

4. Исследование управления мотивацией в менеджменте на примере ОАО «Сибур-Нефтехим» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://qoo.by/2Xtp>

5. Армстронг, М., Стивенс, Т. Оплата труда. – Днепропетровск: изд-во Баланс, 2012. – 572 с.

РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИКИ КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Близнюк Ольга Сергеевна

Белорусский Государственный Университет (БГУ)

г. Минск, Республика Беларусь

This article deals with the prospects and evaluate the importance of the development of the logistics component within the machine-building complex of the Republic of Belarus. In particular, the author focuses on the importance of logistics in engineering and the basic problems constraining its distribution.

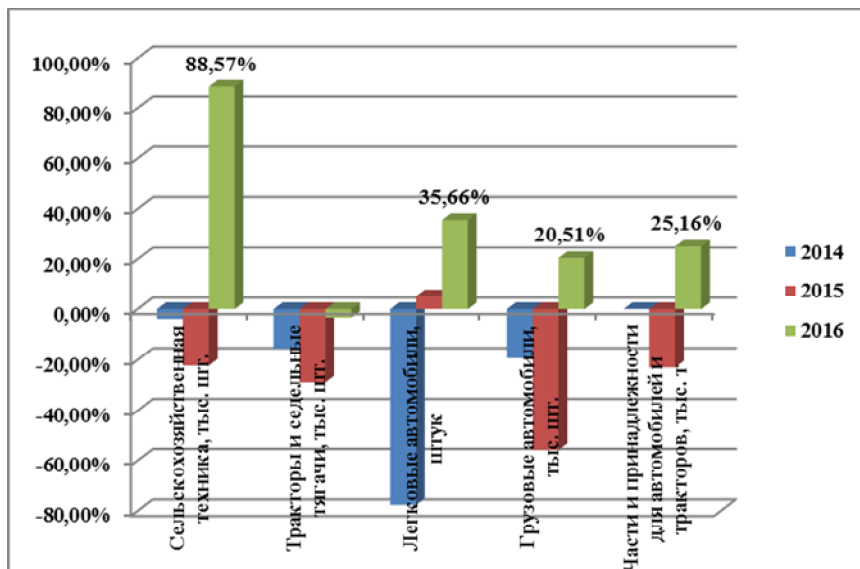
В современных экономических условиях грамотное управление производством неразрывно связано с логистическими потоками и управлением цепями поставок. Для машиностроительного комплекса Республики Беларусь данная тема является наиболее актуальной.

Межотраслевой машиностроительный комплекс объединяет предприятия и производства машиностроения и металлообработки (а в условиях Беларуси включает и металлургию), нацеленные на удовлетворение потребностей народного хозяйства в средствах производства, орудиях труда, предметах долгосрочного потребления. Начиная с 1975 г., по объему валовой продукции, стоимости основных производственных фондов и количеству занятых этот комплекс устойчиво занимает первое место в промышленности Беларуси. По темпам роста машиностроение всегда опережало другие отрасли хозяйства и в целом промышленность. Такому развитию способствовало выгодное экономико-географическое положение республики, наличие квалифицированных кадров, научной, проектно-конструкторской баз.

Машиностроение обладает рядом особенностей, главными из которых являются: довольно развитая внутриотраслевая структура; большой удельный вес наукоемкого и высокотехнологичного производства, продукция которого может широко поставляться на мировой рынок; наличие металлоемкого производства, продукция которого преимущественно вывозится за пределы республики; недостаточное развитие подетальной специализации, что обуславливает значительную зависимость Беларуси от поставок узлов, деталей из других государств [3].

Более 60% продукции белорусского машиностроения реализуется за рубежом. Эксперты прогнозируют в среднесрочной перспективе рост спроса на белорусскую продукцию машиностроения в России и Казахстане, на долю которых совокупно приходится около 73% белорусского машиностроительного экспорта. Специалисты отмечают, что хорошие перспективы экспорта этих товаров создают предпосылки для общего развития отрасли в республике.

