

УДК 658.011

Исследование методологических аспектов реализации стратегии развития предприятий

Тхамокова Светлана Мугадовна

Кандидат экономических наук,
доцент,

Кабардино-Балкарский государственный аграрный
университет им. В.М. Кокова,

360030, Российская Федерация, Нальчик, просп. Ленина, 1в;
e-mail: svetatch76@mail.ru

Аннотация

В формировании стратегии развития предприятий важное место должно занять использование интеграционных процессов, которые открывают значительные резервы оптимизации деятельности в сфере управления материальными потоками и сбытовой политики предприятия. На основе аналитических заключений предлагается схема классификации логистической интеграции в зависимости от степени охвата деятельности предприятий интеграционными процессами, которые повышают вероятность коммерческого успеха каждого из уровней логистического канала: функциональная логистическая интеграция, организационная логистическая интеграция, логистическая интеграция управления всей деятельностью.

Для цитирования в научных исследованиях

Тхамокова С.М. Исследование методологических аспектов реализации стратегии развития предприятий // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2017. Том 7. № 11А. С. 88-95.

Ключевые слова

Стратегия, интеграционный процесс, логистическая интеграция, наценка, издержка, рынок, анализ, планирование.

Введение

Значительные резервы оптимизации деятельности в сфере управления материальными потоками и сбытовой политики предприятия кроются в логистической интеграции. Это процесс объединения деятельности различных рыночных субъектов с целью повышения эффективности их совместного функционирования в условиях конкуренции за счет оптимизации использования логистики в рамках их совместной работы.

Поиск путей повышения эффективности логистики

Для поиска путей повышения эффективности логистики следует выявить и исследовать: параметры производственно-посреднической деятельности предприятий, структуру основной стоимостной характеристики производства и реализацию продукции P :

$$P = w + z + m,$$

где w – затраты, связанные с приобретением факторов производства; z – производственные издержки, связанные с производством продукции; m – прибыль от фактически реализованной продукции.

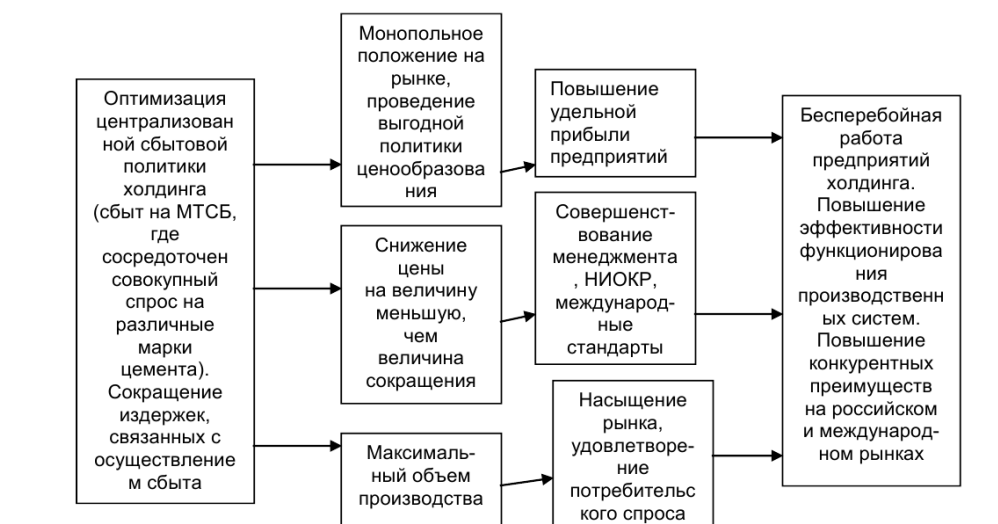


Рисунок 1 - Управление материальным потоком корпоративной структуры

Задача регулирования логистических процессов формулируется следующим образом: определяется такой объем реализации продукции $P \rightarrow \text{opt}$, при котором с учетом установления целесообразных наценок был бы удовлетворен спрос рынка и достигнута минимизация совокупных издержек по управлению материальным потоком ($z \rightarrow \text{min}$).

Отсюда, глобальной двуединой целью логистической интеграции в производственно-сбытовой цепи, повышающей эффективность функционирования интеграционных систем, является повышение конкурентоспособности объединенных в интегрированных формах предприятий по сравнению с самостоятельной их деятельностью за счет централизованной бесперебойной сбытовой политики, сокращения издержек при сбыте продукции благодаря использованию централизованного сбытового канала.

