

Таким образом, внедрение на практике разработанной инновационной модели осуществления проекта строительства и реконструкции гостиниц - потенциальных участников гостиничной цепи и дальнейшего стратегического управления строительством гостиницы в современных условиях помогут повысить эффективность работы гостиниц по качеству предоставляемых гостиничных услуг и уровню доходности гостиниц-участниц гостиничной цепи.

РЕЗЮМЕ

В статье разработана инновационная модель осуществления проекта строительства и реконструкции гостиниц - потенциальных участников гостиничной цепи, предусматривающая внедрение известных в мировой практике гостиничного хозяйства франчайзинговых моделей создания гостиничных цепей.

Ключевые слова: инновационная модель, гостиничная цепь, нелинейная сетевая модель стратегического управления строительством гостиницы.

РЕЗЮМЕ

У статті розроблена інноваційна модель здійснення проекту будівництва та реконструкції готелів - потенційних учасників готельного ланцюгу, що передбачає впровадження відомих в світовій практиці готельного господарства франчайзингових моделей створення готельних ланцюгів.

Ключові слова: інноваційна модель, готельний ланцюг, нелінійна мережева модель стратегічного управління будівництвом готелю.

SUMMARY

The article suggests the innovative model of the project construction and renovation of hotels - potential participants of the hotel chain, which will introduce world-known hotel management models for the establishment of franchise hotel chains.

Keywords: innovation model, hotel chains, nonlinear network model of the strategic management of the hotel construction.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Афанасьев М.Ю. Исследование операций в экономике: модели, задачи, решения [Текст]: Учеб. пособие / М.Ю. Афанасьев, Б.П. Суворов. – М.: ИНФРА-М, 2003. – 444 с. - ISBN 5-16-001580-9.
2. Роглев Х. Й. Основы готельного менеджменту [Текст]: Навч. посіб. / Х. Й. Роглев. – К.: Кондор, 2005. – 408с. - ISBN 966-8251-74-1.
3. Шматько Л.П. Туризм и гостиничное хозяйство [Текст]: Учебное пособие./ Л.П. Шматько.- 3-е издание, исправ. и дополн. - М.: ИКЦ «МарТ», 2007. – 352с. - ISBN 5-241-00535-8.
4. Костевич Л.С. Математическое программирование: информационные технологии оптимальных решений [Текст]: Учебное пособие / Л.С. Костевич. – Мн.: Новое знание, 2003. – 424 с. - ISBN 985-6516-83-8.

УДК 338.1

ЛОГИСТИКА – ОДНО ИЗ ОСНОВНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ РОССИИ И УКРАИНЫ

Новиков Д.Т., д.э.н., профессор, начальник отдела инновационной логистики Института исследования товародвижения и конъюнктуры оптового рынка (г. Москва)

Постановка проблемы. Каждый исторический этап инновационного развития любой экономики предусматривает активное использование инноваций как в сфере производительных сил, так и в сфере производственных (организационно-экономических) отношений. Первая группа новаций связана преимущественно с достижением естественных наук, вторая группа новаций – с достижением гуманитарных наук. Обе эти группы новаций обуславливают друг друга, хотя и меняются приоритетами в различные исторические периоды развития страны. Для постиндустриальной российской экономики (5-го и 6-го технологических укладов) одинаково актуальны как инновации первой группы (технично-технологические инновации), так и второй группы (организационно-экономические, или управленческие) инновации, совмещение которых в одной отрасли науки и сферы деятельности превращает последних в локомотив инновационного развития всей экономики страны.

К числу такой сферы деятельности и ее научного преобразования относится логистика, которая приобретает особую актуальность для инновационного развития всей мировой экономики, а для России и Украины становится одним из главных направлений их инновационного преобразования.

Цель статьи состоит в изучении определенных аспектов инновационного развития логистики как науки в экономике России и Украины.

Основные результаты исследований. Фундаментальное определение логистики позиционирует себя как наука об эффективности управления любыми потоковыми процессами в обществе и частично в природе, а также как сфера деятельности по реализации достижений этой науки на практике в виде реального движения различных потоков (материально-вещественных, людских, финансовых, информационных) и их эффективного взаимодействия.

Главной же причиной прогрессирующего возрастания роли и актуальности логистики для развития экономики и особенно экономики России является непрерывное увеличение масштабов и сложности потоковых процессов во всем мире и усиление влияния этой тенденции на все стадии, стороны и процессы общественного производства.

