

## **ОПЫТ СОЗДАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ ЗА РУБЕЖОМ И В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

*Е.С. Петрова, О.Д. Макаревич*

Сегодня говорить о развитии экономики страны без развития логистики не имеет смысла. В настоящее время экономики различных стран являются взаимозависимыми, то есть ни одно государство не может существовать без определенной доли участия в международном разделении труда. Формируя устойчивые производственные связи друг с другом, страны осуществляют процесс интернационализации. Как следствие, развитие торговли между государствами набирает большие темпы, финансовые рынки расширяются, создаются совместные предприятия, национальные компании достигают уровня транснациональных. Логистика, отвечающая за движение материальных, трудовых, энергетических и информационных потоков, в данном контексте обретает особое значение.

Ключевые слова: логистическая система, управление цепями поставок, мировая экономика

В 1950-х и 1960-х годах единственной организацией, использующей логистические приёмы, выступала армия. Затем логистическая сфера вышла за пределы военного сектора и трансформировалась в основной инструмент развития конкурентоспособности, который позволяет компании не только выделить себя в глазах потребителей, но и снизить производственные затраты и повысить прибыль [1].

Логистика выступает движущей силой мировой экономики. Экономическое развитие за последние годы привело к созданию комплекса сетей организаций и систем распределения потоков товаров и услуг, в результате чего увеличилась степень глобализации процессов материально-технического снабжения, производства и реализации [2].

Эффективная логистическая система способствует достижению маркетинговых и бизнес-целей компании. Она создаёт условия места и времени, помогая максимизировать удовлетворённость потребителей. Гарантируя быстрые отгрузки за минимальное время и по минимальной цене, она позволяет оптимизировать запасы сырья, а также снизить затраты по перемещению материально-производственных запасов, выполнению погрузо-разгрузочных работ, транспортировке и другим операциям, связанным с распределением.

Необходимость логистических систем вызвана следующими изменениями в мировой экономике: рост транспортных затрат; достижение предела производственной эффективности; изменение основ управления сырьевыми ресурсами; развитие компьютерных технологий; производственная дифференциация; глобализация.

Эффективные логистические системы в мировой экономике выступают основой торговли и высоких стандартов жизнедеятельности для всего человечества. Территории, также как и люди проживающие на них, неодинаково продуктивны. Так, один регион может иметь значительные преимущества над остальными в некоторой производственной сфере. Эффективная логистическая система позволяет таким регионам использовать свои преимущества путём специализации, что приводит к снижению производственных и логистических затрат. Наиболее наглядным примером такой специализации выступает производство электронной аппаратуры в Японии, компьютерная и

воздушно-космическая промышленность США, доминирование некоторых стран в поставке таких видов сырья как нефть, газ, золото и т.д.[3].

Как показывает мировой опыт, важнейшим фактором экономического роста является формирование логистической системы, охватывающей различные сферы деятельности в стране. В современной рыночной среде процесс совершенствования логистического управления товародвижением объективно приводит к усилению интеграции организаций, участвующих в перемещении товаров. Возникает необходимость регулирования всей системы движения товаров, при этом эффективность цепи поставок определяется уровнем организационного оформления хозяйственных связей всех участников товародвижения.

Таким образом, необходимость эффективного управления потоками товаров и услуг на мировом рынке привела к росту экономической значимости логистических систем в мировой экономике[2].

Эволюция логистических систем за рубежом доказывает, что они становятся одним из важнейших стратегических инструментов в конкурентной борьбе не только для отдельных организаций, но и страны в целом [4].

Компания «ZARA» на протяжении многих лет поддерживает свою репутацию лидера в модной индустрии, и причиной таких успехов является уникальная стратегия управления цепями поставок. ZARA опирается на следующие принципы, позволяющие ей увеличивать чистую прибыль и оставаться модным и доступным брендом одежды:

1. Быстрое реагирование на возникающий спрос. ZARA придерживается толкающей системы при управлении своими запасами и рационального управления цепями поставок. Компания ежемесячно создаёт около 1000 различных дизайнов, основываясь на статистике продаж и текущих модных трендах. Она исследует поведение покупателей в магазине, чтобы понять, какие виды дизайна наиболее востребованы, и использует результаты при создании новых моделей.

2. Мелкосерийное производство. У ZARA очень быстрый товароборот. Компания производит каждый товар в небольшом количестве. Это даёт ей возможность быстро оценить востребованность каждого дизайна на рынке и снижает риск производства большими партиями невостребованных товаров. В целях снижения затрат на создание большого количества дизайнов одежды, ZARA использует одни и те же ткани и материалы, но в различном стиле.

