

## **ПРЕДПОСЫЛКИ ВНЕДРЕНИЯ ЛОГИСТИКИ В УПРАВЛЕНИЕ МАТЕРИАЛЬНЫМИ ПОТОКАМИ**

Появление логистики обусловлено объективными потребностями экономики в условиях глобализации производства. Опыт передовых стран показывает, что при современных технологиях лишь 2% времени жизненного цикла товаров приходится на производство, остальные 98% прямо или косвенно связаны с их перемещением.

В экономическом плане содержание запасов товаров и транспортировка вызывают повышенные затраты. Соответственно обостряются проблемы их сокращения. Эти проблемы в полной мере испытывают на себе белорусские предприятия.

Хотя логистика не является панацеей от всех проблем, она позволяет решить многие из них. Опыт европейских стран показывает, как можно сократить запасы материальных ресурсов за счет четкой и надежной транспортировки, ускорить и удешевить перевозки грузов и в итоге снизить себестоимость продукции, ускорить время ее производства.

**В.В. Тарелко, С.Г. Тарелко**

Белорусская государственная политехническая академия (Минск)

## **ФОРМИРОВАНИЕ МАРКЕТИНГОВОЙ СТРАТЕГИИ СЕРВИСНОГО ОБУСТРОЙСТВА АВТОМАГИСТРАЛЕЙ БЕЛАРУСИ**

Создание придорожной сервисной инфраструктуры в масштабах Беларуси требует значительных инвестиций. Имеющиеся финансовые ресурсы позволяют обустроить отдельные участки автомагистралей, но предпочтительным является вариант создания «первоочередных» объектов по всем трассам и, по мере получения дохода от эксплуатации, на их базе развитие придорожной сервисной инфраструктуры. В этой связи, необходимо разработать маркетинговую стратегию сервисного обустройства автомагистралей Беларуси.

Сервисное обустройство автомобильных магистралей развито удовлетворительно и производится согласно проекту (Генеральной схеме), разработанному на основе зарубежных и отечественных рекомендаций. Однако такой подход не способен обеспечить требуемого результата, поскольку не учитывает ряда обстоятельств.

Во-первых, анализ интенсивности движения и состава транспортного потока автомагистралей Беларуси показывает, что основная часть транзита и преобладание иностранных перевозчиков наблюдается по магистрали Брест-Минск-граница России, а по остальным передвигаются, преимущественно, отечественные перевозчики. Следовательно, это обуславливает необходимость дифференцированного подхода к планированию и развитию объектов придорожного сервиса в виду различной покупательной способности участников транспортного процесса. Во-вторых, на данном этапе указанная автомагистраль несколько потеряла свою значимость в связи с наметившимся в России экономическим ростом и снижением объемов поставок грузов из стран Европы в Россию. В-третьих, сервисное обустройство позволит реализовать идею оздоровления экономики, за счет создания “точек” экономического роста в транспортной отрасли и обустроить прилегающие к автомобильным магистралям территории.

В соответствии с вышесказанным, реализацию стратегии сервисного обустройства следует осуществить по правилам финансового менеджмента. Правила финансового менеджмента позволяют рационально управлять денежными потоками, за счет чего обеспечивается ускоренное сервисное обустройство при ограниченных финансовых ресурсах. Реализацию обозначенной проблемы удобно осуществить в три этапа.

Во-первых, подразумевается, что имеется небольшой стартовый капитал, достаточный для создания начального объекта. При отсутствии такового рассматривается ситуация привлечения кредита. Во-вторых, после создания, начальный объект пускается в эксплуатацию. За счет его амортизации и чистой прибыли осуществляется обслуживание и погашение кредита (в случае его привлечения), а затем накапливаются финансовые ресурсы для дальнейшего развития. В-третьих, финансовые ресурсы хранятся на делозитном счете и реализуются в бизнесе в тот момент, когда их величина станет достаточной для инвестирования очередного объекта.

Выбор рационального варианта развития комплекса производится на основании коэффициента финансового менеджмента. Коэффициент финансового менеджмента характеризует темп роста активов в конкретном варианте формирования комплекса. Все варианты развития различаются возможными перестановками объектов при формировании комплекса. Вариант, обеспечивающий максимальный коэффициент финансового менеджмента, является предпочтительным.