

Роль государства при этом нельзя недооценивать, уделяя внимание как диагностике ситуации на рынках, которые обслуживает рекламная отрасль, так и эффективности управляющих методов воздействия государства.

На основании изложенного, предлагается в описываемой модели на базовом уровне расположить нормы права, далее систему образования, и, наконец, влияние на общественное мнение через средства массовой информации.

Особый интерес в сфере регулирования рекламной деятельности представляют такие инструменты, как потребительское просвещение и влияние на общественное мнение через средства массовой информации. В настоящее время возможности данных методов практически не используются в Республике Беларусь. Свидетельством этого является невысокий уровень жалоб потребителей на недобросовестную рекламу, и, соответственно, небольшое количество дел, находящихся в судах в связи с нарушением прав граждан вследствие ненадлежащей рекламы. Между тем, использование данных инструментов позволяет не только повысить уровень культуры потребления, усилить влияние общественного мнения и снизить инфантильность потребителей, но и обеспечит действительно свободный и осознанный выбор на рынке. Правовые нормы сами по себе не способны сформировать качественно новый механизм воздействия на рынок и обеспечить обратную связь с теми, на кого направлено воздействие, т.е. потребителями. Каждый из представленных инструментов обладает своими недостатками и достоинствами. Однако взаимосвязанная и скоординированная деятельность государства, использующего для достижения поставленных результатов все общественные институты, дает в результате синергетический эффект.

Следует подчеркнуть, что в указанной модели рассматривались, в первую очередь, не столько диспозитивные или поощрительные нормы права, сколько императивные нормы.

Удовенко В.М.
БГЭУ (Минск)

ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ТОВАРОДВИЖЕНИЮ

В обиходе специалистов относительно недавно появилось новое слово - логистика, которая наряду с маркетингом стала играть заметную роль в научной и хозяйственной деятельности многих стран.

Логистика - это наука о материальных потоках. Точнее - наука, разрабатывающая практические рекомендации по системному подходу к организации и управлению движением материалов и информации о них от пункта заготовки сырья до потребителя изготовленной из него продукции. Это организация совместной деятельности участников по эффективному продвижению продукции по цепи «закупки сырья - производство продукции - распределение - потребление».

ние» на основе интеграции и координации, выполняемых в рамках данного процесса операций и функций.

Кроме материальных, объектом логистики являются также потоки финансов, связанных с движением товаров. Итак, под логистикой будем понимать науку и практику движения товаров.

В чём принципиальная новизна логистического подхода?

Всем, чем она занимается, люди занимались всегда - добывали, перерабатывали, перевозили, продавали. Логистика предложила делать это системно, т. е. всем участникам работать слаженно на единую цель - экономию затрат во всей цепи товародвижения. Она предполагает согласованные действия всех звеньев движения материалов: транспорта, добывающих и перерабатывающих предприятий, складов. Затраты на движение должны быть минимальными не в отдельных звеньях, а во всей цепи.

Новизна еще и в том, что продолжительность, последовательность и стоимость всех операций в этой цепи должны быть обоснованы расчётом. И, наконец, если раньше мы ориентировались на универсальное и типовое оборудование, обслуживающее товародвижение - краны, транспортные средства, тару, то при логистическом подходе вынуждены говорить об индивидуализации этого оборудования в целях большего соответствия его конкретным условиям. Не оставляет логистика и экологического аспекта, а также развития сервиса и услуг в товародвижении как условия, обеспечивающего более высокую конкурентоспособность товаров.

Итогом реализации названных положений концепции логистики должен быть обоснованный ответ на следующие вопросы: где и когда должны быть произведены ресурсы? Где и когда их складировать? Куда, по какой схеме и когда их доставлять?

Опыт передовых стран показывает, что более половины всех затрат на товародвижение приходится на транспортировку и сопутствующие ей операции, более трети - на складирование и содержание товарно-материальных запасов. И ещё: при современных технологиях лишь 2% времени жизненного цикла товара приходится на его производство, остальные 98% прямо или косвенно связаны с движением товара (по российским данным эти доли соответственно составляют 10% и 90%). Такое положение вынудило искать выход. Таким выходом стала логистика, названная образно «последним рубежом экономии затрат».

Интерес практиков к логистике вызвали изменения в характере рыночных отношений и научно-технический прогресс. Прежде всего, переход от рынка продавца к рынку покупателя. Объем и структура рынка товаров стали определять стратегию и тактику производства, последующего сбыта продукции и схемы ее продвижения. Особое значение наряду со стоимостью товара приобрели затраты времени на его производство и продвижение к покупателю. Усложнилась проблема реализации, что заставило искать новые формы и схемы организации снабжения и сбыта. Увеличилась доля мелкосерийных заказов в производстве. Следовательно, поставки сырья и материалов стали осуществляться чаще мелкими партиями. Изменились подходы к выбору схем и транспорти-

ровки, повысились требования к оптимизации маршрутов доставки. Потребовалась корректировка структуры парка подвижного состава, в первую очередь, автомобильного грузового.

