

УДК 339.173

**С. В. Григорцевич**, кандидат экономических наук, доцент (БГТУ);  
**И. В. Мамоненко**, генеральный директор ЗАО «БелХард-Групп»

### **НЕКОТОРЫЕ ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ МОДЕЛЕЙ И МЕТОДОВ УПРАВЛЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИМИ БИЗНЕС-ПОТОКАМИ В ЭКОНОМИКЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В ПЕРЕХОДНЫЙ К РЫНКУ ПЕРИОД**

Статья посвящена анализу некоторых теоретических аспектов формирования моделей и методов логистическими бизнес-потоками. В работе рассмотрены целевые функции региональной логистики, сити-логистики. Раскрыто содержание программы развития логистической системы в Республике Беларусь до 2015 года.

The article is dedicated to analysis of some theoretical aspects of organization of models and methods for logistics business-flows. The work describes special-purpose functions of regional logistics, city-logistics. The content of program of development of the logistics system of the Republic of Belarus is described.

**Введение.** Для молодой, в рыночном отношении, экономики Республики Беларусь логистика – совершенно новая учебная дисциплина. Термин «логистика» трактуется в зарубежной и отечественной литературе по-разному. В настоящее время большинство экономистов считают, что категория «логистика» происходит от английского «logistics» и означает не что иное, как искусство считать, «искусство рассуждения, вычисления». Это наука об управлении материальными потоками, связанной с ними информацией, финансами и сервисом в определенной микро-, мезо- или макроэкономической системе для достижения поставленных перед ней целей с оптимальными затратами ресурсов» [1].

Терминологический анализ формулировки четко показывает, что главным объектом изучения (исследования) в логистике являются материальные потоки.

**Основная часть.** Сегодня идет процесс становления в Республике Беларусь новой специальности «логистика», поэтому используемые термины и их определения в теории и практике логистического управления потоками ресурсов и управления цепями поставок требуют глубокого, основательного анализа и разумных корректировок системного толкования.

Республика Беларусь по географическому положению находится буквально на перекрестке дорог с запада на восток и с севера на юг. Глупо было бы не использовать свое географическое положение и не зарабатывать деньги на организации, перемещении материальных потоков по своей территории.

В Беларуси, в отличие от многих европейских стран, в силу объективных причин, наблюдается определенное технологическое отставание в области логистики, поэтому принятая программа развития логистической системы до 2015 года призвана это исправить.

Наибольшее внимание в программе уделено управленческому, экономическому и финансовому аспектам, а также размещению логистической цепи. Программа определяет цели, задачи и пути развития логистической системы республики до 2015 года, представляет классификацию логистических центров и основные подходы к их созданию. В программе содержатся схемы размещения логистических объектов, предложен действенный механизм создания льготного режима для потенциальных инвесторов и система критериев их выбора, обозначены подходы к информационному обеспечению управления и функционирования логистической системы.

В зависимости от отраслевой направленности программа развития логистической системы до 2015 года предусматривает формирование транспортно-логистических (торговых) многофункциональных логистических центров. Транспортно-логистические центры предназначены, в первую очередь, для обработки транзитного потока, а также разработки, организации реализации рациональных схем товародвижения на территории республики и других государств на основе организации единого технического и информационного процесса, в котором основной функцией оптово-логистических (торговых) центров является поставка оптовых партий потребительских товаров и продукции производственно-технического назначения отечественного и зарубежного производства непосредственно потребителям или организациям розничной торговли. Многофункциональные логистические комплексы включают торгово-деловой, административно-деловой и выставочные центры.

Отдельный раздел программы посвящен развитию такого элемента инфраструктуры логистической системы, как склад. Склад – это не просто три стены, ворота и крыша. Это сложный

механизированный объект с электронной начинкой и программным управлением. В настоящее время в республике действуют свыше 7 тыс. специальных складских помещений, более 1 тыс. временных помещений, около 30 тыс. механизированных хранилищ для картофеля (с вытяжной вентиляцией, поддержанием нужного температурного режима и обязательно в контейнерах); около 140 складов-холодильников, 59 магазинов-складов. Основная часть функционирующих складов по степени оснащенности и техническому состоянию соответствует классу «С» и «Д»; поэтому программа предусматривает поэтапную реконструкцию имеющихся в республике складских помещений.

