

др. По большинству этих показателей железная дорога уступает своему основному конкуренту на рынке транспортных услуг — автомобильному транспорту. Поэтому даже при более низких, чем на автотранспорте, тарифах на перевозки Белорусская железная дорога не может существенно увеличить их объем.

Повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта, увеличение прибыли за счет обеспечения высокого качества транспортного обслуживания экономики республики, расширения перечня оказываемых грузовладельцам услуг должно базироваться на глубоких маркетинговых исследованиях. Повышение качества транспортного обслуживания включает в виде стратегических направлений не только улучшение качества выполнения некоторых традиционно осуществляемых железной дорогой операций и услуг (операции в процессе непосредственной перевозки, хранение грузов и погрузочно-разгрузочные работы на местах общего пользования и др.), но и освоение новых видов перевозок, новых технологических схем доставки продукции, обеспечение комплексности услуг вплоть до производства полного транспортно-экспедиционного обслуживания грузовладельцев.

Совершенствование маркетинговой деятельности становится одним из важнейших направлений совершенствования управления Белорусской железной дороги. Правильное определение направлений развития комплексного транспортного обслуживания грузовладельцев железной дорогой возможно лишь при наличии точной и своевременной информации об имеющихся потребностях клиентов в оказании определенного вида услуг.

В качестве основных выделяются следующие задачи: определение объема перевозок по родам грузов на перспективу; установление уровня конкурентоспособности железной дороги; определение перечня новых услуг, оказываемых клиентам, которые должны вписываться в деятельность железной дороги и наилучшим образом удовлетворять запросам грузовладельцев; расчет эффективности перевозок и выработка предложений по совершенствованию действующей системы тарифов и сборов; организация деятельности по рекламированию предлагаемых железной дорогой услуг и др.

Решение всех этих задач возможно на основе выполнения маркетинговых исследований общего состояния экономики республики, целей, стратегии и тактики деятельности конкурирующих видов транспорта, изучения номенклатуры и направлений перевозок грузов, в том числе и на перспективу, запросов клиентов, прогнозирования реакции грузовладельцев и конкурентов на определенные действия железной дороги. Практическая реализация этих направлений осуществляется путем обработки и анализа статистической информации, проведения опросов и анкетирования клиентов, сбора предложений и заявок грузовладельцев и т.д.

<http://edoc.bseu.by>

*А.Г. Ефименко*  
Белорусская сельскохозяйственная академия (Горки)

## **ЛОГИСТИКА И ПОВЫШЕНИЕ УПРАВЛЕНЧЕСКОЙ АКТИВНОСТИ**

В условиях становления рыночных отношений важное значение принадлежит эффективности функционирования сферы производства

и обращения, дальнейшему развитию оптовой торговли средствами производства, улучшению качества транспортного обслуживания отраслей народного хозяйства. Для наилучшего решения данных задач на современном этапе необходимо применение логистики — нового направления в управлении снабженческой и сбытовой деятельностью. В концепции менеджмента под логистикой необходимо понимать совокупность способов и методов управления товарными потоками по логической цепочке. Выделяют несколько функциональных областей логистики: закупочную — связанную с обеспечением производства материалами; производственную и сбытовую. При этом необходимо отметить, что составной частью каждого из выше названных видов логистики и связующим звеном в единой технологической цепочке является транспорт. Однако, на наш взгляд, именно управление всей логистической цепочкой создаст экономические и организационные условия для повышения эффективности работы предприятий, увеличения их доли на рынке и получения преимуществ перед конкурентами.

В странах с развитыми рыночными отношениями значительное внимание уделяется совершенствованию управления товарными потоками с применением ЭВМ и специализированных информационных систем. Данная система получила в управленческой литературе название системы планирования потребностей в материалах или системы планирования и управления материальными потоками. Внедрение данной системы позволит не только оперативно согласовывать планы снабжения, производства и сбыта в долгосрочной и среднесрочной перспективе, но и обеспечит сбалансированное текущее регулирование и контроль использования материальных ресурсов, запасов и т.д. с учетом постоянных изменений. С целью консолидации управленческих решений могут образовываться следующие типы организационных механизмов: специальные функциональные звенья, с помощью которых будут контролироваться все или большая часть плановых, административных и контрольных функций, регламентирующих и координирующих движение материального потока; группа координации, которая будет принимать решения по управлению материальным потоком в основных функциональных блоках (планирование и координация, регулирование и контроль); матричные механизмы — будут основаны на двойном подчинении звеньев, от которых зависит эффективное управление материальным потоком. Таким образом, совершенствование плановых и контрольных процедур должно осуществляться одновременно с перестройкой вышеназванных организационных механизмов.

Результаты проведенных исследований показывают, что для практического использования логистики необходимо выполнить ряд требований: рассматривать логистику во всей целостности и решать проблемы управления в комплексе через призму функционирования всей логической цепи; активней опираться на логическую концепцию, тесно связанную с рыночной стратегией; повышать уровень механизации и автоматизации работ, связанных с логистикой, а также добиваться ритмичности в работе; добиваться минимизации издержек и повышать уровень организации снабженческой деятельности, эффективности движения товарных потоков; повышать профессиональную компетентность руководителей, специалистов в области логистики.