

Режим доступа : <https://www.belstat.gov.by/upload/iblock/7a0/7a00fbcc7c4ba0b529e873d099e6afab.pdf/> – Дата доступа : 02.10.2020.

9 **Сидорович, Н.** Контроль документов и сведений / Н. Сидорович // Таможенный вестник. – 2019. – № 7. – С. 25–29.

10 **Рыжов, К.** Камеральные и выездные / К. Рыжов // Таможенный вестник. – 2019. – № 2. – С. 18–21.

*A. KOLESNIKOV, PhD, Associate Professor, M. MIKITCHUK
Belarusian State University of Transport*

DIRECTIONS FOR IMPROVING THE ACTIVITIES OF THE CUSTOMS BODIES IN THE IMPLEMENTATION OF INTERNATIONAL CARGO TRANSPORTATION BY ROAD IN THE REPUBLIC OF BELARUS

The article considers the importance of international carriage of goods by road for the economy of the Republic of Belarus. The problematic issues of interaction between customs authorities and road carriers are stated, directions for improving the activities of customs authorities in the implementation of international transportation of goods by road in the Republic of Belarus are determined.

Получено 08.10.2020

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 13. Гомель, 2020**

УДК 332.8(476):164

*В. В. КОЛОДКИН, канд. экон. наук, доцент
Барановичский государственный университет*

КРИТЕРИИ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

Рассматриваются проблемы логистического управления транспортной системой предприятия с учетом влияния внешней логистической среды. Анализируется, факторы, влияющие на оценку варианта управления транспортными системами, его обоснованность, необходимость учета индивидуальных особенностей регионов, с учетом перспективы их развития.

Главными задачами, решаемыми логистической транспортной системой, являются координация транспортного обслуживания потребителей по их заказам, содержащим условия поставок и доставки, и минимизация при этом транспортных издержек. Очевидно, что при этом роль транспортной системы предприятия по отношению к заготовительной (закупочной) и распре-

лительной (сбытовой) системам предприятия является обеспечивающей. То есть, экономическая деятельность транспортного предприятия или транспортного подразделения предприятия направлена в первую очередь на реализацию целей закупки и распределения. Обе задачи решаются на базе комплексного подхода. Транспортные предприятия, участвующие в цепи распределения готовой продукции, так же как и другие партнеры, должны обеспечивать сокращение времени на транспортировку в рамках графика поставок, а также повышение уровня сервиса [1].

В соответствии с методом системного подхода при формировании системы распределения (снабжения) и, как следствие, транспортной системы применяется следующий порядок действий.

1 Изучается конъюнктура рынка и определяются стратегические цели системы распределения.

2 Разрабатывается прогноз величины материального потока (МП), проходящего через систему распределения.

3 Составляется прогноз необходимой величины запасов по всей системе, а также на отдельных участках материалопроводящей цепи.

4 Изучается транспортная сеть региона обслуживания, составляется схема материальных потоков в пределах системы распределения.

5 Разрабатываются различные варианты построения систем распределения (снабжения): с одним или несколькими распределительными центрами, расположенными на тех или иных участках обслуживаемой территории и т. д. Оцениваются расходы для каждого из вариантов.

Выбор для реализации одного из разработанных вариантов – наиболее сложный этап построения транспортной системы распределения (снабжения).

Для того чтобы из множества вариантов выбрать один, необходимо установить критерий выбора, а затем оценить по нему каждый из вариантов. Таким критерием, как правило, является критерий минимума приведенных затрат, то есть затрат, приведенных к единому годовому измерению.

Выбор вида транспорта часто бывает безальтернативным и полностью определяется взаимным расположением производителя, центров консолидации и распределения, числом посредников и характером их деятельности, числом и местом расположения потребителей, и их поведением в процессе закупочной (или распределительной) деятельности.

