

## ЛОГИСТИЗАЦИЯ ЦЕПЕЙ ПОСТАВОК ПРЕДПРИЯТИЙ СТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА

*Т. Г. ПОТЁМКИНА*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Применение логистических методов в формировании и развитии цепей поставок позволит предприятиям строительного комплекса снизить издержки производства, повысить производительность, улучшить качество продукции и, в результате, получить конкурентные преимущества на рынке. Новые принципы организации и управления, основанные на концептуальных логистических подходах, должны найти широкое применение в практической деятельности строительных предприятий. Это соответствует общему пути развития строительного комплекса на период до 2020 года, определенной в Национальной стратегии устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2020 года. Где одним из основных направлений развития строительного комплекса Республики Беларусь является возведение жилых и административных зданий по эффективным проектам, обеспечивающим снижение стоимости строительства объектов за счет снижения затрат на всех стадиях инвестиционно-строительного цикла и сокращения потребления ресурсов.

Средства достижения целей логистизации строительства можно группировать по следующим направлениям:

- организация новых потоков и органов управления ими;
- реформирование или ликвидация нерациональных потоков и обеспечивающих их подразделений организации;
- расшивка узких мест, расширение и модификация наиболее нагруженных потоков;
- техническое перевооружение, разработка и внедрение прогрессивных технологий организации потоков;
- совершенствование организационной структуры строительной организации с учетом требований логистизации строительства.

Для успешного использования этих средств необходимо соблюдение, по меньшей мере, двух условий: во-первых, рост инвестиционной активности в экономике; во-вторых, повышение экономической самостоятельности участников инвестиционного процесса в сфере капитального строительства.

Уровень инвестиционной активности в регионе предопределяет общие условия логистизации строительства, но не является самодовлеющим фактором. Каждая строительная организация сталкивается с совокупностью не только макроэкономических условий, но и действует в определенной среде, которую она может формировать с достаточной степенью эффективности. Как правило, чем более экономически самостоятельна строительная организация, тем менее она индифферентна к среде.

Адаптивность строительной организации к изменениям внешней среды – явление многогранное. С точки зрения логистики строительства адаптивность строительной организации выражается в способности ее производственного аппарата и организационной структуры достаточно быстро переорганизоваться под изменения рыночной конъюнктуры и характер основных экономических потоков.

Анализ логистических систем строительства показал, что наиболее весома доля участия в их формировании материальных потоков, которые можно назвать центрами тяжести по логистическим издержкам. На организацию физического движения материалов приходится 36 % общих расходов за вычетом средств, потраченных на их приобретение.

Трансформация традиционного снабжения строительства в закупочную логистику проходит три стадии зрелости:

- рыночная ориентация традиционного материально-технического обеспечения;
- логистизация системы производственно-технологической комплектации;
- разработка основных элементов закупочной логистики.

Рыночно-ориентированное материально-техническое обеспечение строительства характеризуется следующим:

- свободой выбора контрагентов хозяйственных связей;
- свободой заключения контрактов на поставку материально-технических ресурсов и свободой установления контрактных цен;
- свободой выбора каналов распределения и товародвижения материально-технических ресурсов;
- свободой определения способов удовлетворения материально-технических потребностей строительного производства.

Рыночно-ориентированное материально-техническое обеспечение строительства предполагает:

- высокоадаптивную систему снабжения строительного производства с учетом постоянно меняющегося спроса на строительную продукцию;
- высокоэффективную систему снабжения строительного производства, построенную с учетом минимально возможных затрат на материально-техническое обеспечение строительства при максимально достижимом уровне удовлетворения платежеспособного спроса потребителей строительной продукции;
- высоконадежную систему снабжения строительного производства, которая обладает достаточными резервами для компенсации потерь неопределенности хозяйственных связей по поставкам продукции производственно-технического назначения.

Высокоадаптивная, высокоэффективная, высоконадежная рыночно-ориентированная система материально-технического обеспечения строительства формируется на базе организационной интеграции, функциональной координации и операционной комбинации.

Можно назвать основные условия логистической оптимизации:

- оптимизация обмена товарами, услугами и видами деятельности во всех логистических системах;
- оптимизация производства на всех стадиях производственного цикла;
- оптимизация структуры готовой продукции и услуг, вплоть до замещения удовлетворения спроса на строительную продукцию решением проблем клиентов;
- оптимизация использования ресурсов строительной организации и ее смежников.

Последний вид оптимизации можно описать так: получение необходимых продуктов и услуг в определенное время, в определенном месте, заданного количества и качества в пределах предусмотренных сметой затрат.

Цели, принципы и функции логистики строительства как неразрывное целое существуют в логистических системах, которые можно назвать основными формами логистизации строительства.

#### Список литературы

- 1 Потёмкина, Т. Г. Железнодорожный транспорт в цепи поставок предприятий строительного комплекса: назначение, оценка, направления оптимизации грузопотоков // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности): междунар. сб. науч. тр. – 2018. – Вып. 11. – С. 156–166.
- 2 Потёмкина, Т. Г. Внутренний водный транспорт в логистической цепи поставок предприятий строительного комплекса Республики Беларусь / Т. Г. Потёмкина // Проблемы безопасности на транспорте : материалы IX Междунар. науч.-практ. конф. : в 2 ч. Ч. 2 / под общ. ред. Ю. И. Кулаженко. – Гомель : БелГУТ, 2019. – С. 329–330.
- 3 Стаханов, В. Н. Логистика в строительстве : учеб. пособие / В. Н. Стаханов, Е. К. Ивакин. – М. : Приор, 2001. – 176 с.

УДК 656.07:338.47

## УПРАВЛЕНИЕ ДЕБИТОРСКОЙ ЗАДОЛЖЕННОСТЬЮ КАК ОСНОВА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

Ю. В. РАЛКОВА

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

В сложившихся экономических условиях транспортным предприятиям приходится вступать в конкурентную борьбу за клиентов и покупателей. С целью увеличения объема грузоперевозок продавцы модернизируют железнодорожные грузовые перевозки, широко применяют рекламу, выстраивают работу с покупателем максимально удобно для него, в том числе прибегая к отсрочке платежа. Следствием чего нередко является образование дебиторской задолженности, которая зачастую становится про-