3. Центральный распределительный центр. ZARA располагает серьёзной ИТ-системой, которая управляет её распределением. Все товары отправляются в Испанию – центральное месторасположение – откуда в дальнейшем поставляются в другие страны в зависимости от индивидуальных запросов и вкусов потребителей [5].

Apple Inc. считается самой успешной компанией в мире благодаря своей передовой системе управления цепями поставок.

Семь уроков управления цепями поставок от Стива Джобса включают:

1. «Клиент на первом месте, сокращение расходов на втором». Целью Apple Inc. является создание «безумно замечательных» товаров, которые потенциальные потребители захотели бы купить.

2. «Ставь невозможные цели». Когда Джобс захотел создать экран для iPhone из нецарапающегося стекла, он обратился в Corning Inc., которая разрабатывала технологию под названием «Gorilla Glass», являющуюся в то время всего лишь прототипом в лаборатории. Джобс чётко обозначил, что хочет получить крупную партию «Gorilla Glass» в течение 6 месяцев, что было за гранью возможностей Corning Inc. Тем не ме-

нее, Джобс настаивал на своём запросе, что позволило Corning Inc. переоборудовать одну из своих линий LCD и начать производство нового вида стекла.

3. «Приоритетность действий». Когда Стив Джобс пришёл в Apple в 1997 году, на предприятии находилось множество несвязанных производственных линий. Правильно сегментируя товары, Джобс упростил систему управления цепями поставок, а его персонал смог располагать по приоритетам действия, необходимые для поддержания стратегии.

4. «Прими технологическую точку зрения». Джобс был уверен, что разработка микропроцессора и продажа товаров в его магазинах взаимосвязаны. Для этого Apple Inc. увеличила внутреннюю интеграцию, путём установления единых целей для всех бизнес-единиц.

5. «Упрости товар/производственный процесс». Джобс удалил ненужные компоненты, что привело к снижению запасов и сделало производственный процесс более гладким.

6. «В случае необходимости, принимай радикальные меры». Объединение iPod, iTunes и iTunes Store стало революцией в музыкальной индустрии. Тем не менее, Джобса волновало, что кто-нибудь может добавить музыкальный плеер в мобильный телефон. Это побудило его на прекращение продаж iPod и создание iPhone.

7. Строй взаимоотношения через встречи «лицом к лицу». Джобс верил, что великолепные идеи не могут развиваться в процессе общения по электронной почте. Поэтому он ввёл практику длинных совещаний, что стало достаточно продуктивным как для взаимоотношений внутри компании, так и за её пределами [6].

В Республике Беларусь в силу объективных причин исторического, политического, экономического характера имеет место определенное технологическое отставание в области логистики.

Это происходит из-за специфичности развития самих логистических систем, обусловленных целым рядом причин:

- необходимы достаточно прочные связи между производителями, поставщиками и потребителями, которые должны быть объединены в одну систему;
- создание логистических систем требует капитальных вложений и подчас достаточно значительных;
- темпы развития производственной, технической и технологической базы логистики в разных отраслях экономики в последние годы очень высоки и требуют практически постоянного внесения улучшений или внедрения новых продуктов, что требует значительных единовременных затрат;
- постоянное совершенствование технологий предполагает интенсивную подготовку кадров по специальности «логистика», переподготовку и повышение квалификации в этой области персонала среднего и высшего менеджмента [4].

В соответствии с Программой развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года, утверждённой Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29 августа 2008 года № 1249, в республике планируется реализовать 46 инвестиционных проектов по созданию логистических центров. В реализацию данных проектов привлечено более 2,18 трлн. рублей.

Введены в эксплуатацию и осуществляют деятельность 12 логистических центров: «Брест-Белтаможсервис», «Минск-Белтаможсервис», «Гомель-Белтаможсервис», ООО «Брествнештранс», ИП «БЛТ-Логистик», ООО «Двадцать четыре», ОАО «Белмагистральавтотранс», ОАО «Озерцо-Логистик», ООО «БелВингесЛогистик», ТЧУП «ШАТЕ-М Плюс», РУП «Минск-Кристалл», ООО «ИнтерСтройПортал Плюс».

По восьми участкам, предусмотренным Программой, ведется поиск инвесторов: в Гомельской области – 3, в Гродненской – 3, в Могилевской области – 2 участка.

Наиболее интенсивно создание логистических центров осуществляется в Минской области, что обусловлено удобным расположением в центре республики недалеко от г. Минска и пересечением двух международных транспортных коридоров [9].

