

УКД 656.062(476)

**ОЦЕНКА СЕРВИСА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ
В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ***Ю. А. ОСИПОВА**УО «Белорусский национальный технический университет», г. Минск*

Транспорт является одной из ключевых отраслей государства, важнейшим фактором эффективного развития экономики. Он является важной частью жизнедеятельности общества, сферой приложения человеческого труда, областью использования новейших результатов науки и техники, и представляет собой сложную динамическую систему, где необходимо теснейшее взаимодействие частей и подразделений. В этой сложной отрасли народного хозяйства взаимодействуют различные виды магистрального транспорта, а также городской и промышленный транспорт. Несмотря на административно-хозяйственную самостоятельность, все виды транспорта находятся в известной зависимости друг от друга и оказывают существенное взаимное влияние на процесс и результаты своей работы. Единство назначения всех видов транспорта, а также тесная взаимозависимость между ними позволяет рассматривать их как единую транспортную систему государства, функционирование которой обусловлено определенными объективными закономерностями.

Система логистического обслуживания является одной из основных элементов, обеспечивающих конкурентное преимущество предприятий, которое достигается за счет поддержания необходимого уровня обслуживания потребителей при обеспечении приемлемого уровня затрат на его обеспечение. Оптимизация процесса движения материального потока является необходимым условием повышения конкурентоспособности предприятия. Одной из главных задач, стоящих перед предприятием, является снижение затрат на доставку товаров до конечного потребителя, что достигается совершенствованием организационно-технологических процессов как во всей системе движения материального потока, так и в отдельных ее звеньях. Рационализация процесса управления материальным потоком предполагает улучшение работы всей системы товародвижения, одним из основных элементов которой является складская инфраструктура. Важно правильно и рационально организовать складской технологический процесс, чем и обусловлена актуальность данной темы.

Требование к сокращению времени складской обработки и хранения приводит к задаче проектирования скоростных технологий с учетом специфики товаропотока конкретного предприятия при минимальных затратах на его реализацию [1].

Работа по оказанию услуг, т. е. по обеспечению неких потребностей, называется сервисом. Логистический сервис неразрывно связан с процессом рас-

пределения и представляет собой комплекс услуг, оказываемых в процессе движения материального потока. Объектом логистического сервиса являются различные потребители материального потока. Важным критерием, позволяющим оценить систему сервиса, как с позиции поставщика, так и с позиции получателя услуг, является уровень логистического обслуживания. Значение логистического обслуживания растет также в связи с развитием оптовой и розничной торговли, а также логистического рынка 3 и 4 PL провайдеров. Эффективное выполнение логистическими посредниками своих функций по обслуживанию достигается на основе более тесного взаимодействия партнеров в цепи поставок.

В настоящее время основное движение материального потока осуществляется с участием двух и более видов транспорта. Пунктами непосредственного взаимодействия являются транспортно-логистические центры, где сливаются различные виды транспорта. Взаимодействие различных видов транспорта заключается в слаженности и согласованности операций на разных видах транспорта, участвующих в общем процессе движения материального потока. Анализ практики и исследования процесса движения материального потока показывают, что взаимодействие различных видов транспорта зависит от многих условий экономического, технического, технологического, организационного и управленческого характера.

В Республике Беларусь функционируют 48 логистических центров, из них 12 являются государственными, остальные созданы за счет инвестиций национальных и иностранных инвесторов; 16 логистических центров располагают на своей территории складами временного хранения и таможенными складами; 9 центров являются мультимодальными, т.е. имеют подъездные пути двух и более видов транспорта, остальные используют только автомобильный транспорт [2].

Структура перевозки грузов по видам транспорта в Республике Беларусь согласно данным Национального статистического комитета Республики Беларусь представлена в таблице 1.

Таблица 1 – Грузооборот по видам транспорта в 2015–2017 гг.

В миллионах тонно-километров

Вид транспорта	Период, год		
	2015	2016	2017
Все виды транспорта	125 957	125 820	133 348
В том числе:			
трубопроводный	60 552	59 345	57 708
железнодорожный	40 785	41 107	48 538
автомобильный	24 523	25 239	26 987
внутренний водный	21	21	32
воздушный	77	108	83

В структуре перевозки грузов наибольшую долю в общем объеме занимает трубопроводный транспорт (от 45 до 48 %), затем железнодорожные

(от 32 до 37 %) и автомобильные (от 16 до 20 %) перевозки. Внутренний водный и воздушный транспорт в сумме занимают менее 1 %.

В условиях увеличения грузооборота возрастает необходимость повышения эффективности управления взаимодействием различных видов транспорта и снижения издержек на логистические операции.

Государственными стандартами Республики Беларусь СТБ 2133–2010 «Классификация складской инфраструктуры» и СТБ 2046–2010 «Транспортно-логистический центр. Требования к техническому оснащению и транспортно-экспедиционному обслуживанию» определены технические требования к складской инфраструктуре, приведены минимальные значения дополнительных параметров технического оснащения транспортно-логистического центра, балльная оценка транспортно-логистического центра на основании его технического паспорта. В рамках мероприятий Республиканской программы развития логистической системы и транзитного потенциала до 2020 г. по обеспечению развития логистической инфраструктуры и повышения эффективности ее использования разработаны критерии оценки приемочной/отправочной экспедиции складских комплексов на основании логистического подхода.

В качестве критериев оценки приемочной/отправочной экспедиции транспортно-логистических центров могут выступать качественные и количественные показатели наличия системы автоматизации склада, наличие подъемно-транспортного оборудования, средств механизации и приспособлений для грузоподъемных операций, перемещения, транспортирования и складирования грузов, уровень автоматизации и механизации внешнего складского оборудования и т.д.

На основе использования коэффициента оценки логистического сервиса транспортно-логистических центров можно определить пути снижения простоя подвижного состава в ожидании загрузки/выгрузки, совершенствование системы организации и нормирования труда специалистов, задействованных при организации погрузочно-разгрузочной работ, рационализацию расчета необходимого подъемно-транспортного оборудования, средств механизации и приспособлений для грузоподъемных операций, повышение слаженности и согласованности операций на разных видах транспорта.

Список литературы

1 **Сергеев, В. И.** Глобальные логистические системы : учеб. пособие / В. И. Сергеев, А. А. Кизим, П. А. Эльяшевич ; под общ. ред. В. И. Сергеева. – СПб. : Издательский дом «Бизнес-пресса», 2001. – 240 с.

2 **Транспорт и логистика** // Международные выставки / Транспортный вестник; гл. ред. Т. В. Луцевич. – 2018. – № 5 (111). – С. 7.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:

■ **Осипова Юлия Александровна**, г. Минск, УО «Белорусский национальный технический университет», аспирант кафедры «Экономика и логистика».