

сравнению с общим уровнем цен в экономике страны. Экспертный подход применим при наличии альтернативных проектов.

Рисковая поправка, или среднерыночная премия за риск, для материальных отраслей обычно лежит в диапазоне 0,05–0,07 [2]. Эти данные основываются на предположении, что премия за риск — это разность между «рискованной» доходностью рассматриваемого проекта и доходностью по безрисковой ценной бумаге.

Однако абсолютное значение всех величин, входящих в вышеприведенную формулу, не так важно, как важен анализ возможного разброса значений и их последующее влияние на показатели проекта, т.е. фактически анализ чувствительности проекта к ставке дисконтирования. При этом экономическое обоснование должно делаться на основе различных сценариев пессимистического и оптимистического характера развития событий в прогнозном периоде. Если в проект заложены параметры пессимистического характера, и по основным критериям эффективности (чистый дисконтированный доход, индекс доходности, внутренняя норма доходности) он оказался выгодным, то такой проект имеет хороший запас финансовой прочности и незначительный инновационный риск. По существу, этот анализ определяет устойчивость проекта к возможным изменениям — как экономической ситуации в целом (изменение темпов инфляции, увеличение сроков задержки платежей и др.), так и внутренних показателей проекта (изменение цены продукции или объемов сбыта).

Проведенные расчеты, с учетом вышеприведенных рекомендаций, подтвердили, что анализ чувствительности проекта к вариации «кумулятивной» ставки дисконтирования дает развернутую картину влияния рисков на инновационный проект, помогает избежать убытков при негативном развитии ситуации или своевременно выявить потенциальные возможности и пути получения доходов от инноваций.

Литература

1. Почему бы не сделать Беларусь страной, благоприятной с точки зрения логистики // *Ekonomika.by*. Белорусский экономический портал [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://ekonomika.by/obzor-glavnoy-stranitsi/pochemu-bi-ne-sdelat-belarus-stranoy-blagopriyatnoy-s-tochki-zreniya-logistiki>. — Дата доступа : 01.02.2015.
2. Михайлова, Н. Обоснование ставки дисконтирования путем использования основных рыночных финансовых индикаторов доходности капитала / Н. Михайлова, М. Кондрунина // АБ «Банк Развития Предпринимательства» [Электронный ресурс]. — Режим доступа : http://www.cfn.ru/finanalysis/discount_rate.shtml. — Дата доступа : 01.02.2015.

Основные пути повышения эффективности функционирования логистических систем

Н.В. Дашкевич,

*Белорусский национальный технический университет, г. Минск, Беларусь,
nadya070673@mail.ru*

Важную роль в совершенствовании логистических отношений играет уровень развития логистики и степень ее внедрения в сферу бизнеса. Предприятия при организации материальных потоков используют, как правило, традиционный подход, когда вывоз товаров или продукции с оптовых складов осуществляется собственным транспортом или арендованным у специализированных организаций, т.е. на основе самовывоза.

При разработке возможных путей совершенствования деятельности логистической системы потребуется реализовать комплекс мер по контролю за деятельностью всех ее функциональных подразделений. Основными слагаемыми экономического эффекта при использовании логистического подхода являются следующие:

- экономия от снижения запасов на пути движения материальных потоков;
- экономия от сокращения времени прохождения товаров по логистической цепи;
- экономия от снижения транспортных расходов;
- экономия от сокращения затрат ручного труда и соответствующих расходов на операции с грузами [1].

Стратегически правильно выбранное место расположения производственных мощностей и складских помещений может не только обеспечить снижение транспортных расходов по перевозке продукции, но и повысить уровень обслуживания по запросам клиентов. Поэтому

до принятия решения о выборе места принципиально важно знать расположение целевых рынков — потребителей производимой продукции, а также установить возможных будущих потенциальных потребителей товаров, что будет способствовать минимизации расходов по перемещению и хранению материалов и снижению трудозатрат.

Немаловажное значение для выбора места расположения будут играть факторы, которые учитывают стоимость земли и коммунальных услуг, а также уровень налоговой нагрузки в данной местности, наличие местных видов ресурсов, используемых в процессе производственной и транспортной деятельности, в том числе трудовых, состояние экологической безопасности и др. Чтобы исключить возможности нерационального выбора места расположения предприятия, потребуется разработка технико-экономического обоснования из нескольких вариантов, а затем и бизнес-плана, на основании которых будет разработана проектно-сметная документация на сооружение объекта.

Грузопереработка позволяет максимально сокращать все виды перемещений товаров, сырья, запасов незавершенного производства или готовой продукции внутри производства и складских помещений, которые в виде транспортных операций можно подразделить на следующие:

- устранение причин, препятствующих переработке грузов, везде, где это возможно;
- сокращение до минимума расстояний по перемещению грузов;
- формирование и создание максимально возможных однородных потоков с целью минимизации причин и узких мест, препятствующих перемещению грузов;
- сокращение объемов незавершенного производства до минимума, обеспечивающего нормальное функционирование производства;
- снижение уровня убытков вследствие поломок, причиненного ущерба, минимизация отходов материалов.

