

Министерство образования Республики Беларусь
Учреждение образования «Барановичский государственный университет»
Студенческое научное общество БарГУ

СОДРУЖЕСТВО НАУК. БАРАНОВИЧИ-2016

Материалы XII Международной
научно-практической конференции
молодых исследователей

(Барановичи, 19—20 мая 2016 года)

В трёх частях

Часть 2

Барановичи
БарГУ
2016

В части 2 сборника материалов XII Международной научно-практической конференции молодых исследователей «Содружество наук. Барановичи-2016» представлены результаты исследований в области физики и математики, а также рассмотрены актуальные проблемы в области информационных систем и технологий в образовании, науке и технике. Особое внимание уделено современным тенденциям в технологиях и материалах машиностроительного и сельскохозяйственного производств, а также экономическим аспектам развития предприятия, региона.

Сборник адресован научным работникам, аспирантам, магистрантам и студентам инженерных и экономических специальностей учреждений высшего образования.

Редакционная коллегия:

А. В. Никишова (гл. ред.), Ю. Е. Горбач, В. Н. Кременевская (отв. секретари), Е. Н. Кирюхова,
О. И. Наранович, А. К. Гавриленя, М. В. Нерода, В. Н. Познякевич, Г. Я. Житкевич

Рецензент

кандидат технических наук, заведующий лабораторией механофизики гетерогенных систем
Государственного научного учреждения «Физико-технический институт
Национальной академии наук» А. М. Милюкова

Научное издание

СОДРУЖЕСТВО НАУК.
БАРАНОВИЧИ-2016

Материалы XII Международной
научно-практической конференции
молодых исследователей

(Барановичи, 19—20 мая 2016 года)

На русском, белорусском, английском языках

В трёх частях

Часть 2

Ответственный за выпуск Е. Г. Хохол
Технический редактор А. Ю. Сидоренко
Компьютерная вёрстка С. М. Глушак
Корректор Н. Н. Колодко

Подписано в печать 04.10.2016. Формат 60 × 84 ¹/₈. Бумага ксероксная.

Отпечатано на копировально-множительной технике. Усл. печ. л. 28,00. Уч.-изд. л. 25,10. Тираж 9 экз. Заказ 681.

Учреждение образования «Барановичский государственный университет».
Свидетельство о государственной регистрации издателя № 1/424 от 09.09.2016.
Ул. Войкова, 21, 225404 г. Барановичи. Тел. 8 (0163) 45 46 28, e-mail: rio@barsu.by .

ISBN 978-985-498-736-1 (ч. 2)
ISBN 978-985-498-734-7

БарГУ, 2016

ПОНЯТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ В ТУРИЗМЕ

Введение. Сегодня туризм является самостоятельным межотраслевым комплексом национальных экономик различных стран, объединяющий огромное количество предприятий из различных сфер деятельности общества. В настоящее время существует множество видов туристических услуг, среди которых транспорт играет основополагающую роль. Также необходимо отметить, что с каждым годом туристские потоки в значительной мере увеличиваются. Соответственно, возникает проблема более рациональной организации и управления транспортным обеспечением туристической деятельности, которые в полном объеме удовлетворят потребности туристов в перевозках как на макро-, так и микроуровне.

Основная часть. Управление транспортными потоками состоит в перемещении туристов как внутри туристско-рекреационной системы, так и за её пределами. Туристско-рекреационная система — это географическая система, включающая в себя природные и социокультурные комплексы, инженерные сооружения, обслуживающие организации и персонал, а также рекреантов (отдыхающих), т. е. потребителей рекреационных услуг [1, с. 17].

Взаимосвязь между туристским потоком и развитием транспортной инфраструктуры в регионе имеет и обратное направление, когда развитие туризма приводит к развитию транспортной инфраструктуры, что в конечном итоге приводит к росту экономики в регионе, а значит и к росту потенциальной возможности путешествия его жителей. Между развитием туризма, транспорта и экономики в регионе имеется сложная прямая и косвенная зависимость, и при определённых условиях транспорт будет играть роль мультипликатора как для развития туризма, так и экономики в регионе. Но для того чтобы транспортная система стала фактором развития туризма, ей нужно развиваться опережающими темпами [2].

Необходимо отметить, что для Республики Беларусь характерна достаточно развитая транспортная система, которая представлена различными видами транспорта: железнодорожный, автомобильный (автобусы), трамваи, троллейбусы, метрополитен, воздушный и внутренний водный (таблица 1).

Исходя из данных таблицы, можно сделать вывод, что пассажирооборот в стране характеризуется устойчивыми темпами роста. Так, за период 2010—2014 гг. пассажирооборот увеличился на 6,7%, что составило 1 594 млн пассажиро-километров. Таким образом, постоянно увеличивающийся пассажирооборот влечёт за собой расширение транспортной системы, функционирование которой невозможно представить без чётко продуманной логистики.

Использование методов логистики в транспортном обеспечении туристической деятельности Республики Беларусь позволит значительно сократить затраты без какого-либо влияния на качество предоставляемых транспортных услуг. Современное развитие информационных технологий позволяет использовать спутниковое слежение за передвижением транспорта, что также положительно сказывается на более эффективной организации транспортных туристских потоков.

Необходимо подчеркнуть, что процесс внедрения логистических принципов управления не влечёт за собой никаких нововведений и не противоречит внутренней экономической политике предприятия, туристической организации и другого хозяйствующего субъекта, а лишь дополняет её, выводя предприятие, организацию на более высокий уровень, обеспечивающий улучшение финансового положения и микроклимата в коллективе. Логистика как бы пронизывает всю структуру предприятия, объединяя логистические звенья в единую логистическую систему [3, с. 18].