При осуществлении такого выбора следует учитывать свойства перевозимого груза и различных видов транспорта, которые были рассмотрены и классифицированы выше, а также ситуацию на рынке фирм-перевозчиков. Сюда же относятся и наличие у перевозчиков той или иной стратегии управления транспортировкой, предоставление ими дополнительных услуг и уровень информатизации и контроля всего процесса транспортировки.

Специализированные автотранспортные предприятия (компании) могут предоставлять достаточно широкий спектр услуг, которые постоянно совер-

шенствуются с учетом изменяющихся требований заказчиков, а также привлекать субподрядчиков для оказания дополнительных услуг или для выполнения заказов больших объемов.

Экономия на издержках при партнерстве с логистическим оператором достигается за счет возможности оператора минимизировать издержки на выполнение логистических функций и операций за счет роста масштаба деятельности и оптимизации загрузок транспорта. Также у логистических операторов снижаются издержки за счет эффекта специализации, возникающего в силу концентрации подрядчика на ключевой сфере деятельности [4].

В самом общем виде транспортная задача формулируется следующим образом: имеется определенное количество поставщиков (или локальных складов), располагающих определенным ограниченным запасом продукции потребителей данной продукции. Известны затраты на транспортировку единицы продукции от любого поставщика к любому потребителю. Необходимо прикрепить потребителей к тем или иным поставщикам, чтобы суммарные транспортные расходы на доставку всей продукции были бы минимальны.

Цели минимизации (вид так называемой целевой функции) в каждом конкретном случае могут быть различными. При маршрутизации автомобильного транспорта в зависимости от поставленных целей решаются следующие задачи:

- определение числа ездов для заданного времени пребывания автомобиля в наряде, при котором обеспечивается минимум потерь рабочего времени;
- закрепление потребителей за поставщиками однотипной продукции, при котором обеспечивается минимум холостых пробегов;
- увязка ездов отдельных автомобилей с целью обеспечения минимума холостых пробегов;
- определение последовательности объезда при составлении маршрутов, которая обеспечивает минимум пробега в процессе этого объезда;
- распределение автомобилей и средств механизации погрузки и выгрузки по рабочим маршрутам, которое обеспечивает максимальное использование этих автомобилей и соответствующих средств механизации.

Правильное и оперативное решение вопросов, связанных с ходом транспортировки, являющейся неотъемлемым звеном всего производственно-сбытового процесса, должно базироваться на следующих факторах:

- повышение технического уровня транспортировки, связанного с широкомасштабной информатизацией на основе применения компьютерной техники;
- организационно-методические мероприятия, базирующиеся на концепции логистики, рассматривающей движение материального потока как единого целого.

Надо иметь в виду, что на самом деле оба этих фактора взаимосвязаны. Повышение уровня информатизации дает техническую возможность рассматривать весь материальный поток от производителя к потребителю как единое целое. С другой стороны, интегрированный подход к материальному потоку требует сбора и обработки информации всех деталей его фактического движения, в том числе о ходе выполнения во всех аспектах различных договоров о перевозке.

Поэтому наряду с управлением коммерческими операциями транспортировки (подготовкой и приемом грузов, оформлением документов, взиманием оплаты и различных сборов, пломбированием, оформлением переадресовки, выдачей получателем) осуществляется управление технологическим процессом транспортировки. Этот технологический процесс выполняется персоналом и оборудованием соответствующих звеньев транспортной цепи, и не может ни при каких обстоятельствах быть нарушен [4].

Таким образом, логистическая система управления транспортом должна носить комплексный характер и быть ориентирована на среднесрочную, а лучше долгосрочную перспективу. Важно учитывать при этом и значимость внешних (по отношению к автотранспортному предприятию) факторов, а именно внешнего логистического окружения.

Логистическая привлекательность региона будет определяться комплексной рейтинговой оценкой, учитывающей следующие группы факторов:

- 1) маркетинговые показатели;
- 2) показатели развитости инженерной инфраструктур;
- 3) показатели развитости дорожной инфраструктуры;
- 4) факторы внешней среды (экономические и политические показатели).

