

Источники

1. Маркетинг инноваций : учебник и практикум для академического бакалавриата / Н. Н. Молчанов [и др.] ; под общ. ред. Н. Н. Молчанова. — М. : Юрайт, 2015. — 528 с.
Marketing innovatsiy : uchebnik i praktikum dlya akademicheskogo bakalavriata / N. N. Molchanov [i dr.] ; pod obshch. red. N. N. Molchanova. — M. : Yurayt, 2015. — 528 s.
2. Руденков, В. М. Инновационный менеджмент : учеб. пособие / В. М. Руденков, Н. П. Беляцкий, Б. Д. Семенов ; под ред. В.М. Руденкова. — Минск : Амалфея, 2014. — 460 с.
Rudenkov, V. M. Innovatsionnyu menedzhment : ucheb. posobie / V. M. Rudenkov, N. P. Belyatskiy, B. D. Semenov ; pod red. V.M. Rudenkova. — Minsk : Amalfeya, 2014. — 460 s.
3. Национальная энциклопедическая служба [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://terme.ru>. — Дата доступа: 10.12.2017.
4. Технологии маркетинга [Электронный ресурс] // Новости маркетинга : журн. о новом маркетинге. — Режим доступа: <http://www.marketingnews.ru/termin/95>. — Дата доступа: 10.12.2017.
5. Ильичева, И. В. Маркетинговые технологии : учеб.-метод. пособие / И. В. Ильичева. — Ульяновск : УлГТУ, 2012. — 158 с.
Il'icheva, I. V. Marketingovye tekhnologii : ucheb.-metod. posobie / I. V. Il'icheva. — Ul'yannovsk : UIGTU, 2012. — 158 s.
6. Chief Marketing Technologist blog [Electronic resource]. — Mode of access: <http://chiefmarketing.com>. — Date of access: 10.12.2017.
7. Основы инновационного менеджмента. Теория и практика : учебник / Л. С. Барютин [и др.] ; под ред. Л. Э. Казанцева. — 2-е изд., перераб. и доп. — М. : Экономика, 2004. — 436 с.
Osnovy innovatsionnogo menedzhmenta. Teoriya i praktika : uchebnik / L. S. Baryutin [i dr.] ; pod red. L. E. Kazantseva. — 2-e izd., pererab. i dop. — M. : Ekonomika, 2004. — 436 s.

Статья поступила в редакцию 05.02.2018 г.

УДК 336.77

О. Puzankevich
BSEU (Minsk)

OPTIMIZATION OF THE CIRCULATION OF FINANCIAL RESOURCES OF INTERNATIONAL TRUCKERS OF THE REPUBLIC OF BELARUS

The article is devoted to the consideration of the specifics of the financial resources of the international road hauliers of the Republic of Belarus. Based on the knowledge of the functioning of these organizations and their importance in strengthening international relations, as well as the growth of the national economy, the key areas for optimizing the circulation of financial resources that contribute to the improvement of the activities of international road carriers are substantiated.

Keywords: financial resources; circuit; optimization; financial security; financial investments.

О. А. Пузанкевич
кандидат экономических наук, доцент
БГЭУ (Минск)

ОПТИМИЗАЦИЯ КРУГООБОРОТА ФИНАНСОВЫХ РЕСУРСОВ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Статья посвящена рассмотрению специфики финансовых ресурсов международных автоперевозчиков Республики Беларусь. На основе познания особенностей функционирования этих организа-

ций и их значимости в укреплении международных связей, а также росте национальной экономики обоснованы ключевые направления оптимизации кругооборота финансовых ресурсов, содействующие совершенствованию деятельности международных автоперевозчиков.

Ключевые слова: финансовые ресурсы; кругооборот; оптимизация; финансовая безопасность; финансовые вложения.

