод из такой концентрации. Поэтому придание устойчивости развитию транспортно-логистической системы и ее корреляция со странами дальнего зарубежья — задача огромной сложности, которая представляет собой важнейший ресурс для повышения экономической силы Республики Беларусь.

В обеспечении устойчивого развития транспортно-логистической системы страны заметную роль играет внутренний социально-экономический механизм хозяйствования, негативное воздействие которого (пусть даже незначительное) подталкивает государство к критической отметке, за которой начинается разрушение экономической системы как единого целого. В этом смысле транспортно-логистическая система представляет собой один из важнейших элементов, действия которого в прямом смысле слова могут быть направлены на устранение негативных явлений и формирование условий по их упреждению и преодолению. Поэтому основная нагрузка при создании формирований транспортно-логистической системы ложится не только на государственную, но и на частную подсистему народного хозяйства. При этом для государственной, плановой, централизованной подсистемы обеспечение развития национальной транспортно-логистической системы не выступает главным видом деятельности, а для частной, рыночной, — наоборот, одним из основных направлений труда.

Эти своеобразные виды деятельности двух подсистем национального хозяйства одновременно являются составляющими элементами механизма хозяйствования и национальной транспортно-логистической системы. Поэтому их гармонизация в сочетании со слаженностью, стабильностью и гибкостью в действии, в состоянии обеспечить не только быстрое реагирование на изменение внешних условий, составляющих важнейшую характеристику национальной экономической системы, но одновременно выступить главным объектом и центральным компонентом транспортно-логистической системы. Цель последней – не только разрешение препятствий по преодолению опасностей и упреждение возникновения нежелательных ситуаций, но и устранение причин, связанных с экономическим дисбалансом и самоизоляцией, которые, если не принять своевременных мер, однозначно приведут к потере эффективности экономического потенциала.

Поскольку наращивание качественных параметров транспортно-логистической системы требует времени, органам государственного управления, министерствам, ведомствам, субъектам хозяйствования предстоит в кратчайшие сроки осуществить комплекс целенаправленных действий по формированию транспортно-логистической системы, которая будет представлять собой процесс создания государством условий по управлению движением материальных, финансовых, информационных и других потоков в виде системы взаимосвязанных уровней: международного, национального, регионального, отраслевого, отдельных предприятий, личности, важнейшими составляющими которой являются производственная, социальная и экологическая сферы.

1.2. Понятие логистики

Термин «логистика» происходит от слов *logistico* (считать, оценивать) и *logo* (думать) и давно получил относительно широкое распространение в мире. Во время второй мировой войны в армии США понятие «логистика» связывалось с организацией четкой и эффективной системы обеспечения армейских формирований боеприпасами, продовольствием, материально-техническими ресурсами, медикаментами и прочим в целях достижения успеха в военных действиях. В сфере экономических отношений и бизнесе логистика как сфера деятельности получила достаточно широкое распространение, начиная с 70-х годов XX в. В этот период логистика становится объектом научных исследований. Появляются разнообразные определения понятия «логистика».

В научно-методологическом аспекте логистика определяется как наука о рациональной организации производства, транспорта и распределения, которая комплексно, с системных позиций исследует вопросы формирования способов и мер по эффективной организации производственных процессов, распределения или товародвижения и реализации готовой продукции непосредственно потребителям.

С позиций менеджмента логистика рассматривается как процесс формирования рациональных схем доставки товаров и продукции от места их производства до потребителей с минимальными затратами всех видов из-

держек, а также контроля за прохождением товаров и продукции к потребителям по пути их следования, сбора и предоставления соответствующей информации владельцам грузов.

В переводе с английского, логистика есть наука о планировании, контроле и управлении транспортированием, складированием и другими материальными и нематериальными операциями, совершаемыми в процессе доведения сырья, материалов до производственного предприятия, внутризаводской переработки сырья и материалов и полуфабрикатов, доставки готовой продукции до потребителя в соответствии с интересами и требованиями последнего, а также передачи, хранения и обработки соответствующей информации [34].

