

В санационный период важно разработать новые модели функционирования. Когда бизнес терпит неудачу из-за неэффективной стратегии развития или вообще ее отсутствия, выход из кризиса можно обеспечить за счет внедрения более эффективной стратегии управления. На это могут быть направлены следующие деловые акции:

- сокращение количества предлагаемых рынку товаров и услуг за счет наименее конкурентоспособных;
- гибкая ценовая политика, совершенствование каналов передвижения товаров на рынок, повышение уровня активизации сбытовой политики;
- стратегия инноваций, предполагающая приобретение конкурентных преимуществ с помощью создания принципиально новых товаров или технологий, или удовлетворения существующих потребностей новым способом. Альтернативой внедрению новых технологий является их продажа другим заинтересованным организациям;
- стратегия оперативного реагирования, предполагающая достижение успеха посредством быстрого реагирования на изменения во внешней среде и получение дополнительной прибыли за счет временного отсутствия на рынке конкурентов;
- стратегия диверсификации, которая предполагает включение в портфель новых сфер бизнеса путем приобретения организаций; создания организаций «с нуля»; формирования совместных предприятий;
- стратегия откочки капитала и ликвидации. Иногда внешние и внутренние факторы приводят к тому, что определенная сфера бизнеса перестает приносить требуемую прибыль, поэтому правильным решением будет прекращение ее деятельности;
- стратегия изменения курса и реструктуризации посредством реализации следующих подходов: концентрации усилий на восстановлении прибыльности в убыточных сферах бизнеса; реализации стратегии «снятия урожая» в слабых областях и направление высвобождаемых ресурсов в благополучные сферы; введения режима экономии во всех сферах; ревизии портфеля через продажу слабых сфер и замены их вновь приобретенными, более привлекательными.

Таким образом, реализация содержания законодательства о банкротстве в реальных процедурах санации, осуществляемых через судебные органы, позволит достичь целей трансформации экономики Республики Беларусь на рыночные рельсы путем активной смены менеджмента кризисных микроэкономических систем, реинжиниринга бизнеса и сохранения макроэкономических пропорций. Это обеспечит экономический рост, т. е. сбалансированную структуру совокупного предложения в части прогнозируемых темпов прироста объемов промышленного и сельскохозяйственного производства, снижение издержек производства и устранение на этой основе инфляционной составляющей, а также выполнения программ занятости населения и политики доходов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Закон Республики Беларусь «Об экономической несостоятельности (банкротстве)» // Ведомости Верховного Совета Республики Беларусь. – 1991. – № 19.
2. Закон Республики Беларусь «Об экономической несостоятельности (банкротстве)» // Национальный реестр правовых актов. – 2000. – № 73.
3. Антикризисное управление / Под ред. Э.С. Минаева и В.П. Панагутина. – М., 2004.
4. Банкротство предприятия: процедура признания, санация и реорганизация, продажа предприятия / Под ред. Д.Ф. Рысина, С.В. Бейлина. – М., 2000.
5. Степанов В.В. Несостоятельность (банкротство) в России, Франции, Англии, Германии. – М., 1999.

СИЛЮК Т.С., к.э.н, доцент, КОШЕЛЬ Н.И., м.э.н.

Учреждение образования «Брестский государственный университет имени А.С. Пушкина», г. Брест

ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА КАК ИНСТРУМЕНТ ПОВЫШЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ

Курс на построение социально ориентированной рыночной экономики в Республике Беларусь требует все более активного использования таких современных систем управления, как логистика. Ее целью выступает решение тактических и стратегических задач хозяйственной деятельности на основе оптимизации потоковых процессов и достижения эффективности этой деятельности с точки зрения удовлетворения интересов конечных потребителей, снижения общих затрат цепи «поставщик – потребитель» и повышения качества продуктов и услуг.

На современном этапе основными причинами, побуждающими обращаться к логистике, являются обострение проблемы сбыта продукции, рост затрат на транспортировку, достижение рядом предприятий предела эффективности производства, расширение ассортимента выпускаемых товаров, развитие информационных и коммуникационных технологий в связи с необходимостью гибкого реагирования производственных и торговых систем на быстро изменяющиеся приоритеты потребителя. Выгодное геополитическое положение нашей страны, ускорение процессов глобализации и транснационализации, создание союзов и альянсов предприятий объективно определяют использование логистических подходов в международном бизнесе. Практика западных фирм показывает, что использование логистики дает предприятиям серьезные преимущества в конкурентной борьбе, существенно повышает конкурентоспособность их продукции на внутреннем и внешнем рынках.

Логистика – междисциплинарное направление, непосредственно связанное с поиском новых возможностей повышения эффективности материальных потоков, это организация системы, включающая производство, хранение, транспортировку и распределение продукции с максимальной прибылью. Одной из основных задач любого предприятия является оптимизация транспортной среды, что позволяет минимизировать транспортные издержки, составляющие значительную долю в конечной цене товаров, повысить конкурентоспособность и уровень рентабельности. В рыночных условиях успех предприятия зависит не только от объема и качества выпускаемой продукции, но и от оказываемых услуг, связанных с доставкой продукции. С развитием рыночной экономики и ее инфраструктуры объем транспортных услуг растет. Внедрение логистического подхода к товародвижению обусловило ключевую роль транспорта. В современных условиях концепция логистики включает комплекс операций, связанных в основном с транспортом, управлением запасами, проектированием и управлением цепями поставок.

