

стоянно в разных условиях функционирования системы управления маркетингом. Наиболее трудоемкая и сложная процедура измерения показателей эффективности управления маркетинговой деятельностью организации происходит в стартовых (начальных) условиях функционирования системы управления маркетинговой деятельностью организации. Измерение уровней управляемости общими функциями управления маркетинговой деятельностью позволяет комплексно решать задачи, возникающие перед коллективом организации в процессе подготовки к переходу к новым условиям развития, рационально распределить усилия на всех этапах, ввести мониторинг и корректировать процессы развития, обеспечивать адресное воздействие.

Литература

1. Высоцкий, О. А. Теория измерения управляемости хозяйственной деятельностью предприятий / О. А. Теория. Под науч. ред. Р. С. Седегова. — Мн.: ИООО «Право и экономика», 2004. — 396 с.
2. Менеджмент для достижения устойчивого успеха организации. Подход на основе менеджмента качества: СТБ ISO 9004–2010. — Введ. 01.01.2011. — Минск: Государственный комитет по стандартизации Республики Беларусь: БелГИСС, 2011. — 52 с.
3. Зацепина, Е. В. Маркетинг в системе мониторинга текущего управления устойчивым развитием организации / Е. В. Зацепина; под научн. ред. В. Ф. Медведова. — Мн.: ИООО «Право и экономика», 2015. — 115 с.

Экономическая сущность и специфика логистического обслуживания транзитных автомобильных грузоперевозок

*Зиневич А. С., асп. БНТУ,
науч. рук. проф. Ивуть Р. Б., д-р эк. наук*

Сегодня в условиях прогрессирующей глобализации, непрерывной экономической интеграции и одновременного развития рынка транспортных услуг наблюдается рост значения логистики как науки и практики управления потоковыми процессами в рыночной экономике. При этом для транспортно-логистической системы Республики Беларусь, как транзитной страны, важной задачей является логистическое обслуживание транзитных автомобильных перевозок, обеспечивающее приток валютных поступлений в бюджет.

Под транзитными автомобильными грузоперевозками понимается международная транспортировка грузов по экономически обособленной территории страны при условии нахождения пунктов отправления и назначения

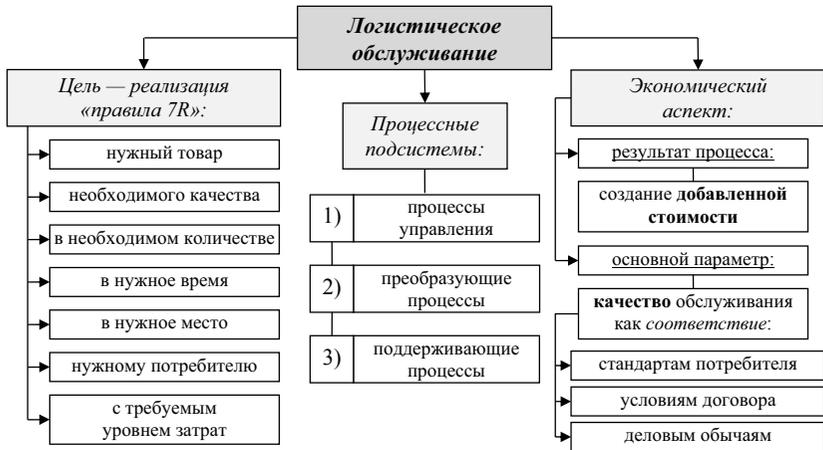


Рис. 1 — Экономическая сущность логистического обслуживания
 Источник: разработка автора

за ее пределами. Для Беларуси приоритетность развития автомобильного транзита обусловлена компактной конфигурацией ее территории с учетом выгодного экономико-географического расположения [1].

В свою очередь, логистическое обслуживание в его классическом понимании предполагает определенную последовательность действий, включающую прием и обработку заказа, а также технологический процесс его исполнения: погрузку, транспортировку, разгрузку, комплектацию, хранение, упаковку продукции и другие виды работ общего назначения [2, с. 2]. По мере индивидуализации спроса на логистические услуги, технологический процесс выполнения заказа усложняется за счет подключения коммерческих и маркетинговых операций. В совокупности операции по приему, обработке и выполнению заказа формируют процесс логистического обслуживания, задаваемый постановкой взаимосвязанных задач, последовательное решение которых обеспечивает создание добавленной стоимости. Согласно еще одной трактовке, под логистическим обслуживанием (сервисом) понимается деятельность по оказанию логистических услуг специализированными организациями на договорной основе [3, с. 221]. Таким образом, акцентированы специализация организаций, осуществляющих логистический сервис, а также договорный характер их взаимоотношений с потребителями услуг.

В рамках обобщения теоретических положений, представленных в работах современных авторов, экономическая сущность логистического об-

служивания может быть раскрыта в виде схемы, показанной на рисунке 1 (рис. 1):

- цель процесса: реализация основных семи правил логистики («правила 7R»);

- результат процесса: создание добавленной стоимости, определяющей ценность (полезность) услуг для потребителя;

- структура процесса: процессы управления, преобразующие и поддерживающие.

Задачи подсистем: 1) управление затратами; 2) перемещение и трансформация потокоформирующих объектов; 3) сохранение значений параметров объектов.

В качестве специфики функционирования рынка логистического обслуживания транзитных грузопотоков следует отметить многовариантность возможного удовлетворения потребностей заказчиков перевозки (грузоотправителей и грузополучателей):

- возможность перевозки по альтернативным маршрутам;

- организация перевозок одним видом транспорта либо смешанная транспортировка;

- отправка партии однородной продукции или сборная отправка;

- использование специализированных либо универсальных средств транспорта;

- доставка в бесперегрузочном сообщении либо с перегрузкой в пути следования и др.

Представленное многообразие вариантов организации транзитной транспортировки и ее логистического обслуживания свидетельствует о сложном характере международных цепей поставок, что привносит элемент недетерминированности в развитие системы глобально-ориентированных логистических услуг.

Литература

1. Ивуть, Р. Б. Развитие транзитного потенциала Республики Беларусь в условиях формирования ее транспортно-логистической системы / Р. Б. Ивуть, А. Ф. Зубрицкий, А. С. Зиневич // *Новости науки и технологий*. — 2015. — №1. — С. 19–33.

2. *Логистика и управление цепями поставок: учебник для академического бакалавриата* / под ред. В. В. Щербакова. — Москва: Издательство Юрайт, 2015. — 582 с.

3. Дроздов, П. А. *Логистика: учебное пособие* / П. А. Дроздов. — Минск: Вышэйшая школа, 2015. — 357 с.