Логистика – это:

наука о рациональной организации производства, включающая вопросы рациональной организации снабжения, сбыта, распределения готовой продукции и ее доставки потребителям;

направление в науке по комплексному управлению процессами организации материальных и информационных потоков и их взаимодействию между собой;

научная дисциплина об управлении материальными и информационными потоками в системах;

научно-практическое направление хозяйственной деятельности, по поводу эффективного управления материальными потоками в сферах производства и обращения;

комплекс мер по организации процессов планирования, реализации продукции, контроля за ходом хранения товаров и их перемещения от производителей к потребителям с минимальными издержками;

научное направление по изучению движения материальных и информационных процессов в экономике, обусловленных процессами купли-продажи, а также управления этими потоками для нужд снабжения;

концепция по прогнозированию процессов управления доставки продукции и товаров от производителей к потребителям («от двери до двери»), реализация которой обеспечивает относительную стабильность деятельности субъектов хозяйствования в условиях неопределенности рыночной среды;

формирование системы по организации производства, хранения, транспортировки грузов и распределения продукции с минимальными издержками;

научный инструментарий, с помощью которого обеспечивается эффективное взаимодействие производительных сил по системной организации и оптимизации материально-технических и информационных потоков;

процесс управления производственной сферой, движением материально-технических и информационных потоков и связанных с ними процессов по организации товародвижения по хранению материалов, товаров и изделий при минимальных затратах всех видов издержек;

часть сферы научной деятельности, использующей современные науковедческие дисциплины при построении, исследовании, анализе и оценке эффективности функционирования логистических систем в сфере обеспечения производства материально-техническими ресурсами.

Множественность определений логистики обусловлена разнообразием направлений логистической деятельности и ее непосредственными связями с другими сферами бизнеса при оказании услуг потребителям (маркетинг, финансовые, таможенные, страховые, консультационные услуги и др.) Каждая из этих формулировок имеет право на существование, хотя отдельные из них охватывают только специфические направления деятельности субъектов хозяйствования, в то время, когда на практике хозяйствования функции логистики носят значительно расширенный характер по содержанию и сущности.

С позиции предприятий, логистика должна обеспечивать эффективность работы в целом, в том числе и по направлениям, связанными со сложными количественными расчетами и методами в экономике по распределению всех видов транспорта по маршрутам рациональной доставки грузов с минимальными затратами.

В настоящее время в экономической науке более предметно выделяются два основных направления логистических исследований – интегрированное и специализированное.

Интегрированное направление предполагает, что:

- объектом логистики выступают хозяйственные объекты, а предметом – различные потоки, с помощью которых происходит реализация целевых функций предприятий;

- логистическое управление представляет собой совокупность управленческих действий по организации рациональной деятельности предприятий в целом, без выделения логистических функций или операций;

- эффективность деятельности субъектов хозяйствования определяется в целом по предприятию, без отдельного выделения логистических затрат;

- логистика в этих случаях выступает как наука об управлении субъектами хозяйствования и достижении ими максимально эффективной деятельности за счет оптимизации существующих в предприятии целевых потоков.

Специализированное направление предполагает, что:

- объектом логистики являются материальные потоки, связанные с перемещением всех видов ресурсов, а предметом – комплекс мероприятий по оптимизации этих потоков;

- оптимизация потоков происходит на основе сокращения всех видов издержек;

- логистическое управление представляет собой комплекс специфических функций по оптимизации движения материальных потоков на всех стадиях их прохождения с позиции сокращения всех видов затрат;

- логистика выступает как научно-практическое направление хозяйствования, связанное с поиском новых возможностей повышения эффективности материальных потоков за счет оптимизации их движения и снижения на этой основе всех видов издержек.

Для более полного исследования объекта и предмета логистической деятельности целесообразно вначале определить:

- цель исследования;

- формы, методы и функции, посредством которых будет происходить реализация цели, и установить их;

- материальные и информационные потоки, через которые будут реализовываться формы, методы и функции;

– структуры, которые будут принимать участие в реализации цели, в том числе и те, что ограничивают или направляют деятельность потоков.