Транспортная логистика есть комплекс согласованных технических, технологических, экономических, организационно-правовых решений, имеющих отношение к различным видам транспорта, позволяющих недорого и рационально перемещать логистические объекты от пункта отправления к пункту назначения [2, с. 9]. Транспортировка – одна из ключевых логистических функций, связанная с перемещением продукции транспортным средством по определенной технологии в цепи поставок и состоящая из логистических операций и функций, включая экспедирование, грузопереработку, упаковку, передачу прав и собственности на груз, страхование рисков, таможенные процедуры.

Выделению транспорта в самостоятельную область логистики способствуют следующие факторы:

- 1) способность транспорта реализовать основную идею логистики – создать надежную, устойчивую и оптимально функционирующую систему: «снабжение– производство–распределение–потребление»;
- 2) решение транспортных проблем при выборе каналов распределения сырья, полуфабрикатов и готовой продукции в рамках логистической системы;
- 3) высокая доля транспортных издержек, максимальная величина которых достигает 50% в общих логистических затратах на продвижение товара от первичного источника сырья до конечного потребителя готовой продукции;
- 4) высокая доля транспортной составляющей во внешнеторговой цене товаров (особенно для стран с большими расстояниями перевозок);
- 5) наличие большого числа транспортно-экспедиционных предприятий, играющих большую роль в организации оптимальной доставки товаров, как во внутренних перевозках, так и в международных сообщениях [1, с. 94].

Благодаря транспорту, логистический процесс товародвижения (начиная от поставщиков сырья и материалов, охватывая различного рода посредников, и заканчивая потребителями готовой продукции) трансформируется в единую технологическую цепь, а транспорт становится неотъемлемой частью единого транспортно-производственного процесса.

В этой цепи можно выделить две главные функции транспортировки: перемещение и хранение грузов. Перемещение грузов предполагает, что любой груз должен быть перемещен из пункта отправки в пункт назначения. Транспортировка должна осуществляться по т. н. стоимостной цепочке. Поскольку при перемещении грузов (при соблюдении принципа экономичности, т. е. сокращении стоимостных и временных затрат) расходуются время, деньги, экологические ресурсы, важно, чтобы этот процесс был экономически оправдан, т. е. вносил реальный вклад в создание добавочной стоимости. Значимость фактора времени возрастает в связи с появлением логистических концепций, требующих сокращения запасов (в т. ч. и нахо-

дящихся в пути), которые существенно ограничивают использование материальных и товарных ресурсов, «связывают» капитал. Транспортировка требует и финансовых ресурсов – в форме внутренних расходов для перевозки грузов собственным подвижным составом, и внешних расходов для использования с этой целью коммерческого или общественного транспорта. Главная цель транспортировки – доставка товаров в место назначения как можно быстрее, дешевле и с наименьшим ущербом для окружающей среды. При этом необходимо свести к минимуму потери и порчу транспортируемых грузов при одновременном выполнении требований заказчиков к своевременности доставки и к предоставлению информации о грузах в пути. Хранение грузов как функция транспортировки осуществляется в транспортных средствах и имеет временный характер, ввиду либо ограниченности складских помещений, либо при необходимости временной задержки в дальнейшем перемещении. В этих случаях расходы на выгрузку и последующую погрузку могут превысить потери от простоя транспортных средств, и такой вид хранения окажется экономически эффективным [1, с. 184].

Транспортная логистика как сфера деятельности охватывает три области:

1) процесс планирования, организации и осуществления рациональной и недорогой доставки (перевозки) грузов (товаров) от места их производства и до мест потребления;

2) контроль за всеми транспортными и другими операциями, возникающими в пути следования грузов с использованием современных средств телекоммуникации, информатики и других информационных технологий;

3) предоставление соответствующей информации грузовладельцам.

К задачам транспортной логистики относят создание транспортных систем, в том числе создание транспортных коридоров и транспортных цепей. При использовании транспортных коридоров повышаются возможности роста эффективности транспортных операций в коридоре и использования преимуществ естественного транспортного потенциала страны (заливов, каботажного флота, внутренних водных путей) и недорогих, но эффективных видов транспорта. Это позволяет определить, какие виды транспорта конкурентоспособны на данном направлении, а какие играют собственную роль в транспортном коридоре, т. е. служат для удовлетворения той части спроса на перевозки, которая зависит от технических возможностей. Транспортная цепь – это этапы перевозки груза на определенные расстояния, в течение определенного периода времени, с использованием транспортных средств одного или нескольких видов транспорта.

