

на Белорусской железной дороге, находятся от 0,5 до 16 млн \$. Кроме того, учитывая задержки в переработке вагонопотока, повышение простоя вагонов, повторную сортировку и др., то полный ущерб достигает 22,9 млн \$.

В принятой концепции распределения сортировочной работы и расчета плана формирования поездов не учитываются расходы, связанные с повреждением подвижного состава на сортировочных горках и выполнении маневровой работы на станциях, т.е. игнорируются в моделях выбора оптимального плана формирования поездов вопросы, связанные с оценкой фактора безопасности.

Как показали исследования, повреждения вагонов в конечном итоге, приводят к возрастанию времени нахождения вагона на станции, увеличению затрат на маневровую работу, загрузке локомотивов, горловин, станционного персонала. Предлагается методика позволяющая учесть вопросы безопасности, связанные с возможными потерями от повреждения вагонов и порчи грузов на сортировочных станциях в моделях распределения сортировочной работы.

Учет возможных потерь от повреждения вагонов на горочных сортировочных и участковых станциях при решении задачи распределения сортировочной работы позволяет повысить точность расчета нормативов плана формирования поездов на 6,1–10 %.

УДК 656.064

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ ГОСУДАРСТВА

И. А. ЕЛОВОЙ, М. М. КОЛОС

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Термин «безопасность» является многозначным понятием, характеризующим в первую очередь защищенность и низкий уровень риска для субъектов, объектов или их систем. Экономическая безопасность – состояние юридических, экономических отношений, организационных связей, материальных и интеллектуальных ресурсов предприятия, при котором гарантируется стабильность его функционирования, финансово-коммерческий успех, прогрессивное научно-техническое и социальное развитие [1].

Зарубежный опыт показывает, что логистические системы выполняют роль стратегических инструментов в конкурентной борьбе производственных, снабженческих и бытовых организаций не только отдельных стран, но и их союзов, других образований. В Республике Беларусь по ряду объективных причин исторического, политического, экономического характера наблюдается технологическое отставание в различных сферах логистики [2]. Такое положение обусловлено рядом причин:

– несвоевременной разработкой нормативных правовых актов в области логистической деятельности, учитывающих не только опыт стран дальнего и ближнего зарубежья в рамках международных интеграционных образований, но и в сферах кредитно-финансового и налогового законодательства, таможенного регулирования внешнеэкономической деятельности;

– низким качеством и раздробленностью логистического сервиса, требующего расширения перечня услуг в соответствии с рекомендациями международных логистических организаций, формирования эффективных мультимодальных схем доставки с целью использования экологически чистых и энергосберегающих технологий, упрощения документооборота при доставке товаров, оптимизации совершения таможенных процедур;

– неэффективным использованием созданной логистической инфраструктуры и неkoordinированным ее развитием, что требует учета перспективного развития городов и промышленности в них, пропускной и провозной способности транспортных коммуникаций, расширения сети контейнерных логистических центров и контейнерных перевозок с целью обеспечения переработки перспективных товарных и транспортных потоков в различных видах сообщения;

– недостаточным развитием информационно-коммуникационного обеспечения логистической деятельности, требующей разработки инновационных информационно-управляющих технологий и их внедрения в логистические процессы, включая электронный документооборот между участни-

ками логистической деятельности, геоинформационные системы для решения логистических задач, бесконтактную идентификацию товаров в складской деятельности и управления цепями поставок, национальную информационную систему мониторинга товарных и транспортных потоков;

– недостаточным международным сотрудничеством в логистической деятельности и интеграцией в международную логистическую систему, требующими более глубокого взаимодействия в рамках программ международного и национального рынков логистических услуг, приведения в соответствие показателей для участия в международных индексируемых рейтингах в области логистики и управления цепями поставок, расширения международного сотрудничества в сфере подготовки специалистов по логистике.

В настоящее время разрабатывается Программа развития логистической системы Республики Беларусь, целями которой являются:

– повышение эффективности использования созданной логистической инфраструктуры и оптимальное ее развитие в соответствии со структурированными перспективными товарными, грузовыми и транспортными потоками;

– обеспечение комплексности и повышение качества логистического обслуживания;

– совершенствование условий и реализация мероприятий, обеспечивающих эффективное функционирование логистической системы Республики Беларусь.

К основным задачам Программы относятся:

– разработка основных направлений использования созданной логистической инфраструктуры и ее развития;

– разработка методических подходов к повышению качества и обеспечению комплексности логистического обслуживания;

– совершенствование законодательства в области логистической деятельности;

– развитие информационно-коммуникационного обеспечения логистической деятельности;

– интеграция логистической системы Республики Беларусь в международную логистическую систему в рамках проекта «Экономический пояс Шелкового пути» и международные образования ШОС и ЕАЭС.

Результаты реализации задач и достижение поставленных в Программе целей позволят в значительной степени повысить экономическую безопасность логистической системы Республики Беларусь

Список литературы

1 Большой экономический словарь / под ред. А. Н. Азрилияна. – 5-е изд. доп. и перераб. – М. : Ин-т новой экономики, 2002. – 1280 с.

2 Еловой, И. А. Интегрированные логистические системы доставки ресурсов : теория, методология, организация / И. А. Еловой, И. А. Лебедева; БелГУТ. – Минск : Право и экономика, 2011. – 461 с.

УДК 656.22

ОПРЕДЕЛЕНИЕ НЕБЛАГОПРИЯТНЫХ ФАКТОРОВ, ВЛИЯЮЩИХ НА РАБОТУ ПОЕЗДНОГО И ЛОКОМОТИВНОГО ДИСПЕТЧЕРОВ

Д. В. ЗАХАРОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Четкая работа железных работ зависит от технического состояния железнодорожного транспорта, слаженности работы всех его звеньев, условий труда всех участников организации процесса перевозок. Одной из наиболее ответственных профессий на транспорте является профессия диспетчера. Его труд является напряженным, требует повышенного внимания и быстрого реагирования на возникающие экстремальные ситуации. Диспетчер работает не только в дневное, но и в ночное время, что требует особой концентрации и собранности, четкой организованности труда, отличного состояния здоровья. В настоящее время на железной дороге создается Центр управления перевозками (ЦУП), который находится в стадии своего становления. Диспетчеры некоторых отделений железной дороги переведены в Минск, в ЦУП. Намечен перевод диспетчерских аппаратов всех от-