Эта проблема очень актуальна для нашей республики, т. к. в структуре парка у нас с традиционно преобладали автомобили средней грузоподъемности.

Возросли требования к надежности перевозочного процесса, соблюдению сроков доставки, сохранности грузов при перевозках. Названные характеристики транспортировки раньше формально страховались определенными нормами. Указанные обстоятельства привели к изменению подхода к схемам размещения складов, определению их мощности, оснащению, технологии грузопереработки и взаимодействия с магистральным транспортом.

Разработка и внедрение теории систем и компромиссов стали вторым стимулирующим обстоятельством для внедрения логистики.

Теория систем предлагает рассматривать проблему организации товародвижения комплексно, т. е. организовывать, осуществлять и анализировать деятельность всех звеньев цепи товародвижения.

На основе теории компромиссов вырабатываются решения по сокращению общих затрат на товародвижение или увеличение суммарной прибыли при возможных убытках и потерях в отдельных звеньях или подразделениях предприятия, т. е. за счет получения внеотраслевого эффекта. Например, большие расходы транспорта на отдельные виды перевозок компенсируются повышенными провозными платами, которые возмещаются эффектом в другом звене товародвижения.

Существенную роль в создании предпосылок для развития логистики сыграли достижения информатики и технический прогресс в средствах связи, позволившие осуществлять более надежный и оперативный контроль, диспетчеризацию и регулирование основных и вспомогательных звеньев товародвижения: состояние производственных и товарных запасов, необходимость их пополнения, местонахождение груза в пути и время его прибытия, информирование получателей, а также подготовку складов к приему грузов и др.

Внедрение компьютерных технологий упростило и ускорило документальное оформление поставок, их оплату и привело к изменению технологии управления товародвижением и финансовыми потоками.

Положительную роль во внедрении логистического подхода к товародвижению сыграла разработка у унифицированных норм и правил по поставкам товаров во внешнеторговой деятельности, включая присоединение к международным торговым и транспортным конвенциям.

Вступление Республики Беларусь в международную ассоциацию экспедиторов может стать одной из предпосылок внедрения логистического подхода. В целях совершенствования нормативного регулирования товародвижения в республике проводится работа по устранению различного рода импортных и экспортных ограничений, по введению стандартов на технические параметры путей сообщения, подвижного состава, средств механизации погрузочно-разгрузочных работ, тару, средств пакетирования грузов.

Все это облегчает, упрощает оформительские процедуры, ускоряет и, в конечном счете, удешевляет перевозки и создает предпосылки для привлечения инвестиций в создание межнациональной логистической инфраструктуры.

Одним из основных в логистике является понятие логистической системы как организованной совокупности участников товародвижения. Основной целью системы является доставка материалов в необходимом количестве и ассортименте, максимально подготовленными к производственному или личному потреблению, в требуемое потребителю место, в установленные сроки, при заданном уровне логистических издержек. Наиболее трудным в исполнении является фактор времени. Получатель чаще всего отдает предпочтение системе, обеспечивающей доставку груза «точно в срок».

Особую роль в логистической системе играет транспорт. Переход экономики к рыночным отношениям сопровождается рядом явлений, оказывающих влияние на условия и технологию транспортировки товаров. Прежде всего, начал формироваться рынок транспортных (в первую очередь - автотранспортных) услуг. Наряду с ранее существовавшим автотранспортом общего пользования появились перевозчики различных форм собственности - частной и смешанной.

Это создало предпосылки для более гибкого подхода к выбору вариантов транспортировки и перестановке приоритетов в оценке видов транспорта.

В связи с включением в цепь товародвижения большего числа посредников изменился характер деятельности предприятий - отправителей грузов. Это обстоятельство оказало влияние на порядок формирования грузопотоков, а также на структуру отправок грузов по весу, срокам доставки и типам подвижного состава.

Произошли существенные изменения в технологии перевозочного процесса. В частности, перевозчики сейчас не придерживаются жестких схем доставки грузов мелкими и поездными отправками в междугородном автомобильном сообщении. Заметно изменился парк подвижного состава в сторону вынужденного увеличения доли автомобилей малой и

особо малой грузоподъемности. Частая смена выпускаемых товаров и более широкий их ассортимент повышают степень риска накопления излишних запасов. С транспортной точки зрения это обстоятельство предъявляет повышенные требования к надежности перевозок и ведет к увеличению затрат на перевозки.

Труднопредсказуемость рыночного спроса на конкретную продукцию требует подхода, обратного предыдущему - создания таких запасов, которые обеспечивали бы уверенность продавца и снижение риска.

В экономическом плане содержания запасов товаров и их транспортировки вызывают повышенные затраты, в связи с чем обостряется проблема их сокращения.

Расширение международной торговли привело к изменению структуры объектов транспортного обслуживания. В частности, появилось много мелких

товаропроизводителей и, как следствие, возросла доля мелких отправок. Одновременно возросла дальность перевозок.

