

структур, а также создание новых способов организации деятельности, обеспечивающих их конкурентоспособность.

Если бизнес в ходе его диагностики оказывается не прибыльным, необходимо принимать первоочередные меры, а именно, проводить реформирование структуры компании с целью выявления «проблемных» или «убыточных» секторов деятельности с их дальнейшей ликвидацией.

Реформирование предпринимательской структуры дает возможность повысить ее конкурентоспособность, поскольку она нацелена на:

1. Повышение общей инвестиционной привлекательности предприятия в целом или его создаваемых дочерних компаний;

2. Создание механизмов (каналов) инвестирования непосредственно в те инновационные проекты, по поводу которых у компании есть конкурентные преимущества (уникальные материальные или нематериальные активы, права собственности и прочее);

3. Ликвидацию организационных препятствий эффективному управлению конкретными потенциально эффективными инновационными проектами.

Таким образом, можно утверждать, что реформирование только тогда успешно, когда оно повышает рыночную или оценочную рыночную (которая проявится позже) стоимость компании, что в свою очередь создает лучшие финансовые и организационные условия для реализации инновационных проектов, по которым у предприятия есть конкурентные преимущества.

Обязательным мероприятием при реформировании компании является проведение расчетов точки безубыточности по ассортименту продукции, выпускаемой и реализуемой предприятием и анализ рентабельности каждого вида продукции, что позволяет обосновать мероприятия по прекращению выпуска нерентабельных видов продукции и сформировать ассортимент выпуска из наиболее рентабельных ее видов, с учетом сложившегося уровня рыночных цен на данную продукцию и величины спроса.

Таким образом, формирование ценовой политики должно осуществляться исходя из необходимости снижения цен на производимую продукцию и приведения их к уровню, обеспечивающему конкурентоспособность продукции компании.

Различные схемы реформирования позволяют сформировать наиболее оптимальную структуру и организационные связи компании. Это в свою очередь дает возможность приступить к необходимым компаниям инновационным проектам в лучших условиях, чем это было до реформирования.

Практика показывает, что при успешной реализации комплекса мер, направленных на восстановление платежеспособности, полном использовании внутренних резервов, а также при привлечении инвестиционных средств под инвестиционных проекты компании вследствие ее реформирования, имеется возможность роста доходов компании, а, следовательно, и её рыночной стоимости, что в свою очередь гарантирует собственникам дальнейший приток капитала и последующее повышение конкурентоспособности и стоимости компании.

Очевидно, что развитие рыночных отношений увеличивает потребность в реформировании предпринимательских структур. Многие руководители компаний уже понимают, что без создания оптимальных, в первую очередь, производственной и финансовой структур невозможно прогнозировать экономическое и финансовое будущее предприятия и рассчитывать на увеличение объемов производства и повышение его конкурентоспособности.

ЭФФЕКТИВНОСТЬ СОЗДАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Николаева Н.К., Михайлова Н.А.

Одним из приоритетов развития города и региона в целом является совместимость логистической среды региона (транспортной, телекоммуникационной, терминальной, таможенной) со странами ЕС. Европейский Союз напрямую заинтересован в российских рынках, создании конкурентоспособных условий для западных товаропроизводителей, транспортных, экспедиторских, телекоммуникационных и других компаний, что формулируется в целевых установках международных проектов и программ, в которых участвует Россия.

Для Калининграда формирование и развитие макрологистических торговых, транспортных и информационных систем имеет первостепенное значение, так как позволит ускорить интеграцию региона в европейское экономическое и информационное пространство. Уже имеется определенный положительный опыт в этом направлении. В частности Калининград и другие города региона активно участвуют в международных проектах TEDIM, UNCTAD, TACIS по созданию региональных транспортно - логистических и телекоммуникационных систем, сети логистических центров в торговле и на транспорте. Разработан и внедряется ряд региональных программ и проектов, элементами которых являются макрологистические системы (федеральные программы: «Возрождение торгового флота», «Дороги России», «Терминал», «Российская сеть региональных информационно-аналитических центров» и др.).

Эффективное обслуживание потребителей, управление и координация работы многочисленных транспортных, торговых экспедиторских, грузоперерабатывающих предприятий, фирм-производителей и поставщиков продукции в Калининграде и регионе в целом невозможны без создания региональной макрологистической системы, ядром которой должен стать комплекс логистических центров. Реализация подобного проекта не будет иметь аналогов в России и позволит Калининграду занять лидирующее положение в указанной области. Координирующий и интегрирующий потенциал этой системы должен базироваться на структурах исполнительной власти Калининграда и быть направлен на решение социально - экономических задач развития города, повышение эффективности обслуживания потребителей за счет высокого качества транспортно-логистических услуг, приближения их к мировым стандартам, внедрения

современных логистических технологий управления региональными материальными и сопутствующими им информационными и финансовыми потоками.