Активное обращение к логистике в Республике Беларусь обусловлено существенными изменениями условий хозяйствования предприятий и организаций. К их числу можно отнести:

- развитие сферы услуг;
- переориентация традиционного производства на работу «под заказ»;
- необходимость использования преимуществ геополитического положения и транзитного потенциала страны;
- увеличение общей стоимости транспортных услуг (что связано с расширением предлагаемого покупателям ассортимента товаров и ростом цен на топливо);
- обострение проблемы сбыта произведенной продукции и рост запасов готовой продукции на складах предприятий (особенно в кризисный период);
- бурное развитие информационных и коммуникационных технологий (создающее условия для гибкого реагирования производственных и торговых систем на быстро изменяющиеся приоритеты потребителя);
- вхождение в международные цепи поставок в результате усиления процессов глобализации и интеграции в мировой экономике [10].

Основными целями формирования транспортно-логистической системы на территории Республики Беларусь являются:

- обеспечение беспрепятственного прохождения грузов через стыковые пункты транспортных узлов, пограничные станции и передаточные пункты на границе;
- оптимизация перевозочного процесса с участием нескольких видов транспорта;
- ускоренное движение грузов во внутривнутриреспубликанском и международном сообщениях, когда в доставке участвуют один или несколько видов транспорта;
- максимальное использование существующих возможностей всех видов транспорта;
- привлечение дополнительных грузопотоков в транспортные коридоры, проходящие по территории Республики Беларусь;
- уменьшение потерь грузов в процессе транспортирования.

Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь должно идти по следующим направлениям, непосредственно связанным и с масштабами использования логистических технологий:

1. Повышение конкурентоспособности и общее снижение издержек потребителей транспортных услуг за счет внедрения новых видов и форм обслуживания потребителей на основе создаваемых ТЛЦ, позволяющих расширить ассортимент логистических услуг и улучшить их качество.

2. Увеличение объемов перевозок в связи с удобным географическим положением Беларуси и пролеганием кратчайших маршрутов доставки грузов по нашей территории, что приведет к росту экспорта транспортных услуг, увеличит масштабы и спектр логистического обслуживания в условиях экономических изменений в Республике Беларусь.

Вложение значительных инвестиций в информационные системы и технологии, что позволит повысить скорость обработки необходимой информации, а так-

же оптимизировать существующие грузопотоки и, как результат, снизить издержки всех участников логистической системы товародвижения [11].

#### Литература

1. Fundamentals of Logistics / CII INSTITUTE OF LOGISTICS [Электронный ресурс] – Режим доступа: [www.ciilogistics.com](http://www.ciilogistics.com)
2. The macroeconomic significance of logistics / DHL Fast Forward [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.dhl-discoverlogistics.com/cms/gateway/index.jsp>
3. Importance of logistics in business / MBA Knowledge Base [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.mbaknol.com/logistics-management/importance-of-logistics-in-business/>
4. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 29 августа 2008 г. № 1249 «О Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года»
5. *Manasvi Somaiya*, Fashion Forward – Zara’s Supply Chain Strategies / Supply Chain Management [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://cmuscmblogspot.com/2012/09/fashion-forward-zaras-supply-chain.html>
6. Supply Chain Lessons from Steve Jobs / Supply Chain Opz [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.supplychainopz.com/2013/08/7-supply-chain-lessons-apple-steve-jobs.html>
7. *Akwasi*, Amazon's Supply Networks Strategy / Supply Chain Management [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://cmuscmblogspot.com/2013/02/amazons-supply-networks-strategy.html>
8. *George Muha*, 9 of Amazon's Supply Chain Strategies You Should Copy / Linked in [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.linkedin.com/today/post/article/20140414201623-4396055-9-amazon-supply-chain-strategies-you-should-copy>
9. Как развивается логистическая система страны / Министерство торговли Республики Беларусь [Электронный ресурс] – Режим доступа: [http://www.mintorg.gov.by/index.php?option=com\\_content&task=view&id=1735&Itemid=30](http://www.mintorg.gov.by/index.php?option=com_content&task=view&id=1735&Itemid=30)
10. *Полещук, И.И.* Логистический потенциал Беларуси: его оценка и использование / Белорусский экономический журнал. № 3, 2013. – С. 87-97.
11. *Еловой, И. А.* Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь: учеб.-метод. пособие / *И. А. Еловой, А. А. Евсюк, В. В. Ясинский*; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель: БелГУТ, 2007. – 155 с.

#### **Петрова Елена Сергеевна**

Магистрант экономического факультета  
Белорусско-Российский университет, г. Могилёв  
Тел.: +375(33) 693-01-28  
E-mail: [elen578@rambler.ru](mailto:elen578@rambler.ru)

#### **Макаревич Ольга Дмитриевна**

Старший преподаватель кафедры «Экономика»  
Белорусско-Российский университет, г. Могилёв  
Тел.: +375(29) 324-29-71  
E-mail: [25092007@tut.by](mailto:25092007@tut.by)