

ЛОГИСТИКА ТРАНСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ДОЛЖНА БЫТЬ ЛОГИЧНОЙ

Рассматриваются проблемы логистики и транспортных грузопотоков в Республике Беларусь, а также необходимость строительства транспортно-логистических центров, обеспечивающих хранение и складирование грузов, подлежащих доставке потребителям.

Automation of logistics of a warehouse — a way to reduction of losses of the enterprise. Introduction of the automated control system by a warehouse conducts to reduction of expenses on the personnel. Automation of transport logistics — the help in liquidation of problem sites of transportation. The there is less than attention to logistics, the above loss of the enterprise in crisis. The there is less than attention to logistics, the above loss of the enterprise in crisis.

Ключевые слова: экономика, предприятие, логистика, материальные запасы, транспортные потоки.

Key words: economy, enterprise, logistic, material stocks, transport flow.

Введение. Проведённое исследование транспортных перевозок и их анализ доказывают, что надо математически рассчитать места, где должны быть созданы логистические центры, и только потом вкладывать деньги в их строительство. То есть сначала рассчитать, а потом создавать.

На практике этот процесс идёт в обратной последовательности: сначала строим, а потом думаем, как построенные транспортные логистические центры загрузить. Строительство многих транспортных логистических центров в 99% случаев не имеет с логистикой ничего общего, возникают проблемы.

Наука и практика требуют, прежде чем строить тот или иной логистический центр в регионе, необходимо сделать серьёзные обоснования и анализ грузопотоков. Поэтому необходимо рассчитать какими грузами будут заполнены построенные белорусские транспортные логистические центры и какие основные грузопотоки они будут обслуживать.

Методология и методы исследования. Многие публикации по данной проблеме в средствах массовой информации не выдерживают профессиональной критики, так как анализ сегодняшних реалий состояния транспортных перевозок по нашей республике пока не имеет логической связи.

Вот наиболее типовые утверждения с моими контраргументами. Например: «Через кого пойдут грузопотоки из Европы на Россию». Ответов нет о преимуществах ни в сервисе, ни в технологии, ни в инфраструктуре, ни в законодательстве по сравнению с Литвой, Латвией, которые обслуживают этот грузопоток, причём их потенциал заполнен ориентировочно наполовину.

Таможенное оформление российских грузов в Республике Беларусь не нужно ни российским грузоотправителям, ни российскому бюджету. Европейским грузоотправителям тоже не нужно промежуточное звено, если груз может быть доставлен сразу грузополучателю.

Или: «В рамках Таможенного союза через транспортные логистические центры будут проходить грузопотоки между Республикой Беларусь и Российской Федерацией». Но такие потоки, как правило, не нуждаются в транспортных логистических центрах из-за отсутствия процедуры таможенного оформления. Отгрузки идут от грузоотправителя к грузополучателю.

Организация исследования. Есть утверждение: «Если на транспортно-логистических центрах будут храниться грузы белорусских компаний, то центрам это выгоднее, чем содержать собственный склад». Это имеет право на жизнь, следовательно белорусским грузовладельцам может быть выгодно, если рынок складской недвижимости не отреагирует резким падением цен аренды, как в Литве, но в этом случае это уже не транспортные логистические центры, а просто большой механизированный склад, деятельность которого никак не влияет на транзитные грузы и внешнеторговое сальдо страны.

Что касается «консолидации и комплектации грузов на транспортно-логистических центрах для дальнейших отправок», то для этого надо полностью менять структуру связей между предприятиями. А для этого в настоящий момент отсутствует и вряд ли в ближайшее время появится такая контракция между предприятиями, когда будет выгодно одну деталь делать на одном предприятии, вторую — на другом, а комплектовать на транспортно-логистических центрах. Пока доля госсобственности не уменьшится до 15%, ни о какой контракции в рамках национальной экономики утверждать не приходится, так как государственные и частные компании живут в разных измерениях и в подавляющем большинстве не совместимы [1, с. 116].

Результат исследования и их обсуждение. Сегодня прослеживается единственный вариант эффективного использования транспортно-логистических центров в Республике Беларусь. Если вы, например, владелец большой компании и сети точек по всей стране и в России в том числе, то для экономии транспортных расходов, достижения высокой оборачиваемости товара и скорости формирования любого заказа из широкого ассортимента такой транспортно-логистический центр будет вам выгоден. А если ваш транспортно-логистический центр будет иметь еще возможность таможенного хранения, то дополнительно можно сэкономить оборотные средства на таможенных платежах, растаможивая груз тогда, когда появился реальный покупатель. Но компаний, которым это действительно нужно, у нас единицы.

