

2. Хьелл Л., Зиглер Д. Теории личности / Пер с англ. – СПб.: Питер, 2011. – С. 479–527.

## **Методология решения проблемы низкой эффективности системы управления транспортно-логистической деятельностью**

*Филиппович А.Е., Старжинский В.П.*

В процессе трансформации экономики формируется такой тип общества, где интересы потребителей товаров играют важную роль на рынке. Производители, поставщики и дилеры на рынках направлены на реализацию максимального удовлетворения потребностей. Это достигается только в правильно функционирующей среде логистического менеджмента, который обеспечивает эффективное распределение ресурсов, материалов и времени.

Грамотная организация логистического процесса будет являться важным маркетинговым инструментом продвижения, который позволит организации выделиться среди общей массы и предоставить сервис более высокого уровня, в условиях, когда ассортимент интернет-магазинов во многом схож, а цены находятся практически на одном уровне.

Актуальность темы, методические подходы развития системы управления транспортно-логистической деятельностью в Республике Беларусь обусловлена необходимостью разработки эффективных методик и стратегий управления транспортно-логистическими процессами в стране для повышения эффективности и конкурентоспособности логистических компаний. Данная тема также актуальна в контексте развития цифровой экономики и оптимизации логистических потоков в Республике Беларусь в современных условиях. В настоящее время созрела необходимость формирования адекватных представлений о генезисе системы управления транспортно-логистической деятельностью. Следует признать возникновение и присутствие в белорусской и иностранной научной и учебной литературе по рассматриваемому вопросу различного рода противоречий – антиномий, парадоксов и алогизмов.

Согласно трактовке М. М. Ковалева, транспортно-логистическая деятельность представляет собой процесс оказания транспортно-логистических услуг. Транспортно-логистические услуги – услуги, связанные с организацией перевозки (перемещения) грузов, пассажиров и багажа [1]. В отличие от таможенных, транспортные услуги выделяются в отдельную группу, как в национальной, так и международной классификации услуг.

Несмотря на существенное развитие транспортно-логистической деятельности в последние 10 лет, исследования показывают, что в Республике Беларусь так и не создан эффективный рынок логистических услуг, а логистическая деятельность сведена к складской логистике, т. е. к аренде складских помещений за счет чего и функционирует большинство логистических центров [2].

Система управления представляет собой систематизированный набор средств влияния на подконтрольный объект для достижения этим объектом определенной цели. Система управления транспортно-логистической деятельностью – это комплекс взаимосвязанных элементов, методов и процессов, которые позволяют организовать и координировать транспортные и логистические операции в целях эффективного движения и хранения товаров, удовлетворения потребностей клиентов и достижения конкурентных преимуществ [3]. Цель системы управления транспортно-логистической деятельностью заключается в организации и оптимизации логистических процессов, с целью обеспечения эффективного перемещения грузов, минимизации затрат, улучшения качества обслуживания клиентов и повышения конкурентоспособности предприятия или организации [4].

Развитие системы управления транспортно-логистической деятельностью – это процесс совершенствования методов, стратегий и процедур управления в целях достижения более эффективной и конкурентоспособной организации транспортно-логистических процессов. Оно включает в себя анализ текущих процессов, выявление проблем и разработку новых подходов, а также внед-

рение и адаптацию инновационных решений с целью повышения производительности, сокращения издержек и улучшения обслуживания клиентов.

Одной из основных проблем системы управления транспортно-логистической деятельностью в Республике Беларусь является недостаточная развитость инфраструктуры и эффективность логистических процессов. Несмотря на прогресс, существуют определенные ограничения и препятствия, которые затрудняют эффективное управление и развитие данной сферы. Еще одной проблемой является недостаточный уровень координации и интеграции между различными видами транспорта и логистическими операторами.

Отсутствие эффективной системы информационного обмена и согласования действий между участниками логистической цепи приводит к разрозненности и неэффективности процессов. Возникают проблемы с трекингом грузов, согласованием временных окон доставки и организацией транспортных рейсов. Это приводит к потере времени, росту издержек и неудовлетворенности клиентов.

Также, экономические и таможенные ограничения между странами и непредсказуемость изменений в законодательстве создают дополнительные препятствия для эффективного управления транспортно-логистической деятельностью. Необходимость соблюдения различных требований и норм национального и международного уровня требует специальных инвестиций и адаптации бизнес-процессов для соблюдения законодательства.

Все эти проблемы сказываются на конкурентоспособности белорусских логистических компаний и предприятий, а также на развитии транспортно-логистической отрасли в целом. Для преодоления данных проблем требуется более активное государственное вмешательство, направленное на улучшение инфраструктуры, совершенствование системы информационного обмена, снижение бюрократических барьеров и стимулирование инвестиций в логистические технологии и процессы.

Для решения проблемы низкой эффективности системы управления необходимо провести тщательный анализ и оценку текущего уровня эффективности разными способами, выявляя при этом проблемные места.

