

Позитивным моментом является то, что в белорусском законодательстве появились новые виды налоговых льгот непосредственно в сфере инновационной деятельности. В 2005 г. началось формирование инновационной инфраструктуры, представленной Парком высоких технологий, который должен стать важнейшим элементом национальной инновационной системы, призванным осуществлять деятельность в области разработки и внедрения информационно-коммуникативных технологий и программного обеспечения. Парк высоких технологий будет также предоставлять своим резидентам специализированный инновационный сервис: консалтинг, контроллинг, инжиниринг и аудит. Участниками Парка высоких технологий могут быть любые предприятия и индивидуальные предприниматели.

Резиденты Парка высоких технологий, а также нерезиденты при получении прибыли от выполнения работ (оказания услуг) по зарегистрированным бизнес-проектам освобождены от налога на прибыль.

Однако, несмотря на позитивные сдвиги в сфере налогообложения, выражающиеся в снижении налоговой нагрузки, сокращении косвенных налогов, упрощении методик исчисления налогов и сборов, налоговая нагрузка в отрасли «Наука и научное обслуживание» на 3,5–5,5 % выше, чем в промышленности и экономике в целом. Это связано с тем, что данная сфера деятельности относится к трудоемким, а налогообложение фонда оплаты труда является самым высоким. Указанная проблема требует решения в ближайшее время, так как она может стать существенным препятствием для развития национальной экономики по инновационному пути. В этой связи требуются разработка и внедрение мероприятий по налогообложению инновационной деятельности с учетом опыта развитых стран.

*Л.А. Буйко
Филиал БГЭУ (Бобруйск)*

НЕОБХОДИМОСТЬ И ОСОБЕННОСТИ ЛОГИСТИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИХ КОМПАНИЙ

Для повышения эффективности и конкурентоспособности при условии снижения затрат предприятиям необходима интеграция внутренних и внешних операций, что, в свою очередь, требует использования логистики в деятельности предприятия или группы предприятий, объединенных одной целью.

Транспортно-экспедиторская деятельность, результатом которой являются комплексные услуги разной степени ресурсоемкости, требующие привлечения многих участников для оказания ими ряда промежуточных услуг (экспедиторы, операторы, страховые, грузоперерабатывающие, информационные фирмы, таможенные органы, агенты, брокеры и др.), особенно остро нуждается в логистическом обеспечении для лучшей координации их деятельности и осуществления программы их взаимодействия (пространственно-временной последова-

тельности логистических функций). Данная программа обеспечивала бы следующие цели их совместных усилий: максимально возможный набор требуемых клиентами услуг по доставке грузов (своевременную доставку, сокращение времени доставки, сохранность грузов); максимально возможное снижение транзакционных издержек, связанных с организацией управления деятельностью всех участников доставки компанией физического распределения (т. е. экспедитором); минимизацию издержек по осуществлению самих перевозок путем правильного выбора вида транспорта и вида транспортировки (юниmodalной, смешанной, комбинированной, интерmodalной, терминальной, мультимodalной и др.), определения рациональных (оптимальных) маршрутов перевозок, создания систем, транспортных логистических коридоров и транспортных цепей, обеспечения технологического единства транспортно-складских процессов и совместного управления транспортным, складским и производственным процессами; увеличение потенциала конкурентоспособности (конкурентное преимущество) и инвестиционной привлекательности транспортно-экспедиторских компаний и их партнеров; максимальный объем продаж транспортно-экспедиторских услуг, доходов и прибыли всех соисполнителей.

Для достижения поставленных целей логистизация должна охватывать не только экспедиторские структуры, но и всех задействованных участников процесса по доставке продукции для достижения синхронизации их деятельности путем организационно-технической и информационной совместимости. Поскольку комплекс операций доставки намного обширнее по своему составу комплекса операций только по транспортировке, логистизация экспедиторских компаний, их корпоративных и ассоциативных объединений связана не только с использованием знаний и навыков транспортной логистики, но и других ее подвидов – информационной, финансовой, распределительной, производственной, логистики материально-технического обеспечения, которые в той или иной мере воздействуют на единый материальный поток и его параметры.

Разработка и реализация программы логистизации участников рынка транспортно-экспедиторских услуг осуществляется в несколько этапов:

1. Начальный этап, в течение которого разрабатываются отдельные элементы и фрагменты структурно-функциональной и обеспечивающих подсистем будущих логистических систем (анализируются проблемные ситуации и оцениваются неиспользованные резервы, определяется постановка логистических задач, их формализация и частичное моделирование, формируется информационная модель, осуществляется социально-экономическая и организационная ориентация будущих логистических систем, распределение функций между пользователями и разработчиками, установление взаимосвязи показателей в комплексе взаимосвязанных логистических задач, решение отдельных задач и определение предпосылок для их реализации, осваиваются логистические функции, формируются отдельные модули и блоки, системы, стандарты и др.).

2. Зрелый этап, в течение которого на основании элементов, модулей и блоков, разработанных на первом этапе, формируются системные логистические образования в виде логистических центров, структурно-функциональных

подразделений, каналов, цепей и сетей с последующим преобразованием их в микро-, мета- и мезологистические системы. При этом следует также различать логистизацию транспортно-экспедиторских структур с использованием форм и методов тактической (оперативной) и стратегической логистики.

Логистизация транспортно-экспедиционной деятельности с использованием тактической (оперативной) логистики ограничивается только более эффективным взаимодействием производительных сил, закрепленных за экспедиторскими компаниями и их партнерами, и в рамках других ограничений, характерных для определенного периода деятельности (нормативной модели управления, структурно-функционального организационного построения компаний).

Стратегическая логистизация позволяет проектировать и реализовывать весь комплекс необходимых преобразований в системе управления компанией по заранее разработанной на научной основе долговременной программе с меньшей вероятностью риска и ошибок.

Предложенная программа логистизации предприятий на рынке транспортно-экспедиторских услуг обусловлена двойственным и довольно противоречивым воздействием логистики на механизм конкуренции. С одной стороны, последовательное и углубленное применение логистики даже в рамках отдельных компаний одновременно повышает их конкурентные преимущества за счет снижения совокупных затрат на единицу полезного эффекта, с другой, – развитие теории и практики логистики способствует усилению процесса глобализации экономических потоков.

Ю.С. Вдовенко

ЧГТУ (Чернигов, Украина)

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АВТОДОРОЖНЫХ КОНЦЕССИЙ (ТРАНСГРАНИЧНЫЙ И РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТЫ)

Динамичное развитие национальных экономик невозможно без участия в различных внешнеэкономических проектах. Для Украины наиболее перспективным является трансграничное сотрудничество (в Европе украинское государство имеет самые протяженные границы, 19 регионов из 25 являются приграничными). Реализации естественных преимуществ мешает недостаточное участие в развитии международных транспортных отношений и сотрудничестве на региональном и местном уровнях относительно увеличения перевозок на приоритетных международных направлениях.

В первую очередь, необходимо решить проблему приведения автомагистралей до уровня международных стандартов. Например, Черниговскую область с другими регионами Украины, а также с Россией и Беларусью соединяет достаточно разветвленная сеть автомобильных дорог. На границах области расположены шесть автомобильных пунктов пропуска. Территорию Черниговщины пересекают международные автомобильные магистрали: Одесса – Киев –