

правку к среднегрупповому нормативу финансирования, лучшим

$$S = C \cdot \sum_{i \in \Omega} f(p_i, h), \quad (2)$$

где C - это среднегрупповой норматив финансирования,

S - сумма финансирования социальной программы;

N - число членов группы.

Слова "математическая модель" означают, в частности, что в общем случае могут существовать различные правила финансирования групп, то есть различные подушевые формулы, которые будут определять отличные друг от друга суммы финансирования групп. Поэтому подушевые формулы можно сравнивать как по исходным предположениям, лежащим в основе построения подушевой формулы, так и по точности предсказания фактического потребления средств социальной программы.

Существует, по меньшей мере, две схемы финансирования страховщиков в системе ОМС с регулируемой конкуренцией.

Одна из них предусматривает, что одна из страховых организаций является выделенной, ответственной за перемешивание взносов и дифференциацию финансирования страховщиков. Все остальные страховщики направляют выделенному страховщику некоторую установленную законодательно долю собранных взносов. Эта сумма и используется для дифференциации средств ОМС в соответствии с ожидаемыми расходами на оказания помощи. Такая схема применяется в Чешской республике.

Достоинством такой схемы является ее экономичность, поскольку для перераспределения средств не создается дополнительной структуры. С другой стороны, наличие выделенной страховой организации делает не вполне равноправной конкуренцию среди страховщиков, усложняет контроль за страховщиками (поскольку страховщики не будут представлять выделенной организации-конкуренту детальную информацию о своей деятельности).

Другой схемой регулируемой конкуренции предусматривается, что сбор и перемешивание страховых взносов на ОМС осуществляется специальными государственными организациями — фондами. Эти организации по дифференцированным подушевым нормативам финансируют конкурирующих страховщиков и осуществляют контроль за использованием последними средств ОМС. Эта схема реализована в России и Нидерландах.

Наличие независимого фонда делает конкуренцию среди страховщиков более равноправной. Фонд должен обеспечить эффективный контроль за использованием страховых средств. Недостатком подобной схемы является необходимость дополнительных административных расходов.

При выборе для реализации одной из схем регулируемой конкуренции следует учитывать степень законопослушности граждан и руководителей в данной стране. В развитом правовом государстве с детальным правовым регулированием мо-

дели регулируемой конкуренции схема с выделенной страховой организации вполне имеет право на существование.

Финансирование конкурирующих страховых компаний, скорее всего, невозможно выполнить иначе, чем по подушевой формуле. Действительно, интересы каждой страховой компании сосредоточены в первую очередь на медицинском обслуживании своих застрахованных. Их интересует, прежде всего, оплата своей деятельности, адекватная предстоящим расходам на застрахованный контингент, которая является мерой текущего состояния здоровья контингента, критерием которого служит правильно построенная подушевая формула.

Модель регулируемой конкуренции может вырождаться для тех муниципальных образований, в которых имеется только одна страховая компания или единственный производитель медицинских услуг. В этих случаях реальная конкуренция страховщиков невозможна, и все финансовые средства обязательного медицинского страхования концентрируются у единственного получателя (подушевая формула хотя и работает, но выдает тривиальный результат). Но это означает, что в общем случае распределение финансовых средств между страховыми компаниями, действующими на территории государства, можно производить по подушевой формуле, независимо от того, есть его муниципальных образования реальная конкуренция страховщиков или она отсутствует, хотя в последнем случае распределительные механизмы можно упростить и тем самым сократить накладные расходы.

