

эффективность его деятельности на рынке. Если фирма продает одну ассортиментную группу услуг одной отрасли и клиенты разбросаны географически, целесообразна организация торгового аппарата по территориальному принципу (Интернет-провайдеры). Если ассортимент предлагаемых для множества разных клиентов услуг достаточно разнообразен, наиболее эффективной будет организация торгового аппарата по товарному принципу и/или в разбивке по клиентам (банки, центры здоровья).

Повышение эффективности сбыта услуг должно осуществляться по направлениям совершенствования техники продаж и торгового профессионализма персонала, приобретения навыков ведения переговоров и установления партнерских взаимоотношений с клиентами.

И.А.Лебедева, аспирант, УО «БелГУТ» (г.Гомель)

ОБОСНОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СХЕМ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ

В условиях рыночной экономики важнейшим фактором конкурентоспособности любого предприятия является конечная стоимость продукции, т.е. та стоимость, которую заплатит потребитель с учетом всех дополнительных транспортно-логистических затрат, связанных с доставкой. Развитие транспортной логистики способствует выполнению таких концептуальных положений как доставка продукции в нужном количестве, нужного качества в заданные сроки при минимальных затратах. Главным принципом транспортной логистики, как и логистики в целом, является оптимизация расходов [2].

Под логистической схемой доставки (ЛСД) следует понимать линейно-упорядоченное множество физических и/или юридических лиц [грузоотправителя (отправителя), грузополучателя (получателя), экспедиторов, перевозчиков, страховщиков и других лиц], непосредственно участвующих в перемещении и хранении конкретных отправок грузов от производителя (поставщика) до оптовых (розничных) посредников или между этими посредниками, или от таких посредников до потребителя [2].

Анализ проблем, связанных с выбором оптимальных схем доставки грузов, нашел отражение в работах отечественных и зарубежных авторов. Выбор той или иной конкурентной логистической схемы осуществляется, по мнению ряда авторов [1, 5], после отбора альтернатив (на основе экспертного анализа, логических методов) исходя из минимума транспортных издержек. Другая группа ученых [4], считает, что при наличии в стране рынка транспортных услуг выполняется важнейшая логистическая процедура по организации транспортировки – выбор конкретного перевозчика, (например, методом рейтинговой оценки перевозчиков). Более современной, на наш взгляд, является точка зрения, учитывающая что на уровень затрат влияет множество факторов, которые необходимо рассматривать в соответствии с концепцией полной стоимости, когда работа отдельных звеньев логистической цепи настраивается таким образом, чтобы полная сумма издержек была минимальной [3].

Формирование эффективных логистических схем доставки в настоящее время является одним из необходимых условий сокращения издержек и улучшения конкурентной позиции предприятия. Для решения задачи выбора логистической схемы доставки с участием того или иного вида транспорта во внутривнутриреспубликанском сообществе определим следующие критерии оценки:

- минимальные транспортно-логистические издержки, связанные с реализацией схемы доставки и учитывающие все затраты и потери, которые несет клиент, начиная с момента накопления партии груза на отправку в пункте отправления и до окончания потребления в пункте назначения;
- выполнение заданного срока доставки груза.

Во внутривнутриреспубликанском сообществе Республики Беларусь применяются логистические схемы доставки грузов с использованием автомобильного и железнодорожного видов транспорта. Выбирая схему доставки продукции или вид транспорта, грузовладелец стремится получить максимум прибыли от продажи своей продукции, в том числе и за счет сокращения транспортных издержек при доставке продукции от поставщика до потребителя. В свою очередь перевозчик для привлечения грузопотоков снижает транспортные издержки, использует скидки с тарифов, повышает качество перевозок и обслуживание.

Полный логистический цикл доставки для указанных видов транспорта состоит из отдельных процессов: накопления груза на отправку, хранения груза в пункте отправления и назначения, взаимодействия транспортного предприятия с клиентом, грузовых операций в пункте отправления и назначения, непосредственно транспортировки груза.

Отправка на железнодорожном транспорте может быть больше или меньше перевозочного средства. Например, мелкая и контейнерная отправки меньше повагонной, а групповая и маршрутная – больше повагонной отправки. Отличительной особенностью мелких и повагонных отправок является многообразие перевозимой продукции. Групповой и маршрутной отправкой обычно перевозится однородная продукция. На автомобильном транспорте масса отправки ограничена грузоподъемностью автомобиля, с другой стороны в одном автомобиле по нескольким товарно-транспортным накладным могут перевозиться различные наименования грузов. Затраты времени, связанные с накоплением груза на отправку, а также с ее хранением в пункте отправления зависят от величины отправки и интенсивности накопления груза (выпуска продукции). Аналогичным образом описываются процессы потребления и хранения груза в пункте назначения. Следует отметить, что интенсивность накопления груза на отправку и потребления груза могут существенно отличаться в зависимости от интенсивности производства продукции, спроса в пункте потребления и т.д.

