

В настоящее время БАМАП и ПО «БелавтоМАЗ» подписали совместную программу по поставкам на 2004-2006 годы отечественных автомобилей по лизингу, реализация которой позволит защищать интересы как производителей, так и потребителей. Программой предусматривается поставка потребителям седельных тягачей, соответствующих требованиям стандарта Евро-3, и полуприцепов с объемом кузова 85 и 89м<sup>3</sup>. Эта программа привлекательна для белорусских перевозчиков достаточно низкой стоимостью отечественной продукции по сравнению с зарубежной. Однако она не решает проблему обновления парка транспортных средств, так как сегодня подобная техника практически не производится в Беларуси. Кроме того, как уже говорилось выше, уже в 2005 году к выполнению международных перевозок стали допускаться новые автомобили, удовлетворяющие требованиям стандарта Евро-4. Поэтому этот факт еще раз свидетельствует об актуальности использования лизинга автотранспорта западных производителей на международных перевозках.

Увеличение количества автомобилей, взятых в лизинг, позволит создать дополнительные рабочие места для жителей республики, уменьшая тем самым уровень безработицы. Кроме того, обеспечит увеличение денежных поступлений в бюджет республики и, прежде всего, валютных.

УДК 386.12

## **ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОДХОДА К УПРАВЛЕНИЮ АВТОТРАНСПОРТНЫМ ПРЕДПРИЯТИЕМ**

*Романова Елена Владимировна, Буйко Людмила Александровна  
Научный руководитель – д-р экон.наук, проф. Р.Б. Ивуть  
(Белорусский национальный технический университет)*

В данной статье рассмотрены предпосылки формирования логистического подхода к управлению, изучены особенности его применения на автотранспортном предприятии.

Экономико-правовые преобразования в Республике Беларусь требуют развития новых форм управления предприятием, повышения

эффективности его ориентации в современных условиях развития товарно-денежных отношений и рынка. Такая ситуация определяет поиск новых организационно-экономических решений, привлечения прогрессивной методологии управления производством, позволяющей повысить его эффективность.

Преобразования в транспортной отрасли Республики Беларусь сопровождаются некоторыми изменениями в размерах парка подвижного состава и структуре управления автотранспортными предприятиями (АТП), работающими на рынке автотранспортных услуг, как результат адаптации к новым экономическим условиям.

Задача экономической и в целом успешной реализации провозных возможностей в условиях конкуренции стала одной из главных. Важными условиями ее решения являются быстрая реакция предприятий на изменение запросов потребителей, снижение затрат на производство транспортных услуг и повышение их надежности.

В последние годы разрабатывается и используется концепция логистики как один из важных подходов к управлению. Логистика направлена на снижение издержек, повышение надежности, на уменьшение рисков производства посредством согласования и взаимной системной корректировки планов и действий снабженческих, производственных и сбытовых звеньев предприятия.

При использовании логистического подхода к управлению предприятие, а также его партнеры, рассматриваются в виде единой экономической системы, имеющей целью удовлетворение потребностей потребителей наилучшим образом.

Управление данной системой осуществляется единым логистическим руководством, которое направляет деятельность системы на достижение общих системных целей.

Отличие логистического подхода к управлению предприятием от традиционного заключается в расширении и модификации методологической базы управления материальными потоками.

На современном этапе развития рынка становится необходимым осознание возможности использования логистического подхода к управлению предприятием, в том числе АТП, использования разработанных ранее и модифицированных методов и подходов с учетом произошедших изменений.

АТП как логистическая система на микроуровне состоит из подсистем, имеющих отношения и связи друг с другом, что обеспечивает

необходимую целостность и единство всей системы. В соответствии с концепцией логистики построение логистических систем должно обеспечивать согласование и совместную корректировку планов и действий снабженческих, производственных и сбытовых звеньев внутри предприятия (системы), что уменьшает возможность возникновения рисков, присущих функционированию логистической системы.

Применяя логистический подход к управлению деятельностью АТП, можно отразить его специфику, которая заключается в следующем:

1. Автотранспортное предприятие отличается от промышленного своей двойной ролью в функционировании логистических систем. С одной стороны, АТП является элементом внешних или интегрированных микро- и макрологистических систем, обеспечивающим связь между звеньями логистической цепи, а с другой, АТП является потребителем отдельных материальных потоков, конечным звеном соответствующей логистической цепи;

2. Отличие АТП от промышленного предприятия состоит в том, что процесс производства и реализации транспортной продукции совпадает во времени и, соответственно, отсутствует складирование готовой транспортной продукции; транспортная продукция имеет характерные особенности.

Деятельность АТП, как и любого другого хозяйствующего субъекта, подвержена неопределенности и риску. Соответственно в АТП, как и других экономических системах, необходимо активно управлять рисками для достижения целей использования логистического подхода. Само применение логистического подхода к управлению производством транспортных услуг за счет координации деятельности подсистем предприятия, также оказывает влияние на уменьшение таких характеристик рисков как величина, размер ущерба.

Логистическая концепция методологии управления автотранспортного предприятия включает:

1. Методы и модели прогнозирования и планирования объемов материальных потоков;

2. Максимальное использование стохастических методов и моделей в разработке и подготовке управленческих решений;

3. Комплексное использование методов и моделей прогнозирования для оценки возможностей АТП по производству конкурентоспособных транспортных услуг;

4. Оценка себестоимости транспортных услуг с учетом уровня надежности используемого подвижного состава.