Так, по итогам 2016 года машиностроение занимало 18% в доле экспорта всей продукции в страны СНГ из Республики Беларусь.



Риснок 1 – Динамика цепных темпов прироста экспорта продукции машиностроительного комплекса в 2014-2016 гг.

Анализ динамики цепных темпов прироста экспорта машиностроительной продукции в страны СНГ в 2014-2016 гг. показывает, что 2015 год был переломным в плане повышения экспорта машиностроительной продукции. В 2016 году экспорт сельскохозяйственной техники вырос почти на 89%, тракторов и седельных тягачей снизился еще на 3,35%, легковых автомобилей вырос на 35,66%, грузовых автомобилей – на 20,51%, частей и принадлежностей для автомобилей и тракторов – на 25,16%.

Данные статистические результаты достоверно показывают важность и необходимость дальнейшего развития логистики для повышения конкурентоспособности машиностроительного комплекса Республики Беларусь.

Из 41 логистического центра, работающего в Беларуси, 11 – государственные. Остальные созданы за счет инвестиций национальных и иностранных компаний. При этом наблюдается высокая концентрация операторов и объемов оказываемых услуг в столице и Минской области, доминирование отдельных предприятий с участием государства, а также рост объемов услуг и затрат операторов.

К внешним факторам, сдерживающим развитие логистики в Беларуси, следует отнести:

- 1) дефицит инвестиций в развитие инфраструктуры,
- 2) несформированность рынка 3PL-услуг,
- 3) отсутствие системного интегратора уровня 4PL,
- 4) недостаточную квалификацию персонала, несовершенство законодательства,
- 5) излишнее администрирование таможенного и других видов контроля,
- 6) высокие налоговые и иные издержки,
- 7) недостаточное развитие дорожной инфраструктуры, которое усугубляется введением в течение года сезонных и температурных ограничений для движения большегрузного транспорта.

Развитие внутренней логистики сдерживается дисбалансом в распределении населения по территории страны и сосредоточенности объектов производства. Пятая часть населения республики проживает в Минске и его окрестностях, тут же сосредоточены производственные мощности [5].

Под 3PL провайдером или провайдером (оператором) логистических услуг принято понимать организацию, которая предоставляет комплексные услуги в области логистики для клиентов: транспортировку, экспедирование, складирование, таможенное оформление и так далее. Аббревиатура 3PL означает Third Party Logistics – логистика третьей стороны. Другими словами, термин 3PL является синонимом понятия аутсорсинг, что означает передачу части или всех функций логистики третьей стороне, являющейся провайдером логистических услуг. 4PL (Fourth Party Logistics) означает интеграцию всех компаний, участвующих в цепочке поставок. 4PL провайдер управляет всеми логистическими процессами таких компаний в интересах цепи поставок.

Основная принципиальная особенность – наличие и использование компанией-оператором функциональности «Сводное планирование» ERP-систем, что позволяет в автоматическом режиме рассчитывать потребность в товарных запасах торговых точек компании-клиента. В отличие от традиционных для 3PL улучшений, относящихся к отдельным звеньям логистической цепи, 4PL-подход призван оптимизировать логистическую цепь в целом.

Отличия 4PL от структуры 3PL, в первую очередь, обусловлены отличиями организационными, которые увеличивают потребность организации в площадях и кабинетах центрального офиса. Более того, возможны постоянные или временные удаленные рабочие места вне компании, например, в структурах клиентов. 4PL-провайдер представляет собой сочетание стратегического и оперативного управления, то есть функций консалтинговой компании, область экспертизы которой, в первую очередь, относится к бизнес-консалтингу, и 3PL-оператора [1].

Таким образом, в наше время приходится говорить о формировании новой логистической парадигмы, где не просто четко прослеживается место и роль логистики в интеграции бизнес-процессов предприятия, а подчеркивается ее ведущая роль.

Для сравнения можно привести опыт Российской Федерации. Россия сделала значительный вклад в развитие логистики. На основе разработок российских ученых были построены модели перевозки войск, их обеспечения и снабжения. В конце 1970-х годов в Ленинграде была разработана логистическая технология, т.е. работа видов транспорта по методу транспортного узла, где осуществлялось их взаимодействие.