Продолжительность погрузки/выгрузки зависит от интенсивности, которая, свою очередь, определяется количеством используемых погрузочно-разгрузочных механизмов, а также их производительностью.

Для железнодорожного транспорта включает время простоев вагонов в ожидании подачи/уборки, продолжительность накопления и продолжительность подачи /уборки, затраты времени на выполнение технологических операций, и т.д. Для автомобильного затраты времени на взаимодействие незначительны и могут состоять из вре-

мени, затрачиваемого на следование автомобиля из парка к месту погрузки, продолжительность маневрирования при погрузочно-разгрузочных работах в пункте отправления и назначения и т.д.

Издержки грузоотправителя на подачу-уборку вагонов в соответствии с «Прейскурантом №10-01 на грузовые железнодорожные перевозки во внутривнутриреспубликанском сообщении» зависят от среднесуточного числа поданных и убранных вагонов и расстояния подачи-уборки вагонов в оба конца.

Плата за пользование вагонами (контейнерами) железнодорожных организаций за один вагоно-час регламентируется Прейскурантом № 10-01. Данная плата зависит от времени нахождения вагона на подъездном пути и суточного вагонооборота, который определяется как сумма прибывших и убывших вагонов с этого подъездного пути. Плата за пользование вагонами взыскивается только за вагоны и контейнеры железнодорожных администраций.

Издержки, связанные со взаимодействием на автомобильном транспорте, как правило, включены в тариф. Следует отметить, что тариф на автомобильном транспорте исчисляется с учетом формы оплаты, принятой на предприятии (сдельной или повременной). В случае повременной оплаты труда время, затраченное на прохождение расстояния подачи (уборки) автомобиля в пункт погрузки (нулевой пробег), а также время, затрачиваемое на грузовые операции, учитывается в тарифе.

Дополнительные платы (сборы) в начально-конечных и транзитных пунктах взаимодействия как для железнодорожного, так и для автомобильного не зависят от величины отправки: уведомление о прибытии груза, плата за комплект перевозочных документов и др.

На основании Правил исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом общего пользования определена следующая зависимость срока доставки железнодорожным транспортом от массы отправки (O) и расстояния перевозки груза (l_d):

$$T_d^* = 0,986 \cdot ((0,594 \cdot l_d + 1,057 \cdot 10^{-3}) \cdot (5,478 \cdot O^{-0,104})) \quad , \text{ суток.}$$

На основании анализа статистических данных по автомобильным перевозкам во внутривнутриреспубликанском сообщении, зависимость для автомобильного транспорта:

$$T_d^a = 1,002 \cdot ((1,057 \cdot 10^{-3} \cdot l_d - 2,86 \cdot 10^{-3}) \cdot (0,029 \cdot O + 0,734)) \quad , \text{ суток.}$$

Выбор вида транспорта можно осуществить путем построения функции безразличия, приравнивая суммарные транспортно-логистические издержки схем доставки с участием автомобильного и железнодорожного транспорта. Выделив отдельным слагаемым тарифы за перевозку грузов, а также потери, связанные с доставкой грузов, получим:

$$\mathcal{E}^* + C_t^* + \mathcal{C} \cdot r \cdot T_d^* / T_{об} = \mathcal{E}^a + C_t^a + \mathcal{C} \cdot r \cdot T_d^a / T_{об} \quad (1)$$

Указанное выражение позволяет установить зависимости тарифных ставок от сроков доставки груза и построить функции безразличия для определения зон применения автомобильного и железнодорожного транспорта

Принимая массу отправки на автомобильном транспорте определенной и применяя формулу (1), возможно построить зависимость массы отправки от расстояния

доставки железнодорожным транспортом, что также позволяет построить кривую безразличия и определить зону выгоды перевозки автомобильным и железнодорожным транспортом. Выражая все экономические затраты через величину отправки на железнодорожном транспорте (O^*) и решая уравнение (1), возможно построить график зависимости величины отправки от расстояния перевозки (L_d).

Проведенные исследования позволяют сделать следующие выводы:

1. С целью оптимизации параметров логистических схем доставки грузов, а также минимизации затрат на доставку, оказывающих значительное влияние на цену продукции, необходимо учитывать весь перечень транспортно-логистических издержек, возникающих при выполнении схемы доставки. К транспортно-логистическим издержкам относятся как затраты так и потери, возникающие с момента накопления партии груза на отправку в пункте отправления и до момента потребления отправки в пункте назначения.

2. В результате анализа тарифных ставок и сроков доставки на автомобильном и железнодорожном видах транспорта, определены их функциональные зависимости от величины отправки и расстояния доставки.

