

единой системы транспортно-логистических центров ЕЭП, максимальное упрощение процедур таможенного контроля посредством инновационных технологий. Важнейшей новацией в современной деятельности таможенных органов Беларуси и Казахстана является активная реализация проекта «Электронная таможня». В настоящее время Евразийской экономической комиссией подготовлены «Основные направления таможенного администрирования в рамках Таможенного союза в 2012—2015 гг.», цель которых — внедрение в таможенную практику принципа «две службы на границе» с объединением всех видов контроля (транспортного, санитарно-карантинного, фитосанитарного, ветеринарного), первичности электронных документов, системы управления рисками, дифференциации участников ВЭД и развития взаимовыгодных партнерских отношений таможни и бизнеса.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ И ОПТИМИЗАЦИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ

*Цеханович Т. Ф., Белорусский государственный университет
Почечкина В. В., Национальная академия наук Беларуси*

Логистика, известно, исследуется и претворяется в жизнь на макро- и микроуровнях. Макрологистический уровень предполагает акцент на рынок в целом, на региональные рынки (поставщиков, потребителей и др.), выработку для них базовых распределительных подходов и концепций, в т. ч. по размещению ресурсов, выбору видов транспорта, организации транспортировок, рационализации направлений материальных потоков, транзитных/складских схем доставки товаров и т. п.

Макрологистические системы, создавая связи цепи поставок, обеспечивают больший прирост эффекта от интегрированности элементов в систему в сравнении с суммой эффектов от применения элементов системы не интегрировано, т. е. обладают эффектом синергии.

Макрологистика всегда опирается на стратегию. При этом значительное влияние на выбор логистической стратегии имеет глобальная стратегия, как процесс формирования стойких связей между отдельными странами или группами стран на основе международного разделения труда, особенно в форме специализации и межотраслевой кооперации.

При формировании микрологистических систем важным является определение объектов логистического управления. В специализированных и совокупных логистических системах объектами могут быть все, и, прежде всего, те процессы, их структуры и элементы, которые применяются для достижения общих и локальных целей и реализации определенных ими функций. Объективной в этом процессе является необходимость прогнозирования и организации рынка потребителя, формирования потребительского спроса, организация и реализация ориентированной на самостоятельную или совокупную производственную, транспортную, коммерческую деятельность, включая этапы материально-технического обеспечения, производственно-технологического комплектования, производства, сбыта, оптовой и розничной торговли, их социально-кадрового, технико-технологического, транспортного, информационного, финансового, таможенного и другого обеспечения.

При формировании специализированных логистических систем с необходимостью учитывается, что совокупность внутренних и внешних отношений каждой специализированной системы, а также системное интегрирование всего комплекса предполагает обеспечение такого их жизненного цикла, в котором исключались бы этапы регресса и гибели. Это возможно за счет предупреждающего осуществления оптимизационной трансформации, модернизации элементов системы и, как обратная реакция, самих отношений, их совокупности и определенных ими функциональных процессов.

Принципы анализа и проектирования макрологистических систем

Принцип	Общая характеристика
Системный подход	Все элементы логистической системы рассматриваются как взаимосвязанные и взаимодействующие для достижения единой цели управления; определяющей особенностью здесь является оптимизация функционирования не отдельных элементов, а всей логистической системы в целом.
Принцип общего расхода	Здесь учитывается вся совокупность расходов управления материальными, информационными, финансовыми потоками по всей логистической цепи; критерий минимизации общих затрат является, как правило, основным в оптимизации логистических систем.
Принцип глобальной оптимизации	Согласование локальных целей функционирования элементов системы для достижения глобального оптимума.
Принцип координации и интегрированности	Достижение согласованного и интегрированного участия всех элементов логистической системы в управлении материальными, информационными, финансовыми потоками в реализации целевой функции.
Принцип моделирования и информационно-компьютерная поддержка	Широкое использование разных моделей: математических, экономико-математических, графических, физических, имитационных и др.; современное логистическое управление невозможно без соответствующей информационно-компьютерной поддержки.
Принцип необходимого количества систем	Техническая, экономическая, организационная, правовая, кадровая, экологическая и др. системы.
Принцип тотального управления качеством	Надежность функционирования и высокое качество каждого элемента логистической системы как обеспечение ее тотального качества.
Принцип гуманизации функций и технологических решений	Соответствие экологическим, эргономическим, социальным, этическим и др. требованиям.
Принцип устойчивости и адаптивности	Система стойко работает при допустимых отклонениях параметров и факторов внешней среды; при значительных же их колебаниях система приспосабливается к новым условиям, меняя программу функционирования, параметры и критерии оптимизации.

При разработке моделей процессов, оптимизирующих логистические системы, учитывается влияние многих объективных и субъективных факторов, период и время их воздействия. По мнению ряда исследователей (В. С. Николайчук, В. Г. Кузнецов и др.), наиболее важными являются такие факторы, как количество субъектов логистической системы и их размещение; количество и размещение трансформационных центров (составов, пунктов перевалки); транспортные модели; связь; информационная система. Однако, по нашему мнению, этого недостаточно. Необходимо также учесть влияние сопутствующих специализированных систем, как, например, финансовая, кадровая, мар-

Укрупненные факторы, учитываемые при построении логистических систем

Элемент логистической системы	Факторы влияния
Количество и размещение производственных единиц (фирм, предприятий)	Размещение производственных единиц осуществляется с учетом потребителей продукции, транспортных издержек и количества производимой продукции
Количество и размещение складов	Склад может располагаться непосредственно на предприятии, могут быть созданы складские центры по накоплению и обработке грузов, промежуточные склады
Транспортная модель	Модель должна определять оптимум для каждого варианта (составляющей)
Связь	Информационная, контрольная, транспортная сети
Информационная модель	Как правило, используются компьютерные сети

кетинговая, сбытовая, таможенная и др. Сформированная, функционирующая и открытая для оптимизации логистическая система является собой целесообразную совокупность взаимодополняющих видов деятельности и их взаимодействующих элементов. Эта совокупность целеустремленно формирует и реализует совокупные отношения на всех этапах воссоздания и развития ее совокупного жизненного цикла на основе интеграции и адаптации внутренних и внешних совокупных функциональных поточных процессов, элементов и ресурсов.