В заключение хочется отметить, что в модели регулируемой конкуренции есть еще один элемент для возможного воздействия на эффективность использования ресурсов ОМС. Речь идет о ценовой конкуренции — в Голландии, например, страховщик может обсуждать с конкретным медицинским учреждением тарифы на услуги. Такая схема достаточно эффективна при наличии большого числа конкурирующих медицинских учреждений и их высокой транспортной доступности для населения (что характерно для Запада, где почти все население имеет автомобили и в наличии хорошая дорожная сеть). Следует отметить, что в Голландии страховой взнос на ОМС делится на две части: одну большую часть гражданин направляет в фонд, а другую (так называемый регистрационный взнос) платит непосредственно страховщику. Благодаря ценовой конкуренции и возможности некоей модификации программы ОМС, страховщики могут менять размер регистрационного взноса, используя его как элемент конкуренции.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Фрид Э.М., Окушко Н.Б. «Финансирование услуг обязательного медицинского страхования по подушевой формуле» // Проект реформирования здравоохранения - Кайзер Перманентэ Интернэшнл, 1993.
2. Решетников А.В. Социальный маркетинг и обязательное медицинское страхование. - М: «Финансы и статистика», 1998.

УДК 656.062

Еловой И.А.

ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ТРАНСПОРТНОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПРОИЗВОДСТВЕННО-КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Конкурентная среда на рынке товаров постоянно изменяется, что приводит к появлению новых управленческих проблем как общего характера, так и в логистике. В существующих условиях с помощью логистики решаются проблемы процесса стратегического управления закупками, перемещением и хранением материалов, комплектующих и готовых

изделий (и соответствующими информационными потоками) при производстве готовой продукции с ее маркетинговыми каналами, позволяющие максимизировать текущую и будущую рентабельность за счет выполнения заказов и распоряжений с минимально возможными затратами [1, с.13].

Еловой Иван Александрович, к.т.н., доцент, зав. каф. «Управление грузовой и коммерческой работой» Белорусского государственного университета транспорта.

Беларусь, БелГУТ, 246653, г. Гомель, ул. Кирова, 34.

