

## **РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ КАК ОСНОВА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ УСТОЙЧИВОСТИ ЭКСПОРТООРИЕНТИРОВАННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ**

А.А. Михальченко

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Генеральное направление развития экономики Республики Беларусь предусматривает существенное увеличение экспорта товаров и услуг по более высоким ценам, обеспечивающим поступление валютной выручки в страну в достаточных объемах для выполнения хозяйственной деятельности производственными организациями в стране и создания социальной стабильности в обществе. Важным элементом данной стратегии государства является транспортная логистика, которая обеспечивает стабильность эффективной работы товаропроводящих сетей.

Хорошо организованная транспортная логистика в области грузовых перевозок может обеспечить высокую конкурентоспособность белорусских товаров и услуг. Широко бытующее мнение о том, что логистика – это интегрированная сеть хорошо организованного складского хозяйства с элементами автоматизации и механизации трудоемких процессов сегодня является устаревшим и создает тормозящие моменты по продвижению белорусских товаров и услуг на мировые рынки по приемлемым ценам (в современных условиях развития мировой экономики конкуренция за счет демпинговых цен на продукцию национальных производителей уже не дает требуемого результата).

В условиях, когда экономическая устойчивость многих производителей экспортоориентированной продукции оказалась под угрозой, специалисты-аналитики в области транспортной логистики стали задаваться вопросом – какая должна быть логистика и каким критериям она должна отвечать в современных условиях мирового рынка. Этот вопрос имеет важное значение для г. Минска и крупных промышленных центров Республики Беларусь в условиях, когда в соответствии с Генеральными схемами развития населенных пунктов органами государственного управления поставлена задача о выносе транспортных объектов за черту города. Логистика, кото-

рая базировалась на старых принципах хорошо развитого складского хозяйства с высоким уровнем автоматизации и использования современных технологий, оказалась тем элементом, который стал способствовать повышению цены товаров и услуг за счет роста транспортной её составляющей. В итоге резко упала конкурентоспособность белорусских товаров и услуг в различных сегментах международного рынка, что снизило уровень экономической устойчивости многих предприятий в стране и ограничило инвестиционное развитие их производственно-технологической базы.

В торгово-промышленном сегменте экономики многих стран, а также отдельными предприятиями Республики Беларусь сделан переход на новые принципы построения логистики товаропроводящих сетей. При этом главным критерием при её функционировании стал отказ от складов различного организационного уровня в логистической сети и новая интеграция производителей и потребителей продукции с перевозчиками при уменьшении доли участия посредников, которых в старой логистике активно предлагалось использовать. Промышленные и торговые организации оценили новую ситуацию и поняли, что можно гораздо дешевле работать «с колеса», когда вступает в силу жесткий график поставок прямо в цех, вывоз готовой продукции из цеха, поставка товаров транспортным средством магистрального движения прямо в торговые залы. В г. Гомеле экспериментально апробировали два варианта новой логистики:

1. Кондитерская фабрика стала работать без логистических складов, завозя компоненты кондитерской продукции, обеспечивающих производственную деятельность прямо в цех. Аналогично осуществляется отгрузка готовой продукции из цеха на магистральный транспорт. Такая логистическая схема позволила снизить затраты ресурсов на начально-конечные операции, промежуточное складирование сырья и готовой продукции. Она обеспечила предприятию экономию за один месяц 200,0 млн. руб. Работа с «колеса» потребовала от перевозчиков ужесточить графики поставок, от органов таможенного и пограничного контроля четкого исполнения предварительных договоренностей о выполнении погранично-таможенных процедур с грузом и работающим персоналом. Пересмотрена работа технологического транспорта, обязательства транспортных компаний дополнены требованием ответственности за обеспечение про-

изводственного цикла предприятия. Следует отметить, что при наличии в данной логистической схеме услуг автомобильного, морского и железнодорожного транспорта, она смогла работать без серьезных сбоев для предприятия.

2. Второй вариант эксперимента заключался в обеспечении торговой сети товарами, предназначенными для населения. Для этого в эксплуатацию введен современный мегамаркет, на котором изначально собственные и промежуточные склады не предусматривались. Конструкция торговых залов данного предприятия позволяет въезжать автопоезду внутрь данных залов и производить в нерабочее время (в период технологических перерывов) разгрузку товаров прямо в зонах предполагаемой торговли. Многоярусность торговых рядов позволяет накапливать товары прямо в залах, не создавая неудобств для покупателей. Такая логистика позволяет ускорять движение товаров от производителя к потребителю в среднем в 2–3 раза, что позволяет предприятиям уменьшить запасы и увеличить оборотные фонды.

Создание логистической цепи без выполнения складских операций потребует образования новых свойств транспортной логистики. Создание интегрированной структуры с большим количеством специфических элементов с технологическими связями в единой сложной системе. Появление адаптивной устойчивости поведения транспортных организаций по отношению к внешним воздействиям, управляющим и фазовым переменным в транспортной логистике, которые определяют состояние финансово-технологической модели перевозки грузов по сложным схемам транспортировки.

При использовании транспортной логистики без выполнения складских операций будет проявляться свойство динамичности и высоким уровнем чувствительности к колебаниям внешней (внутри-транспортной) среды: изменение потребительского спроса, экономическая и политическая ситуация на международном рынке, финансовая устойчивость транспортного, сырьевого и потребительского рынков, наличие дестабилизирующих факторов.

Появление рыночной экономики и её поэтапное развитие в стране привело к смещению затрат ресурсов в промышленных организациях с производственного сегмента на бытовую, что естественным образом отразилось на формах транспортной логистики. Соответствующее изменение получило и планирование ресурсов

транспортных организаций на выполнение логистических схем доставки грузов. В итоге более высокой экономической устойчивостью стали обладать те транспортные предприятия, у которых в логистике стали присутствовать элементы инновационного развития на этапе выполнения транспортной части логистики, а не развития складского хозяйства. У таких предприятий за первый квартал 2011 года за счет ускорения оборота появились дополнительные финансовые ресурсы.

## **СЕКЦИЯ «ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ БЕЛАРУСИ»**

УДК 656.085.29.

### **ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ АСПЕКТЫ ТАМОЖЕННОГО ТРАНЗИТА В ЛОГИСТИКЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ ТЕРРИТОРИЮ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

С.В. Борисюк

заместитель председателя государственного  
таможенного Комитета Республики Беларусь

Р.Б. Ивуть

Белорусский национальный технический университет

Транзит через Республику Беларусь играет важную роль в логистике международных грузоперевозок в направлении как «запад-восток», так и «юг-север».

По территории Республики Беларусь проходит несколько важнейших панъевропейских транспортных коридоров:

№ 2 – Париж-Берлин-Варшава-Минск-Москва

№ 9 – Александропулис – Киев – Гомель – Санкт – Петербург - Хельсинки с ответвлением на Минск, Вильнюс, Клайпеду), по которым ежедневно перемещаются значительное количество товаров Евразийского континента.

Именно поэтому развитие транзитного потенциала Республики Беларусь, в том числе путем постоянной оптимизации таможенных