Конечно, логистика не является панацеей от всех проблем, но она позволяет по опыту европейских стран сократить запасы материальных ресурсов за счёт чёткой и надёжной транспортировки, ускорить и удешевить перевозки грузов, снизить в итоге себестоимость выпускаемой продукции, ускорить время её производства.

Одним из ярких примеров эффективных логистических решений является организация движения материалов из стран Европы на предприятия фирмы Кодак в Москве. Раньше все поставщики из 40 стран поставляли свою продукцию 3000 наименований мелкими партиями. При этом каждый поставщик сам организовывал доставку и проходил несколько раз таможенные процедуры. Всё это удорожало перевозки и удлиняло сроки доставки.

На основании анализа возможных вариантов месторасположения накопительного склада (рассматривались четыре страны - Германия, Англия, Польша, Финляндия) было найдено логистическое решение - построить такой склад в Хельсинки, имеющем надёжный транспортный коридор с Москвой и хорошие связи с европейскими поставщиками. Существенным стало и такое обстоятельство: между Финляндией и Россией только один погранпереход. Продолжительность доставки товаров из любой страны Европы - не более суток. Из Хельсинки сборный автопоезд большой грузоподъёмности доставляет грузы в Москву. Об эффективности найденного решения свидетельствуют цифры: общие расходы на транспортировку и таможенные очистки уменьшились на 300 млн. долларов США, средний срок доставки сократился с 30-35 суток до 9.

Аналогичные проблемы есть и в нашей республике. Большие резервы кроются в одном из основных элементов макрологистической системы - транспортном комплексе РБ. Например, транспортные и сопряжённые с ними услуги могут иметь большой удельный вес в валовом национальном продукте, о чём свидетельствует опыт соседних Эстонии и Польши. Требуют логистической проработки вопросы транспортных коридоров, структуры и размещения складов, структуры и производства тары, таможенных технологий и др.

Грузопотоки следуют через четыре железнодорожных погранперехода, которые обслуживают как прямые экспортно-импортные перевозки внешнеторговых грузов между Россией и Беларусью, так и транзитные перевозки из России в дальнее зарубежье и в страны Балтии. Доля грузов, перевозимых через Беларусь из России, составляет: в Литву - 28%, Польшу - 23%, Великобританию - 22%, Чехию - 12%, Германию - 7%. Часть экспортных грузов из России перевозится через Беларусь к припортовым станциям Калининградской области и стран Балтии.

По автомагистралям Беларуси осуществляются международные перевозки между Россией и странами Европы. Наибольшее количество грузов перевозится автомобильным транспортом в Германию - 37%, Польшу - 16%, Нидерланды - 14%, Литву - 7%.

Пока логистику преподают в вузах как одну из специальных дисциплин для экономистов. Пионером в этом был Белорусский государственный экономический университет, в котором никак не осмелятся открыть хотя бы специализацию по логистике. База для этого в БГЭУ есть. Это кафедра промышленного маркетинга (бывшая кафедра материально-технического снабжения), которая занимается всеми звеньями товародвижения. За 7 лет здесь лишь разработали программу по логистике для ВУЗов. Кафедра готовит специалистов по снабжению и сбыту с маркетинговым оттенком, хотя не должно уже быть ни снабженцев, ни сбытовиков, а должны быть специалисты по закупкам и распределению, как функциям маркетинговой деятельности и логистики.

Что следовало сделать уже сейчас? По мнению автора, первое - начать подготовку специалистов по логистике.

Назрела необходимость создания в республике межвузовского координационного центра логистических исследований, например, при БГЭУ. В ближайшей перспективе могло быть создание Белорусской ассоциации логистики, объединяющей ученых и практиков, занимающихся товародвижением. Основными задачами ассоциации должны стать: развитие и координация логистических исследований в различных отраслях экономики страны, создание временных творческих коллективов для решения республиканских проблем и конкретных предложений для работников транспорта, оптовых баз и складов, торговли, производственных предприятий. Ассоциация или координационный центр должны осуществлять разработку планов подготовки специалистов с учетом особенностей экономики республики, поддерживать творческие связи с зарубежными логистическими организациями и решать другие задачи.

К сожалению, актуальность проблемы понимают не все руководители ведомств, и даже ведущие ученые, занявшие выжидательную позицию. Может случиться так, что специалистов другого профиля будут потом «назначать» менеджерами по логистике, как это происходит с маркетингом, где бывшие учителя и философы стали маркетингологами.

Устименко О.В., Дурасов А.С.
БГЭУ (Минск)

КОНЦЕПЦИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ТОВАРНОЙ ПОЛИТИКИ КАК СЛЕДСТВИЕ ЭВОЛЮЦИИ ТЕХНОЛОГИИ МАРКЕТИНГА

Особенности современной рыночной ситуации, характеризующейся спецификой потребительских предпочтений, нестабильностью спроса, изменениями условий хозяйствования, диктуют необходимость обеспечения гибкого приспособления к внешним факторам. Перед каждым отдельным предприятием встает вопрос об определении ориентации, роли и предназначении в сложившихся экономических, политических и культурных условиях. Необходима