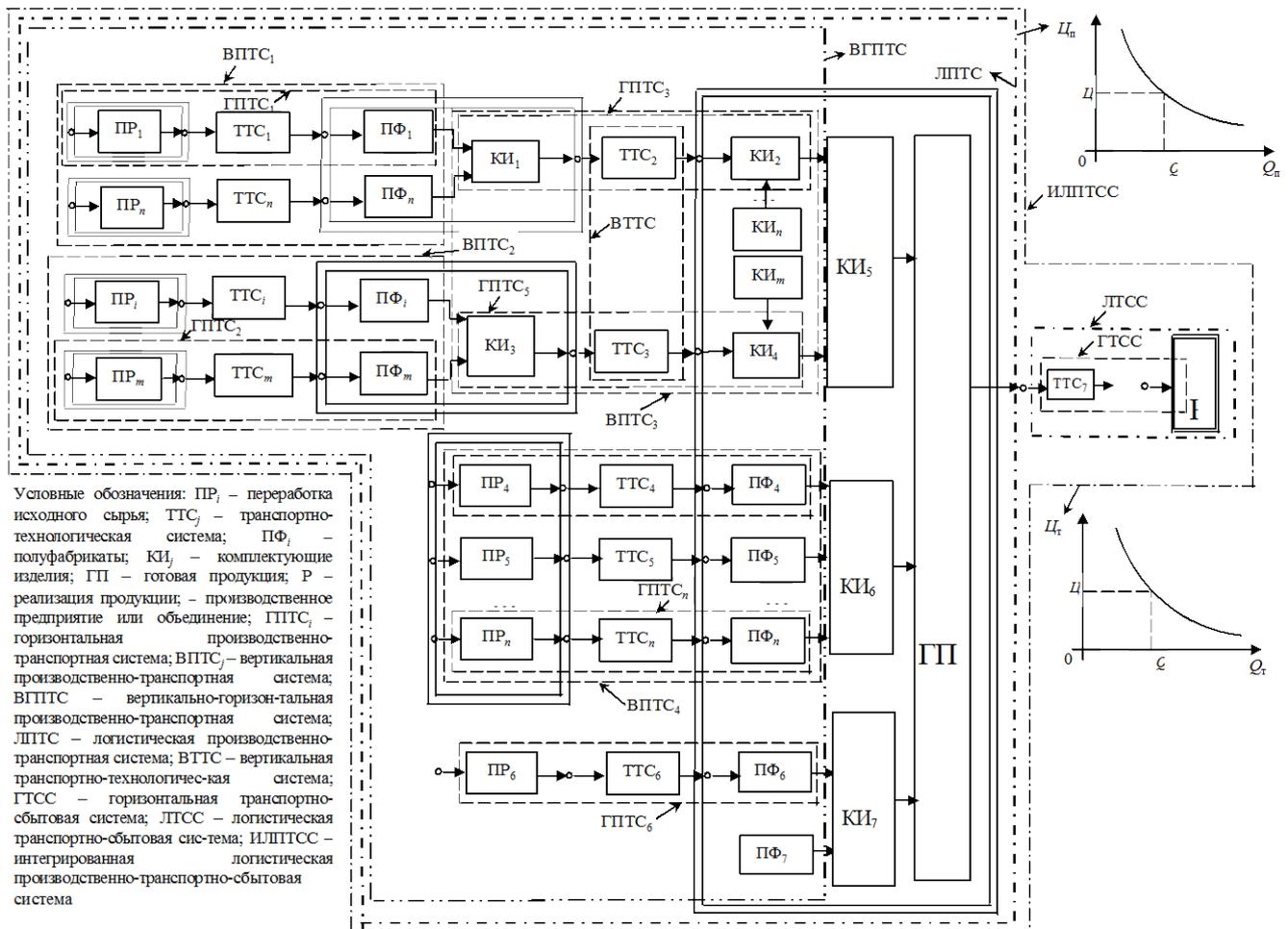


Рис. 1. Интегрированная логистическая производственно-транспортно-сбытовая система.

Логистическая система (ЛС) включает следующие укрупненные блоки: снабжение с транспортным обеспечением, производство (в части организационно-технологического распределения), сбыт результатов производства с транспортным обеспечением (доставка потребителю) [4, с.126]. ЛС может рассматриваться в пределах предприятия, территориально-производственного комплекса, торгового предприятия, инфраструктуры экономики отдельной страны или группы стран и т.д.

Совокупность функционально-взаимосвязанных логистических систем юридически самостоятельных структур (предпринимательских фирм, предприятий и т.п.), объединенных логистическими соглашениями составляет логистическую цепь (ЛЦ) [4, с. 126]. В реальной действительности ЛЦ может иметь древовидную структуру или, например, вид ориентированного графа [5, с. 1221]. Такие логистические цепи в дальнейшем будем называть структурированными (СЛЦ). СЛЦ представляет собой сеть клиентов транспорта и систем доставки грузов при производстве конечной готовой продукции. В простейшем случае она ограничена поставщиком и потребителем и вырождается в ЛС.

При рыночных отношениях функционирование логистических систем и цепей зависит от эффективности предпринимательства, так как материально-техническое снабжение и сбыт осуществляются на его базе, а производство – на основе администрирования. В данном случае под предпринимательством понимается организация производственно-коммерческой деятельности в условиях юридически дозволенных экономических свобод, частной инициативы и предпринимчивости [4, с. 517].

Логистическая сущность предпринимательства состоит в том, что оно представляет собой по существу циклический потоковый (информационный, материальный, финансовый) процесс, который требует оптимизации как единого целого. Тогда структурированные логистические цепи можно представить как совокупность логистических систем предпринимательских предприятий (фирм), объединенных лишь логистическими соглашениями.

Таким образом, цикл воспроизводства и обращения, состоящий из воспроизводственного и оборотного периодов, можно рассматривать как две взаимосвязанные сферы приложения логистики: предпринимательская (производственно-коммерческие потоковые процессы) и коммерческая (потоковые процессы товародвижения) [4, с. 223].

Предпринимательская логистика связана с построением (синтезом), анализом (совершенствованием) и количественной оценкой эффективности функционирования логистических систем и цепей в производственно-коммерческой деятельности в пределах логистических производственно-транспортных систем (ЛПТС), обеспечивающих выпуск конечной готовой продукции, которые могут быть простыми, сложными и большими (рисунок).

