

безопасного функционирования, защита интересов личности, общества и государства от актов незаконного вмешательства, но и показатель цивилизованности общества.

В вопросах транспортной безопасности всем нам надо научиться уходить от формы самоотчета и создания видимости проводимой работы по этому важному направлению деятельности.

Необходима четкая постановка проблемных вопросов, совместное формирование путей их решения и понимания того, что многое возможно сделать и сейчас без существенных финансовых вложений.

Основные усилия в первоочередном периоде должны быть сосредоточены:

– на инвентаризации нормативных актов и должностных регламентов, принятых в предприятиях транспортного комплекса, определяющих действие персонала и служб в случаях нештатных ситуаций. Четкая регламентация действий, понимание ответственности позволит уже в текущем периоде поднять готовность служб на более качественный уровень;

– сформировать перечень объектов транспортного комплекса Республики Беларусь и график проведения комплексного обследования вышеуказанных объектов;

– провести мониторинг обеспечения правопорядка и безопасности на объектах инфраструктуры и подготовить предложения с обоснованием затрат, необходимых для реализации мероприятий, обеспечивающих безопасность на транспортных объектах;

– обеспечить создание паспорта транспортной безопасности на всех объектах транспортной инфраструктуры;

– обеспечить структурное взаимодействие со страховыми компаниями для использования достаточных финансовых ресурсов на реализацию мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, через формируемые программные – мероприятия.

Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2020 гг. направлена на удовлетворение потребностей населения и экономики республики в транспортных услугах; обеспечение доступности, высокого качества и безопасности услуг транспорта; развитие инфраструктуры.

В числе основных задач – обновление подвижного состава, повышение скорости доставки грузов, улучшение инвестиционной привлекательности, государственно-частное партнерство, рост эффективности функционирования транспортного комплекса.

Однако развитие транспортного комплекса Беларуси сопровождается рядом проблем. Среди них стоит отметить падение качества логистики. Другими проблемными моментами являются несоответствие в полной мере транзитной инфраструктуры стандартам ЕС, несовершенная нормативно-правовая база, старение автопарка и т. д. Говоря о совершенствовании управления транспортным комплексом, стоит отметить, что для решения названных проблем необходимы обновление автопарка, широкое внедрение информационных технологий, улучшение придорожной инфраструктуры, формирование системы подготовки высококвалифицированных специалистов. Большие надежды возлагаются на получение преимуществ от инициативы «Экономический пояс Шелкового пути». В результате транспортный комплекс будет использоваться эффективнее, а это повысит и внешнеэкономический потенциал Республики Беларусь.

УДК 658.7

## О ЗАКОНАХ ЛОГИСТИКИ

*В. Д. ЧИЖОНОК*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Любая наука, если она является таковой, характеризуется наличием фундаментальных положений, называемых «законами». Законы логистики необходимо находить, прежде всего, на основе исследования ее объекта и предмета. Объектом логистики является сфера товарообращения (логистическая система), включая информационное, финансовое и иное ее обеспечение. Предметом же логистики являются способы и методы своевременной поставки с наименьшими затратами готовой продукции, сырья и комплектующих изделий в соответствии с потребностями предприятий, организаций и населения. Следовательно, законы логистики – это законы и закономерности в сфере товарообращения.

Любая фирма-производитель товаров желает получить наибольшую прибыль от своей производственно-хозяйственной деятельности. Это значит, что менеджеры фирм должны не только наращивать объемы производства, но и уделять серьезнейшее внимание процессам движения товаров к потребителям, завоеывая и расширяя рынок продаж производимой продукции. При этом большое значение имеет скорость и своевременность доставки товаров потребителям, зависящие от следующих вариантов (рисунок 1).

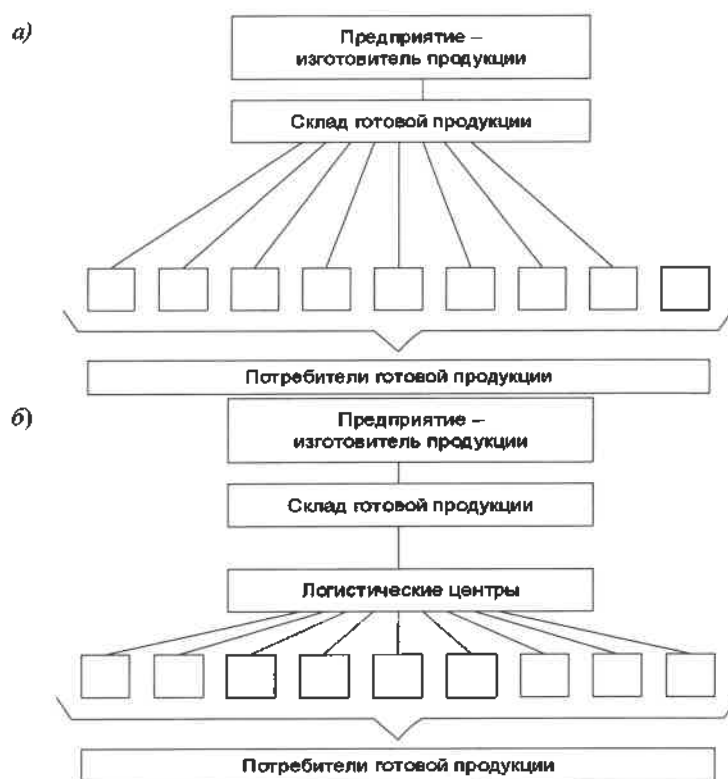


Рисунок 1 – Варианты поставки готовой продукции потребителям:

*а* – непосредственно со склада предприятия-изготовителя;

*б* – с логистических центров, расположенных вне территории предприятия-изготовителя, а также в других государствах

В первом варианте (см. рисунок 1, *а*) фирма размещает менеджеров по продажам в различных государствах, и их задача заключается в подписании контрактов на поставку продукции. После подписания контракта на складе предприятия формируется партия товара и отправляется заказчику. При этом грузы могут доставляться на все континенты. Естественно, сроки доставки товаров в этом случае будут значительными, что не способствует увеличению объема продаж. Более предпочтительным является заблаговременная доставка товаров в регионы и хранение их в специально построенных складах (см. рисунок 1, *б*). В этом случае товары заранее приближаются к потребителям и сроки их доставки после заключения контрактов на поставку товаров значительно сокращаются. Следовательно, потребность в формировании и развитии рынка логистических услуг определяется следующими факторами:

- появлением крупных фирм-производителей продукции;
- стремлением фирм расширить рынок сбыта продукции за счет максимально возможного приближения товаров к потребителям;
- стремлением компаний получить дополнительную прибыль за счет сокращения издержек не только в производственной сфере, но и по всей цепочке товародвижения, а также за счет увеличения продаж.

Крупнейшие фирмы-производители значительное внимание уделяют производственной логистике. При формировании принципов производственно-хозяйственной деятельности рассматриваются варианты:

- концентрации производства товаров на одном предприятии, расположенном на обособленной территории;
- рассредоточения производства товаров на нескольких предприятиях, в том числе на территории различных государств и континентов.

Концентрация производства товаров на одном предприятии позволяет максимально использовать преимущества массового производства, основанного на технологических процессах высокого уровня, что обеспечивает надлежащее качество выпускаемой продукции. Размещение производства в государствах с развивающейся экономикой позволяет получить снижение производственных издержек за счет более низкого уровня оплаты труда. Кроме того, достигается значительное снижение транспортных издержек и возможность быстрее доставить готовую продукцию потребителям. Крупнейшие фирмы-монополисты по производству отдельных видов товаров, как правило, выбирают последний вариант организации своей производственно-хозяйственной деятельности.

Практически все промышленно развитые страны, включая Республику Беларусь, осуществляют экспорт производств в другие страны, а также дают разрешения на создание на своей территории предприятий с иностранным капиталом. Эффективность таких решений заключается:

- в увеличении объемов выпуска промышленной продукции;
- сокращении производственных затрат на выпуск продукции и снижении себестоимости единицы товара;
- ускорении доставки товаров потребителям и увеличении объемов их продаж;
- снижении транспортных издержек за счет совершенствования логистики поставки комплектующих изделий и готовой продукции.

Производство товаров в развивающихся странах может быть настолько эффективным, что часть изготовленной продукции целесообразно возвращать для продажи в страны – экспортеры сырья и комплектующих изделий. При этом создаются возможности для дальнейшего повышения уровня использования транзитного потенциала республики за счет привлечения транзитных грузопотоков через территорию республики в Евразийском направлении. Значительная доля грузопотоков Евразийского направления в настоящее время осваивается морским транспортом. При этом варианте перемещения грузов значительно увеличивается расстояние и сроки доставки. Однако, как известно, провозные возможности морского транспорта ограничены. Поэтому возникает актуальная задача по проведению согласованной политики в развитии международных транспортных коридоров, обеспечивающих расширение узких мест в доставке грузов и увеличение провозных возможностей транзитных транспортных коридоров. Республика Беларусь заинтересована в привлечении на свою территорию транзитных грузопотоков, так как существующее распределение грузопотоков между транспортными коридорами, сложившееся в настоящее время на Евразийском направлении, не в полной мере учитывает потенциальные возможности республики.

Таким образом, развитие логистики в условиях глобализации экономики является востребованным благодаря действию законов: *приближения запасов товарной продукции к потребителям; распределения промышленного производства между промышленно развитыми и развивающимися странами.*

УДК 656.2.003

## **ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ КАК СРЕДСТВО РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЦЕССНОГО ПОДХОДА К УПРАВЛЕНИЮ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

*С. Л. ШАТРОВ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

*В. Л. ЖИГАЛОВ, М. В. СЕМИТКО*

*Белорусская железная дорога, г. Минск*

Наиболее эффективная система управления сложноорганизованных компаний корпоративного типа, как правило, основывается на принципах процессного подхода. В настоящее время в качестве элемента построения на железнодорожном транспорте современной процессно-ориентированной системы следует рассматривать использование Единой корпоративной интегрированной системы управления финансами и ресурсами (ЕК ИСУФР) – система класса ERP второго уровня, которая уже имеет некоторый набор схем бизнес-процессов. Система ЕК ИСУФР, построенная на базе SAP, представляет собой хорошо отлаженную годами эксплуатации оболочку, которая наполняется