Усиление глобализационных и интеграционных процессов в современных условиях существования мирового сообщества становятся двигателем развития международных автомобильных перевозок. С их помощью обеспечивается передвижение товаров и капитала между странами и отдельными регионами. Тем самым данная отрасль хозяйства содействует повышению стабильности функционирования национальных экономик и удовлетворению их разнообразных потребностей. Неслучайно, после приобретения Республикой Беларусь государственного суверенитета, началось формирование основ международного транспортного рынка в стране. Уже в ноябре 1992 г. Беларусь присоединилась к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ). Это стало началом пути по созданию условий и постепенному расширению автотранспортных услуг на международном пространстве. К основным предпосылкам, которые повлияли на быстрое развитие международных автоперевозок можно отнести:

- усиление интеграционных процессов, рост объема и расширение ассортимента производимой продукции и создание возможностей передвижения товаров и капитала на международном пространстве;
- геополитическое положение Республики Беларусь, находящейся в центре Европы, позволяющее смягчить географическую неравномерность производства и потребления субъектами разных стран, посредством организации международных автомобильных перевозок грузов;
- активная политика правительства Республики Беларусь, стимулирующая расширение и диверсификацию экспорта товаров и услуг.

Оценка эволюционного процесса функционирования международного автомобильного транспорта в Беларуси за истекшие 25 лет позволяет сделать вывод, что первостепенное значение для его развития имеет создание международного и национального законодательства, регулирующего основные правила международного рынка этих услуг, а также рациональная организация деятельности международных автоперевозчиков. Важную роль в данном процессе сыграла образованная в 1992 г. Белорусская ассоциация международных автомобильных перевозчиков (БАМАП), которая на правах действительного члена вошла в состав международного союза автомобильного транспорта (МСАТ). Ее значимость в расширении деятельности международного автомобильного транспорта в республике заключалась в создании обязательных предпосылок к формированию самостоятельных структурных единиц и начала их функционирования на международном рынке. На протяжении всей своей деятельности Ассоциация «БАМАП» участвует вместе с государственными органами в определении правил функционирования международных автоперевозчиков и защищает их интересы. Эта ассоциация решает широкий круг вопросов, касающихся регулирования ценообразования, таможенных правил, условий налогообложения, повышения квалификации работников и совершенствования взаимоотношений с белорусскими экспортерами и иностранными партнерами.

В условиях растущей конкуренции на международном рынке одним из особо важных вопросов остается проблема должного обеспечения финансовыми ресурсами международных автоперевозчиков. Как известно, характер их деятельности предполагает наличие крупных финансовых вложений, которые необходимы для создания мощной базы транспортных средств, их постоянного обновления. Кроме того, высокочемкими остаются и расходы международных перевозчиков на заработную плату высококвалифицированных работников, а также на командировочные затраты, приобретение горюче-смазочных материалов и др. Эта проблема приобретает особое значение в современных усло-

виях, когда сфера международных перевозок стала заложницей неблагоприятной общеэкономической ситуации. В связи с чем произошло сокращение объемов передвижения грузов, а также падение фрахтовых ставок, которые за последние 2 года уменьшились примерно на 30–40 %. В таких условиях происходит снижение доходности международных автоперевозчиков, сокращение величины поступлений финансовых ресурсов, что создает определенные трудности в деятельности данных структурных единиц [1, с. 21].

Таким образом, проблема увеличения финансовых возможностей международных автоперевозчиков в Беларуси становится одной из первостепенных, от решения которой во многом зависит результативное функционирование рынка международных перевозок. Считаем, что более эффективная реализация соответствующих задач должна базироваться на раскрытии, как общих сущностных и организационных характеристиках финансовых ресурсов, так и их отраслевой специфике.

К общим признакам финансовых ресурсов следует отнести то, что они всегда выступают в стоимостной форме, находятся в постоянном движении и являются важнейшими источниками финансирования всего хозяйственного процесса. Кругооборот финансовых ресурсов непосредственно связан с движением стоимости от момента ее создания до окончания производственного цикла и его расширения.