Главным принципом транспортной логистики, как и логистики в целом, является оптимизация расходов. На транспорте она достигается при соблюдении экономии за счет масштабов грузоперевозки и дальности маршрутов. Следует стремиться к максимальной загрузке транспортных средств и максимальной протяженности маршрутов грузоперевозки при обязательном удовлетворении всех сервисных ожиданий потребителей. Экономия за счет дальности маршрута обусловлена следующим: чем длиннее маршрут, тем меньше транспортные расходы в расчете на единицу расстояния. Этот эффект также называют принципом убывания, поскольку удельные издержки на единицу пути сокращаются по мере увеличения дальности грузоперевозки. Экономия за счет дальности перевозки возникает в силу тех же причин, что и экономия за счет масштабов перевозок. Постоянные издержки, связанные с погрузкой-выгрузкой транспорта, должны быть отнесены к переменным затратам на единицу пути. Чем длиннее маршрут, тем на большее расстояние распределяются эти затраты, что ведет к сокращению транспортных расходов в расчете на единицу пути. Эти принципы необходимо учитывать при оценке альтернативных стратегий транспортного обслуживания. Следует стремиться к максимальной загрузке транспортных средств и максимальной протяженности маршрутов грузоперевозки при обязательном удовлетворении всех сервисных ожиданий потребителей [2, с. 251].

Республика Беларусь могла бы стать крупным центром международного и внутриреспубликанского перемещения товаров, благодаря выгодному геополитическому положению. Однако развитие транспортной логистики в Беларуси тормозят следующие факторы: недостаточное информационное обеспечение и сервисное обслуживание, сложность таможенных процедур, проблемы создания и обустройства транспортных коридоров и размещения складов, отсутствие хорошо налаженного механизма регулирования транспортного потока. Определенные шаги в решении данных проблем уже сделаны. Развитие транспортных коммуникаций и соответствующей инфраструктуры определено в качестве одного из приоритетов Программы социально-экономического развития Республики Беларусь.

Одним из эффективных способов использовать выгодное географическое положение Республики Бела-

русью и стать участником логистической системы Европы могло бы стать создание региональных логистических центров. Это позволит повысить конкурентоспособность белорусских перевозчиков на внутреннем и внешнем рынках транспортных услуг. В то же время развитие рынка транспортных логистических услуг позволит белорусским предприятиям получать значительные выгоды, выражающиеся в конкурентных преимуществах, обеспечении финансовой и экономической стабильности, повышении рентабельности бизнеса за счет сокращения транспортных издержек. Поэтому формирование и развитие логистических производственных, торговых, транспортных и информационных систем имеет чрезвычайную важность как для Республики Беларусь в целом, так как позволит ускорить интеграцию нашей страны в мировое экономическое пространство, так и для белорусских предприятий в частности, что позволит повысить конкурентоспособность на внутренних и внешних рынках.

ЛИТЕРАТУРА

1. Черновалов, А. В. Логистика. Эффективность и финансовая состоятельность в цепи поставок. Варшава – Минск – Москва, 2006.
2. Черновалов, А. В. Логистика: современный практический опыт / А. В. Черновалов. – Минск: Изд-во Гревцова, 2008.

СЛАПИК Ю.Н., аспирант

Учреждение образования «Брестский государственный технический университет», г. Брест

РЕНОВАЦИОННЫЕ ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

В условиях глобального экономического кризиса предприятия испытывают недостаток финансовых ресурсов не только для осуществления инвестиций (инноваций), но и для обеспечения текущей деятельности.

Теоретически фундамент исследований в области инноваций заложен австрийским экономистом Й. Шумпетером. Именно им разработаны концептуальные основы теории инновационного развития. Шумпетер ввел в экономическую науку разграничение между понятиями «экономический рост» и «экономическое развитие». «Поставьте в ряд столько почтовых карет, сколько пожелаете - железной дороги у Вас при этом не получится» [1].

Экономический рост представляет увеличение производства и потребления одних и тех же товаров и услуг (в частности, почтовых карет) со временем.

Экономическое развитие – это появление чего-то нового, неизвестного ранее (например, железных дорог), или, иначе говоря, инновация.

В период экономического роста товары и деньги движутся навстречу друг другу по давно установившимся, стабильным маршрутам. Экономическое развитие нарушает эту стабильность: появляются новые отрасли промышленности, вытесняющие старые.

Говоря об инновационной деятельности, Й. Шумпетер подчеркивает ее обязательную непрерывность, утверждая, что экономика без инноваций придет в устойчивое состояние. Учитывая тот факт, что здравомыслящий хозяйствующий субъект будет подражать новатору, экономический эффект деятельности последнего будет аннулирован. Следовательно, единственным путем предпринимателя (фирмы) становится процесс постоянного внедрения новшеств. «Новаторство само превращается в рутину» [1].

В законодательстве Республики Беларусь под инновациями понимаются создаваемые (осваиваемые) новые или усовершенствованные технологии, виды товарной продукции или услуг, а также организационно-технические решения производственного, административного, коммерческого или иного характера, способствующие продвижению технологий, товарной продукции и услуг на рынок [2].

Основными источниками финансирования инновационной деятельности на уровне предприятия выступают:

- ✓ собственные источники (нераспределенная прибыль, средства фонда накопления);
- ✓ внешние инвестиции (дополнительные вклады собственников, средства инвесторов);
- ✓ заемные средства (банковские кредиты, коммерческие кредиты и т.д.);