В условных обозначениях простой логистической производственно-транспортной системы (ПЛПТС) подчеркивается: П (простая) – связана с одним циклом микропотоковых процессов на уровне предприятия, фирмы, компании, финансово-промышленной группы; Л (логистическая) – имеющая отношение к логистике, связана с ней; П (производственная) – основана на производственно-коммерческих потоковых процессах; Т (транспортная) – предназначена для построения

(синтеза), анализа и количественной оценки эффективности функционирования транспортно-технологических систем доставки грузов; С (система) – указывает на системный подход, т.е. комплексное изучение объекта исследования как единого целого с позиции системного анализа.

В ПЛПТС производственно-коммерческая деятельность осуществляется в соответствии со схемой: материально-техническое обеспечение на основе предпринимательства → производство на базе администрирования → сбыт коммерческий с использованием предпринимательства. Откуда видно, что ПЛПТС связана с одним воспроизводственным циклом.

Сложная логистическая производственно-транспортная система (СЛПТС) имеет разветвленную структуру и значительное количество взаимосвязанных и взаимодействующих элементов (подсистем), которые являются простыми системами. Она основана на мезопотоковых процессах отрасли, институции, экономического региона и т.п., когда производство или сбыт конечной готовой продукции связаны с несколькими стадиями (переработка исходного сырья, производство полуфабрикатов) и достаточно большим количеством комплектующих изделий как на последнем, так и на предыдущих этапах производственных процессов. Сложность рассматриваемой системы определяется степенью размерности, т.е. общим числом параметров, характеризующих состояние всех ее элементов, и сложностью структуры системы, определяющей общим числом связей между элементами и их разнообразием.

Логистическая система является частью ПЛПТС. Аналогично структурированная логистическая цепь входит составной частью в СЛПТС. В свою очередь транспортно-технологическая система (ТТС) доставки грузов между поставщиком и потребителем является составляющей частью ЛС, а логистическая транспортно-технологическая система (ЛПТС) входит в СЛПТС. Следует подчеркнуть, что простые логистические производственно-транспортные системы являются элементами, подсистемами СЛПТС. В качестве примера СЛПТС могут быть рассмотрены производственно-коммерческие структуры, имеющие множество поставщиков потребителей при производстве конечной готовой продукции в химической промышленности.

Большая логистическая производственно-транспортная система (БЛПТС) – это сложная система на уровне макропотоковых процессов, имеющая ряд дополнительных признаков: наличие подсистем, имеющих собственное целевое назначение, направленное на решение общей цели всей системы; большое число разнообразных связей (материальных, транспортных, информационных, финансовых энергетических и т.п.); внешние связи с другими системами; наличие в системе элементов самоорганизации. Примерами БЛПТС могут быть корпоративные международные производственно-коммерческие и коммерческие структуры в рамках интегральных союзов в мировой экономике (автомобильная, электронная и т.п.)

Аналогично *коммерческая логистика* связана с коммерческой деятельностью, которая представляет организацию потоков крупномасштабной торговли и посреднической деятельности по оптовым закупкам готовых товаров (услуг) и оптовой их реализации, играя на конъюнктуре и/или разнице цен на различных рынках; в различных экономика-географических регионах или странах. Причем мелкооптовая и розничная торговля является элементарной и конечной операцией этого процесса. Коммерческая логистика действует в пределах логистической транспортно-сбытовой системы (ЛПСС) и образует структурированную логистическую цепь по реализации конечной готовой продукции (см. рисунок). ЛПСС могут быть также различных видов: *простыми, сложными и большими*.

Логистические производственно-транспортные и транспортно-сбытовые системы различных видов “накладываются друг на друга” на определенной территории в пределах одного или нескольких государств, образуя промышленные регионы с транспортными комплексами в их пределах, рынками исходного сырья, полуфабрикатов, комплектующих изделий и конечной готовой продукции. ЛПТС или ЛПСС определенного вида будут иметь свой сегмент товарного и транспортного рынков с соответствующими ценами и объемами реализации продукции и товаров, а ЛПТС – с определенными тарифами и объемами перевозок. Очевидно, что ЛПТС и ЛПСС различных видов с низкими конечными ценами и высоким качеством продукции и товаров с соответствующим уровнем сервисного обслуживания будут конкурентоспособными. Исходя из данного условия должны формироваться ЛПТС и соответствующие им ТТС доставки грузов.