Особенностью интегрированного подхода при анализе логистики будет являться его ориентация на хозяйственные и количественные показатели деятельности предприятий, на критерии оценки общеэкономического характера, а для специализированного направления – ориентация на совершенствование конкретных функций предприятий посредством оптимизации материальных потоков. Естественно, что специализированное направление может выступать в качестве метода логистического анализа, потому как все субъекты хозяйствования нуждаются в оптимизации процессов при движении материальных потоков и совершенствовании своей деятельности в целом.

В то же время оба направления исследований: и интеграционное, и специализированное, – ориентированы на удовлетворение услуг клиентов в продукции при минимальных издержках и являются относительно конкретными для системы экономических отношений. В этом и состоит суть задачи логистики, разрешение которой присуще любому субъекту хозяйствования и представляет собой комплекс мер по формированию условий для развития конкурентных преимуществ предприятия и получения на этой основе максимального дохода.

В условиях углубляющихся рыночных отношений субъекты хозяйствования все более динамично взаимодействуют с внешней и внутренней средой, связи между которыми требуют постоянного определения уровня их влияния на производственные и логистические процессы и проведения на этой основе комплекса мер по их оптимизации с целью минимизации всех видов затрат. На уровне предприятия взаимосвязь внутренних элементов можно представить в виде схемы (рис. 1.1).



Рис. 1.1. Внутренняя среда и система взаимосвязей элементов предприятия

Рассматривая логистическую систему на микроуровне с точки зрения общей теории управления, можно констатировать, что она выступает одновременно в виде субъекта и объекта, действия которых синхронно направлены на продвижение материальных потоков в целях удовлетворения потребителей в услугах. При этом управляющая система в виде субъекта хозяйствования определяет и планирует пути движения материальных потоков в контексте уже заданной целевой функции с целью минимизации всех видов затрат.

Логистическая система на макроуровне выступает также в виде субъекта и объекта, но как сфера экономики, с позиции ее роли, места, влияния на добавленную стоимость к товарам и услугам в масштабах развития всей экономики и обеспечения рациональных взаимосвязей между субъектами хозяйствования на национальном и международном уровнях (рис. 1.2).

В условиях углубляющихся рыночных отношений вопросы развития логистических отношений напрямую связаны с проблемой формирования и использования добавленной стоимости, создаваемой логистикой, и общей полезности поставляемых товаров и продукции потребителям. С позиции общей теории управления и практики хозяйствования полезность продукта труда определяется в первую очередь уровнем добавленной стоимости в цене продукции или оказываемых услуг через добавленную стоимость:

- образовавшуюся непосредственно в процессе производства товаров или услуг в ходе внедрения логистических операций;
- сформированную в процессе доставки товаров или услуг потребителям;
- сформированную в процессе управления материальными потоками, когда нужные товары будут доставлены потребителям в соответствующее место и время;
- образовавшуюся в процессе изменения собственника на продукцию или товар.