Существенный моральный и физический износ производственных мощностей не дает отечественным предприятиям вступать в конкуренцию с представителями Запада даже на внутреннем рынке [6].

Следовательно, возникает необходимость разработать и претворить в жизнь инновационную политику страны, главная задача которой заключается в построении системы, позволяющей в самый короткий срок с высокой эффективностью использовать в производстве интеллектуальный и научно-технический потенциал страны. При грамотно проводимой логистической стратегии управления инновационная политика способна быть мощным инструментом, с помощью которого государство способно преодолеть спад к экономике, обеспечить ее структурную перестройку и насытить рынок разнообразной конкурентной продукцией. С этой целью разрабатывается инновационная программа (на государственном, региональном, отраслевом уровнях), представляющая собой цепь комплексных логистических инновационных проектов и мероприятий, согласованных по всем параметрам и способных обеспечить эффективную поддержку решения задач по освоению и рассмотрению новых видов продукции.

К числу наиболее важных факторов, усиливающих указанную тенденцию и одновременно требующих инновационного обновления и развития самой логистики, ее целей, задач и функций, относятся:

- глобализация мировой экономики и международное разделение труда, что приводит к созданию единого мирового пространства в виде глобальных рынков и трансконтинентальных структур, сопровождаемых многократным увеличением товарооборота и соответствующих потоков;

- как следствие выявленных тенденций – резкое увеличение логистических издержек как по абсолютной величине, так и в доле стоимости продуцируемых товаров (продукции и услуг), часто превышающих стоимость производства самих товаров. Системное применение логистики, способной снижать эти издержки путем оптимизации управления всеми видами потоков и их совокупностью, становится важнейшим и необходимым условием конкурентоспособности бизнес-структур и их товаров;

- повсеместная трансформация в постиндустриальной экономике рынков продавцов в рынки потребителей с одновременным ограничением спроса и повышением требований потребителей к качеству продукции и услуг на всех стадиях их продуцирования. В этих условиях повышается координирующая роль логистики по всей цепи поставок от исходного сырья до конечного продукта. Более того, перед любой бизнес-структурой, производящей тот или иной конечный или промежуточный продукт, встает дилемма: производить составляющие этого продукта самим или покупать на более выгодных условиях по цене и качеству у специализированных производителей или с помощью аутсорсинга. В поиске каждой бизнес-структурой оптимального соотношения “производить или покупать” логистике отводится важнейшая роль в снижении издержек доставки необходимой продукции, осуществлении услуг и повышении качества обслуживания этих бизнес-структур;

- усиление в мировой экономике тенденции интеграции малого, среднего и даже крупного бизнеса в более мощные национальные и транснациональные компании для обеспечения их конкурентоспособности на внутренних и внешних рынках. Выбор форм и методов интеграции, например, системной или сетевой, а также их оптимального соотношения во многом зависит от состояния логистического потенциала страны или сообщества стран;

- новые информационные технологии, многократно ускоряющие все процессы общественного производства и других видов общественно полезной деятельности. Логистика как сфера деятельности оказывается наиболее восприимчивой к использованию новых информационных технологий и коммуникаций, особенно сети Интернет, поскольку последняя позволяет во много раз быстрее организовывать самые эффективные формы и методы взаимодействия контрагентов поставки и формирования потоков, контролировать их осуществление, снижая при этом транзакционные издержки и повышая качество обслуживания [5].

Таким образом, логистика, которая в прошлом выполняла скромную инфраструктурную функцию по обслуживанию материального производства, характерную для прединдустриального и индустриального периодов, существенно расширила спектр своих целей, функций и задач в постиндустриальном обществе, выполняя новую роль по координации, интеграции и оптимизации народнохозяйственных процессов с целью повышения их эффективности. Подтверждением этого служат результаты исследований многочисленных отечественных и зарубежных ученых и практический опыт использования современной логистики. Доказано позитивное влияние логистики на реструктуризацию нефтегазового комплекса, АПК (создание логистических инфрасистем), на стратегическое развитие бизнес-структур, страновое разделение труда, развитие и применение наиболее прогрессивных форм маркетинга, развитие регионов за счет формирования региональных транспортных центров и др.

Однако возвышение роли логистики в современном мире требует постоянного развития самой логистики, ее теории, методологии, методов и инструментов, способных выполнять ее новую миссию и вытекающих из нее целей и задач.

