

гистических центров, к которым, как правило, относятся частные инвесторы, транспортные компании, бюджетные средства и целевые фонды местных администраций, дотации национальных бюджетов, дотации и программы Европейского союза, кредиты [3].

Учитывая, что создание логистических центров в рамках единой макрологистической системы Республики Беларусь может стать одним из важнейших направлений социально-экономического развития страны и ее регионов, необходимо с учетом мирового опыта выработать эффективные модели и механизмы регулирования государственными и местными органами управления процессов создания логистических центров для максимального использования их потенциальной роли во внешнеэкономической деятельности, решении энергетических и экологических проблем, региональном развитии.

Литература

1. *Fechner, I. Centra Logistyczne. Cel — Realizacja — Przyszlosc / I. Fechner. — Poznan: Instytut logistyki i Magazynowanja, 2004. — 230 с.*

Прокофьева, Т.А. Логистика транспортно-распределительных систем: региональный аспект / Т.А. Прокофьева, О.М. Лопаткин; под общ. ред. Т.А. Прокофьевой. — М.: РКонсульт, 2003. — 400 с.

Титюхин, Н.Ф. Государственно-частное партнерство в развитии логистического рынка России: нереальная реальность / Н.Ф. Титюхин // Логинфо. — 2006. — № 12. — С. 4—11.

А.С. Смоляга

Белорусский государственный экономический университет (Минск)

МОДЕЛЬ ЛОГИСТИЧЕСКОГО СЕРВИСА В СИСТЕМЕ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ

В связи с высоким уровнем конкуренции на рынке строительных материалов, вызванным докризисным появлением большого количества новых игроков и послекризисным снижением темпов роста строительной отрасли, система логистического сервиса (СЛС) должна быть сформирована на всех уровнях каналов распределения, по которым происходит движение строительных материалов.

Основными предпосылками развития логистического сервиса (ЛС) в системе распределения строительных материалов являются: снижение конкурентоспособности отдельных видов продукции и предприятий; сезонность спроса; затоваривание складов; наличие невостребованных товарных позиций и целых ассортиментных групп; потеря стратегически важных заказчиков; снижение влияния на отдельные сегменты рынка; дисбаланс в географии производства и потребления широкого перечня строительной продукции; увеличение импорта строительных материалов; простой в строительстве, связанные с низким уровнем организации логистического сервиса; недостаточный уровень обеспече-

ния сохранности строительных материалов в процессе грузопереработки, погрузочно-разгрузочных работ, транспортировки; проблема обеспеченности регионов строительными материалами; тенденции увеличения объемов индивидуального строительства. Кроме того, на предприятиях промышленности строительных материалов отсутствует оптимальная модель комплексного логистического обслуживания промежуточных и конечных потребителей.

Структурная модель ЛС включает взаимосвязанную совокупность следующих блоков: анализ проблем обслуживания клиентов; определение стратегий развития ЛС; формирование комплексного предложения логистических услуг; структурно-функциональное построение СЛС; информационно-аналитический блок; оценка и анализ результативности СЛС. Создание и функционирование данной модели позволит, во-первых, производителю получить дополнительные конкурентные преимущества в процессе принятия решения потребителем о выборе стратегического поставщика, а следовательно, увеличить или сохранить долю рынка; во-вторых, потребителю повысить уровень доверия к выбранному ранее поставщику; в-третьих, сэкономить значительные финансовые ресурсы на создание логистической инфраструктуры.

Блок 1. Анализ проблем обслуживания клиентов включает определение целей и задач ЛС на предприятии, анализ и сегментацию рынков В-to-В и В-to-С, кластеризацию потребителей строительных материалов, формирование и расширение базы клиентов, определение форм взаимодействия с потребителями.

Блок 2. Определение стратегий развития ЛС предусматривает миссии и стратегические цели предприятия, формирование принципов ЛС, разработку политики в области ЛС, взаимодействие ЛС с другими функциональными областями логистики, прогнозирование развития ЛС.

Блок 3. Формирование комплексного предложения логистических услуг предполагает выявление ценностей потребителей, обоснование системы показателей базового уровня ЛС, использование концепции совершенного заказа, стандартизацию ЛС, описание бизнес-процессов ЛС, формирование комплексов логистических услуг для различных сегментов рынка.

Блок 4. Структурно-функциональное построение СЛС предусматривает комплексное логистическое обслуживание потребителей (управление взаимоотношениями с клиентами, прием и формирование заказов, систему мероприятий по удержанию клиентов и получению новых заказов, организацию процесса предоставления услуг) и сервисное сопровождение продукции (снижение потерь и хищений в процессе товародвижения: упаковывание современными материалами, соответствующими логистическим требованиям; механизация погрузочно-разгрузочных работ, автоматизация системы комплектации грузов; прием и хранение товаров).

Блок 5. Информационно-аналитический блок включает маркетинговые исследования рынка строительных материалов, клиентскую базу

(реальные и потенциальные), базу логистических услуг, использование средств навигации в процессе транспортировки грузов, базу данных договоров, детерминанты эффективности СЛС, показатели качества логистического сервиса.

Блок 6. Оценка и анализ результативности СЛС предполагает мониторинг комплексного логистического обслуживания клиентов и сервисного сопровождения продукции, оценку влияния СЛС на финансовые показатели деятельности предприятия, обоснование требуемого уровня ЛС, расчет рентабельности клиентов, оценку качества ЛС, контроль обеспечения требуемого уровня ЛС, разработку плана мероприятий по совершенствованию деятельности предприятия в области ЛС, совершенствование процесса взаимодействия с потребителями.

В процессе разработки и внедрения структурной модели логистического сервиса потребовалось усовершенствовать систему документооборота, внести предложения по повышению квалификации обслуживающего персонала, разработать положения стандартов по оказанию логистических услуг, установить обратную связь между производителем и потребителями, наладить систему отслеживания рекламаций клиентов.

В результате функционирования структурной модели логистического сервиса в системе распределения строительных материалов удалось повысить эффективность использования транспортной и складской инфраструктуры на 27 %, снизить простой производства по вине поставщика на 36 % и исключить досрочные поставки в 95 % случаев, снизить уровень повреждений, потерь и хищений грузов в процессе транспортировки на 48 %, оптимизировать модель дистрибуции и схему поставок, увеличить количество повторных заказов на 45 %, снизить уход клиентов к конкурирующим предприятиям на 29 %.

А.И. Субботенко

Белорусский государственный экономический университет (Минск)

ОБОСНОВАНИЕ ОПТИМАЛЬНОЙ СЫРЬЕВОЙ ЗОНЫ САХАРНОГО КОМБИНАТА

Важным условием эффективного функционирования свеклосахарного подкомплекса является минимизация расстояний транспортировки сахарной свеклы. Так, увеличение расстояния перевозок до 100 км ведет к возрастанию затрат на 29 % и снижению качества сырья.

Рациональное, научно обоснованное размещение и концентрация производства сельскохозяйственной продукции является объективной необходимостью, которая способствует повышению эффективности всего сельского хозяйства. Вместе с тем при размещении, специализации и концентрации сельскохозяйственного производства должны учитываться принципы, характеризующие их особенности. Во-первых, при одних и тех же затратах труда и средств в различных регионах, в силу