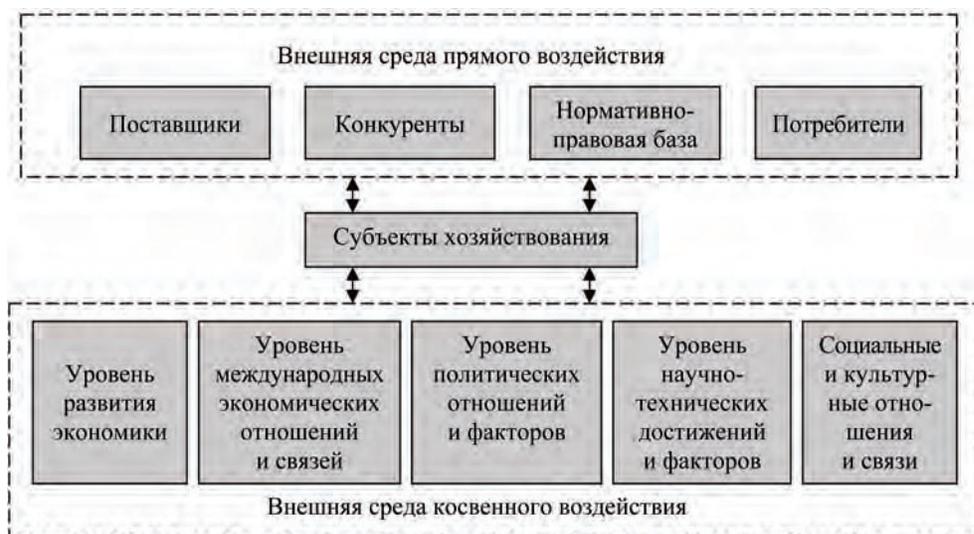


Рис. 1.2. Внешняя среда и система взаимосвязей субъектов хозяйствования

Логистические отношения присущи всем этим направлениям формирования добавленной стоимости и, естественно, что от степени влияния логистики на процессы ее создания, зависит уровень удельного веса логистических издержек в структуре ВВП. Как свидетельствует практика, в различных отраслях стран Европейского союза (ЕС) удельный вес логистических издержек составляет от 9% в автомобилестроении до 13,4% – в металлургической промышленности [21]. Удельный вес логистических издержек в обороте предприятий промышленности достигает 13%, а предприятий торговли – до 25%. По оценкам экспертов, доля логистических издержек в мировой торговле составляет около 12% от ВВП [5].

Тенденция обособления логистической сферы (отрасли) стала в настоящее время одной из важнейших форм деятельности предприятий. Только выход и закрепление субъектов хозяйствования на мировых рынках, а также формирование устойчивых взаимосвязей с поставщиками продукции мирового уровня способны при минимальных логистических издержках и высоком качестве продукции обеспечить ее конкурентоспособность.

Качественные логистические услуги по консолидации товаров, их экспедированию, транспортировке, управлению объектами логистической инфраструктуры обусловлены рядом экономико-организационных факторов:

- ростом спроса на товары и продукцию отдельных развитых стран исходя из потребностей рынков сбыта развивающихся стран и стран с переходной экономикой;
- ростом спроса на высокотехнологичную зарубежную продукцию;
- возможностью производства продукции в развивающихся и других странах, располагающих свободными и относительно дешевыми трудовыми ресурсами или их избытком;
- устранением таможенных барьеров вследствие создания различного рода союзов или объединений и снижения на этой основе таможенных пошлин;
- появлением новых видов товаров, которые стали одинаково востребованными во многих странах, что позволяет транснациональным структурам производить такую продукцию в любых странах мира, в том числе где имеется избыток дешевой рабочей силы;
- ростом специализации среди производителей товаров, что позволяет более эффективно внедрять в практику хозяйствования логистические процессы, классифицируя их на производственные, транспортные, складские и другие, а также эффективно использовать аутсорсинговые возможности при доставке товаров потребителям;
- ростом системы поставок товаров потребителям на основе использования динамично осуществляющихся интеграционных процессов, которые являются одним из условий дальнейшего развития международной торговли, в том числе поставок продукции по принципу «без границ»;
- динамичным ростом требований, предъявляемых к поставщикам продукции, что вызвало необходимость организации поставок товаров по методам «точно в срок», «от дверей до дверей» и формирования в этих целях различных объединений и союзов в международном масштабе;

– внедрением во все процессы поставок товаров логистических операций, высокотехнологической техники, информационных технологий, что сделало логистику привлекательной сферой для вложения капитала и трудовых ресурсов;

– формированием новых видов коммуникаций в системе мировой торговли, таких как Интернет, мобильная связь, информационные рекламные системы и другие, что позволило сделать доступной информацию о товарах и услугах практически в любой стране мира, стимулировать спрос на различных рынках на товары, удовлетворяющие требованиям покупателей, особенно по качеству, бренду и др.;

– появлением новых вариантов формирования логистических систем поставки товаров и услуг, обеспечивающих минимизацию всех видов издержек и улучшение качества обслуживания потребителей;

– становлением логистики как ключевого направления и неотъемлемой части всей деятельности субъектов хозяйствования.