3. В случае известных срока доставки и тарифных ставок на одном из видов транспорта, представляется возможность, путем приравнивания суммарных транспортно-логистических издержек ЛСД, построить функции безразличия $C_T = f(T_d)$ и определить зоны применения ЛСД с использованием того или иного вида транспорта. Двигаясь по указанной функции, клиенту безразлично, каким видом транспорта осуществлять доставку. Используя зависимость тарифной ставки от срока доставки, клиент может выбрать вид транспорта, исходя из первостепенной важности для него срока доставки или издержек, связанных с выполнением ЛСД. При необходимости более срочной доставки груза, в случае если клиент готов заплатить большую сумму, он выбирает автомобильный транспорт. С другой стороны, если первостепенным параметром являются издержки, связанные с доставкой груза, а срок доставки не так важен, обоснован выбор железнодорожного транспорта.

4. Ценные грузы, а также грузы, масса отправки которых не превышает 10-ти тонн (кроме мелких отправок, следующих в сборном вагоне) целесообразно перевозить автомобильным транспортом во внутрисубъектском сообщении на любые расстояния. Аналогичным образом, с целью минимизации транспортно-логистических издержек грузы больших отправок на расстояния до 200 километров также целесообразно перевозить автомобильным транспортом. С другой стороны, при перевозке массовых грузов на большие расстояния более выгодно использовать железнодорожный вид транспорта.

5. Предлагаемая методика позволяет также определить оптимальную величину отправки на том или ином виде транспорта, исходя из минимизации совокупных транспортно-логистических издержек. При невысокой цене перевозимого груза (до 100 долл/т) клиенту безразлично, какой отправкой перевозить груз, так как суммарные логистические издержки на тонну груза практически не отличаются для отправок массой от 100 до 800 тонн. Однако при увеличении цены груза зона оптимальности значительно сокращается. Так, при цене груза от 1000 долл/т масса оптимальной отправки колеблется от 60 до 200 т. Следует также отметить, что при увеличении величины отправки (при перевозке больших партий груза) даже незначительное изменение транспортно-логистических затрат на одну тонну приведет к значительным изменениям суммарных издержек, связанных с перевозкой всей партии груза.

Литература

- 1 Вельможин А.В., Гудков В.А., Миротин Л.Б. Теория транспортных процессов и систем. – М.: Транспорт, 1998. –167 с.
- 2 Еловой, И. А. Оценка конкурентоспособности логистических транспортно-техно-логических систем: метод, рекомендации / И. А. Еловой. – Гомель: УО «БелГУТ», 2005. – 43 с.
- 3 Курганов В.М. Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок. – М: Книжный дом, 2005.
- 4 Полещук И.И. Логистика: учебное пособие. Мн: БГЭУ, 2007.
- 5 Транспортная логистика / Под общей редакцией Л.Б. Миротина. – М.: «Экзамен», 2003. – 512 стр.

*П.Н.Легкий, руководитель пресс-службы
Президента Республики Беларусь, (г.Минск)*

РАЗРАБОТКА СТРАТЕГИИ PR-КАМПАНИИ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СУБЪЕКТОВ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ

Экономика Республики Беларусь является открытой и активно интегрируется мирохозяйственные связи. Одним из важнейших условий выживания и развития экономики открытого типа является постоянное наращивание объемов экспорта, расширение его номенклатуры, поиск и освоение новых рынков товаров и услуг. Сегодня, в условиях влияния на отечественную экономику мирового финансово-экономического кризиса, эти задачи особенно актуальны, на их выполнение мобилизованы центральные органы государственного управления, субъекты хозяйствования, региональные власти.

Сама жизнь требует вести наступательную внешнеэкономическую политику, создавать новые товаропроводящие сети в перспективных с точки зрения экономического сотрудничества регионах.

В последние годы белорусам удалось завязать хорошие контакты на межгосударственном уровне с рядом стран так называемого «третьего мира», обладающими большими и перспективными товарными рынками, имеющими богатые запасы природных ресурсов. В ситуации жесточайшей конкуренции высокое качество продукции, ее относительно низкая цена и наличие надежных зарубежных партнеров не являются исчерпывающими факторами, обеспечивающими успех внешнеэкономической деятельности. Имеет значение и политическая составляющая отношений – примеры хорошо известны.

Важно не только произвести товар и быстро продать его, но и обеспечить устойчивое положение своего предприятия на зарубежном рынке. Речь идет о необходимости максимально полного интегрирования в экономику, в социокультурную среду, в общественную жизнь чужого государства. Особенно, если дело касается создания там своих производственных мощностей или рассчитанных на долгосрочное функционирование товаропроводящих сетей. А ведь именно создание на чужих страновых площадках своих производств (сборочных или перерабатывающих) является для белорусских предприятий сегодня одной из наиболее перспективных форм внешнеэконо-