К процессам, связанным со складированием и хранением грузов, относятся следующие:

- управление производственными мощностями, используемыми для размещения материальных запасов в определенном для каждого вида товаров состоянии;
- принятие решения о целесообразности хранения продукции на собственных складских площадях или же на арендуемых, других возможных вариантах размещения и хранения продуктов;
- выбор ассортимента товаров в зависимости от их состояния и вида, возможности и необходимости складирования и хранения каждого вида продукции в определенных условиях;
- установление, а при необходимости и определение основных характеристик и мощностей складских помещений, а также места их расположения;
- комплекс мер, направленных на обеспечение надлежащего состояния продукции при хранении и безопасности, при складировании и хранении;
- создание условий, обеспечивающих использование современных форм и методов работы при складировании и хранении продукции, и повышение на этой основе производительности труда управленческого и обслуживающего персонала;
- комплекс мер по обеспечению профессиональной подготовки персонала.

Перемещение товаров от производителя к потребителю, а также в процессе возможных обратных процессов их перевозки является одним из самых важных компонентов логистической деятельности. Затраты на транспортировку практически всегда составляют самую значительную статью расходов во всем логистическом процессе.

Исходя из этого организация гибкой политики по управлению движением и транспортировкой грузов должна стать одним из важнейших компонентов, направленных на повышение эффективности и качества работы, производительности транспорта, снижение транспортных издержек и общей стоимости товаров, поставляемых потребителям [2].

Планирование и организация логистических операций должны обязательно предполагать разработку системы, позволяющей на практике осуществлять контроль, регулировать оптимизацию материальных потоков движения логистической деятельности.

Таким образом, в качестве основных путей повышения эффективности функционирования логистических систем на предприятиях можно выделить:

1. сокращение запасов в цепях товародвижения за счет:

- перераспределения запасов;
 - применения современных технологий контроля состояния запасов;
 - высокой степени согласованности участников в вопросах своевременного пополнения запасов;
2. максимальное использование площадей и объемов предприятий розничной торговли за счет:
 - резкого сокращения общего количества запасов;
 - перемещения части подготовительных операций, таких как фасовка, маркировка, проставление цен и др., на более ранние стадии товародвижения;
 3. ускорение оборачиваемости капитала. Достигается за счет контроля времени сквозных процессов размещения и выполнения заказов;
 4. сокращение транспортных расходов, которое удается достичь за счет высокой согласованности участков в вопросах использования транспорта;
 5. сокращение затрат, связанных с грузопереработкой.

Все это приведет к уменьшению уровня текущих затрат, снизится уровень издержек по закупке материальных ресурсов и их транспортировке, высвободится часть финансовых средств, которые можно использовать более экономично.

Литература

1. Афанасенко, И.Д. Логистика снабжения / И.Д. Афанасенко, В.В. Борисова. — СПб. : Питер : Лидер, 2010. — 336 с.
2. Резго, Г.Я. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности / [Г.Я. Резго и др.]. — М. : Финансы и статистика, 2006. — 127 с.

Инновационная деятельность в Республике Беларусь

А.В. Забавская,

Белорусский национальный технический университет, г. Минск, Беларусь,
kocker-spaniel@mail.ru

Доступность акционерного и долевого финансирования (фондовые рынки, неформальные инвесторы, венчурный капитал) во многом определяет динамику догоняющего развития белорусской экономики. Эффективный банковский сектор и инфраструктура финансирования, а также создание благоприятных стартовых условий для роста фирм являются важными элементами любой стратегии развития.

В действующей системе государственной поддержки и финансирования инноваций мотив избегания рисков является одним из ведущих. Стремление обеспечить рациональное использование государственных средств вполне оправданно. Вместе с тем следует помнить, что серьезные инновации невозможны без риска. Государственная поддержка инноваций важна в том числе и потому, что по сравнению с частным сектором государство в состоянии принять на себя более высокие риски — с большими потенциальными выгодами для общества. Данный принцип целесообразно отразить в структуре и деятельности механизмов финансовой поддержки инноваций.

В Беларуси осуществляется множество программ поддержки инноваций. Вместе с тем оказываемая в рамках таких программ помощь часто направлена на инвестиции и технологическое обновление, а не на подлинно инновационные проекты. Проведение четких различий между инновациями и инвестициями — это и есть необходимое условие для эффективной деятельности инновационной инфраструктуры.

Следует заметить, что по сравнению с инновациями инвестиционные проекты имеют более предсказуемые результаты и поэтому более пригодны для финансирования через банки. Государственное финансирование таких проектов может быть оправданно в случаях, когда банковская система не располагает надлежащим объемом финансовых средств либо имеет место дискриминация в доступе к таким средствам в отношении определенных категорий инвестиций или инвесторов (малые и средние предприятия, экспортеры, предприятия сферы услуг). Одновременно следует расширить и диверсифицировать механизмы государственной поддержки подлинных инноваций [1]. На рисунке 1 показана структура