Исходя из этих задач, каждое предприятие вынуждено адаптировать свою логистическую деятельность к существующим условиям и уровню развития экономических отношений, требованиям нормативно-законодательной базы, сложившимся тенденциям в управленческой сфере и той роли, которую они выполняют в логистике. Учитывая тот факт, что субъекты хозяйствования находятся на разных уровнях внедрения и развития логистической деятельности, С. В. Саркисов выделяет шесть стадий в становлении и развитии логистики [19]. Фрагментарная или стадия «нулевого цикла» предполагает отсутствие у предприятия спланированных логистических действий, о чем свидетельствуют значительные затраты, связанные с производством и доставкой продукции потребителям, а также наличие повторяющихся или дублирующихся действий в ходе реализации этих процессов. Осознанная необходимость усиления контроля за существующими большими издержками в хозяйственной деятельности привела к потребности объединения производственных, транспортных, снабженческих и других функций в единую управленческую структуру, внутреннее содержание которой представляет собой логистическую деятельность.

Фрагментарное выполнение логистических операций перешло в стадию функционального агрегирования процессов, связанных с производством и доставкой продукции потребителям, которую С. В. Саркисов [19] условно подразделяет на три подстадии развития логистической деятельности по различным функциям и две – по функциональным процессам, связанных непосредственно с их интеграцией (например, интеграция производственных и информационных процессов и др.). Причем ранее такие функции рассматривались с позиции вспомогательных или сопутствующих и только в начале 60-х годов XX в. они стали называться логистическими. С этого времени вся организационно-экономическая ответственность за логистическую деятельность стала распределяться непосредственно между субъектами хозяйствования. Группировка логистических функций показала, что в условиях крупных предприятий и большого разнообразия выпускаемой ими продукции, необходимость координации логистических операций и выработки единой стратегии в этой области гораздо выше, чем в малых организационных структурах.

В то же время, функциональное агрегирование логистических операций имеет свои особенности, заключающиеся в том, что оптимизация логистической деятельности затрагивает проблемы компетенции управленческого состава, особенно в части достижения максимального положительного эффекта наименьшим количеством людей. Поэтому развитие организационных логистических структур необходимо осуществлять в контексте стратегических целей предприятия, предполагающих управление всеми материально-техническими потоками и комплекс мер по сокращению общих издержек на всех этапах протекания логистических процессов.

С позиции бизнеса «логистическая система представляет собой сложную организационно завершенную (структурированную) экономическую систему, состоящую из взаимосвязанных в едином процессе управления материальных и сопутствующих им потоков элементов (звеньев), совокупность которых, границы и задачи функционирования объединены внутренними целями организации бизнеса и (или) внешними целями» [22].

Действительно, большинству реально функционирующих на практике логистических систем присущи основные черты сложных (больших) систем, что позволяет при проведении анализа применять системный подход, составляющими которого являются:

- сложность логистических систем, основными признаками которой выступают: большое число элементов (звеньев) системы; сложный характер взаимодействия между отдельными элементами системы; сложность функций, выполняемых системой; наличие сложно организованного управления; воздействие на систему большого количества стохастических факторов внешней среды;

- иерархичность или подчиненность элементов более низкого уровня системы элементам более высокого уровня в плане линейного или функционального логистического управления;

- эмерджентность (целостность), которая представляет собой способность системы выполнять заданные целевые функции, реализуемые логистической системой в целом, а не отдельными ее звеньями или подсистемами;

- структурированность, которая предполагает наличие определенной организационной структуры логистической системы, состоящей из взаимосвязанных объектов и субъектов управления, реализующих заданную цель.

Все логистические системы состоят из совокупности элементов или звеньев, между которыми установлены устойчивые связи и взаимоотношения. Звеном такой системы является некоторый экономический или функционально обособленный объект, не подлежащий дальнейшей декомпозиции в рамках поставленной перед системой задачи, реализующий свою локальную цель, связанную с выполнением определенных логистических операций или функций. В качестве звеньев логистической системы могут выступать предприятия-поставщики всех видов ресурсов, производственные предприятия и их подразделения, сбытовые, торговые, посреднические организации, транспортные и экспедиционные предприятия, финансовые учреждения, информационно-компьютерные предприятия и др. Отличительными особенностями звеньев могут быть:

- различные формы собственности;
- различная организационно-правовая база;

- различия в характере самих звеньев и целях функционирования;
- различные производственные мощности и используемое технологическое оборудование, потребляемые ресурсы;
- рассредоточенность технических средств и трудовых ресурсов на большой территории;
- высокая мобильность транспортных средств;
- зависимость результатов деятельности от внешних факторов и смежных звеньев.