Традиционное разделение видов логистики по функциональному признаку дополняется разновидностями логистики по отраслевому признаку и объектам обслуживания. Появилась финансовая логистика, информационная логистика, экологическая логистика, логистика домашних хозяйств, логистика индустрии гостеприимства, логистический аутсорсинг и др. Особое значение приобретает инновационная логистика, выявляющая закономерности генерирования логистических новаций (как организационно-технических, так и управленческих) и условия их внедрения в экономику в виде создания работоспособных микро-, мета-, мезо- и макрологистических систем (при управлении цепями поставок).

Переход от экспортно-сырьевой модели экономики России и Украины к инновационной должен быть связан с созданием мирового механизма развития, основанного на взаимодействии предпринимательства, конкурентоспособности и государственного управления национальной экономической системы.

Переход к инновационной модели экономического роста в 2008-2015 гг. планируется осуществлять в два этапа.

Первый этап 2008-2012 гг. необходимо расширить глобальные конкурентные преимущества, которыми уже обладают экономики России и Украины в традиционных сферах (транспорт, энергетика, переработка природных ресурсов, аграрный сектор). Вместе с этим будут создаваться технологические заделы и институциональные условия, обеспечивающие системный перевод экономики данных стран в режим инновационного развития на следующем этапе.

Второй этап 2012-1015 гг. должен характеризоваться повышением конкурентоспособности экономик России и Украины на основе перехода на новую технологическую базу, структурной диверсификации экономик [7].

Выводы. Таким образом, использование современной логистики становится важнейшим направлением и условием инновационного развития экономики России и Украины, громадные пространства и ресурсы которых делают инструмент современной логистики особенно востребованным.

В связи с этим необходима разработка организационно-методологической адаптации логистического инновационного фонда применительно к реальным условиям и возможностям функционирования и развития действующих, а также вновь проектируемых логистических проектов. Также необходимо создание определенных предпосылок социально-экономического, информационного, кадрового, организационно-технического потенциала и адаптации самих форм и методов, используемых в логистических инновациях.

РЕЗЮМЕ

Логистика является одним из основных направлений инновационного развития экономик России и Украины, использование теоретических и практических инструментариев которой становится важнейшим направлением и условием инновационного развития, громадные пространства и ресурсы которых делают инструмент современной логистики особенно востребованным.

Ключевые слова: логистика, инновационное развитие, экономика.

РЕЗЮМЕ

Логістика є одним з основних напрямів інноваційного розвитку економік Росії і України, використання теоретичних і практичних інструментаріїв якої стає найважливішим напрямом і умовою інноваційного розвитку, величезні простори і ресурси яких роблять інструмент сучасної логістики особливо затребуваним.

Ключові слова: логістика, інноваційний розвиток, економіка.

SUMMARY

The logistics is one of the main directions of innovative development of economy of Russia and Ukraine, use of theoretical and which practical tools becomes the major direction and a condition of the innovative development, enormous spaces and which resources do the tool of modern logistics especially demanded.

Keywords: logistics, innovative development, economy

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Колотухин В.А. Коммерциализация инноваций — фактор экономического роста // Материалы международного форума «Инновационные технологии и системы»: — Минск: ГУ «БелИСА», 2006.
2. Румянцев А.А. Менеджмент инноваций. Как научную разработку довести до инновации: учеб пособие. — СПб.: Изд. дом «Бизнес-пресса», 2007.
3. Чесбро Г. Открытые инновации / Пер. с англ. В.Н. Егорова — М.: Поколение, 2007.

4. Хомутский Д.Ю. Управление инновациями в компании — М.: Солон-Пресс, 2008.
5. Логистика. Учебное пособие. /Под ред. Б.А.Аникина, Т.А. Родкиной. — М.: Проспект, 2008.
6. Новиков Д.Т., Степанов В.И. Использование инновационной логистики в индустрии гостеприимства. Учебное пособие. — М.: РЭА им. Г.В. Плеханова, 2009.
7. Степанов В.И. Логистика. Учебник. — М.: Проспект, 2010.

