

средств. Поэтому кейтеринг можно рассматривать в рамках логистики туризма как мощный импульс развития городов-связей и совершенствования туристической инфраструктуры.

Таким образом, в современной экономике, трактуемой как потоковой, важное значение приобретает использование концепций логистики туризма в управлении потоками потребителей. В целях развития туристической отрасли необходимо развивать инфраструктуру, в том числе города-связи, которые обеспечивают туристов услугами. Подход к организации услуг питания на основе кейтеринга будет способствовать укреплению конкурентных позиций туристических предприятий на международном рынке услуг.

Список использованной литературы

1. *Скоробогатова, Т. Н.* Управление пассажиропотоками как отправная точка и производная сервисной логистики / Т. Н. Скоробогатова // Вестник экономической науки Украины. – 2014. – № 3. – С. 109–113.

2. *Скоробогатова, Т. Н.* Логистика туризма в фокусе новых логистических направлений / Т. Н. Скоробогатова // Сервис в России и за рубежом. – 2016. – Т. 10, № 1. – С. 124–136.

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ЭКСПОРТА ПРОДУКТОВ НЕФТЕПЕРЕРАБОТКИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Е. Г. Кирпичев, А. М. Туровец

Институт бизнеса БГУ
Минск, Беларусь

Shipping of different cargos by different types of transport requires compliance with certain rules and measures. This obliges to select special equipment for loading, handling, special packaging, the preparation and formation of a certain set of documents, compliance with the conditions of transportation. In this regard, special attention is paid to bulk cargoes, especially petroleum products, which are classified as dangerous cargos.

Высокая значимость применения логистического подхода в практике хозяйственной деятельности обусловлена необходимостью оптимизации издержек и длительности циклов в процессе доведения сырья и материалов

до производственного предприятия, их внутризаводской переработки, реализации готовой продукции потребителю.

Часто в процессе доставки нефтепродуктов осуществляется несколько перевалок с одного вида транспорта на другой. Нефтепродукты могут накапливаться в промежуточных емкостях (например, в портовых терминалах, ожидая отправки танкером). Каждый этап транспортировки и хранения, каждая перевалка связаны с несколькими видами затрат и влекут за собой потери транспортируемых нефтепродуктов. Эти потери, в свою очередь, могут быть как в пределах установленных норм, так и сверхнормативными.

При транспортировке нефтепродуктов возникают следующие типичные ситуации:

- нефтеперерабатывающий завод отгружает ежедневно несколько тысяч железнодорожных цистерн продукции;
- одна из цистерн при транспортировке дала течь;
- несколько десятков цистерн были слиты в один резервуар, часть содержимого из которого была отправлена по трубопроводу.

В современных условиях оптимизация экспортных поставок нефтепродуктов и осуществление транспортного перемещения подобных грузов следует основным принципам [1, с. 117]:

- минимизация потерь при доставке;
- мощности, соответствующие региональному спросу;
- модальность (железнодорожный, трубопроводный транспорт или СПГ), адекватная колебаниям спроса и характеру контрактной базы и т. п.

В связи с указанными факторами сегодня важным условием является формирование системы экспорта транспортных услуг при экспортных поставках нефтяных грузов железнодорожным транспортом. При этом необходимо отметить, что в настоящее время существуют определенные проблемы развития экспорта транспортных услуг при поставках сырой нефти и нефтепродуктов железнодорожным транспортом: маршруты перевозок железнодорожным транспортом ограничены предопределенными путями, а данный вид транспорта характеризуется наиболее высокой долей расходов, которая приходится в общей величине эксплуатационных расходов на содержание объектов транспортной инфраструктуры. Но несмотря на существующий достаточно высокий уровень издержек на перевозки железнодорожным транспортом полными отправками по магистральным линиям, этому виду транспорта в большей степени свойственны проблемы эксплуатационного характера, что часто приводит к задержкам в доставке грузов.

На долю логистических факторов приходится порядка 15–18 % положительных эффектов, полученных в результате реформирования предприятия нефтяной отрасли.

В зависимости от выбранной корпоративной структурой степени сложности внедряемого логистического механизма можно выделить три основных уровня организации логистической поддержки в интеграционном объединении нефтяной отрасли [2, с. 63]:

– устранение малопроизводительных структурных звеньев. Относительно простые реорганизационные изменения с созданием дочерних и других хозяйственных обществ. Изменения такого типа в основном не приводят к качественному обновлению структурных элементов и могут сводиться к ординарной перегруппировке активов между равно неэффективными собственниками. Логистика для этой модели реструктуризации вынужденно ограничивается локальными улучшениями на начальном уровне;

– внедрение экономически эффективных организационных структур, создание центров ответственности. Поскольку предприятие имеет большую свободу в области финансов, то логистика этого уровня реструктуризации получает развитие в виде функциональных комплексов;

– реструктуризация в целях развития, основанная на новом понимании организации. Реорганизация системы управления, введение контроллинга, использование стратегической логистики.

Применение инструментария логистики позволяет обеспечить комплексный анализ бизнес-процессов проекта повышения эффективности организационно-экономических отношений, облегчает разработку обоснованного плана реформирования компании, способствует его реализации и проведению контроля средствами логистического аудита и мониторинга.

Логистический менеджмент минимизирует предпринимательские риски корпоративных структур, гарантируя надежность поставок материально-технических ресурсов и оборудования для буровых объектов, обеспечивая требуемый уровень сервисных услуг для потребителей нефтепродуктов. Кроме того, позволяет придать процессам совершенствования организационно-экономических отношений стратегический, комплексный и долговременный характер, что существенно влияет на производственно-финансовую деятельность нефтяных компаний и их конкурентоспособность.

Список использованных источников

1. *Горчакова, О. В.* Транспортные услуги при экспорте нефтяных грузов / О. В. Горчакова // Российский внешнеэкономический вестник. – 2017. – № 10. – С. 110–124.

2. *Мартынов, А. Л.* Повышение эффективности перевозок жидких грузов на основе применения флекси-технологий / А. Л. Мартынов, И. С. Моргачев // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. – 2014. – № 4. – С. 67–74.