

Только с завершением этапа внедрения сбалансированная система показателей действует не только как система показателей, но и как концепция менеджмента.

В силу вышесказанного можно сделать вывод, что единственно правильным вариантом поведения современного предприятия для достижения эффективного долгосрочного функционирования и успешного развития является формирование конкурентной стратегии на основе повышенного внимания осуществлению постоянного анализа внешней и внутренней среды.

Список цитированных источников

1. Шмидт, В. Сбалансированная система показателей / В. Шмидт, Р. Хервиг, Т.Фридаг. – М.: Омега-Л, 2010. – 70 с.

2. Ключевые показатели эффективности и сбалансированная система показателей [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://balancedscorecard.ru>. – Дата доступа: 25.03.2019.

УДК 3.394.76

Марчук А. В.

Научный руководитель: к.э.н., доцент Куган С. Ф.

КЛАСТЕРЫ КАК КЛЮЧЕВОЙ ФАКТОР РАЗВИТИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ РЕГИОНА

Вследствие современных тенденций развития международных экономических отношений возникает необходимость структурных изменений в функционировании транспортной системы страны, которая должна быть ориентирована на усиление координации и взаимодействия различных видов сфер, удовлетворение потребностей потребителя относительно качества обслуживания, внедрение логистических принципов управления в деятельности транспортных предприятий.

Актуальной проблемой, которая встает перед транспортно-логистическим комплексом на сегодня, является завоевание прочных конкурентных позиций на мировом рынке. Существование проблемы усиливается вследствие роста конкуренции логистических корпоративных структур и интенсификации международного кооперирования.

Ориентация развития экономики Беларуси в направлении широкомасштабного внедрения рыночных отношений, стремление скорейшей интеграции в мировом пространстве, прежде всего в европейское экономическое сообщество, требует радикальных структурных изменений экономического потенциала страны и интегрированной политики повышения эффективности его использование. Интегрированная политика экономического развития предусматривает, кроме согласованного пропорционального развития отдельных отраслей и предприятий, их интеграцию в мировую геоэкономическую систему производства, распределения, торговли и потребления продукции и услуг, которые будут отвечать растущим потребностям и требованиям общества.

К основным приоритетам трансграничного сотрудничества стоит отнести взаимодополнение экономических потенциалов отдельных регионов, преодоление исторически сложившихся территориальных стереотипов и предубеждений; повышение эффективности региональных и локальных органов государственного управления; преодоление последствий периферийного положения и изоляции приграничных регионов; интенсификация экономического развития и повышение уровня жизни населения и, наконец, ускоренное включение

ние приграничных территорий в процессы европейской интеграции. Пытаясь следовать европейскому опыту, Брестская область Республики Беларусь присоединилась в рамках трансграничного сотрудничества с Республикой Польшей и Украиной к еврорегиону “Буг”. Специфика еврорегиона заключается в его транзитном положении в центре Европейского сообщества на пересечении торговых путей с достаточно хорошо развитой транспортной инфраструктурой. Через территорию еврорегиона проходят важнейшие коммуникации, соединяющие страны Западной Европы, Россию, Украину, Беларусь и Прибалтику. Здесь размещены пассажирские и товарные пограничные переходы европейского значения, развита индустрия транспортных перевозок.

Переход страны к рыночным отношениям и интеграция в мировую рыночную систему диктуют необходимость качественного и полного удовлетворения потребностей экономики республики в транспортном обслуживании на логистических принципах. Поэтому, в рамках регионального объединения рассматриваются проекты совместного использования железнодорожных и автомобильных переходов, их реконструкции и расширения, создания грузовых терминалов. А предприятия Брестской области, Люблинского воеводства и Волынской области нацелены, прежде всего, на получение единого экономического результата в логистической цепи – снижение себестоимости перевозок. Этому способствует множество факторов, среди которых важно отметить формирование рынка транспортных услуг, конкуренцию между различными видами транспорта, ужесточение требований к тарифам и качеству транспортных услуг со стороны заказчиков.

Значительное влияние на развитие транспортной политики в еврорегионе будут оказывать уровень и темпы изменения экономической активности субъектов хозяйствования в приграничных регионах стран – участниц. Брестская область при сотрудничестве с научными центрами региона должна в краткосрочной перспективе разработать программы создания региональной логистической терминальной системы, посредством которой возможно бы было регулировать и координировать сеть грузовых терминалов.

Первоочередной задачей сегодня является создание Брестского регионального логистического центра. Региональные логистические центры обычно называют “мультимедийными грузовыми терминалами”. В отличие от логистических центров фирм, это обычно крупные хорошо оснащенные предприятия, предназначенные для оказания логистических услуг другим фирмам на коммерческой основе. Такие логистические центры обычно специализируются на массовой переработке грузов и оказании сопутствующих услуг, при этом за счет массовости операций себестоимость их деятельности получается невысокой, следовательно, и тарифы на них вполне приемлемы для потребителей логистических услуг. Региональные логистические центры более перспективны, чем центры отдельных фирм, через них проходят большие объемы информации и осуществляется управление ею, оптимизация информационных потоков дает большой экономический эффект.

Принимаемые меры по развитию и совершенствованию транспорта позволят обеспечить комплекс транспортных услуг более высокого качества, увеличение транзитных грузопотоков через территорию Беларуси, а также интеграцию республики в европейскую транспортную систему. Предстоит еще большая работа по созданию надлежащих условий дорожного сервиса на всех транспортных коридорах республики, снижению времени простоя на границе, поиску источников финансирования и механизмов реализации разработанных программ и мероприятий.