УДК 519.863

ОПТИМИЗАЦИЯ МАРШРУТОВ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ВЕРОЯТНОСТНОГО ПОДХОДА

Онищенко С.П., д.э.н., заведующая кафедрой «Организация таможенного контроля на транспорте» Одесского национального морского университета

Смолянинов Е.Л., аспирант кафедры «Организация таможенного контроля на транспорте» Одесского национального морского университета

В настоящее время рынок транспортных услуг представляет собой «рынок покупателя», то есть рынок, на котором предложение превышает спрос, и грузовладелец отдает предпочтение одному из многих операторов перевозки, наиболее полно отвечающего его требованиям. В свою очередь, для самих операторов это означает необходимость расширения номенклатуры услуг и повышения уровня сервиса для поддержания конкурентоспособности.

Одна из услуг, предоставляемая оператором (логистом) - оптимизация маршрута доставки, и решение этой задачи невозможно без соответствующей инструментальной поддержки.

Традиционно, при оптимизации процесса доставки груза используются экономико-математические модели транспортных задач, в том числе, задачи в сетевой постановке [1,2]. При этом, как правило, задачи нахождения оптимального маршрута решаются, по критерию минимизации затрат либо времени на доставку. Современные исследователи предлагали различные модификации этих моделей, внося в них учет, например, зависимости стоимости доставки от времени и объема партии груза и т.д. [3]. Отметим, что в практических ситуациях часто важны два критерия – стоимость доставки и время доставки. При локальной оптимизации получаются решения, зачастую противоречащие друг другу. Выходом из сложившейся ситуации является учет многокритериальности требований [2,4].

Более того, полученные в ходе оптимизационных расчетов результаты не всегда соответствуют действительности. Так, время прохождения груза через порт, в течение которого происходит в том числе и оформление документов и улаживание других формальностей для одной и той же грузовой партии может варьироваться, причем степень варьирования отличается в различных портах. Также на пути следования груза могут возникать непредвиденные задержки (например, из-за погодных условий), что ведет к необходимости минимизации не только времени и стоимости доставки, а и их возможных отклонений. Эти и другие факторы необходимо учитывать при выборе маршрута доставки с тем, чтобы получаемые теоретические результаты были максимально адекватны практическим ситуациям.

Таким образом, учет вероятностной природы параметров транспортировки необходим для получения достоверных результатов. Следует отметить, что отдельные современные исследователи в сфере транспорта [4,5] учитывают вероятностную природу процессов доставки, однако проблема маршрутизации в их работах не рассматривается.

Исходя из вышеизложенного, целью данной статьи является разработка математической модели, позволяющей оптимизировать маршрут доставки груза с учетом вероятностной природы параметров процесса доставки.

Как известно, основными характеристиками процесса доставки являются: расходы и время. Именно эти две характеристики выступают в качестве критериев оптимизации маршрутов доставки в традиционных математических моделях.

Но современные требования рынка транспортных услуг таковы, что помимо стоимости и времени, грузовладельцев интересует, например, надежность доставки, критерием которой может являться минимизация возможных отклонений времени доставки – особенно это актуально для доставки на принципах «точно в срок». Также немаловажным является минимизация возможных отклонений финансовых затрат на доставку.

Принимаем за базу модель транспортной задачи в сетевой постановке [6].

Для нахождения маршрута, отвечающего комплексным требованиям грузовладельца, предлагается использовать многокритериальный подход, и в качестве системы критериев рассматривать: 1) традиционные – время и стоимость доставки; и 2) учитывающие вероятностную природу времени и стоимости доставки.

В исследованиях [4,5,6] было установлено, что расходы и время транспортировки есть случайные величины, подчиненные нормальному закону распределения. Поэтому в качестве расходов по доставке R и времени доставки T используем математические ожидания, а в качестве параметров, характеризующих надежность выбранного маршрута – дисперсии величин расходов σ_R^2 и времени σ_T^2 .

Итак, предлагается для формирования маршрутов доставки использовать следующую экономико-математическую модель:

$$Z_1 = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m \sum_{k=1}^2 R_{ij}^k * x_{ij}^k \rightarrow \min; \quad (1)$$

$$Z_2 = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m \sum_{k=1}^2 T_{ij}^k * x_{ij}^k \rightarrow \min; \quad (2)$$

$$Z_3 = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m \sum_{k=1}^2 \sigma_T^2 * x_{ij}^k \rightarrow \min; \quad (3)$$

$$Z_4 = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m \sum_{k=1}^2 \sigma_R^2 * x_{ij}^k \rightarrow \min; \quad (4)$$