

Т.о., в разрабатываемой системе в качестве ограничения, характеризующего предельную величину тарифа, установленного предприятием, можно использовать уровень рыночных цен на данном сегменте.

На социально значимые пассажирские перевозки в качестве такого ограничения можно рассматривать тарифы, устанавливаемые соответствующими государственными органами. Ведь только из-за того, что в настоящее время установленные государством тарифы на такие перевозки ниже их себестоимости, кажется, что разрабатываемая схема для пассажирских перевозок не срабатывает. На самом же деле можно считать, что установленный предприятием тариф на свои услуги оказывается выше предельного, вследствие чего последний и принимается автопарком в качестве окончательного тарифа.

В том случае, если разница между тарифом, установленным предприятием, и предельным его уровнем положительна, то в зависимости от ценовой стратегии и тактики предприятия окончательный тариф будет установлен в этом интервале. В противном случае, если тариф субъекта хозяйствования выше рыночного, то автопарку следует сократить норму прибыли, включаемую в цену услуги. Величина, на которую следует сократить первоначальную норму прибыли (ΔH) до равенства тарифа предприятия рыночному уровню, можно определить по формуле

$$\Delta H = \frac{(H_1 + I) \cdot (T_1 - T_2)}{T_1}, \quad (1)$$

где T_2 , T_1 – рыночный тариф (предельный) и тариф предприятия (первоначальный) соответственно;

H_1 – норма прибыли, включенная в первоначальный тариф предприятия, в долях единицы.

В том случае, если предельный уровень тарифа окажется ниже себестоимости перевозки, то для предприятия целесообразнее не выполнять заказ, так как его убытки в данном случае будут значительно ниже.

Если подобная ситуация возникает достаточно часто, то автопарку скорее всего следует рассмотреть варианты замены подвижного состава на более экономичный и соответствующий требованиям потребителей либо сдачи его в аренду (лизинг) автопаркам структуры, находящихся в других регионах, что позволит сократить себестоимость перевозок за счет снижения материальных затрат. Либо проводить реорганизацию предприятия с целью сокращения численности персонала или с целью расширения спектра предлагаемых услуг.

Таким образом, предлагаемая методика формирования тарифа позволяет учитывать не только технико-эксплуатационные характеристики подвижного состава, но и принимать во внимание рыночные условия, в которых функционирует автотранспортное предприятие.

Список цитированных источников

1. Бородич, Т.А. Механизм формирования тарифов на автотранспортные услуги // Перспективные технологии, материалы и системы: сб. науч. тр. / Белорусско-Российский университет; под общ. ред. И.С. Сазонова. – 2005. – С. 47-52.
2. Виноградова, С.Н. Транспортное обслуживание: учеб. пособие / С.Н. Виноградова, Н.Г. Петухова. – Минск: Вышшк., 2003 – 221 с.
3. Еловой, И.А. Эффективность логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчетов): в 2 т. / И.А. Еловой. – Гомель: БелГУТ, 2000. – 2 т.
4. Логистика автомобильного транспорта: Концепция методы, модели / В.С. Лукинский [и др.]; под общей ред. В.И. Бережного. – М.: Финансы и статистика, 2000. – 280 с.

Власюк Ю.А., к.э.н., доцент, docentwlasjuk@yandex.ru

Козинец М.Т., к.э.н., доцент, kozax@bstu.by

УО «Брестский государственный технический университет»,
г. Брест, Республика Беларусь

ТРАНСГРАНИЧНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ В УСЛОВИЯХ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ОБЩЕСТВА

Факторы ускорения инновационного обновления мира ведут к развитию систем транспортной логистики, информационных коммуникаций и других объектов макрологистики. Международная транспортная логистика является основным звеном международной логистики и охватывает транспортировку грузов и сопровождающих их информационных потоков, проходящих через границы государств. Трансграничная транспортная логистика является промежуточным звеном международной логистики, обслуживающим процедуры пересечения границы транспортными средствами, грузами и людьми.