Сформировавшаяся рыночная цена на конечную готовую продукцию с соответствующими качественными характеристиками и уровнем сервисного обслуживания определяет предельные издержки производственно-коммерческой деятельности, в том числе транспортно-логистические. Данная концепция отличается от традиционной, когда производственные и логистические издержки определяли цену конечной готовой продукции, которую должен принимать потребитель. В предлагаемом подходе ценовые и неценовые параметры определяются конечным потребителем. В результате *конкурентное преимущество* определяется *превосходством товара и преимуществом* процессов производственно-коммерческой деятельности.

Следовательно, в конечном итоге достижение успеха на потребительском рынке обеспечивается за счет ускорения процессов производственно-коммерческой деятельности и придания интегрированной логистической производственно-транспортно-сбытовой системе большей гибкости и в целом возможности более быстрого реагирования на рыночные изменения.

Достижение поставленной цели возможно при решении трех ключевых проблем [3]: быстрота реагирования на запросы потребителей, надежность функционирования элементов структурированной логистической цепи, синхронизация и гармонизация процессов производственно-коммерческой деятельности между вышеназванными элементами.

Быстрота реагирования на запросы конечных потребителей требует поставок товаров «точно в срок», способности удовлетворения потребностей покупателей в течение все более коротких промежутков времени. Клиенты хотят получения нужных товаров в более короткие сроки, чем когда-либо прежде. В условиях непрерывно изменяющегося рынка быстрота реагирования на спрос по сравнению с традиционными методами планирования производственно-коммерческой деятельности приобретает все большее значение. В такой ситуации быстрота перемещений не только в пределах предприятий, а в целом в структурированных логистических цепях приобретает особую актуальность.

Надежность функционирования структурированной логистической цепи позволяет повысить возможности поставщика выполнить свои обязательства по поставке качественной конечной готовой продукции в потребных объемах спроса на рынке. Значительное повышение надежности может быть достигнуто лишь за счет реорганизации процессов, влияющих на параметры функционирования. Как известно, наилучший способ повышения качества товара заключается не в осуществлении контроля с помощью многочисленных проверок, а в сосредоточении основного внимания непосредственно на процессе контроля. Данный вывод справедлив для надежности логистических процессов производственно-коммерческой деятельности.

Важнейшее значение для увеличения надежности логистических процессов заключается в улучшении снабжения

элементов систем производства конечной готовой продукции, а также систем ее сбыта. Результаты исследований показывают, что возможность оценки спроса на начальных стадиях снабжения элементов системы производства конечной готовой продукции имеет более высокую неопределенность по сравнению с конечными элементами из-за слабой прозрачности и обзора всей структурированной логистической цепи. Это приводит к увеличению резервных запасов, которые также увеличиваются из-за неопределенности будущего спроса на конечную продукцию [2].

Синхронизация и гармонизация процессов производственно-коммерческой деятельности между элементами структурированных логистических цепей обеспечивается за счет обоюдовыгодных решений между хозяйствующими субъектами, основанных на взаимосвязи и доверии. Взаимоотношения покупателя и поставщика должны базироваться на принципах партнерства.

Синхронизация процессов поставок с производственными, а производственных со сбытовыми, позволяет уменьшить логистические издержки. Управление данными процессами между элементами структурированной логистической цепи подразумевает управление взаимоотношениями в комплексной сети хозяйствующих субъектов, которые, несмотря на свою самостоятельность, являются во многом зависимыми друг от друга. Поэтому для достижения общей цели по снижению цены конечной готовой продукции и повышению ее качества их взаимоотношения должны основываться на принципах партнерства, взаимности и доверия.

Гармонизация процессов достигается выбором оптимальных параметров систем производства и сбыта конечной готовой продукции: числа поставщиков материальных ресурсов, величины партии поставки и др.