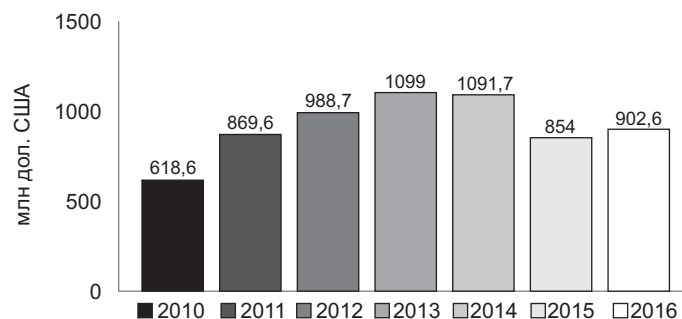
Специфика финансовых ресурсов находит свое отражение в универсальности, которая подтверждается широким спектром их формирования и использования, а также возможностью быстрой трансформации в другие формы. В силу своей однородности (денежная форма) финансовые ресурсы становятся предметом сознательного маневрирования ими для достижения более высоких конечных результатов [2, с. 67].

Поскольку финансовые ресурсы тесно связаны с хозяйственным оборотом отдельных структурных единиц, то их кругооборот (способы аккумуляции и направления использования) характеризуется в зависимости от организационно-целевой принадлежности конкретного субъекта.

Особенности финансовых ресурсов международного автомобильного транспорта отражают специфику финансовых потоков деятельности конкретных перевозчиков, осуществляющих международные транспортные услуги. Кругооборот финансовых ресурсов обеспечивает непрерывное финансирование затрат на создание конкретных услуг за счет аккумуляции денежных поступлений от международных грузовых перевозок. Отраслевая принадлежность данных перевозчиков влияет на содержание и структуру входных и выходных финансовых потоков, соответственно на методы и способы обоснования их кругооборота. Входные финансовые потоки определяют источники формирования денежных поступлений, к которым в основном относятся собственные доходы. Как правило, собственные доходы поступают в виде валютной выручки от реализации оказанных услуг и прочих доходов по текущей деятельности [3, с. 301].

За 2011–2016 гг. поступление иностранной валюты по экспорту услуг грузового автомобильного транспорта представлено на рисунке.

Как видно из рисунка с 2010 по 2013 г. происходило увеличение объема валютной выручки на 77,6 %. В течение последующих двух лет 2014–2015 гг. количество перевозок сократилось, соответственно и произошло уменьшение валютной выручки на 21 %. Такое положение явилось следствием снижения внешней торговой активности на мировом пространстве, соответственно Белорусскую границу пересекло на 400 тыс. ед. автомобилей меньше, чем в 2014 г. На сокращение валютной выручки также отрицательно повлияло падение фрахтовых ставок примерно на 30–40 %, что в конечном итоге отразилось на доходности транспортных компаний. Небольшое оживление на международном транспортном рынке и соответственно увеличение валютной выручки белорусских автоперевозчиков произошло в 2016 г. Ее объем возрос по сравнению с прошлым годом на 5,6 % в основном за счет расширения услуг на нетрадиционных рынках ЕАЭС [1, с. 36]. В результате за 2016 г. количество перевозок экспортных грузов, выполненных белорусскими автомобильными перевозчиками увеличилось на 26 %, вследствие чего их доля



Поступление иностранной валюты по экспорту услуг грузового автомобильного транспорта, 2010–2016 гг.

Источник: [1, с. 35].

составила 58 % к общему количеству реализованных экспортных услуг. Что касается импорта, то в 2016 г. удельный вес отечественных перевозчиков по сравнению с прошлым годом, повысился с 49 до 54 %. Таким образом, количество перевозок в двухстороннем сообщении достигло 56 % и тем самым снизило долю иностранных компаний до 44 % [1, с. 41]. Соответствующие результаты связаны с расширением географического пространства международных перевозок, освоением новых рынков транспортных услуг, совершенствованием таможенного и налогового законодательства, а также с другими факторами, повлиявшими на количественные и качественные показатели деятельности национальных транспортных компаний.