Трансграничная транспортная логистическая система (ТТЛС) обслуживает транспортные, людские, финансовые, материальные и информационные потоки, пересекающие границы государств. Подобные системы являются сложными, состоящими из ряда подсистем обслуживания и сконструированными на различных уровнях. Трансграничные терминалы как одно из звеньев трансграничной логистики являются

сложными и многофункциональными объектами, их принципиальное отличие от традиционных состоит в том, что они представляют собой сочетание государственной и коммерческой деятельности непосредственно на границе.

В силу географического положения Республики Беларусь трансграничная транспортная логистическая система занимает важное геополитическое и национальное значение. Несоответствие мощности и инфраструктуры белорусских трансграничных логистических объектов потребностям глобального рынка ведет к негативным результатам не только в транспортном комплексе и, как следствие, в экономике республики, но и отрицательно влияет на экономики сопредельных государств. Отставание в развитии транспортно-логистических систем страны ведет к постоянным потерям государства вследствие более активной деятельности конкурентов из России, Украины, стран Балтии. Отсюда возникает необходимость совершенствования и модернизации существующих объектов трансграничной логистической системы.

Логистическое обслуживание на трансграничных объектах обычно выдвигает на первый план не стоимостные, а натуральные критерии, среди которых одним из важнейших является время. В принципе, для любых логистических систем время обслуживания может быть (и является) одним из критериев для оценки логистических процессов внутри предприятия, а также и на внешних подсистемах логистических цепей.

Требованию времени соответствует ряд показателей трансграничной логистической системы, таких как:

- время прохождения транспортной единицей ТТЛС;
- интенсивность обработки транспортной единицы на ТТЛС в целом и в её отдельных подсистемах;
- пропускная способность ТТЛС, т.е. количество транспортных единиц, обрабатываемых в единицу времени.

Задача ТТЛС – одновременно упрощение перемещения через границу грузов и людей при безусловном соблюдении таможенного и пограничного контроля. Трансграничные терминалы в Республике Беларусь в качестве основной функции ориентированы на фискальные задачи, логистические подходы не являются определяющими, соответственно инновационность находится на невысоком уровне.

Трансграничные транспортные логистические системы имеют свои особенности, которые в значительной степени влияют на уровень инновационности системы:

1. Государственное регулирование.
2. Зависимость от нормативов и утвержденных процедур.
3. Монопольное положение.
4. Сложность структуры и процесса оказания услуг.
5. Ограниченность коммерциализации.
6. Стандартизированность моделей и процессов.

Всё это обуславливает высокий уровень консервативности трансграничных логистических систем. Однако проблема увеличения эффективности работы так же актуальна и важна для ТТЛС, как и для традиционной бизнес-системы.

Можно выделить ряд классификационных признаков инноваций в трансграничных транспортных логистических системах. В зависимости от объекта изменений могут быть выделены следующие типы инноваций:

- технические, связанные с внедрением новых видов техники, приспособлений, инструментов, а также технико-технологических приемов труда в обслуживании;
- организационно-технологические, связанные с новыми видами услуг, более эффективными формами обслуживания;
- управленческие, ориентированные на совершенствование внутренних и внешних связей терминала, использующие методы и формы менеджмента;
- комплексные, охватывающие одновременно разные аспекты и стороны ТТЛС.

В зависимости от причины их появления инновации трансграничной логистической системы можно поделить на:

- инновации, вызываемые потребностями, – разрабатываются для решения конкретной проблемы участников внешнеэкономической деятельности;
- инновации, направленные на повышение эффективности, – разрабатываются для повышения эффективности процесса, услуги или процедуры.

Также может быть проведена классификация инноваций в ТТЛС в зависимости от источника возникновения (государство, работники терминала); степени новизны (прорывные, улучшающие, постепенные, системные).