По административному делению Республика Беларусь состоит из 6 регионов: Брестский, Гродненский, Гомельский, Витебский, Могилевский, Минский. Поэтому в республике необходимо развивать региональную логистику, которая объединяет в себе несколько научных направлений – регионоведение, регионологию, регионолистику. Каждый отдельно взятый регион имеет устойчивую совокупность природных, хозяйственных, социальных особенностей. Регион – это, прежде всего, исторически и органически сложившаяся общность территории, проживающего на ней населения, производительных сил, ресурсов и сложившихся производственных отношений, а в рыночной среде и предпринимательских структур.

Логистика, как наука, нацеленная на решение практических задач по оптимизации управления потоковыми процессами в экономической и социальной жизни, может иметь различающиеся по масштабам сферы применения: локальную (на уровне фирмы), интегрированную (на уровне корпорации или независимых взаимодействующих предприятий), региональную (объединяющую предприятия в границах региона), межрегиональную (функционирующую в границах двух и более регионов), глобальную (предназначенную для оптимизации потоковых процессов между предприятиями, находящимися в разных странах мира).

На наш взгляд, целевой функцией региональной логистики является оптимизация потоковых процессов экономической и социальной жизни в рамках административно-территориальных границ региона на основе формирования логистической системы.

Вместе с тем реализация этой функции предполагает разработку единых теоретических и методологических основ создания таких систем, несмотря на то, что каждый регион имеет свои особенности и специфику решения поставленных задач. Долг региональной науки –

сформулировать общие концептуальные подходы формирования логистических систем регионов Республики Беларусь.

Здесь также важно иметь в виду, что создаваемая и развиваемая в регионах логистическая инфраструктура должна быть ориентирована на надежное обслуживание не только внутренних экономических потоков, но и входящих в регион, выходящих из него и транзитных.

Анализ величин этих потоков характеризует степень хозяйственной и социальной открытости региона на межрегиональном и мировом уровнях.

Было бы глубокой ошибкой подменить формирование региональных логистических систем разработкой долгосрочных стратегий и схем развития транспортных комплексов регионов, планами строительства или модернизации на их территориях складских сооружений. Для эффективного логистического управления региональными потоковыми процессами нужны, прежде всего, развитые транспортные коммуникации. В республике практически имеется только одна многополосная транспортная магистраль Брест – Москва. Остальные дороги, соединяющие г. Минск с региональными центрами – однополосные. Кроме этого, необходимо строительство современных складских помещений, зон отдыха для водителей большегрузных грузовиков, развитие сервиса и технического обслуживания транзитного транспортного потока. Необходимы также центры и системы автоматизированной обработки информации логистических потоков, развитые структуры управления финансовыми потоками. Нужна также сеть региональных предприятий-провайдеров логистических услуг, страховых, экспедиторских, транспортных компаний, участвующих в организации и управлении поставками товаров. Необходимы эффективные системы транспортного обслуживания пассажирских потоков [2].

В Республике Беларусь преобладающая часть населения живет в городах. Процессы урбанизации протекают и в настоящее время. Город обязан удовлетворять потребности своих жителей (в частности, потребность в мобильности передвижения, производственной и научной деятельности, образовании, коммунальном обслуживании, информации).

При этом для внедрения эффективного логистического управления городским хозяйствам необходим глубокий анализ потоковых процессов. Здесь неопределимую помощь окажет ситу-логистика (в английском написании *citylogistics*). Это не что иное, как комплекс логистических решений, действий, процессов, нацеленных на оптимизацию

потоков материалов, транспортных средств, людей, энергии, финансов, информации в рамках городского хозяйства и его инфраструктуры.