Выводы:

1. Существующие подходы к оценке эффективности транспортного обеспечения производственно-коммерческой деятельности не учитывают принципы и правила логистики, не связаны с ценами предложения и спроса конечной готовой продукции.

УДК 65.338.242

Власюк Ю.А.

ПРОБЛЕМЫ СОЗДАНИЯ И РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Глобализация бизнеса, ускоренный экономический рост, международная интеграция – эти факторы оказали огромное влияние на возрастание роли международной логистики и транспортных логистических систем. Как известно, по объему международных автоперевозок Беларусь занимает 4-е место среди европейских стран, за последние 5 лет увеличив объемы перевозок в 6 раз. Перед Республикой Беларусь стоят определенные задачи по формированию и развитию международных транспортных коридоров, проходящих через её территорию. Особое место принадлежит транспортному коридору № 2, который определен Европейским Союзом как высший приоритет среди Критских коридоров в связи с важным значением проходящих по нему торговых потоков между Востоком и Западом. Анализ эффективности проезда иностранных автомобилей свидетельствует, что в среднем с каждого грузового автомобиля в Республику Беларусь поступает 150 долл. США. Однако в

2. Предлагаемые виды систем производства и сбыта конечной готовой продукции учитывают реальные процессы и взаимоотношения в экономике, позволяя определить цены предложения конечной готовой продукции и товара, обоснованно выбирать и инвестировать эффективные системы доставки грузов с позиций логистики.

3. В основу формирования транспортных и тарифных систем государств должны закладываться эффективные транспортно-технологические системы и соответствующие им прогрессивные способы доставки материальных ресурсов и готовой продукции, что даст возможность проводить оптимальную транспортную и тарифную политики при перевозке грузов во внутрисреспубликанском и международном сообщениях.

Результаты исследований показали, что эффективная производственно-коммерческая деятельность, обеспечивающая выпуск и реализацию конкурентоспособной продукции на потребительском рынке, невозможна без прогрессивных систем доставки материальных ресурсов и готовой продукции [2].

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. *Кристофер М.* Логистика и управление цепочками поставок / Под. общ. ред. В.С. Лукинского. – СПб.: Питер, 2004. – 316.: ил.- (серия «Теория и практика менеджмента»).
2. *Еловой И.А.* Формирование эффективных транспортно-технологических систем на основе тарифного регулирования: Автор. дис. ... докт. экон. наук: 08.00.05/Академия управления при президенте Республики Беларусь. – Мн., 2004.-44с.
3. *Еловой И.А.* Эффективность логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчетов): в 2ч. – Гомель: БелГУТ, 2000.-581с.
4. *А.И. Семеновко, В.И. Сергеев.* Логистика. Основы теории: Учебник для вузов. – СПб.: Издательство «Союз», 2001.-544с.(Серия «Высшее образование»).
5. Большой экономический словарь/ Под. ред. А.Н. Азриляна.-5-е изд. доп. и перераб. – М.: Институт новой экономики, 2002.-1280с.

2003-2004 гг. наблюдалось небольшое снижение темпов роста грузоперевозок. Одной из причин этого являются недостаточно конкурентоспособные по сравнению с соседними странами условия транзита через Беларусь. Это так называемые «узкие места» как в развитии транспортной инфраструктуры, так и в обеспечении сервисного и информационного обслуживания. В стране не создана система транспортных логистических услуг европейского уровня. Включение автомобильных путей сообщения Прибалтийских стран в единую транспортную сеть ЕС также ведёт к снижению объемов грузопотоков через территорию Беларуси. Создание оптимально запроектированных транспортных логистических центров - один из главных аспектов развития транспортного комплекса Республики Беларусь. Развитие этого сектора белорусской экономики может стать существенным вкладом в увеличение ВВП Республики Беларусь и окажет мультипликативный эффект в других отраслях

*Власюк Юлия Александровна, ст. преподаватель каф. мировой экономики, маркетинга и инвестиций Брестского государственного технического университета.
Беларусь, БГТУ, 224017, г. Брест, ул. Московская, 267.*