Мы предлагаем классифицировать логистическую интеграцию в зависимости от степени

охвата деятельности предприятий интеграционными процессами:

- функциональная логистическая интеграция на уровне отдельных функций, предполагающая объединение функций планирования, перевозок, сбыта и др. Она является простейшей базисной формой и не предполагает образования совместных организационно-производственных подразделений и тем более слияния предприятий;
- организационная логистическая интеграция на уровне организационно-функциональной логистической деятельности, предполагающая объединение складов, транспортных хозяйств, других организационно-производственных подразделений. Предполагает она и объединение соответствующих логистических функций, следовательно, включает в себе и функциональную интеграцию;
- логистическая интеграция управления всей деятельностью на уровне высшего управления предприятиями, предполагающая образование единого предприятия. При интеграции управления всей деятельностью происходит объединение всех функций и организационно-производственных структур интегрируемых предприятий.



Рисунок 2 - Взаимообусловленность базисных форм логистической интеграции

Организационная интеграция и интеграция управления всей деятельностью могут характеризоваться различным сочетанием форм в каждом конкретном случае.

Наличие обратной связи, необходимой для анализа и планирования достоверной информации, повышает вероятность коммерческого успеха каждого из уровней логистического канала. Одним из важнейших возможных результатов вертикальной интеграции является сокращение звенности логистического канала, а, следовательно, прямое воздействие на формирование ценообразования.

Интеграция управления всей деятельностью интегрирующихся субъектов формирует единую интегрированную экономическую систему.

Формирование координирующих процессов материалодвижения посредством разработки различных проектов, программ, планов создает возможности для рассмотрения и актуализации тех существенных, экономически значимых вопросов, касающихся совершенствования процессов управления, решение которых на уровне отдельных предприятий невозможно.

По нашему мнению, на уровне такой координирующей структуры станет возможной реализация ценовой политики, которая должна инициироваться государством и быть

ориентированной на повышение эффективности функционирования логистики с учетом удовлетворения экономических интересов всех участников рынка: как государства, так и предприятий – субъектов рынка, а также потребителей. Однако при этом необходимо предусмотреть такие стимулирующие методы регулирования цен, чтобы наряду с интересами потребителей и государства были реализованы и интересы предприятий. Соприкосновение этих интересов выявляется главным образом в вопросах бюджетно-финансовой политики государства.

Перспективной в этом отношении представляется идея нормирования цен, установления ценовых пороговых значений на определенные группы товаров, прежде всего базовые и жизненно необходимые. При этом продажа товара по цене, большей установленного нормированного порогового значения, должна регулироваться в соответствии с действующим законодательством, однако реализация товаров по цене, не большей установленного порогового значения, должна поощряться государством.

Наиболее сильным стимулирующим фактором для предприятий является возможность получения от государства налоговых льгот, конкретные варианты которых могут быть разными. Например, освобождение (полное или частичное в зависимости от степени поощрения) от уплаты местных налогов и сборов, снижение ставки налога на имущество, исключение из налогооблагаемой базы при исчислении суммы налога на прибыль той прибыли или части прибыли, которая была получена от реализации товара по цене не выше установленного порогового значения.

При этом тот или иной вид поощрения с финансовой точки зрения должен быть соразмерным (и обязательно не меньшим) той «упущенной выгоде» предприятий, которая могла бы иметь место при реализации товара по прежней, более высокой (выше порогового уровня) цене. Только в этом случае предприятия будут стремиться получить льготы от государства. Хотя при соответствующем сокращении издержек снижение цены вовсе не означает сокращения прибыли, поэтому предприятия, понижая цены до пороговых значений, получают возможность иметь «двойную» выгоду: собственную прибыль, возможно при понижении цены и не сокращающуюся или даже увеличивающуюся, как «награду» за стремление сократить издержки и льготу от государства.

Установление пороговых значений цен целесообразно дополнить установлением пороговых значений количества проданной в течение отчетного периода продукции, дифференцирующей степень поощрения предприятий со стороны государства. Количественный порог можно разграничивать, например, применительно к условиям «соразмерного» (равного по сумме «упущенной выгоды») и «прогрессивного» (большего, чем «упущенная выгода») поощрения. Меры по повышению заинтересованности предприятий целесообразно установить на не слишком высоком уровне. С учетом вышеизложенного возможные варианты поощрения предприятий в зависимости от цены (при разделении порога цены, например, на два значения) и количества (при одном его пороговом значении) проданного товара в общем виде могут быть следующими (табл. 1).

