

- 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-

онную стабильность предприятий и нацеливает их на поиск и формирование организационных структур, позволяющих перестроить их деятельность» [5]. Сущность таких организационно-управленческих преобразований выражается в переходе от классического механицизма к интеллектуальной организации, что означает «сдвиг от традиционных, централизованных к сетевым, распределенным моделям управления» [5].

Развитие маркетинга взаимоотношений основывается на кооперации поставщиков, производителей и продавцов с целью совместного управления бизнес-процессами на всех стадиях жизненного цикла товара (ЖЦТ) для наилучшего удовлетворения запросов конечного потребителя. В связи с этим обязательным становится поиск новых резервов повышения эффективности производства и логистики, основанных на развитии межфирменных кооперационных связей и создании единого информационного пространства для поставщиков, производителей, продавцов и клиентов – формировании логистических цепей (ЛЦ).

Логистическая цепь – это группа партнеров, которые вместе перерабатывают основные сырьевые товары (восходящий поток) в готовую продукцию (нисходящий поток), ценную для конечных потребителей, и которые регулируют возврат информационного потока на каждом этапе ЖЦТ [2, 6]. Традиционная ЛЦ представляет собой простую последовательность, во времени и пространстве, предприятий-участников и линейных связей между ними в процессе создания товара и его движения к конечному потребителю на всех стадиях ЖЦ (рис. 1).

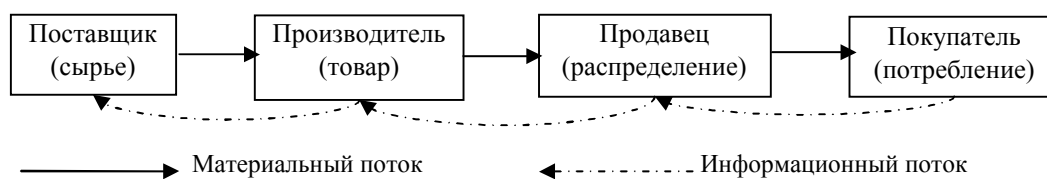


Рисунок 1 – Традиционная логистическая цепь

В упрощенном представлении соседние участники традиционной ЛЦ выступают в ролях поставщика и заказчика. При этом отношения между ними ограничены преимущественно контактами между продавцом поставщика (отделом сбыта) и покупателем заказчика (отделом закупок).

Современный подход к пониманию сущности ЛЦ трансформировал ее из простой последовательности во времени и пространстве в совокупность параллельно-последовательных процессов (разработки, производства, продвижения), которые выходят за рамки линейного взаимодействия между участниками ЛЦ и используют перекрестные связи (одновременное, параллельное сотрудничество и взаимодействие с несколькими предыдущими, последующими и смежными участниками цепи).

Таким образом, для оптимизации ЛЦ, повышения ее устойчивости и надежности происходит интеграция как внутри самой цепи, так и с ее динамичной внешней средой [4]. Интеграция предполагает объединение, совмещение, сближение и связывание отдельных (самостоятельных или подчиненных) субъектов хозяйствования для формирования целостной многоступенчатой структуры – логистической системы (ЛС) управления информационно-материальным потоком на всех стадиях ЖЦТ: от идеи к конструкции, затем производству, распределению, продаже, послепродажному сервису и вновь к повторению цикла в соответствии с меняющимися запросами покупателей [1].

Центром создания интегрированной ЛС является производство товара или услуги – фокусная фирма [6]. Остальные участники ЛС выступают в роли центров логистической активности, прямо или опосредованно (через информационные или финансовые потоки) связанных в единый интегральный процесс управления (рис. 2).