Т а б л и ц а 1 — Пассажирооборот по видам транспорта, млн пассажиро-километров, 2010—2014 гг. [4]

Вид транспорта	2010	2011	2012	2013	2014	Темп роста 2014 г. к 2010 г., %
Пассажирооборот всех видов транспорта	23 498	23 671	25 295	26 618	25 092	106,7
В том числе:						
железнодорожный	7 578	7 941	8 977	8 998	7 796	102,8
автомобильный (автобусы)	10 194	9 923	10 016	10 546	9 946	97,5
трамваи	301	305	320	300	281	93,3
троллейбусы	1 891	1 931	1 925	1 873	1 673	88,4
метрополитен	1 833	1 796	1 885	2 200	2 134	116,4
воздушный	1 571	1 643	2 036	2 490	3 070	195,4
внутренний водный	3	4	4	3	3	100

Необходимо отметить, что для большинства белорусских туристических предприятий характерна обособленная деятельность формирования, продвижения и реализации туристского продукта. Однако только синергия является дальнейшим действенным направлением эффективного развития туризма в Республике Беларусь. Предпочтение необходимо отдавать системному подходу, когда в единую транспортную логистическую систему входят туристические предприятия и туристы.

В Республике Беларусь сформирована национальная нормативная правовая база, позволяющая эффективно применять логистические подходы в работе туристических предприятий [5].

Транспортную логистическую систему в туризме можно рассматривать как относительно устойчивую систему, в состав которой входят поставщики (туристические предприятия) и потребители (туристы) туристических услуг, взаимосвязанных по основным и сопутствующим транспортным потокам под единым управлением.

Единое управление должно осуществляться на базе крупного транспортного логистического центра (далее — ТЛЦ), т. е. крупного транспортного предприятия с собственным подвижным составом, ремонтной базой, штатными водителями и т. д.

Для возможности применения традиционного понятия логистического центра к пассажирским перевозкам необходимо определить основную цель логистического центра. Соответственно, основной целью ТЛЦ будет являться структурированное описание транспортного обеспечения туристических услуг, относительно которого нужно принять какое-либо решение. С точки зрения функциональности, ТЛЦ можно рассматривать как место концентрации операций и логистических потоков или как местность, на которой концентрируются различные виды деятельности, связанные с транспортом, логистикой и распределением, которые реализуют несколько туристических предприятий, руководствующихся коммерческими целями.

Были определены следующие задачи ТЛЦ: постоянный сбор и систематизация информации об объемах туристских потоков, рациональный и обоснованный выбор транспорта для туристского обслуживания на маршруте, распределение транспорта по основным маршрутам с учётом потребностей туристов, дифференциация маршрутных расписаний с учётом факторов сезонности и класса, разработка и постоянное совершенствование маршрутной системы, совершенствование методов организации движения, совершенствование схемы маршрутов, оптимизация системы маршрутов, совершенствование методов организации движения, использование автобусов различной вместимости, спаренное движение двух автобусов в целях снижения издержек.

Создание ТЛЦ позволит оптимизировать туристическую деятельность, тем самым повысить интерес к туризму и предлагаемым туристским продуктам. А взаимодействие туристических предприятий с ТЛЦ повысит качество туристических услуг, сократит простои транспорта и увеличит оборачиваемость основных средств.

Заключение. Для совершенствования транспортного обеспечения туристической деятельности необходимо создание транспортной логистической системы. Единое управление данной системой должно осуществляться на базе крупного транспортного логистического центра, который можно рассматривать как своего рода незаменимый инструмент в туристическом бизнесе, определяющий результат деятельности туристических предприятий.

Список цитируемых источников

1. Тарасенок А. И. Геоэкономика туризма : учеб. пособие. Минск : Новое знание ; М. : ИНФРА-М, 2011. 272 с.
2. Современное состояние туристской транспортной системы и перспективы её развития на базе интеграционных транспортных моделей [Электронный ресурс]. URL: <http://sovman.ru/article/3404/> (дата обращения: 26.02.2016).
3. Янковенко В. А. Логистика в туризме : учеб.-метод. пособие. Минск : РИПО, 2014. 47 с.
4. Пассажирооборот по видам транспорта [Электронный ресурс]. URL: http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realny-sector-ekonomiki/transport/godovye-dannye_12/passazhirooborot-po-vidam-transporta/ (дата обращения: 26.02.2016).
5. Янковенко В. А. Логистика в туризме. С. 6.

УДК 658.152

В. А. Войтик¹, К. С. Хилько², Д. А. Лабощкий²

¹Федеральное государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Московский государственный университет», Москва, Российская Федерация

²Учреждение образования «Барановичский государственный университет», Барановичи

ЭФФЕКТИВНОСТЬ УПРАВЛЕНИЯ МАТЕРИАЛЬНЫМИ АКТИВАМИ ЗА СЧЁТ СОЗДАНИЯ СКЛАДСКОЙ ЛОГИСТИКИ

Введение. Главная цель создания и основная функция складской логистики на предприятии состоят в том, чтобы принимать грузопоток товарно-материальных ценностей с транспорта с одним параметром, перерабатывать и выдавать его на другой транспорт или производственным подразделениям завода с другими параметрами и выполнять эти функции с минимальными затратами.