Первая группа факторов характеризует МП с количественной точки зрения, качественной (ассортимент как характеристику, определяющую специализацию транспортного средства), также ритмичность, характеризующую отклонение величины МП от сезонных и других факторов, влияющих на интенсивность процессов производства и потребления.

Вторая группа факторов характеризует качество инженерной инфраструктуры, т. е. концентрацию логистических центров, обеспечивающих полный цикл логистического сервиса, парка механизмов, обеспечивающих выполнение погрузочно-разгрузочных работ, а также развитость складского хозяйства, заключающегося в наличии специализированных зданий, площадок, навесов, обеспечивающих сохранность потребительских качеств товара с учетом его специфики.

Третья группа факторов характеризует состояние дорожной инфраструктуры, как фактора, влияющего на выбор режима движения.

Четвертая группа факторов определяется решениями управленческих структур высшего уровня и может носить непредсказуемый характер. Так, введённые по политическим причинам ограничения на поставку определен-

ных видов товаров вызвали введение ответных контрсанкций, что оказало заметное влияние на МП как по количеству, так и по качеству по направлению Запад – Восток.

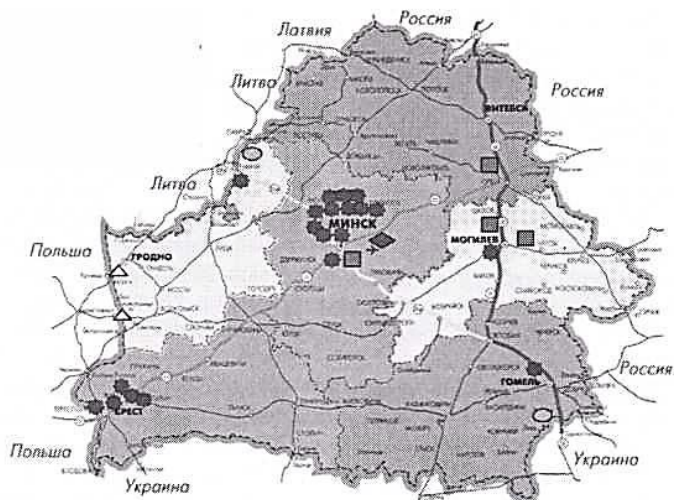


Рисунок 1 – Схема размещения логистических центров в рамках Программы развития логистической системы Республики Беларусь [2]

Тогда, сгруппировав критерии и определив их значимость (удельный вес или долю, выраженную правильной дробью, в суммарном значении = 1), можно будет сделать вывод о логистической привлекательности того или иного региона Республики Беларусь.

Таблица 1 – Критерии оценки логистической привлекательности регионов

Критерии (i)	Уд. вес (α)	Регион		
		Минск	Брест	Гомель
Маркетинговые показатели	0,43			
Материальный (МП), т. е. товарный поток (по объему)	0,26			
Ритмичность поставок	0,10			
Сроки реализации товара	0,03			
Ассортимент МП	0,02			
Тара	0,02			
Показатели развитости инженерной инфраструктуры	0,21			
В том числе:				
Складское хозяйство	0,05			
ПТМ (подъемно-транспортное оборудование)	0,04			

Окончание таблицы 1

Критерии (<i>i</i>)	Уд. вес (α)	Регион		
		Минск	Брест	Гомель
Логистические центры (рис.1)	0,11			
Показатели развитости дорожной инфраструктуры	0,12			
В том числе:				
Качество дорожного полотна	0,14			
Количество полос движения	0,17			
Топливозаправочные пункты				
Пункты отдыха (мотели и т.п.)				
Факторы внешней среды	0,24			
В том числе:				
Экономические; такие как стоимость ГСМ (стабильность цен)	0,08			
Политические; санкции (ограничение МП по качеству и количеству)	0,16			
Комплексная рейтинговая оценка				