Однако несмотря на определенные положительные результаты в 2016 г. все же объем валютной выручки не достиг показателей 2013 г. У большинства международных автоперевозчиков произошло снижение показателя рентабельности, вследствие чего в целом по всей подотрасли она составила 3,5 % в 2016 г. Величина данного показателя является не высокой, что в значительной мере ограничивает динамичное развитие транспортного бизнеса. В связи с чем одной из ключевых проблем остается расширение и модернизация автопарка белорусских автомобильных перевозчиков. Низкие темпы обновления автотранспорта за последние 3 года повлияли на старение подвижного состава более чем в 3 раза, что негативно сказалось на конкурентоспособности белорусских транспортных компаний. Так например, в 2016 г. удельный вес новых транспортных средств (до 3-х лет) составил всего 13 %, т.е. в 2 раза меньше чем в 2014 г. [1, с. 37].

Одним из главных направлений повышения доходности белорусских международных перевозчиков является сокращение затрат, а также расширение доступа на иностранные рынки. Международные автоперевозчики отличаются не только высоким уровнем затрат, а также направлениями и способами их использования. Поскольку в официальной статистике не представлены сведения о размерах и структуре расходов, то на основе изучения отчетных данных отдельных международных автоперевозчиков произведен анализ себестоимости осуществляемых услуг. Следует отметить, что на объем общих и индивидуальных затрат существенно влияет направление и объем перевозок, соответственно стоимость расходуемых материальных и трудовых ресурсов, а также размер обязательных сборов и платежей. Как правило, общий объем затрат колеблется в пределах от 95 до 97 % текущих поступлений финансовых ресурсов. В настоящее время основная доля затрат международных автоперевозчиков направляется на материальные, трудовые и прочие расходы.

Проведенный анализ структуры материальных затрат дает основание утверждать, что основной статьей себестоимости международных автоперевозчиков являются материальные затраты, в которых высокой остается доля расходов на приобретение топлива, удельный вес которого в материальных расходах составляет более 80 %. Для оптимиза-

ции данных затрат Ассоциация «БАМАП» инициировала выпуск топливных карт, которая предусматривает эксклюзивную цену на топливо, оплату по факту заправки, кредит, скидки для членов ассоциации. В 2016 г. объем реализации топлива по топливным картам превысил 10 млн л. Кроме этого, в этом же году заключен совместный проект с «Газпромнефть-Белнефтепродукт», что дало возможность белорусским перевозчикам заправить более 30 млн топлива и получить экономию средств в размере более 900 млн евро [1, с. 62].

За анализируемый период доля трудовых затрат в общем объеме себестоимости колебалась в пределах от 8 до 15 %. При этом абсолютные суммы финансовых ресурсов, направляемых на эти цели, характеризовались постоянной тенденцией роста, что вызвано прежде всего увеличением фонда заработной платы и соответственно сумм начислений на заработную плату.

Относительно высоким остается удельный вес прочих затрат, которые также отличаются тенденцией роста. Большая часть используемых на эти цели финансовых ресурсов постоянно расходуется на выплату командировочных (12–20 %). Общий объем этих затрат постоянно растет и в основном зависит от количества дней пребывания в командировке и установленных норм их исчисления. Определенное место в расходах транспортных компаний занимает амортизация основных средств и нематериальных активов (10–14 %), а также обязательные сборы и платежи.

Непрерывность и результативность деятельности международных транспортных организаций в значительной мере зависит от рационализации кругооборота финансовых ресурсов, обеспечивающего синхронность входных и выходных финансовых потоков во времени и пространстве. При этом достижение позитивных финансовых результатов предполагает оптимизацию финансового обеспечения эффективного функционирования данных организаций.