Таблица 1 - Механизм поощрения предприятий со стороны государства

| Количество / цена | 1. Продано менее порогового значения | 2. Продано на уровне порогового значения и более |
|------------------------------------|--------------------------------------|--|
| 1. Выше верхнего порогового уровня | 1.1. Льгот нет | 1.2. Льгот нет |

| Количество / цена | 1. Продано менее порогового значения | 2. Продано на уровне порогового значения и более |
|--|--|--|
| 2. Верхний порог и выше нижнего порога | 2.1. Льгота, соразмерная по стоимости «упущенной выгоде» | 2.2. Прогрессивная льгота |
| 3. Нижний порог и ниже | 3.1. Льгота, соразмерная по стоимости «упущенной выгоде» | 3.2. Прогрессивная льгота |

Таким образом, механизм поощрения предприятий должен строиться по принципу: чем больше продукции было реализовано по меньшей цене, тем существеннее предоставляемые государством льготы. Кроме того, улучшаются соответствующие показатели объединивших свою деятельность предприятий и, в итоге, достигается цель сокращения удельных совокупных издержек, связанных с осуществлением процессов управления МП.

Подобная интегрированная деятельность по планированию сбыта в условиях сохранения самостоятельности объединяющихся предприятий в оптимальном случае должна осуществляться совместными специализированными логистическими службами, образованными в рамках объединивших свою деятельность предприятий, или же на более высоком уровне интеграции – управлением холдинга.

Конкретной формой реализации совместных действий предприятий могут быть, например, оптимизация затрат *по организации складского хозяйства*, способствующая сокращению удельных складских расходов. Это может быть, например, аренда совместного склада, общая площадь которого меньше, чем совокупная площадь бывших складов, но больше, чем площадь каждого из бывших складов по отдельности; сокращение величины складских расходов за счет сокращения ставки аренды за квадратный метр.

Интегрирование функций по сбыту товара. Прежде всего, осуществление сбытовых функций в рамках объединяющих свою деятельность предприятий (с сохранением юридической самостоятельности) представляется наиболее эффективным в условиях образования ими ассоциативной структуры либо образования специализированных логистических подразделений (межфирменных логистических групп). Например, совместные командировки, совместное проведение рекламных кампаний, осуществление мероприятий по стимулированию сбыта способствуют сокращению транзакционных издержек, объединивших функции сбыта предприятий по сравнению с совокупными издержками на те же мероприятия при их самостоятельной деятельности.

Значительные резервы сокращения удельных издержек обращения обнаруживаются при *интеграции функций транспортировки грузов*. При вертикальной интеграции транспортных функций, например, головное предприятие осуществляет доставку товара в сбытовую сеть, стремясь минимизировать транспортные расходы путем детальной маршрутизации перевозок, принимает необходимые меры для обеспечения доставки грузов в оговоренные сроки, стремится к минимизации сроков доставки и т.д.

Важным условием, существенно облегчающим процессы межфирменной интеграции, является сопряженность *технических средств* объединяющих свою деятельность предприятий, в частности наличие совместимого технико-технологического оборудования и программно-информационного обеспечения. При этом информация, хранимая на едином сервере, доступна для пользования на любом из предприятий. Это очень важно при совместной деятельности, т.к. управление происходит в режиме онлайн, благодаря чему возможна оперативная доставка необходимой продукции в нужное место.



Рисунок 3 - Оптимизация перевозки грузов в результате интеграции транспортных подразделений предприятий

При заинтересованности в совместной работе в каждом конкретном случае с учетом самых разнообразных обстоятельств и конкретных условий функционирования объединяемых предприятий выбирается наилучший, устраивающий все стороны, оптимальный вариант организации процессов управления материальными потоками с позиций количества и размещения мест хранения при оптимальном объеме закупок, минимизации общей суммы арендной платы, рационального способа транспортировки. Логистическая интеграция способствует не только сокращению удельных совокупных издержек, но также позволяет субъектам интегрированного объединения распространять свое позиционирование на рынке, что положительно влияет на конкурентоспособность всех звеньев логистической системы.

Стратегии достижения координации. Эффективная логистическая деятельность невозможна без тесной координации между различными функциональными областями. Для достижения высокого уровня координации в пределах корпорации можно воспользоваться одной из трех организационных тактик:

- оптимизация существующей системы;
- экспериментирование с уникальными методами в системе;
- реорганизация служб логистического управления.

Выбор организационной стратегии может зависеть от стратегических целей фирмы и выполняемых логистических операций. Цель, которую ставит корпорация для достижения наибольшей скоординированности потока товаров и услуг, должна быть значимой и отвечать интересам как поставщиков, так и покупателей.

Централизация и децентрализация в логистике. Масштаб фирмы, ее продукция, географический регион реализации продукции и закупки сырьевых материалов – вот что определяет выбор в пользу централизации или децентрализации логистики. Мы выделяем два основных аргумента в пользу централизованной организации логистики. Один связан с внедрением информационных систем. Менеджеры-логисты контролируют ряд наиболее важных для фирмы и чувствительных к изменениям внешней среды показателей. Программы охватывают всю информационную цепочку – от главных компьютеров фирмы до компьютеров

пользователей. В ситуации, когда устанавливается более тесная информационная связь с потребителями, функция логистики приобретает особое значение.