Экономико-географические и политические условия Калининграда способствуют комплексному развитию всех видов транспорта, торговой, складской, таможенной и терминальной инфраструктуры. Становится очевидной необходимость создания транспортной макрологистической системы региона, которая должна включать в качестве подсистем все виды транспорта, транспортные узлы, терминальные комплексы, грузоперерабатывающие предприятия, таможни и т.д., объединенные единой телекоммуникационной системой, для эффективного решения возложенных на нее задач в интересах Калининграда, региона, страны и международного сообщества.

Северо-Западный регион является единственным регионом России, который имеет общую границу с Европейским Союзом. Потеря важных портов на Балтийском и Черном морях выдвигает требование увеличения грузооборота только через российские балтийские порты не менее чем в 10 раз. Сложности перевозок через наших западных соседей приводят к возрастанию напряженности транспортных потоков через скандинавские страны, Прибалтику, Польшу, Германию.

Своеобразие и особенности развития и размещения производительных сил Калининградской области в значительной мере определяются уникальностью её геополитического положения, во многом обуславливающего её функции в общероссийском территориальном разделении труда в современный период и в ближайшей перспективе.

Калининградская область, являясь неотъемлемой частью России, занимает окраинное приграничное положение по отношению к Западной Европе, и находясь после вступления Польши и Прибалтики территориально в НАТО, при этом, не обладая территориальной целостностью с Российской Федерацией. Потеря Россией портов прибалтийских государств, выдвигает порт Калининграда на второе по значению в бассейне место после Санкт – Петербурга.

Преимущества географического положения заключается в благоприятных условиях плавания – круглогодичная навигация без использования ледоколов; близость к портам Польши, Германии, Дании, Швеции; а также наличию мощной двух путной железной дороги, выходящей на через Вильнюс на Минск и далее в центральные регионы России и развитую сеть автомобильных дорог имеющих выходы в страны Балтии и Польши.

На сегодняшний день Литва, через которую проходят все сухопутные транспортные пути на территорию России, довольно часто вводит новые порядки транзита, повышая тем самым себестоимость перевозки всех видов грузов и пассажиров. Воздушный транспорт так же находится под влиянием правил транзита через воздушное пространство, значит в создавшейся ситуации только водный транспорт свободен от новых условий наших соседей.

Транспортно – географическое положение Калининградской области, являющейся западной оконечностью России и СНГ, обладающей крупным межре-

гиональным и международным транспортным узлом с многократными транзитными функциями. В ряде случаев необычность последствий особенностей её геополитического положения, обуславливает необходимость нестандартных подходов к решению экономических и транспортных вопросов.

Учитывая состояние промышленного потенциала, экспортные возможности, перспективы развития, возможности привлечения частного и иностранного капитала можно ожидать ускоренного развития транспортно – складского и портового комплексов. Достигнутый уровень развития транспортной системы области, включающий железнодорожный, автомобильный, морской, речной и воздушный транспорт, является при условии поддержки и его развития, надёжным гарантом успешного обеспечения транспортного обслуживания народного хозяйства.

Внедрение мультимодальных перевозок и логистики рассматривается как действенный инструмент для снижения затрат. В этом контексте была проанализирована экономия расходов, возникающая в результате сокращения транзитного времени или времени выполнения заказа, от обработки заявки до доставки груза. Реальные примеры демонстрируют, что время выполнения заказа при более совершенной логистической схеме сокращается со 110 до 50 дней, т.е. более чем на 50%. Существенно снижаются и расходы.

При текущей процентной ставке по глобальному торговому объёму импорта развивающихся стран, равному 1,6 триллиона USD, потенциальная экономия за счет сокращения процентных выплат может составить миллиарды долларов.

Развитие перевозок в Калининградской области позволит реализовать значительное количество транспортных мощностей региона: увеличится применение перспективных перевозочных технологий, расширится доступ к малоосвоенным рынкам транспортных услуг.

Недостатки транспортного логистического сервиса в Калининградской области:

- снижение спроса на транспортные, складские и другие сопутствующие логистические услуги из-за уменьшения объемов перевозок, высокого уровня тарифов, усиления конкуренции с иностранными перевозчиками;

- отсутствие маркетинговых стратегий функционирования транспортного комплекса;

- низкое качество логистического сервиса, не отвечающего европейским и мировым стандартам;

- низкий уровень развития производственно-технической базы, инфраструктуры сервиса, информационных систем поддержки транспортно - логистического процесса;

- отсутствие единой инновационной и инвестиционной политики;

- сложность и несовершенство действующих систем документооборота и таможенных процедур оформления грузов;

- низкий уровень взаимодействия и информационной связи между участниками перевозочного процесса, терминалами, складами, та-

можными, другими предприятиями и потребителями их услуг;

- значительная разобщенность интересов партнеров по транспортно - логистическому сервису;
- отсутствие единой нормативно-правовой базы;
- отсутствие современных логистических технологий транспортно-экспедиционной деятельности.

При осуществлении транспортного процесса необходимо выполнять «принцип 3 минимумов»:

- min издержки;
- min время доставки;
- min риск.