Создание кластеров – одно из основных направлений развития экономики регионов Беларуси в рыночных условиях. Основной целью кластерной политики является обеспечение высоких темпов экономического роста и диверсификации экономики за счет повышения конкурентоспособности предприятий — поставщиков оборудования, комплектующих, специализированных производственных и сервисных услуг, а также научно-исследовательских и образовательных учреждений. Кластеризация региона гарантирует разносторонний социально-экономический эффект: помимо создания производств она предполагает формирование всей необходимой инженерной, транспортной, социальной инновационной инфраструктуры, осуществление научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ (НИОКР) и внедрение их результатов на производстве.

Транспортно-логистический кластер (ТЛК) – это межотраслевое добровольное объединение предпринимательских структур, транспортно-логистической инфраструктуры, общественных и других организаций, специализирующихся на перевозке грузов, хранении и грузопереработке, транспортно-экспедиционном, логистическом сервисном обслуживании и управлении товароматериальными и сопутствующими потоками, тесно сотрудничающих с научными, образовательными учреждениями, органами государственной и региональной власти с целью повышения конкурентоспособности на отечественном и мировом рынке транспортно-логистических услуг [1].

При построении кластерной модели выделяют следующие структурные элементы:

1. «Ядро» – объекты, вокруг которых группируется кластер, выполняющие основной вид деятельности, позиционирующие кластер, выпускающие конечную продукцию или оказывающие услуги с учетом региональной специализации и географических преимуществ региона.

2. «Дополняющие объекты» – объекты, деятельность которых напрямую обеспечивает функционирование объектов «ядра».

3. «Обслуживающие объекты» – объекты, наличие которых обязательно, но деятельность которых напрямую не связана с функционированием объектов «ядра». К обслуживающим объектам могут быть отнесены предприятия, реализующие сервисные функции кластера, т. е. информационные, сбытовые, ремонтные и т. д. Кроме того, в состав обслуживающих объектов входит финансовый центр кластера, т. е. банковская структура, осуществляющая финансовое сопровождение деятельности предприятий кластера.

4. «Вспомогательные объекты» – объекты кластера, наличие которых желательно, но не обязательно для функционирования других объектов кластера. К ним относятся различные сервисно-консультационные предприятия, функции которых могут быть осуществлены как в рамках кластера, так и с помощью аутсорсинга. Кроме того, к данным объектам относятся различные институты финансового капитала, не входящие в состав финансового центра. Целью данных предприятий, в случае их наличия в кластере, является изыскание внутренних резервов для обеспечения непрерывности воспроизводственных процессов, достижение стратегических выгод, связанных в первую очередь с повышением мобильности развития и реализации технологического потенциала всего кластера.

Создание кластеров основано на следующих основных принципах:

- формирование единого инновационного, информационного, организационно-экономического, производственно-технологического, кадрового и нормативно-правового пространства;
- совершенствование производственных и логистических бизнес процессов и технологий на основе инноваций;

- согласование экономических интересов и принципов интегрированного взаимодействия, заключение и безоговорочное выполнение системы договоров, контрактов и субконтрактов, заключаемых участниками и партнерами кластера с компанией или группой компаний – лидеров, формирующих ядро кластера;
- формирование общей стратегии и коммерческой политики в сфере внешнеэкономической деятельности, а также при управлении и обслуживании товароматериальных и сопутствующих потоков, проходящих по МТК;
- взаимодействие с научными институтами и высшими учебными заведениями, повышение квалификации и профессионального уровня персонала;
- применение механизма государственно-частного партнерства и организация эффективного сотрудничества между коммерческими структурами и органами власти республиканского, регионального и муниципального уровня [2].

Формирование и развитие кластеров является эффективным механизмом в привлечении прямых иностранных инвестиций и активизации внешнеэкономической интеграции. Включение отечественных кластеров в глобальные цепочки стоимости позволяет существенно поднять уровень национальной технологической базы, увеличить экономический рост за счет повышения международной конкурентоспособности предприятий путем внедрения критических технологий и новейшего оборудования, получения предприятиями кластера доступа к современным методам управления, специальным знаниям, а также выхода на международные рынки.

Региональная кластерная политика способствует нейтрализации издержек узкого корпоративного подхода, она ориентирована на удовлетворение насущных нужд компаний, формирование атмосферы кооперации и конкуренции, консолидацию производственной деятельности, развитие отраслевого сервиса, регионального научно-образовательного комплекса, навыков и традиций местного сообщества. Для этого, как показывает опыт передовых развитых стран, необходимо инфраструктурное обеспечение функционирования экономики страны.

Список цитированных источников

1. Федотенков, Д.Г. Транспортно-логистические кластеры как вызов времени в социально-экономическом развитии региона [Текст] / Д.Г. Федотенков, А.А. Падалко // Проблемы и перспективы экономики и управления: материалы III Междунар. науч. конф. (г. Санкт-Петербург, декабрь 2014 г.). — СПб.: Заневская площадь, 2014. — С. 270-273.
2. Прокофьева, Т.А. Логистическая инфраструктура международных транспортных коридоров. Кластерный подход к управлению функционированием и развитием. — Saarbrücken, Germany: LAP LAMBERT Academic Publishing, 2015. — 128 с

УДК 657.6:339

Морозова Ж. И.

Научный руководитель: ст. преподаватель Мишкова М. П.

БУХГАЛТЕРСКИЙ УЧЕТ КАК ИНСТРУМЕНТ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

Развитие национальных систем бухгалтерского учета можно разделить на несколько этапов. *Вступительный* (1990–1994) характеризовался применением нормативных правовых актов, утвержденных Минфином СССР. В то же время выработывались национальные подходы к правилам бухгалтерского