В общем смысле для решения проблемы низкой эффективности системы управления выбрано несколько направлений:

1) инвестировать в обучение и развитие работников аппарата управления. Предоставить возможности для профессионального роста, обучения новым навыкам и повышения квалификации. Это поможет работникам быть более компетентными и продуктивными в своих задачах;

2) оптимизация рабочих процессов: проанализировать текущие рабочие процессы и определить области, где можно сократить избыточные шаги. Внедрить инструменты автоматизации и управления задачами для оптимизации рабочих процессов и снижения времени на выполнение заданий;

3) делегирование полномочий: разделить ответственность между сотрудниками аппарата управления, делегируя им соответствующие полномочия. Это позволит распределить нагрузку и повысить эффективность работы, так как каждый сотрудник сможет сосредоточиться на своих основных задачах и обязанностях;

4) мотивация и вознаграждение: предоставить работникам стимулы и мотивацию для достижения лучших результатов. Создать систему вознаграждений, которая будет стимулировать их производительность. Это может быть финансовая премия за достижение определенных целей или признание и поощрение за выдающиеся результаты;

5) эффективное информационное общение: обеспечить эффективное информационное общение внутри аппарата управления. Регулярно проводить совещания, сделки и обратную связь для обмена идеями, комментариями и опытом. Хорошая коммуникация способствует более гладкому потоку работы и улучшению координации задач;

6) оптимизация использования ресурсов: анализировать использование временных, финансовых и материальных ресурсов. Идентифицировать обла-

сти, где можно сократить издержки или оптимизировать использование ресурсов, чтобы достичь большей экономии без потери качества работы;

7) тайм-менеджмент: обучить работников аппарата управления эффективному управлению временем. Установить приоритеты, планировать свою работу и избегать временных затрат. Регулярно оценивать и анализировать время, затрачиваемое на различные задачи, и предлагать методы оптимизации.

Важно отметить, что эти способы являются общими рекомендациями и могут потребовать дополнительного анализа и адаптации к условиям конкретной организации или ситуации [5].

В результате построения концептуальной модели развития системы управления транспортно-логистической деятельностью в Республике Беларусь сформулированы основные проблемы, препятствующие оптимальному протеканию процессов. Они включают в себя недостаточную развитость инфраструктуры и эффективность логистических процессов, низкий уровень координации и интеграции между различными видами транспорта и логистическими операторами, что приводит к разрозненности и неэффективности процессов, экономические и таможенные ограничения между странами и непредсказуемость изменений в законодательстве.

Все эти проблемы сказываются на конкурентоспособности белорусских логистических компаний и предприятий, а также на развитии транспортно-логистической отрасли в целом. Для преодоления данных проблем требуется более активное государственное вмешательство, направленное на улучшение инфраструктуры, совершенствование системы информационного обмена, снижение бюрократических барьеров и стимулирование инвестиций в логистические технологии и процессы

В инструментальной модели определены инструменты, при помощи которых осуществится решение поставленных проблем. К таким инструментам относятся инвестиции в обучение и развитие работников аппарата управления, оптимизация рабочих процессов при помощи специалистов в данной

области и информационных технологий, делегирование полномочий, мотивация и вознаграждение, эффективное информационное общение, оптимизация использования ресурсов и тайм-менеджмент.

Данные инструменты требуют дополнительного анализа и адаптации к условиям конкретной организации и являются общими рекомендациями. Также сформулированы оптимальные способы определения количества подчиненных и руководителей. Они включают в себя определение количество управленцев по числу исполнителей (исходя из норм управляемости), при помощи штатного расписания, вывода собственного норматива, расчетов по формуле Розенкранца, а также по доле зарплаты руководителей в выручке компании и работе экспертов (метод ДЕЛФИ).

### **Литература**

1. Ковалев, М.М. Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы: моногр. / М. М. Ковалев, А. А. Королева, А. А. Дутина. — Минск: Изд. центр БГУ, 2017. — 327 с.

2. Ивуть, Р. Б. Логистика: учебное пособие для студентов специальностей 1-27 01 01 «Экономика и организация производства (по направлениям)», 1-27 02 01 «Транспортная логистика (по направлениям)» / Р. Б. Ивуть. — Минск: БНТУ, 2021. — 462 с.

3. Миронова, Н.В. Система управления транспортно-логистической деятельностью / Н.В. Миронова // Вестник Челябинского государственного университета. Серия «Экономика. Управление. Право». — 2012. — № 9 (237). — С. 118-123.

4. Хуйчунский О.И. Система управления транспортно-логистической деятельностью / Хуйчунский О.И., Ляходед В.И. // Финансы и бизнес. — 2019. — № 1. — С. 140-147.

5. Wagner, R., & Schon, R. (2017). The measurement and management of occupational productivity: A systematic review. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 29(10), 2521-2544.

6. Бабосов Е.М. Философско-методологические основания науки: от классики к высоким технологиям / Е.М.Бабосов, В. П. Старжинский; Нац. акад. Наук Беларуси, Ин-т социологии. – Минск: Беларуская навука, 2023. – 456 с.

## **Эстетика в философии**

*Чубукова А. Д., Лойко А.И.*

Эстетика – одно из важнейших направлений философии, посвященное изучению чувственного опыта, восприятия и наслаждения, а также красоты и художественного творчества. В данной работе мы будем анализировать различные подходы и концепции, связанные с эстетикой в философии.

Эстетика – это область знания, которая изучает чувственное восприятие, понимание и создание прекрасного и его выражение в искусстве. Термин "эстетика" был введен в научный обиход в середине XVIII века немецким философом-просветителем Александром Готлибом Баумгартеном в его работе "Эстетика" (1750). Этот термин происходит от греческого слова "aisthetikos", что означает "чувствующий" или "относящийся к чувственному восприятию". Баумгартен выделил эстетику как отдельную философскую дисциплину.

История эстетики является важной частью истории философии и искусства, так как она отражает развитие понятия красоты и художественного творчества в различных культурах и эпохах. Эстетика как наука об искусстве и красоте начала своё развитие в Древней Греции, где философы, такие как Платон и Аристотель, обсуждали вопросы о природе красоты, искусства и эстетического восприятия.

В средние века эстетика была тесно связана с религиозными представлениями о красоте и духовности, что нашло отражение в архитектуре, живописи и музыке того времени. В Ренессансе эстетика стала изучаться как са-