Грузовладельцу чаще не важно сколько разных фирм будет заниматься доставкой его товара и оформлением документов при перевозке, и какие возникают трудности по всей логистической цепочке. Эти задачи решаются с помощью транспортной логистики.

Исторически сложилось так, что наиболее традиционные «дальние доставки» всегда были связаны с морем и поэтому «точки риска», где риск переходил от продавца к покупателю, находились в месте перевалки груза: или с наземного на морской, или с морского на наземный. В настоящее время редко можно встретить чистую доставку только морем, поэтому сместились акценты в стандартных условиях перевозки и применяются сейчас более широкие условия для оформления рисков.

Таким образом транспортная логистика является одним из наиболее важных направлений. Применяя новейшие разработки логистической науки, необходимо четко понимать, что, организуя одну транспортную цепочку, мы одновременно создаем несколько потоков: транспортный, грузовой, финансовый, информационный и т.д., которые должны обеспечить достижение стратегической цели и предложить тактические шаги ее достижения.

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ЛЕГКОЙ И ТЕКСТИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РЕСПУБЛИКИ ХАКАСИЯ (1980-2000 гг.)

Ултургашева О.Г.

Легкая промышленность Республики Хакасия является одной из ведущих отраслей специализации. Для ее развития в Хакасии имеются благоприятные условия: сельскохозяйственное сырье, удобные транспортные связи, сравнительно высокая концентрация населения и трудовые ресурсы. Легкую промышленность представляют текстильная, швейная и кожевенно-обувная подотрасли. Крупнейшие предприятия отрасли были размещены в Абакане (трикотажная фабрика «Хакасия», обувная фабрика «Саяны», швейная фабрика «Элегант»), в Черногорске (фабрика первичной обработки шерсти, камвольно-суконный комбинат). Целью данной статьи – рассмотреть проблемы развития легкой промышленности Республики Хакасия в последние два десятилетия XX века.

Абаканская трикотажная фабрика «Хакасия» была построена в 1967 г., оснащена всеми современными видами (по типам, маркам и классам) вязального

оборудования. Филиалы фабрики действовали в городе Саяногорске и поселке Вершина Теи. Предприятие специализировалось на выпуске бельевого и верхнего трикотажа, производило более 30% трикотажа, вырабатываемого в Сибири. Продукция фабрики пользовалась спросом в Красноярском крае, Восточной и Западной Сибири, в Центральном и Уральском экономическом районе.

Гигантом текстильной промышленности являлся Черногорский камвольно-суконный комбинат (КСК), который был построен в 1960 г.. Камвольно-суконный комбинат был предназначен для выпуска шерстяных, полушерстяных, камвольных и суконных тканей, полуфабрикатов, одеял, ватина, трикотажной пряжи и пряжи для населения. Основным сырьем являлась шерсть и химические волокна. Шерсть поступала с фабрик первичной обработки шерсти (ПОШ) городов Аргентины, Австралии, Омска, Семипалатинска, Улан-уды и непосредственно из ПОШ города Черногорска, а химические волокна поступали из городов Барнаула, Калининна, Могилева, Энгельса, Камень-Шахтинска. Черногорский камвольно-суконный комбинат работал стабильно, непрерывно увеличивая выпуск продукции [1]. Так, в 1987 г. предприятием было произведено 9,9 млн. пог. м. тканей, в 1990 г. – 12 млн. пог. м.. При полном использовании производственных мощностей комбинат мог выпускать 18 млн. пог.м шерстяных тканей.

Кожевенно-обувную промышленность Хакасии представляла Абаканская обувная фабрика «Саяны» и Черногорский комбинат искусственных кож «Искож». Обувная фабрика «Саяны», оснащенная современным оборудованием, имела в своем распоряжении почти 50% станков и машин сроком службы до 10 лет. Более 90% производимой в Хакасии обуви вывозилось за ее пределы. В 90-ые в области действовало 26 швейных производств, в том числе 12 из них работали по заказам населения. В этой подотрасли были задействованы более 4-х тыс. человек. Легкая промышленность в 1990 г. производила 41% промышленной продукции области и являлась основным источником налоговых поступлений в областной бюджет. С начала 90-х годов легкая промышленность переживала острейший кризис, где спад производства составил 26,5%. Доля легкой промышленности в общем объеме промышленного производства республики снизилась с 50,5% в 1991 г. до 10,7% в 1993 г.

В настоящее время около 80% площади предприятия сдаются в аренду, а после реорганизации обувная фабрика «Саяны» с 2003 года разделилась на «Саян-обувь» и швейную фабрику «Саяны» по пошиву одежды.

Наибольший спад производства был допущен на АО «Искож» 33,2%, обувной фабрике «Саяны» - 22,8%, АО фабрике ПОШ – 28,6%, АО «Ситекс» - 15,2% [2].

Основными причинами спада промышленного производства являлись разрыв хозяйственных связей, необеспеченность сырьем, падение спроса и взаимные неплатежи. Ситуация ухудшалась и в последующие годы. Так в летние месяцы 1996 года практически не производилось большинство наименований продукции за исключением отдельных видов швейных изде-