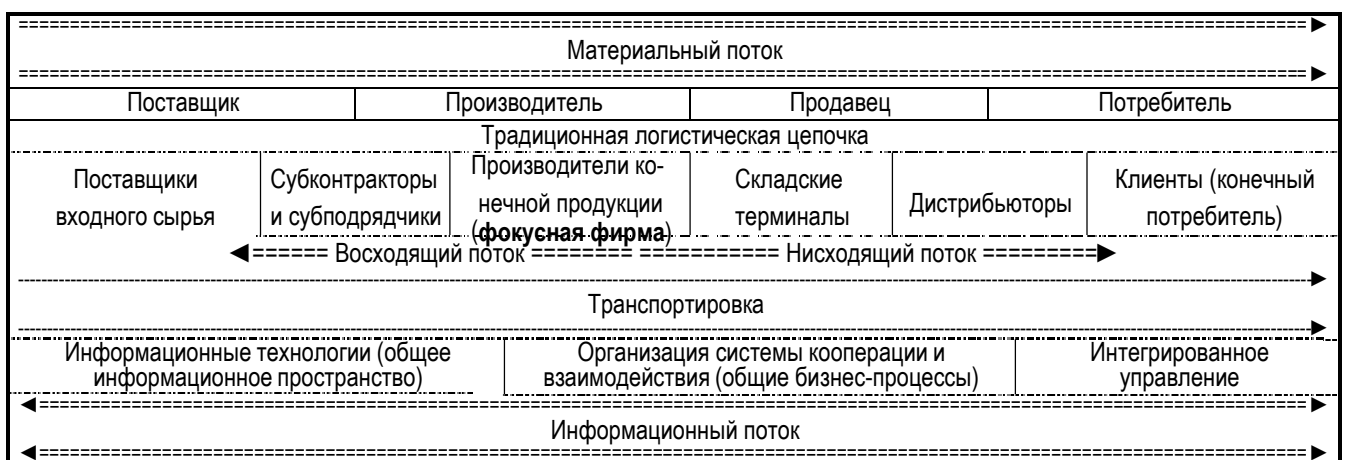


Рисунок 2 – Интегрированная логистическая система*

*Разработано автором на основании [2]

Управление интегрированными ЛС – планирование, координация и контроль всех процессов, связывающих в единую систему участников ЛС для удовлетворения запросов конечных потребителей – начинается с организации межфирменной кооперации, направленной на создание партнерских отношений между участниками ЛС [2, 3, 6]. В интегрированных ЛС взаимоотношения между «соседями» получают новую форму: независимые линейные отношения вытесняются активным управлением связями и развитием отношений с поставщиками через налаживание и поддержание контактов между представителями разных функциональных областей. Такой тип взаимодействия выступает платформой для совершения различных форм внешней интеграции участников ЛС (табл. 1).

Системный подход к планированию и управлению всем потоком информации, материалов и услуг от поставщиков сырья через производителей (предприятия) и продавцов (склады) до конечного потребителя (в рамках интегрированной ЛС) получил название концепции Supply Chain Management (SCM) – Управление Логистическими Цепями [2, 4].

Управление интегрированными логистическими системами на основе концепции SCM строится на принципах стратегического взаимодействия и синхронизации основных бизнес-процессов участников, моделей планирования и управления на основе единого информационного пространства по всей ЛС (Рис. 1, Табл. 1). Это позволяет объединить усилия управляющего персонала фокусной фирмы, ее структурных подразделений и логистических партнеров для сквозного управления основными и сопутствующими потоками (бизнес-процессами) в рамках единой структуры бизнеса.

Таблица 1 – Направления внутренней и внешней интеграции предприятий-участников ЛС

Интеграция данных	Интеграция функций	Интеграция процессов	Интеграция моделей	Интеграция программ	Интеграция структур
Внутренняя интеграция (внутри предприятия)					
Единое информац. пространство (общие каналы и обеспечение)	Согласование и рациональное распределение общих для ЛС функций	Организация и управления бизнес-процессами	Использование единых методов и моделей планирования и управления	Интеграция программного обеспечения	Формирование целостной структуры ЛС, использующей подструктуры участников
Внешняя интеграция (с другими участниками ЛЦ)					

Так, интегрированное управление создает реальную возможность объединения функциональных областей логистики путем координации действий, выполняемых независимыми звеньями ЛС, разделяющими общую ответственность в рамках совместной деятельности. Высшие руководители участников ЛС играют роль межфункциональных координаторов и в качестве таковых рассматривают функциональные области логистики как ресурсы, которые необходимо интегрировать в единую систему менеджмента фирмы [4].

Использование методов интегрированного логистического управления в деятельности современных предприятий позволяет по-новому подойти к решению проблем взаимозависимости партнеров при проведении совместной деятельности. Для крупных предприятий внедрение интегрированной логистики означает передачу значительной части основных (технологических) и обеспечивающих (сервисных) бизнес-процессов своим партнерам на долговременной основе (система субконтрактинг⁸). Для предприятий малого и среднего бизнеса участие в ЛС может обеспечить трансфер технологий, ноу-хау, персонала, информации и т.п., и главное – управленческих и других видов компетенций.

Таким образом, можно сделать вывод, что интегрированная логистика [3, 5], или-же концепция Supply Chain Management [2, 4], представляет собой современную целостную концепцию стратегического, тактического и оперативного менеджмента, охватывающую деятельность предприятия и его бизнес-партнеров с информационно-материальным потоком в качестве интегратора. В условиях рынка XXI века данная философия бизнеса становится одним из важнейших инструментов маркетинг-менеджмента.