Кроме того, значительное количество звеньев логистической системы одновременно выступает в качестве субъектов и объектов логистического управления со своими организационно-функциональными структурами и локальными критериями оптимизации логистических процессов, которые могут не совпадать со стратегическими целями логистической системы, что значительно усложняет процессы по формированию таких систем и приводит к необходимости создания органа высшего логистического менеджмента для координации и интеграции их действий.

1.3. Этапы развития и виды логистических систем

Логистическая система представляет собой множество взаимодействующих элементов, находящихся в отношениях и специфических взаимосвязях между собой и составляющих целостное образование в виде материальных и сопутствующих им потоков, основным положением которых является системность подхода к товародвижению и согласованность действий отдельных звеньев цепи товародвижения. В качестве логистической системы можно рассматривать промышленные предприятия, объединения, комплексы, торговые фирмы, экономические регионы страны, инфраструктуру страны (транспорт) и др.

Основой формирования логистических систем являются положения, базирующиеся на том, что:

- организация производства и его материально-техническое обеспечение увязывается со стратегией развития подразделения;
- в соответствии с экономической целесообразностью на предприятии действует специализированная логистическая структура по организации работы транспорта, снабжения, управления запасами, службы сбыта, складского хозяйства и др.;
- информационное обеспечение предприятия достаточно стабильное и надежное;
- квалифицированный персонал предприятия обладает компетентностью в области теории и практического использования логистики;
- на предприятии существуют надежные долгосрочные связи со смежными и собственными подразделениями;
- эффективность работы предприятия и его подразделений оценивается полученной прибылью и оптимальными достижениями в сфере обслуживания потребителей;
- предприятием установлены надежные контакты с малыми предпринимательскими структурами, особенно в сфере материально-технического обеспечения.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	3
Глава 1. Теоретико-методологические основы развития логистической деятельности	5
1.1. Дилеммы транспортно-логистической системы	5
1.2. Понятие логистики.....	8
1.3. Этапы развития и виды логистических систем.....	16
1.4. Субъекты и объекты логистической деятельности	19
1.5. Задачи и функции логистики.....	25
1.6. Роль логистики в экономике и в организации.....	31
1.7. Логистический менеджмент	40
1.8. Объективные предпосылки и факторы логистизации экономических и производственных отношений	54
Глава 2. Функциональный подход к формированию новой модели транспортно-логистической системы	61
2.1. Методологические подходы к проведению логистических исследований рынка транспортных услуг	61
2.2. Методологические подходы к построению организационно-функциональной структуры логистической системы	71
2.3. Методологические подходы к информационному обеспечению транспортно-логистической системы.....	80
Глава 3. Анализ рынка транспортных услуг	83
3.1. Общая характеристика рынка транспортных услуг.....	83
3.2. Количественные и качественные характеристики рынка транспортных услуг.....	87
3.3. Методы оценки предложений транспортных услуг	96
3.4. Методы оценки складской инфраструктуры	100
Глава 4. Организация материальных потоков в производстве	108
4.1. Сущность и задачи транспорта в системе логистических отношений... ..	109
4.2. Виды транспортных систем	112
4.3. Выбор вида транспортного средства для перевозки грузов	124
4.4. Транспортные тарифы и условия их применения.....	125
4.5. Организация маршрутов движения транспорта	128
4.6. Организация транспортного обслуживания потребителей	129
4.7. Услуги транспорта.....	131
4.8. Качество транспортного обслуживания	134
4.9. Основные принципы формирования процессов перевозки	138
4.10. Характеристика отдельных транспортных цепей	143
4.11. Особенности внедрения транспортной логистики в практику хозяйствования	145
4.12. Перспективные направления развития материальных потоков в производстве	150
Глава 5. Формирование организационно-функциональной структуры управления транспортно-логистической системой	169
5.1. Анализ существующих подходов к управлению транспортно-логистической системой республики	169
5.2. Основные направления по формированию схемы размещения транспортно-логистических центров на территории республики	174

