

- реформировать сектор госпредприятий и повысить уровень пособий по безработице;
- повысить пенсионный возраст;
- провести приватизацию и повысить тарифы на жилищно-коммунальные услуги.

МВФ рекомендует проведение реформ реального сектора более быстрыми темпами для повышения устойчивости экономики к шокам и улучшения перспектив ее роста.

Рекомендуемые краткосрочные меры включают следующие: дальнейшее укрепление банковского регулирования и надзора; отчуждение доли участия Национального банка в акционерном капитале коммерческих банков в целях устранения потенциального конфликта интересов и повышения эффективности; совершенствование и расширение механизмов по управлению рисками [2].

Таким образом, кредит МВФ для Беларуси является более выгодным как по стоимости привлекаемых средств, так и по срокам их привлечения, по сравнению с другими источниками внешних заимствований. При этом МВФ рекомендует Республике Беларусь проводить ряд глубоких экономических реформ. Однако основные структурные реформы в реальном секторе реализуются умеренными темпами ввиду стремления сохранить сильную роль государства в экономике и оказать поддержку существующей социальной системе. Поэтому переговоры о новом кредите отодвигаются на неопределенный срок.

Литература

1. Взаимоотношения с Международным валютным фондом / Международное сотрудничество // Национальный банк Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://nbrb.by/today/InternationalCooperation/imf>. – Дата доступа: 26.04.2019.
2. Республика Беларусь: Заключительное заявление по завершении миссии сотрудников МВФ 2017 года в соответствии со статьей IV // Международный Валютный Фонд [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа: <https://www.imf.org/ru/news/articles/2017/11/09/ms110917-belarus-staff-concluding-statement-of-the-2017-article-iv-mission>. – Дата доступа: 26.04.2019.

©ПГУ

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ УСТОЙЧИВОСТИ ТОРГОВОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ООО «ФРУТРЕАЛ»

К.А. ДАДАШОВА

НАУЧНЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ – Е.Б. МАЛЕЙ, КАНДИДАТ ЭКОНОМИЧЕСКИХ НАУК, ДОЦЕНТ

В данной статье рассматриваются возможности применения мультимодальных перевозок для повышения экономической устойчивости торговой организации в части закупочной деятельности. На основании анализа закупочной деятельности конкретной торговой организации ООО «Фрутреал» даны рекомендации по повышению ее экономической устойчивости за счет расширения географии поставок фруктов и овощей с применением мультимодальных перевозок

Ключевые слова: экономическая устойчивость, мультимодальные перевозки, торговая организация, закупочная деятельность, география закупок

Применение новых принципов и методов хозяйствования для гибкого и своевременного реагирования на внешние и внутренние вызовы, предоставляемые логистикой, к числу которых относятся мультимодальные перевозки, позволяет повышать экономическую устойчивость организации.

Нами были изучены особенности закупочной деятельности конкретной торговой организации ООО «Фрутреал». По результатам проведенного исследования были выявлены большая зависимость ООО «Фрутреал» в закупке фруктов и овощей от существующих поставщиков и их географическое расположение в одном регионе (Европа), что обуславливает риск недопоставок (поставок по завышенным ценам) из-за возможных неблагоприятных природных явлений (засуха, неурожай). На основании выявленных недостатков были разработаны мероприятия по совершенствованию закупочной деятельности ООО «Фрутреал» для повышения экономической устойчивости с использованием мультимодальных перевозок.

Для снижения зависимости от климатических условий одного региона нами были рассмотрены в качестве новых рынков закупки фруктов и овощей страны Северной Америки: США и Мексика, и даны рекомендации по поставке фруктов в рамках расширения географии закупок ООО «Фрутреал»: из США, штата Флориды осуществлять закупку следующих товаров: с декабря по апрель – апельсин и грейпфрут, с февраля по июнь – кумкват; с января по апрель – танжело; а из Мексики, штата Мехико: авокадо и ананас – с ноября по апрель, манго – с июня по октябрь, гуаву – с сентября по декабрь. Согласно вынесенных рекомендаций были построены возможные схемы мультимодальных перевозок и выявлены оптимальные. По доставке фруктов из США и Мексики были выбраны маршруты через порт Клайпеда в Литве: «Джексонвилл – Клайпеда – Полоцк», «Альтамира – Клайпеда – Полоцк» с использованием морского и автомобильного транспорта. Таким образом, доставка из США в г. Полоцк составит 4800 долларов со сроком 35 дней, а перевозка из Мексики в г. Полоцк – 5300 долларов со сроком 36 дней. Кроме того, взамен существующего маршрута доставки цитрусовых из Испании

(Альмерия) автомобильным транспортом, стоимость перевозки по которому составляет 4630 долларов, разработан альтернативный мультимодальный маршрут «Альмерия – Клайпеда – Полоцк». Затраты на осуществление указанной мультимодальной перевозки составят 3800 долларов, что позволяет сэкономить 830 долларов на каждой доставке.