Список цитированных источников

1. Буряк, П.Ю. Трансформація підприємницьких структур в умовах інтеграції / П.Ю Буряк, О.В. Лівіновська. // Вісник Львівської державної фінансової академії. – Львів: ЛДФА, 2010. – № 18. – 292 с.
2. Иванов, Д.А. Логистика. Стратегическая кооперация / Дмитрий Иванов. – М.: Вершина, 2006. – 176 с.
3. Лукинский, В. Модели и методы теории логистики / В. Лукинский, И.А. Цвиринько, Ю. Малевич. – СПб.: Питер, 2003.

⁸Субконтрактинг – эффективный инструмент внешней интеграции участников ЛЦ. Контрактор – головное предприятие с собственными производственными мощностями, которое передает самостоятельным юридическим организациям (субконтракторам) часть работ, выполняемых для третьих лиц (потребителей), при этом контроль выполнения указанных работ остается за контрактором.

4. Рогожкина, Н. Микрологистические системы на предприятиях. Выбор и особенности внедрения // Официальный сайт Клуба логистов [Электрон. режим] – Режим доступа: www.logist.ru/publication/dnews.pl?action=news&id=283
5. Тарасов, В. Причины возникновения и особенности организации предприятий нового типа // Проблемы теории и практики управления. – 1998.- №1. – С.87-90.
6. Харрисон, А. Управление логистикой. Разработка стратегий логистических операций / А. Харрисон, Ван Хоук Р.; под науч. ред. А.Е. Михайцева; пер. с англ. – Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2007. – 368 с.

Дуброва Ю.Н., кандидат с.х. наук, **Шестернёва Е.А.**, аспирантка
УО «Белорусская государственная сельскохозяйственная академия»
г. Горки, Республика Беларусь
yury_d71@list.ru, kupkupa@mail.ru

ПЕРСПЕКТИВЫ СОЗДАНИЯ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ

Важнейшим средством для продвижения отечественных товаров на международные рынки является формирование в Республике Беларусь логистических систем различного уровня, получивших широкое развитие в международной практике, особенно в странах с развитой рыночной экономикой.

На белорусском рынке и рынке стран СНГ логистические компании пока еще представляют узкий спектр услуг, то есть выполняют одну или несколько операций логистического процесса. В настоящее время логистический рынок Беларуси в значительной степени фрагментирован, где существует большое количество мелких «игроков» (экспедиторов и др.), предлагающих отдельные виды логистического сервиса. Ряд логистических услуг выполняется производителями материальных ресурсов или готовой продукции, транспортными организациями и др. Практически нет компаний, способных предоставить полный спектр логистических услуг [4].

Потенциал белорусского рынка логистических услуг реализован на 25-30%. Причем доля сектора перевозок и экспедирования грузов всеми видами транспорта составляет 50%, сектора складских услуг и сектора услуг по интеграции и управлению цепями поставок – 10%. Недостаточно внимания уделено другим функциям, таким как исследование рынков и разработка стратегических мер, управление запасами и т.д. [4].

Учитывая сложившуюся ситуацию на рынке логистических услуг, Советом Министров Республики Беларусь (16.12.2008 г. № 1943) принята Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года. Министерство торговли, Министерство экономики, Государственный таможенный комитет, облисполкомы и Минский горисполком определены в качестве государственных заказчиков данной Программы [8].

В перспективе в стране планируется создать Национальное агентство по развитию логистической системы. Этот орган будет призван, с одной стороны, объединить интересы различных министерств, а с другой – организовать своего рода «одно окно» для инвесторов [5].

Предполагается, что основными логистическими объектами системы станут различные логистические центры [8].

В зависимости от отраслевой направленности они делятся на транспортно-логистические, оптово-логистические (торговые) и многофункциональные логистические центры.

Транспортно-логистические центры предназначены для обработки в первую очередь транзитного грузопотока, а также разработки, организации и реализации рациональных схем движения товаров по территории Беларуси и других государств на основе организации единого технологического и информационного процесса.

Оптово-логистические (торговые) центры будут заниматься поставкой оптовых партий потребительских товаров и продукции производственно-технического назначения отечественного и импортного производства потребителям или организациям розничной торговли.

Предусмотрено строительство многофункциональных логистических комплексов (они включают торговую, административную, выставочные центры и т.д.).

Следует отметить, что логистические центры предназначены для обработки, прежде всего мелкопартиционных грузов. Практика показывает, что к терминальной обработке тяготеют около 15% общего объема транспортируемых по железной дороге грузов и около 30% грузов, которые перевозятся автомобильным транспортом.

Специалисты понимают, что для привлечения транзита необходимо выстраивать логистическую цепочку, предусматривающую наличие терминалов с возможностью обслуживать комбинированные перевоз-