5.3. Состав и структура территориальных транспортно-логистических центров.....	184
5.4. Особенности организации работы территориальных транспортно-логистических центров	190
5.5. Основные функции и структура управления головного транспортно-логистического центра	192
5.6. Выбор мест размещения транспортно-логистических центров.....	194
5.7. Инвестиционное обеспечение транспортно-логистической системы	198
5.8. Стратегия профессиональной подготовки кадров в области логистики	200
5.9. Нормативная и правовая база взаимодействия участников транспортно-логистической деятельности	203
Глава 6. Информационное обеспечение транспортно-логистической системы.....	212
6.1. Основные функции логистической информационной системы	212
6.2. Организация декларирования грузов и электронного документооборота.	215
6.3. Организация системы автоматизированного складского учета и подготовки перевозочных документов.....	220
6.4. Выбор способов передачи информации в транспортно-логистической системе	232
Глава 7. Развитие современных технологий функционирования транспортно-логистических систем	239
7.1. Особенности развития рынка транспортных услуг в Беларуси и за рубежом.....	239
7.2. Логистика и интеграция	249
7.3. Логистика и научно-технический прогресс.....	251
7.4. Новые формы организации транспортно-логистического обслуживания	260
Глава 8. Зарубежный опыт формирования и использования транспортно-логистических систем.....	277
8.1. Развитие международного сотрудничества в сфере транспортно-логистической деятельности.....	277
8.2. Глобализация и тенденции развития зарубежных логистических систем	286
8.3. Зарубежный опыт использования логистических технологий	295
Глава 9. Эффективность функционирования транспортно-логистических систем ...	307
9.1. Теоретико-методологические основы эффективности логистических отношений	307
9.2. Анализ логистических факторов эффективности функционирования транспортно-логистических систем	312
9.3. Анализ экономических показателей эффективности функционирования транспортно-логистических систем	317
9.4. Особенности современных подходов повышения эффективности функционирования логистических систем	329
9.5. Проблемы эффективного функционирования транспортно-логистических систем	335
Глоссарий	340
Литература	353

Научное издание

Булавко Владимир Германович
Никитенко Петр Георгиевич

**ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ
СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Редакторы *А. А. Баранова, Н. Т. Гавриленко*
Художественный редактор *Е. Н. Вишнякова*
Компьютерная верстка *Е. В. Шаковец*

Подписано в печать 26.03.2009. Формат 70×100¹/₁₆. Бумага офсетная. Гарнитура Times ET.
Усл. печ. л. 28,9. Усл. кр.-отт. 29,5. Уч.-изд. л. 27,6. Тираж 400 экз. Заказ 136.

Республиканское унитарное предприятие «Издательский дом «Беларуская навука».
ЛИ № 02330/0131569 от 11.05.2006. Ул. Ф. Скорины, 40, 220141, г. Минск.

Отпечатано в РУП «Издательский дом «Беларуская навука».

Булавко, В. Г.
Б90 **Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь / В. Г. Булавко, П. Г. Никитенко ; под науч. ред. В. Г. Булавко. — Минск : Беларус. навука, 2009. — 356 с.**
ISBN 978-985-08-1027-4.

Рассматриваются проблемы, связанные с формированием транспортно-логистической системы Республики Беларусь в контексте существующих в настоящее время теоретико-методологических основ, классических компонентов концепций логистики, инструментариев по оптимизации современных производственных, экономических, хозяйственных, финансовых, административно-правовых и других потоковых процессов, которые могут быть интегрированы в общую логистическую систему и выступать ее элементами.

Для специалистов логистической деятельности, менеджеров, руководителей предприятий и организаций, преподавателей, аспирантов, студентов.

УДК 330.46:519.87:[656+658.78](476)
ББК 65.37(4Бел)