Исходя из разработанного плана-графика по реализации предложенных мероприятий, общая продолжительность внедрения мероприятия по расширению географии закупок составит 17 дней, а общая продолжительность внедрения мероприятия по разработке новых и усовершенствование существующих способов доставки товаров составит 12 дней.

Реализация предложенных мероприятий с использованием мультимодальных перевозок повысит экономическую устойчивость деятельности ООО «Фрутреал» за счет расширения географии поставок фруктов и овощей и снижения затрат на их доставку с сохранением качества закупаемых товаров.

©ПГУ

СТИМУЛИРОВАНИЕ ПЕРСОНАЛА К ИННОВАЦИОННОМУ РАЗВИТИЮ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ

Е.О. ДОДОНОВА

НАУЧНЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ – О.В. ДОДОНОВ, КАНДИДАТ ЭКОНОМИЧЕСКИХ НАУК, ДОЦЕНТ

В статье раскрыта сущность и структура логистической системы; представлены результаты проведенных эмпирических исследований на макро- и микро-уровнях национальной экономики, на основе которых выявлены проблемы стимулирования инновационного труда; предложены рекомендации по устранению данных проблем

Ключевые слова: инновации, логистическая система, стимулирование труда

В настоящее время развитие любой экономической системы невозможно без внедрения инноваций. Не является исключением и логистическая система (далее – ЛС).

ЛС является сложной структурированной системой, состоящей из взаимосвязанных подсистем (закупка, транспортировка, складирование (управление запасами), производство, сбыт (распределение, сервис), в которых происходит управление материальными, финансовыми и информационными потоками, и развитие которой зависит от эффективности внедрения инноваций в каждой из подсистем и результатов труда инноваторов (рационализаторов, изобретателей). Однако, учеными опосредовано рассмотрены не только важность инноваций – как основы ее развития, но и вопросы стимулирования персонала к их внедрению в различных подсистемах ЛС. Не учтены данные аспекты и в Государственной программе развития логистической системы Республики Беларусь на 2016-2020 годы [1], Концепции развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года [2].

Проведенные эмпирические исследования на макро-уровне в экономике Республики Беларусь позволили выявить основные проблемы стимулирования персонала к инновационному развитию ЛС, и классифицировать их по группам: несовершенное нормативно-правовое регулирование; неэффективное регулирование рынка труда; низкая инновационная активность в экономике. Выявленные проблемы представляют угрозу для развития ЛС микро-уровня – на предприятиях Республики Беларусь.

Разрешение проблем стимулирования персонала к инновационному развитию ЛС в Республике Беларусь на макро-уровне требует совершенствования нормативно-правового регулирования и государственного управления в базовых отраслях – торговле, транспортной деятельности и складировании для повышения в них производительности труда на основе внедрения инноваций, что не возможно достичь без урегулирования процессов на рынке труда и в инновационной инфраструктуре. Разрешение проблем стимулирования персонала к инновационному развитию ЛС в Республике Беларусь на микро-уровне требует изменения подходов к оценке и оплате труда персонала, выполняющего функции закупки, транспортировки, складирования и реализации товаров и материалов. Для этого необходимо: учитывать при разработке должностных инструкций специалистов, выполняющих функции в логистической цепи, а так же при оценке их труда критерии, в которых проявляются профессиональные компетенции, определяющие инновационный потенциал работника; изменить подходы к оценке и оплате труда данных категорий работников на основе изменения порядка формирования и распределения фонда оплаты труда предприятия, в котором учитываются критерии от эффекта инновационного труда в подсистемах «Закупка», «Транспортировка», «Склад», «Сбыт» при внедрении технологических, организационных и маркетинговых инноваций.

Литература

1. Государственная программа развития логистической системы Республики Беларусь на 2016-2020 годы [Электронный ресурс]- Режим доступа: <https://www.baif.by/novosti/razvitie-logisticheskoi-sistemy-v-ramkah-gospogrammy/>.- Дата доступа: 23.09.2017