Познание специфики кругооборота финансовых ресурсов международных автомобильных перевозчиков, а также их роли в укреплении международных связей и росте национальной экономики, позволяет сформулировать ключевые направления оптимизации данного процесса. В наиболее общем виде оптимизация кругооборота финансовых ресурсов отражает увеличение мощности финансового потенциала и его результативного использования, содействующего повышению конкурентоспособности и финансовой устойчивости международных автоперевозчиков. Возможности достижения этой цели усложняются существенным влиянием многих внешних и внутренних условий и факторов. Абстрагируясь от внешней ситуации, изменчивость которой трудно предвидеть в текущем и более длительном периоде времени, поскольку она подвержена непредвиденным политическим, экономическим и даже природным явлениям.

Поэтому наше внимание сосредоточено на определении мероприятий, способных оказывать позитивное воздействие на дальнейшее совершенствование условий хозяйствования международных автоперевозчиков. Проблему оптимизации кругооборота финансовых ресурсов данных организаций целесообразно решать посредством реализации экономических методов, осуществляемых на всех уровнях управления. Особенно важную роль имеет содержание экономической политики государства, которая в числе многочисленных способов должна усилить использование финансовых инструментов, содействующих укреплению финансового потенциала международных автоперевозчиков. В частности:

- стимулировать расширение внешней торговли, диверсифицировать экспорт и укреплять международные связи;
- увеличить финансирование дорожного хозяйства;
- расширять и содействовать обновлению автомобильного парка;
- обеспечить развитие финансовых и кредитных организаций;
- совершенствовать процесс валютного регулирования;
- содействовать улучшению таможенного и налогового администрирования.

На мезоуровне воздействие на оптимизацию финансовой деятельности международных автоперевозчиков способна оказывать Ассоциация «БАМАП» посредством участия в совершенствовании национального и международного законодательства, регулирующего права перевозчиков. Выступая в качестве действительного члена МСАТ, она должна активнее защищать интересы белорусских организаций, содействуя увеличению количества разрешений на перевозку грузов по территории иностранных государств, а также способствуя расширению двухстороннего движения транспорта и открытию новых рынков. Важное значение Ассоциация «БАМАП» имеет в повышении квалификации руководящих работников, водителей и других сотрудников. Особенно важной задачей остается дальнейшее повышение значимости Ассоциации «БАМАП» в создании новых технологий перевозок для развития этого бизнеса и реализация совместных проектов с производителями техники для обновления транспортного парка и создания инновационной инфраструктуры.

Оптимизация кругооборота финансовых ресурсов непосредственно зависит от использования рациональной системы управления финансовой деятельностью. Имеется в виду создание комплексной системы, отвечающей за:

- выбор эффективных форм и методов мобилизации поступлений финансовых ресурсов (обеспечение своевременного поступления, применение результативных форм расчетов, активизация контроля за соблюдением условий оплаты и т.д.);
- экономическую целесообразность произведенных расходов с учетом соблюдения установленных норм и других условий;
- ежедневный мониторинг осуществляемых затрат и поиск возможности оптимизации их уровня и структуры;
- обеспечение синхронности поступлений и затрат, активного содействия покрытия кассовых разрывов;
- поиск резервов увеличения финансовых возможностей международных автоперевозчиков и достижение положительных финансовых результатов.