Сейчас крайне важно понять, что логистика — это не стройка, а работа с информацией и управление потоками. Исследование показывает, что логистику со строительных площадок нужно перенести в научно-исследовательскую деятельность, отделить её от Министерства транспорта в самостоятельную единицу, так как не грузы выбирают маршрут, а грузовладельцы.

Логистика в первую очередь должна строиться в кабинетах путём анализа существующих и прогнозирования будущих грузопотоков. Необходимо определить те будущие грузопотоки, которые мы хотим привлечь через Беларусь, подготовить условия для логистического обслуживания транзитных грузов на 15% дешевле, чем в Польше, Литве.

Следует существенно упростить таможенное оформление транзитных грузов, увеличить пропускную способность границы. Наконец, создать дружелюбную логистику: сотрудники таможи, терминалов обязательно должны владеть на хорошем уровне хотя бы одним иностранным языком, разметка дорог должна быть светоотражающей, дорожные указатели — содержать информацию на английском языке.

Основной задачей внешнеэкономических и внешнеполитических ведомств должно быть создание позитивного имиджа Беларуси и привлечение транзитных грузов. Для этого нужно наладить по-настоящему (а не показные) хорошие отношения со странами Балтии, Польши; восстановить отношения с Евросоюзом, где находятся собственники грузов, которые мы хотим привлечь в Республику Беларусь; убедить Евросоюз и Россию в надёжности Республики Беларусь как транзитного государства и получить от них финансирование на коренную модернизацию транспортных коридоров «Запад—Восток», «Север—Юг».

Расчёты показывают, что если мы сегодня начнём заниматься логистикой, а не просто строительством, и нам в этом будут сопутствовать удача и везение, то через 5 лет через нашу республику пойдут регулярные грузопотоки.

А в случае успешности опыта этих первых грузопотоков позитивная информация дойдёт до грузовладельцев, и все захотят сэкономить и постепенно будут переключать потоки на идущие через Беларусь. И как итог — не раньше чем через 15 лет (ориентировочно к 2030 году) мы сможем полностью использовать своё географическое положение и зарабатывать на транзитной логистике больше, чем сегодня от товарного экспорта всего вместе взятого [2].

Это как раз те 20 лет, которые мы уже потеряли после распада СССР, а Польша их не упустила.

Становится очевидным, что только сейчас в Европе постепенно начинается переключение существенных грузопотоков через Польшу и Беларусь, то есть от нулевой отметки, когда наши соседи начали путь трансформации, прошло 20 лет. Вряд ли у нас получится быстрее.

Заключение. Сегодня надо не бросать все силы на стройку, а думать, как мы должны измениться сами и какие шаги делать, чтобы наше будущее было лучше, чем настоящее.

У нас нет права на потерю ещё 20 лет. Если мы не начнем совместно двигаться в нужном направлении сейчас, то шансы увидеть через 20 лет на политической карте независимое государство под названием Республика Беларусь будут мизерны. На это просто не будет денег.

Во благо движения в правильном направлении в 2013—2014 годах надо организовать серию семинаров и курсов по построению эффективной системы логистики в различных сегментах деятельности с участием профессиональных преподавателей и практиков из Польши и других стран.

Список цитируемых источников

1. *Колобов, А. А.* Основы промышленной логистики : учеб. пособие / А. А. Колобов, И. Н. Омельченко ; под ред. А. А. Колобова. — М. : Изд-во МГТУ, 2008. — 116 с.
2. *Неруш, Ю. М.* Логистика : учеб. для вузов / Ю. М. Неруш. — 3-е изд., перераб. и доп. — М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2003. — 495 с.

Материал поступил в редакцию 21.06.2013 г.

Н. В. Носова

Учреждение образования «Барановичский государственный университет», Барановичи

ПРОГНОЗИРОВАНИЕ И ПЛАНИРОВАНИЕ ПОТРЕБНОСТИ В КАДРАХ ВЫСШЕЙ КВАЛИФИКАЦИИ

Предложенный метод позволяет варьировать долю средств, направляемых на развитие образования исследовательского уровня, рассчитывать прогнозную потребность в кадрах высшей научной квалификации и оценивать социально-экономическую эффективность достигнутых результатов.

The proposed method allows to vary the proportion of funds allocated for the development of education research-level, to count forecast the necessity of the personnel of the highest scientific qualification and to estimate the socio-economic efficiency of the achieved results.

Ключевые слова: модель, фонд накопления, фонд потребления, численность, прогнозирование.

Key words: model, the accumulation fund, the fund of consumption, population, forecasting.