В настоящее время происходит дальнейшее развитие интеграционных процессов в логистике, которые выходят за рамки отдельных предприятий. Управление потоками осуществляется на национальном, региональном и глобальном уровне (еврологистика). Возникают институциональные структуры хозяйствующих субъектов, главным предметом деятельности которых является оказание полного комплекса логистических услуг. Эти компании являются провайдерами логистических услуг, которым передаются часть или все логистические функции, в основном непроизводственного характера. С развитием интеграционных процессов возникают новые варианты логистического аутсорсинга. Они являются интеграторами всей логистической цепи и распоряжаются своими ресурсами, возможностями и технологиями с использованием ресурсов и технологий поставщиков дополнительных услуг и обеспечивают полное и исчерпывающее решение задач логистической цепи [3].

Логистика в Республике Беларусь – это новое научное направление. До последнего времени главным аспектом изучения теории логистики были ее терминология и понятийный аппарат (концепции, принципы, парадигмы, цели и задачи, определения и т. д.)

Однако вторая и не менее важная часть теории логистики – методология – в настоящее время представляет собой набор отдельных моделей (методов, алгоритмов), практически не систематизированных и недостаточно изученных.

Наиболее актуальной проблемой на современном этапе развития логистики является формирование моделей и методов управления логистическими бизнес-потоками.

Наиболее удачным для условий Республики Беларусь является подход к классификации моделей и методов логистических исследований, базирующийся на анализе конкретных моделей (методов, методик, алгоритмов и т. д.), подробно описанных в закупочной, производственной, распределительной и других логистиках. Модели разделены на три класса: первый класс включает модели и методы, предназначенные для решения задач в условиях определенности, без ограничения со стороны внешней среды. Это прежде всего:

– выбор логистических посредников (поставщиков, посредников, перевозчиков, экспертов, типа транспортного средства и т. д.);

– прогнозирование (количества готовой продукции, текущего запаса на складах);

– определение номенклатурных групп;

– модели принятия решений типа «сделать или купить»;

– модели определения потребностей, основанных на теории восстановления и др.

Второй класс включает модели и методы, предназначенные для решения задач в условиях риска и неопределенности, но без конкуренции. Это прежде всего:

– определение оптимальной величины заказа (закупочная и складская логистика);

– алгоритмы управления запасами (закупочная, складская и транспортная логистика);

– формирование номенклатуры и ассортимента распределительных и торговых центров различных уровней;

– модели управления многономенклатурными запасами;

– выбор вида транспорта и способа перевозки грузов.

Третий класс включает модели и методы решения логистических задач в условиях несовершенной конкуренции [4].

**Заключение.** Проведение исследования в области логистики показали, что многие известные модели и методы, применяемые при принятии решений в разных областях логистики, возникли сравнительно недавно и далеки до совершенства. Однако теория логистики продолжает развиваться. И нет сомнений в том, что ее дальнейшее развитие сослужит хорошую службу экономике Республике Беларусь.

### Литература

1. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов / под общ. и науч. редакцией В. И. Сергеева. – М.: ИНФРА-М, 2004. – 976 с.

2. Григорцевич, С. В. Роль человеческого фактора в системном управлении логистическими операциями лесного комплекса Республики Беларусь / С. В. Григорцевич, А. А. Пузыревская // Труды БГТУ. – 2010. – № 7: Экономика и управление. – С. 152–155.

3. Григорцевич, С. В. Некоторые теоретические аспекты логистического подхода к управлению лесохозяйственным комплексом Республики Беларусь в условиях перехода к рыночным отношениям / С. В. Григорцевич // Труды БГТУ. Сер. VII, Экономика и управление. – 2009. – Вып. XV. – С. 116–118.

4. Модели и методы теории логистики / под ред. В. С. Лукинского. – 2-е изд. – СПб.: ООО «Питер Пресс», 2008. – С 44–47.

*Поступила 26.03.2012*