

Для решения этих серьезных задач оплату труда работников предприятий в условиях рыночной экономики целесообразно строить на следующих принципах:

- Во-первых, фонд оплаты труда должен быть тесно увязан с конечными результатами работы предприятия.
- Во-вторых, необходимо обеспечивать непрерывный рост производительности труда по сравнению с ростом заработной платы.
- В-третьих, целесообразно сочетать коллективную и индивидуальную заинтересованность и ответственность в результатах труда.

УДК 656.062(476)

### **Перспективы применения транспортной логистики для управления транспортной системой Республики Беларусь**

Ивуть Р. Б., Янчицкая Я. В., Царенкова И. М.  
Белорусский национальный технический университет

Логистическая наука выступает как дисциплина, включающая в себя закупочную или снабженческую логистику, логистику производственных процессов, сбытовую, или распределительную, логистику, транспортную логистику, информационную логистику и ряд других. Новизна логистического подхода заключается в интеграции перечисленных, а также других областей деятельности с целью достижения желаемого результата с минимальными затратами времени и ресурсов путем оптимального сквозного управления материальными и информационными потоками.

Значительная часть логистических операций на пути движения материальных потоков от первичных источников сырья до конечного потребителя осуществляется с применением различных транспортных средств. Благодаря транспорту, логистический процесс товародвижения (начиная от поставщиков сырья и материалов, охватывая различного рода посредников, и заканчивая потребителями готовой продукции) трансформируется в единую технологическую цепь, а транспорт становится неотъемлемой частью единого транспортно-производственного процесса.

К задачам транспортной логистики прежде всего относят те задачи, решение которых усиливает согласованность действий непосредственных участников транспортного процесса. Применение логистики на транспорте, так же как в производстве и в торговле, превращает контрагентов из конкурентов в партнеров, взаимодействующих в транспортном процессе. Следовательно, к задачам транспортной логистики следует отнести обеспечение технической и технологической сопряженности участников транспортного процесса, согласование их экономических интересов, а также использование единых систем планирования.

Экономический эффект от применения логистики возникает от снижения транспортных расходов. Оптимизируются маршруты движения транспорта, согласуются графики, снижается холостой пробег, улучшаются другие показатели использования транспорта. Применение однотипных средств механизации, одинаковой тары, использование аналогичных технологических приемов грузопереработки во всех звеньях логистической цепи образуют такую составляющую экономического эффекта от применения логистики, как сокращение затрат ручного труда и соответствующих расходов на операции с грузом. Логистический подход создает также условия для улучшения многих других показателей функционирования материалопрводящей системы, т.е. совершенствуется ее общая организация, повышается взаимная связь отдельных звеньев, улучшается управление.

Экономическая сбалансированность развития транспорта может быть достигнута только в том случае, если с одной стороны каждый вид транспорта будет использоваться в сфере своего наиболее эффективного применения, а с другой стороны отрасль в целом обеспечивает полное количественное и качественное удовлетворение постоянно изменяющегося в объеме, времени и пространстве спроса народного хозяйства на перевозки. Необходимо соблюдать пропорции в развитии транспортной отрасли с другими отраслями народного хозяйства.

В доперестроечное время взаимоотношения грузовладельцев и транспортных ведомств по объемам и цене услуг жестко увязывались планами производства, поставок продукции, а также продиктованными государством тарифами на перевозки. Система организации и схемы перевозок продукции от производителя до потребителя, включая экспортно-импортные и смешанные

железнодорожно-морские и другие, были отработаны, установлены и находились под оперативным контролем соответствующих служб союзных и республиканских министерств транспорта.

Необходимость в централизованном обслуживании грузо-владельцев при завозе и вывозе грузов с железнодорожных станций, портов и крупных предприятий была обусловлена не только стремлением к освобождению грузоотправителей и грузополучателей от работ, несвойственных их основной деятельности и связанных с доставкой грузов, но и потребностью координации работ различных видов транспорта, а также обслуживаемых ими предприятий. Все эти меры соответствовали требованиям логистики. При централизованных перевозках транспортные предприятия предоставляли также экспедиторские услуги. Централизованные перевозки позволяли на 30 – 40% снизить потребность в подвижном составе на те же объемы перевозок грузов. Разрабатывались и широко применялись логистические процессы или их отдельные элементы на железнодорожном, автомобильном транспорте.

Эти факторы не снижали необходимости совершенствования перевозочных процессов, логистических систем, информационных технологий и организации для многих грузов систем «Точно в срок» и «От двери до двери». Наблюдалась ведомственная разобщенность видов транспорта, и, как следствие, ведомственные противоречия вместо конкуренции, отсутствие комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания и рыночных регуляторов предложения и оплаченного спроса на логистические услуги, что снижало эффективность функционирования транспортной системы страны.

В результате распада единого государства во вновь образовавшихся самостоятельных независимых странах произошло обвальное сокращение ВВП, дезорганизация производства и сложившихся ранее логистических взаимосвязей в системах «сбыт – транспорт – потребление». Это привело к резкому падению объемов перевозок на всех видах транспорта.

Реформирование экономики, в том числе транспорта, и новые складывающиеся экономические отношения привели к тому, что действовавшая ранее система транспортного обслуживания практически перестала существовать, а новая, обеспечивающая

весь комплекс транспортных услуг, еще не сформирована. Действующая в настоящее время в республике организация предоставления транспортных логистических услуг разобщена по видам транспорта. Передача с одного вида транспорта на другой, особенно при международных перевозках, сопряжена для грузо-владельцев с большими издержками.

УДК: 656.1/. 25

**Анализ надежности железнодорожных перевозок  
вероятностным методом**

Георгиев Н., Стоянов И.

Высшее транспортное училище им. Т. Каблешкова  
София, Р. Болгария

Надежность транспортного процесса исключительно важна для конкурентоспособности железнодорожной транспортной системы. Эта проблема не нова для эксплуатационной науки и практики, но сегодня она становится еще более актуальной и значимой. Для ее решения необходим комплексный подход и современное понимание. Особенность состоит в том, что часто возникает необходимость принятия правильных решений в короткие сроки и в неблагоприятных условиях.

Даже обычному человеку, пользующемуся услугами железнодорожного транспорта, хорошо известно, что организация и управление железнодорожными перевозками – сложный и комплексный процесс. Железнодорожная транспортная система состоит из множества взаимосвязанных и взаимодействующих подсистем: железнодорожной инфраструктуры (железной дороги, контактной сети, средств для управления движением и для его обеспечения), подвижного состава и эксплуатационного персонала. С точки зрения требований достижения непрерывного транспортного процесса эти подсистемы связаны “последовательно” (в серии) друг с другом. Конечно, это условное определение и означает, что “отказ” даже в одной из этих подсистем (подсистема не функционирует или функционирует не в соответствии с предварительно установленными требованиями) приводит к отказу всей системы. Даже самый незначительный (условно говоря) технический отказ или субъективная ошибка