Показателями критериев выбора являются:

$\alpha = \{ \alpha_1, \dots, \alpha_n \}$ – вектор весовых коэффициентов критериев, где α_i – весовой коэффициент, характеризующий важность соответствующего i -го критерия.

$$\sum_{i=1}^n \alpha_i = 1.$$

Рейтинговая оценка по каждому рассматриваемому региону проставляется по 10-балльной шкале на основе экспертных заключений. Далее, умножая рейтинговую оценку по каждому критерию на его весомость (удельный вес) и суммируя их, получаем комплексную рейтинговую оценку, характеризующую логистическую привлекательность региона.

На основании материалов, приведенных в статье, можно сделать вывод о концентрации ресурсов в пограничных районах Республики Беларусь и в столице страны, городе Минске, что делает их логистическую привлекательность практически недостижимой для других регионов страны. При этом главным критерием, обеспечивающим конкурентные преимущества, является высокий платежеспособный спрос означенных регионов вследствие такого базового показателя, как средняя заработная плата по региону. Кроме того, развитая торговая сеть, включающая как торговые организации, так и сеть зданий и сооружений складского комплекса. Кроме того, г. Минск является крупнейшим промышленным центром с большим количеством предприятий различных отраслей и соответственно широкой номенклатурой вы-

пускаемой и, как следствие, нуждающейся в транспортировке готовой продукции, а также в поставках значительных объемов сырья, комплектующих и полуфабрикатов. Очевидно, что в обозримом будущем тенденция концентрации промышленных предприятий в столичном регионе не претерпит сколь-нибудь значительных изменений. Таким образом, можно уверенно утверждать, что логистическая привлекательность регионов будет носить достаточно устойчивый и, можно сказать, консервативный характер в долгосрочном периоде.

Тогда для этих регионов, то есть обладающих высоким уровнем логистической привлекательности, экономически целесообразна деятельность крупных автотранспортных предприятий, имеющих парк специализированных единиц техники и наличие собственной ремонтной базы, что позволит обеспечить график поставок с определенным уровнем надежности.

Регионы с меньшим уровнем логистической привлекательности можно рассматривать как поле хозяйственной деятельности малых предприятий с акцентом на использование универсального автотранспорта и сравнительно меньшей грузоподъемности и ориентированного на поставку сравнительно незначительных объёмов груза и различной номенклатуры по схеме «унитизации». Такая схема разделения зон экономических интересов может трактоваться как стратегия «кутесы» и «песчинки», следуя японской логистической концепции [5].

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Колодкин, В. В.** Основы логистики : учеб. пособие / В. В. Колодкин. – Минск : РИВШ, 2014. – 100 с.

2 **Вашило, А. А.** Развитие транспортно-логистических услуг в контексте реализации геоэкономического потенциала Республики Беларусь / А. А. Вашило // Экономика и управление. – № 1. – Минск, 2016. – С. 52–57.

3 Strategic alliances in logistics outsourcing / N. P. Gurney [et al.] // Asia Pacific Journal of Marketing and Logistics. – 2000.

4 **Колодкин, В. В.** Логистический подход к управлению транспортной системой предприятия / В. В. Колодкин // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : Междунар. сб. науч. тр. – Гомель : БелГУТ, 2015. – Вып. 8. – С. 152–159.

5 **Колодкин, В. В.** Логистическая задача «Make or buy». Критерии выбора / В. В. Колодкин // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : Междунар. сб. науч. тр. – Гомель : БелГУТ, 2016. – Вып. 9. – С. 170–176.

*V. KOLODKIN, PhD, Associate Professor
Baranovich State University*

CRITERION OF THE LOGISTIC TRANSPORT SYSTEMS

The article considers the problems of transport logistics management enterprise systems. It analyzed the factors influencing the selection of control, its validity, the need to consider the individual characteristics of the company.

Получено 12.03.2020