

В настоящее время в Беларуси сложились наиболее благоприятные условия для создания сети ТЛЦ. В первую очередь этому способствовало создание Таможенного союза Беларуси, России и Казахстана.

5 октября 2010 года министрами транспорта Беларуси и России было подписано и в ближайшие дни вступит в реальную силу Соглашение по осуществлению транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Союзного государства. Это соглашение выводит на новый уровень сотрудничество Беларуси, России и Казахстана.

В настоящее время существует двойной контроль в таможенном Союзе по транспортным коридорам Восток – Запад, Запад – Восток. Проверка проводится на границе Беларуси с Польшей и Беларусью с Россией. Подписанное соглашение снимает контроль на границе Беларусь – Россия. Контроль выносится на белорусско-польскую границу. Такая мера позволит увеличить транзитные потоки как из Западной Европы в Россию, так и в обратном направлении. Следующим этапом станет унификация транспортной сети трех государств с тем, чтобы транспортные компании работали по единым правилам и тарифам.

Изменится система логистики на внешней границе по принципу "одного окна". Такими «окнами» в Западную Европу должны стать наши ТЛЦ на границе Беларуси с Польшей, созданные, прежде всего, в Бресте и Гродно на базе терминально-складской инфраструктуры железнодорожного транспорта.

В странах с высоким уровнем развития транспортной логистики и сети ТЛЦ на рынке складской недвижимости преобладают терминалы классов «А» и «В», в Беларуси – классов «В», «С», «D». Однако технические характеристики наших существующих складов, их морально-технический износ нередко не позволяют сопоставить их требованиям общепринятой международной классификации складских помещений и мировым нормам терминально-складской инфраструктуры. Поэтому необходимо провести комплексную модернизацию существующей на границе с Польшей терминально-складской инфраструктуры и довести ее до мировых стандартов.

При формировании сети ТЛЦ основной задачей должно стать создание в республике логистических операторов формата 3PL (Third Party Logistics), то есть развитие логистики третьей стороны, когда поставщик услуг (например, Белорусская железная дорога) будет выступать связующим звеном между производителем и потребителем. 3PL-оператор должен оказывать весь комплекс услуг для передвижения продукции по всей цепочке поставок (между звеньями сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем). Поэтому в функции ТЛЦ должны входить не только проработка логистических схем доставки грузо- и товаропотоков, организация их складирования и транспортировки, но и управление складскими запасами, учет, хранение, обработка, транспортная и предпродажная подготовка грузов, подготовка всей сопутствующей документации, мультимодальные транспортные услуги, доставка «от двери до двери», таможенно-брокерские и дополнительные сопутствующие услуги. Клиент будет покупать полный пакет необходимых ему услуг в одном месте.

Своевременное создание ТЛЦ на границе с Польшей в рамках Таможенного союза повысит привлекательность, доходность и экономическую безопасность транспортного комплекса Республики Беларусь.

УДК 656.225

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ

И. А. ЕЛОВОЙ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

А. Е. СТАНКЕВИЧ

Управление Белорусской железной дороги, г. Минск

Безопасность – комплексная интегральная характеристика, оценивающая влияние и взаимодействие различных логистических объектов и систем между собой и на внешнюю среду с точки зрения сохранения внутренней устойчивости, или гомеостаза, т. е. поддержания определенной структуры взаимодействия между внутренней и внешней безопасностью [1]. Критерий безопасности – комплексный показатель (показатели), экстремальное значение которого характеризует наилучшее

(результативное) взаимодействие элементов логистической цепи с позиций саморегулирования и защищенности от внешних и внутренних угроз [1].

В соответствии с вышеизложенными определениями, безопасность в логистике связана с взаимодействием элементов логистической цепи с позиций саморегулирования и защищенности от внешних и внутренних угроз. Выполненные исследования показали, что в условиях глобализации процессов мировой экономики и рыночных отношений не следует ограничиваться логистическими цепями, а целесообразно рассматривать сложные логистические производственно-транспортные и транспортно-сбытовые системы, которые посредством потоков связаны с производством и реализацией конкретной конечной готовой продукции в определенных секторах товарных рынков регионов на территории одного или нескольких государств [2].

В пределах вышеуказанных систем сталкиваются интересы хозяйствующих субъектов на их звеньях, государств и транснациональных корпораций (монополий). Их экономические интересы отражаются в ценах материальных ресурсов на звеньях этих систем и конечной готовой продукции, которая должна быть ниже или равна складывающейся цене на рынке. Материальные потоки сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем проходят через инфраструктуру макрологистических систем, которая должна проектироваться и создаваться на их основе и на основе характеристик, зависящих от спроса на конечную готовую продукцию.

В качестве оценки эффективности экономической безопасности функционирования сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем предлагается использовать смешанный критерий, учитывающий экономические, качественные и надежность характеристики звеньев этих систем [2]:

$$K_k = K_s(1 - \beta) + K_o\beta,$$

где K_s – значение качественного критерия, определенное на основе метода экспертных оценок, характеризующего качество функционирования рассматриваемой сложной логистической системы (надежность, гибкость, доступность, информативность и комплексность системы); K_o – значение экономического критерия, $K_o = \frac{C_{пр}}{C_c}$, $C_{пр}$ и C_c – соответственно цены производимой и конечной готовой продукции; β – коэффициент весомости, определяемый экспертным способом для критериев K_s и K_o .

Предлагаемый подход к оценке рассматриваемых сложных логистических систем дает возможность учитывать реальные условия функционирования на уровне макрологистики в условиях глобализации процессов мировой экономики, отразить влияние и взаимодействие различных логистических объектов между собой и на внешнюю среду через цену конечной готовой продукции и другие параметры.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Резер, С. М. Логистика. Словарь терминов / С. М. Ремзер, А. Н. Родников. – М. : ВИНТИ РАН, 2007. – 412 с.
- 2 Еловой, И. А. Управление потоками в логистических системах мировой экономики / И. А. Еловой, В. И. Похабов, М. М. Колос; под науч. ред. В.Ф. Медведева. – Минск : Право и экономика, 2006. – 266 с. (Сер. «Мировая экономика»)

УДК 656.222.3

ОСОБЕННОСТИ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ РАЗРАБОТКИ ПРОГНОЗНОГО ГРАФИКА ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

А. А. ЕРОФЕЕВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Комплексная автоматизация перевозочного процесса является одним из основных направлений повышения безопасности перевозочного процесса. Частью этой проблемы является автоматизация регулирования движения поездов на перегонах и станциях. С этой целью на Белорусской железной дороге создается Комплексная система управления поездной работой (КС УПР БЧ). Технической основой создания КС УПР БЧ является система диспетчерской централизации ДЦ «Неман». Применение современных устройств СЦБ существенно повышает производительность труда и снижает эксплуатационные