В настоящее время она положена в основу развития единой Европейской транспортной системы стран ЕС. Следующая ступень развития логистики в России наметилась как следствие качественных перестроечных изменений в экономике, связанных с определенной организационной децентрализацией, коммерциализацией, производственной снабженческо-сбытовой деятельности [1].

Как показывает опыт, грузоперевозчики выбирают те маршруты, где четко налажена работа всех структур: процедура таможенного оформления, транспортно-дорожная инфраструктура и т.д. Поэтому для РБ сейчас особенно актуально научиться сочетать свои транзитные и логистические функции. Пока они не отработаны, нашей стране будет сложно конкурировать с более компетентными специалистами соседних государств. Важно, чтобы логистические центры охватывали основные транспортные узлы, поэтому у нас был открыт сухой порт в Колядичах, который сотрудничает с Балтийским и Черноморским. Перспективным считается участие Беларуси в развитии «Шелкового пути», ведь по суше груз из Китая транспортируется в три раза быстрее, чем по морю.

Разумеется, если пропускной пункт на границе работает оперативно, повышается шанс, что грузоперевозчик выберет его снова. Тем не менее, при разработке логистических центров не стоит забывать, что логистика — это не только способ минимизировать расходы. В этой сфере зачастую работает обратный принцип — «больше тратишь — больше получаешь» [4].

Таким образом, для дальнейшего развития машиностроительного комплекса Республики Беларусь необходимо дальнейшее совершенствование и развитие логистической составляющей в экономике и формирование новой парадигмы бизнес-модели, в которой бы изначально закладывались и учитывались возможности максимально полного использования всевозможных бонусов от тщательно спланированной и продуманной логистической модели.

Список использованной литературы.

1. Гегамов, Н., Долгих, А. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://iteam.ru/publications/logistics/section_80/article_2809 Дата доступа: 01.11.17.
2. Горниченко, А. Р. Зарубежный и отечественный опыт по отраслям [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.repository.hneu.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/4072/1/r>

орниченко%20а.р.%20зарубежный%20и%20отечествен-
ный%20логистический%20опыт%20по%20отраслям.pdf дата
доступа: 01.11.17.

3. Машиностроительный комплекс [Электронный ресурс]. –
Режим доступа: <http://www.economy-web.org/?p=336> Дата доступа:
01.11.17.

4. Особенности развития логистики в Республике Беларусь
[Электронный ресурс]. – Режим доступа:
<http://www.transportal.by/news/avto/osobennosti-razvitiya-logistiki-v-respublike-belarus-110316.html> Дата доступа: 01.11.17.

5. Программы развития логистики в Беларуси до сих пор нет, а
вопросы к ней есть [Электронный ресурс]. – Режим доступа:
<http://transinfonews.by/ekonomika/1064-programmy-razvitiya-logistiki-v-belarusi-do-sih-por-net-a-voprosy-k-ney-est.htm> Дата доступа:
01.11.17.

АЛГОРИТМИЗАЦИЯ РАБОЧЕГО ПРОЦЕССА СПЕЦИАЛИСТА ОТДЕЛА ЗАКУПОК КАК ИНСТРУМЕНТ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ЗАПАСАМИ НА ПРЕДПРИЯТИИ

Боярин Артем Сергеевич

Сафонов Олег Станиславович

Институт бизнеса и менеджмента технологий БГУ

г. Минск, Республика Беларусь

The article describes the algorithm of exist stock reserves optimization for managers in trade organizations

В современном бизнесе сфера управления запасами связана с необходимостью обработки большого количества разнообразной информации. Более того, наблюдается тенденция увеличения информационного давления на отдельного специалиста, при этом требуется быстрое и точное реагирование на динамику изменения многочисленных факторов рынка и цепочек поставок.

Вышеуказанный аспект является источником ошибки ЛПР (лица, принимающего решения) вне зависимости от занимаемой должности: от руководителя подразделения до технического опера-