

И. А. ЕЛОВОЙ (БелГУТ, Беларусь)

ФОРМИРОВАНИЕ ЭФФЕКТИВНЫХ ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СИСТЕМ НА ОСНОВЕ ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В УСЛОВИЯХ РЫНОЧНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Розглянуто концептуальні положення формування ефективних транспортно-технологічних систем на підставі тарифного регулювання. Наведено принципи застосування прогресивних систем доставки, зони раціонального їх застосування.

Рассматриваются концептуальные положения формирования эффективных транспортно-технологических систем на основе тарифного регулирования. Приводятся принципы применения прогрессивных систем доставки, зоны рационального их применения.

The article considers conceptual principles of formation of efficient transport & technological systems on the basis of tariff regulation. It enlists the principles for application of progressive delivery systems and the zones of their rational use.

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, комплекующих 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].

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 на-

зывать 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 предприимчивости [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 [2].

В условных обозначениях простой логистической производственно-транспортной системы (ПЛПТС) подчеркивается: П (простая) – связана с одним циклом микропоточковых 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 мезопоточковых 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, определяющейся общим числом связей между элементами и их разнообразием.

Логистическая система является частью ПЛПТС. Аналогично структурированная ло-

гистическая 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 (ЛТТС) входит в СЛЦ. 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 макропоточковых 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 экономико-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 (ЛТСС) и образует структурированную логистическую цепь по реализации конечной готовой продукции [2]. ЛТСС могут быть различных видов: простые, сложные и большие.

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 ЛТСС опреде-

ленного 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 ЛТСС 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.

За последние двенадцать лет доля транспортной составляющей в цене конечной продукции значительно увеличилась. Однако рост провозных платежей не привел к применению эффективных транспортно-технологических систем (ТТС), так как транспортники не заинтересованы в их совершенствовании по причине неадекватного реальным условиям тарифообразования. Отечественная и зарубежная практика тарифного регулирования свидетельствует, что верхний предел провозных платежей должен определяться на основе транспортно-логистических затрат, отражающих потребительские свойства, качество транспортной продукции и их влияние на цены готовой продукции [3].

Разработанные концептуальные положения формирования эффективных ТТС на основе тарифного регулирования сводятся к следующему:

- логистическая транспортно-технологическая система оказывает существенное влияние на цену конечной готовой продукции;
- тарифное регулирование в системах доставки направлено на применение эффективных транспортно-технологических систем, снижающих цены материальных ресурсов и готовой продукции;
- страны на пространстве интегрированной логистической производственно-транспортно-сбытовой системы проводят собственные тарифные политики, в основу которых должны закладываться верхние пределы тарифных ставок эффективных способов перевозки;
- государства или их союзы, хозяйствующие субъекты обеспечивают финансовую поддержку внедрения прогрессивных транспортно-технологических систем.

На основании результатов выполненных исследований сформулированы принципы формирования ТТС:

- эффективность ТТС определяется по совокупности внутритранспортного и вне-транспортного эффекта, включая оценку их влияния на цены доставляемой и производимой продукции;

- согласованность режимов взаимодействия ТТС в начально-конечных пунктах и сроков доставки грузов с клиентами определяется требованиями производства и сферы обращения;
- зависимость уровня тарифов от качества транспортного обслуживания;
- рациональность взаимодействия материального (грузового) потока с транспортным, документальным (информационным) и финансовым;
- эффективность транспортного законодательства, отражающая качество транспортного обслуживания;
- объективность показателей оценки функционирования ТТС и участвующих в них видов транспорта;
- комплексность управления логистической транспортно-технологической системой.

Результаты исследований при существующих технологиях, тарифах, сроках доставки и расстояниях перевозки грузов показали: а) во внутривнутриреспубликанском сообщении транспортировку грузов стоимостью до 100 дол./т (щебень, песок и др.) целесообразно осуществлять железнодорожным транспортом, а свыше этой цены (обои, мебель и др.) – автотранспортом; б) в международном сообщении Беларусь-Россия и в обратном направлении следует перевозить автотранспортом грузы стоимостью: 100 дол./т – на расстояние до 1 000 км, 300 дол./т – до 1 500 км, 500 дол./т – до 3 000 км, 1 000 дол./т – до 5 000 км.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

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

Поступила в редколлегию 23.06.2005.