Внедрение инноваций в деятельность ТТЛС может происходить по всем направлениям. Можно выделить три основные группы изменений, происходящих на предприятиях ТТЛС под воздействием инновационной деятельности:

- эндогенные – вызванные трансформациями во внешней среде;

- экзогенные – связанные с потребностями самой системы в процессе ее функционирования с сохранением (стабилизирующие изменения) или модификацией ее функций (модифицирующие изменения);
- рефлекторные – порожденные результатами функционирования ТТЛС во внешней среде и стимулирующие внутренние преобразования за счет "обратной связи".

Показатели, применяемые в практике и характеризующие инновационную активность организации, ее инновационную конкурентоспособность, принято разбивать на следующие группы: затратные; по времени; обновляемости; структурные. Однако далеко не все методы оценки результативности инновационной деятельности могут быть применены к трансграничной транспортной логистической системе. Также нерешенным является вопрос о количественном оценивании (квантификации) инноваций. В составе эффективности инноваций нередко декларируется такой компонент, как социальная эффективность, что особенно важно для ТТЛС, и другие качественные критерии, но методов их числового расчета не дается.

Одним из путей повышения инновационности трансграничной транспортной логистики является создание кластеров. Транспортно-логистические кластеры развиваются в регионах со значительным транзитным потенциалом. Основными целями трансграничного транспортного логистического кластера являются:

- дальнейшее развитие и модернизация существующей инфраструктуры;
- создание современных трансграничных логистических терминалов;
- стимулирование инновационной деятельности и внедрение новых технологий в трансграничную логистическую систему.

Объекты трансграничной логистики Брестского региона представляют собой кластер, который можно рассматривать следующим образом:

- географический кластер: в Брестском регионе находится 15 погранично-таможенных пунктов пропуска и других объектов трансграничной логистики (ведомственных пунктов таможенного оформления и т.п.);
- горизонтальный кластер: терминалы представляют собой крупный кластер, в котором находится несколько секторов;
- вертикальный кластер: на терминалах присутствуют смежные этапы трансграничного логистического процесса;
- латеральный кластер: на терминалах объединяются разные секторы, которые могут обеспечить экономии за счет эффекта масштаба, что приводит к новым комбинациям;
- технологический кластер: совокупность служб, пользующихся одной и той же технологией;
- фокусный кластер: кластер объектов, сосредоточенных вокруг одного центра.

Повышение эффективности работы трансграничной транспортной логистической системы становится необходимостью. Любое позитивное изменение, будь то увеличение пропускной способности терминала, оптимизация обслуживания перевозчиков или повышение производительности терминала, может стать решающим преимуществом. Оказание высококачественных логистических услуг, применение эффективных инновационных технологий таможенного, пограничного, транспортного и других видов оформления и контроля существенно повысит имидж страны на мировом рынке и принесет мультипликативный эффект для национальной экономики.

Список цитированных источников

1. Алейник, Ю.А. Экономические основы приграничной транспортной логистики в РБ / Ю.А. Алейник, Р.Б. Ивуть, А.И. Рубахов. – Брест: Изд. УО БГТУ, 2004. – 90 с.
2. Сергеев, В.И. Глобальные логистические системы: учебное пособие / В.И. Сергеев, А.А. Кизим, П.А. Эльяшевич. – М.: Бизнес-пресса, 2001. – 240 с.
3. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.logistic.ru/>

Горбась И.Н., ассистент

Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко,

г. Киев, Украина

gorbasi@ukr.net

SUPPLY CHAIN MANAGEMENT – СОВРЕМЕННАЯ КОНЦЕПЦИЯ ИНТЕГРИРОВАННОГО УПРАВЛЕНИЯ БИЗНЕСОМ

Современный рынок развивается в соответствии с тремя основными тенденциями: ориентация на клиента, развитие и укрепление ключевых бизнес-компетенций производителей и продавцов (как представителей предложения), всеобъемлющее проникновение информационных технологий в деятельность всех участников.

Усложнение рыночных процессов и рост уровня конкуренции стимулируют «внедрение информационных и коммуникационных технологий, которое подобно мутациям в живой природе нарушает органи-