Источники

1. Материалы общего собрания членов ассоциации «БАМАП», Минск, 20 мая 2016 г. — Минск : БАМАП «Веды», 2016. — 72 с.
2. Пузанкевич, О. А. Кругооборот финансовых ресурсов международных автоперевозчиков Республики Беларусь / О. А. Пузанкевич // Весн. Беларус. дзярж. экан. ун-та. — 2014. — № 5. — С. 66–69.
Puzankevich, O. A. Circulation of Financial Resources of International Truckers of the Republic of Belarus / O. A. Puzankevich // Bull. of Belarus State Econ. Univ. — 2014. — № 5. — P. 66–69.
3. Пузанкевич О. А. Финансовые ресурсы организаций: специфические признаки их формирования и использования / О. А. Пузанкевич // Экономический рост Республики Беларусь: глобализация, инновационность, устойчивость : материалы VI Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 19–20 мая 2016 г. : в 2 т. / Белорус. гос. экон. ун-т. — Минск, 2016. — Т. 1. — С. 301–303.
Puzankevich, O. A. Financial resources of organizations: specific signs of their formation and use / O. A. Puzankevich // Economic growth of the Republic of Belarus: globalization, innovation, sustainability : Materials of the VI Intern. Sci. and Practical Conf., Minsk, May 19–20, 2016 : in 2 vol. / Belarus State Econ. Univ. — Minsk, 2016. — Vol. 1. — P. 301–303.
4. Прохорова, И. А. Сущность финансовых ресурсов, их значение для компании / И. А. Прохорова // Проблемы современной экономики : материалы IV Междунар. науч. конф., Челябинск, 20–23 февр. 2015 г. — Челябинск : Два комсомольца, 2015. — С. 6–9.
Prokhorova, I. A. Essence of financial resources, their importance for the company / I. A. Prokhorova // Problems of modern economy : materials of the IV Intern. Sci. Conf., Chelyabinsk, February 20–23, 2015. — Chelyabinsk : Two Komsomol members, 2015. — P. 6–9.

Статья поступила в редакцию 28.11.2017 г.

FOREIGN EXPERIENCE OF CORPORATE MANAGEMENT AND ITS USE FOR CREATION EFFECTIVE TO A CONTROL SYSTEM AND ESTIMATES OF THEIR MATURITY IN A BANKING SYSTEM OF REPUBLIC OF BELARUS

The article analyzes foreign experience of corporate governance in banking systems, defines the range of problems of its creation, defines a methodology for creating effective corporate governance systems for minimizing banking risks, and defines criteria for evaluating current corporate governance systems in the banking system of the Republic of Belarus.

Keywords: banking system; bank; banking risks; corporate management system; criteria.

И. Н. Рабыко
кандидат экономических наук, доцент
БГЭУ (Минск)

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ И ЕГО ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ДЛЯ СОЗДАНИЯ ЭФФЕКТИВНЫХ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ И ОЦЕНКИ ИХ ЗРЕЛОСТИ В БАНКОВСКОЙ СИСТЕМЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

В статье проанализирован зарубежный опыт корпоративного управления в банковских системах, определен круг проблем его создания, определена методология для создания эффективных систем корпоративного управления для минимизации банковских рисков, определены критерии оценки действующих систем корпоративного управления в банковской системе Республики Беларусь.

Ключевые слова: банковская система; банк; банковские риски; корпоративная система управления; критерии.

Актуальность исследований по развитию систем корпоративного управления в банковских системах зарубежных стран и ее эффективность не теряет своей актуальности, так как в мировой практике пока не существует относительно согласованного подхода к представлению данного направления исследований в силу различных национальных форм и общепринятых моделей корпоративного управления: американской, немецкой, японской, семейной. В Российской Федерации и Республике Беларусь основы ее создания были закреплены еще в 90-е гг. прошлого столетия. Развитие экономик разных стран и финансовых рынков, интеграционные процессы в бизнесе и появление международных холдингов дало новый виток в развитии рынка ценных бумаг. И как следствие, появились требования бирж к организациям, ценные бумаги которых включаются в листинг, это наличие корпоративных систем управления акционерными обществами. В настоящее время в Республике Беларусь получили развитие корпоративные системы управления, которые близки к немецкой модели корпоративного управления с учетом национального законодательства. Это значит, что акционерные общества имеют двухступенчатую систему управления с контрольно-регулирующей функцией советов директоров (наблюдательных советов). Зарубежный опыт создания таких систем способствовал их созданию в банковской системе республики и проведению оценки работы советов директоров и правлений банков.