Экономическая эффективность логистики (логистической системы) определяется, как правило, с помощью интегрального показателя (или системы показателей), среди которых доминируют требования потребителя относительно качества обслуживания и цены обслуживания. Количественная оценка эффективности может быть проведена с помощью метода «фиксации» или определенного уровня логистических расходов, или обусловленного потребителем времени выполнения заказа. Если при разработке и построении логистических систем учитываются факторы, обобщенные нами в табл. 2, то оценка экономической эффективности логистики пользуется такими критериями, как минимизация расходов, максимизация прибыли, минимизация риска.

Одним из главных критериев успешности логистической системы является качество, определяемое показателями, которые можно измерять, или оценочными показателями, которые косвенно характеризуют качество. Немаловажными критериями являются уменьшение совокупных логистических затрат в региональных системах логистического посредничества, минимизация риска возможных потерь в логистической цепи, хотя, справедливости ради, заметим, что поскольку всегда существует асинхронность производства и поставки продукции, то всегда существует риск логистических потерь. Однако, потенциальная возможность осуществления риска тем выше, чем больше неопределенность рыночной конъюнктуры, чем ниже уровень комплиментарности хозяйственных связей.

Относительно отечественной логистической практики заметим, что многие руководители предприятий уже осознали важность и необходимость применения логистики как мощного фактора развития предпринимательской деятельности. И, невзирая на то, что на первых порах формирование логистических систем, особенно на микроуровне, происходило спонтанно, грубым методом проб и ошибок, в настоящее время отечественными учеными разрабатывается много альтернативных моделей и механизмов уже для ускорения логистических процессов. Говоря языком науки, отечественная логистика, положив в

основу ключевое понятие «материального потока» переходит на метауровень. На метауровне крайне важным является принятие интегрированных решений, когда учитываются: (а) экономические закономерности, которые объективно отражают существующие в конкретной среде функционирования связи между показателями факторов интенсификации экономических систем и показателями, характеризующими параметры этих и смежных систем или отдельных элементов; (б) закономерности установления в пространстве и времени связей, контактов, их мощностей между отдельными элементами системы. Названные закономерности позволяют найти пути развития и положительную (или отрицательную) результативность существующей организации материальных потоков, хозяйственных связей, что крайне важно для оптимизации логистического процесса и даже для модернизации традиционной экономической системы.

С учетом современного уровня значения интегрированных решений (метауровня), нами в контексте публичного обсуждения Проекта «Основных направлений совершенствования таможенного администрирования в Таможенном союзе в 2012—2015 гг.» (Евразийская экономическая комиссия) была предложена, в частности, такая рекомендация «...дополнить п. 2 подпунктом 2.1.3: выявлять таможенные ресурсы в логистических процессах международных транспортных перевозок, интегрируя оптимизационные решения таможенной и транспортной логистики в единую информационную среду».

ОСНОВНЫЕ ЦЕЛИ И ПРИНЦИПЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ СЛЕДОВАТЕЛЯ С ТАМОЖЕННЫМИ ОРГАНАМИ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПРОФИЛАКТИКИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Ченик А. А., Белорусский государственный университет

Деятельность и следователя, и таможенных органов, в конечном счете, направлена на достижение определенных целей и базируется на соответствующих принципах.

Четкое представление о целях взаимодействия является одним из условий повышения его эффективности, поскольку цель представляет собой прогнозируемый конечный результат предполагаемой деятельности.

Прежде всего, всякое взаимодействие предполагает наличие общей цели. В противном случае оно невозможно. Общими целями взаимодействия следователя с таможенными органами являются борьба с преступностью, ее предупреждение; нейтрализация самой возможности появления и реализации преступных намерений; наиболее полное выявление и анализ общих причин и условий, способствовавших возникновению негативных факторов; принятие необходимых мер к их устранению; оказание воспитательного воздействия на граждан результатами совместной деятельности. Общие цели, в свою очередь, складываются из многих промежуточных целей, достижение которых требует объединения усилий и единства нескольких органов. Такого рода цели представляют собой уточнение, развитие и конкретизацию общих целей. Промежуточные цели можно конкретизировать по следующим категориям: уровень осуществления, субъект применения, объект воздействия (например, определенный объект, определенная категория преступлений и др.).

Взаимодействие следователя с таможенными органами имеет и более конкретные, частные цели, к которым относятся: а) сбор информации; б) раскрытие преступления, выявление его причин и условий, ему способствовавших; в) достижение согласованности действий; г) выявление дефектов в деятельности таможенных органов как органов дознания; д) планирование сосредоточения сил, средств обоих субъектов; е) сосредоточение в системе борьбы с преступностью необходимого объема информационных, тактических, материальных, энергетических и др. ресурсов, своевременное их восполнение; ж) тактически грамотное использование иных возможностей таможенных органов для реализации следственных и профилактических мероприятий; з) обеспечение всех