Второй аргумент касается взаимоотношений внутри фирмы. Наблюдается возрастающий интерес к объединению функций выходящих потоков товаров с входящими потоками товаров и сырья. В настоящее время удается связать через компьютерную сеть входящие заказы на товары фирмы с ее собственными заказами на пополнение запасов. Таким образом, сбалансированная загрузка или любая другая форма консолидации грузов лучше проявляет себя при централизованной системе управления.

Доводы в пользу децентрализованной организации логистики основаны на том, что у крупной фирмы, имеющей много подразделений, при централизованной организационной структуре плохая управляемость. Децентрализованная организация логистики дает больший результат, если производственные интересы подразделений не совпадают и имеют мало общих целей и задач.

Аутсорсинг в логистических операциях. Фирмам, ведущим глобальную деятельность, выгодно пользоваться логистическими услугами третьей стороны или контрактными услугами. Причиной тому служат сложности глобальных логистических операций.

Заключение

Таким образом, корпорации, совершающие операции во многих регионах, странах в большом объеме должны, на наш взгляд, создавать логистические интеграционные структуры, наилучшим образом отвечающие современным требованиям рынка.

Библиография

1. Адамов Н., Козенкова Т. Финансовая стратегия группы компаний // Финансовая газета. 2014. № 18.
2. Акофф Р.Л. Планирование будущего корпорации. М.: Прогресс, 2014. 380 с.
3. Ансофф И. Стратегическое управление. М.: Экономика, 1989. 358 с.
4. Байбурина Т.М. Разработка стратегии управления собственностью государственной организации машиностроительной отрасли: автореферат дис. ... канд. экон. наук. Владимир, 2015.
5. Бланк И.А. Финансовый менеджмент. Киев: Эльга; Ника-Центр, 2014. 528 с.
6. Бойко Н.В. BSC как инструмент реализации разработанных планов // Управление в кредитной организации. 2016. № 4.
7. Большой экономический словарь. 2-е изд. М.: Ин-т новой экономики, 2014.
8. Бузгалин А., Колганов А. Человек, рынок и капитал в экономике XXI века // Вопросы экономики. 2006. № 3. С. 125-141.

Study of methodological aspects of implementation of the enterprise development strategy

Svetlana M. Tkhamokova

PhD in Economics, Associate Professor,
Kabardino-Balkarian State Agrarian University named after V.M. Kokov,
360030, 1v, Linina av., Nal'chik, Russian Federation;
e-mail: svetatch76@mail.ru

Abstract

The article contains the study of methodological aspects of implementation of the enterprise development strategy. The author notices that the use of integration processes, which open significant opportunities for optimizing the activities in the field of material management and sales policy of the enterprise, should occupy an important place in the formation of the enterprise development strategy. On the bases of the analytical conclusions the author of this article proposes classification scheme of logistics integration depending on the coverage of integration processes, which increase the chance of commercial success of each level of the logistic channel: functional logistics integration, organizational logistics integration, logistics integration of management of activity. Significant opportunities for optimizing the activities in the field of material management and marketing policy of the enterprise lie in the logistics integration. This is the process of combining the activities of various market actors with the aim of improving the efficiency of their joint functioning in a competitive environment by optimizing the use of logistics in the framework of their joint activity. The author comes to the conclusion that corporations which conduct operations in many regions and countries should establish a logistics integration structure that meets modern market requirements.

For citation

Tkhamokova S.M. (2017) Issledovanie metodologicheskikh aspektov realizatsii strategii razvitiya predpriyatii [Study of methodological aspects of implementation of the enterprise development strategy]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 7 (11A), pp. 88-95.

Keywords

Strategy, integration process, logistics integration, margin, costs, market, analysis, planning.

References

1. Adamov N., Kozenkova T. (2014) Finansovaya strategiya gruppy kompanii [Financial strategy of group of companies]. *Finansovaya gazeta* [Financial newspaper], 18.
2. Akoff R.L. (2014) *Planirovanie budushchego korporatsii* [Creating the corporate future]. Moscow: Progress Publ.
3. Ansoff I. (1989) *Strategicheskoe upravlenie* [Strategic management]. Moscow: Ekonomika.
4. Baiburina T.M. (2015) *Razrabotka strategii upravleniya sobstvennost`yu gosudarstvennoi organizatsii mashinostroitel`noi otrasli. Dokt. Diss. Abstract* [Development of the strategy of management of a property of public organization. Doct. Diss. Abstract]. Vladimir.
5. Blank I.A. (2014) *Finansovyi menedzhment* [Financial management]. Kiev: El`ga Publ; Nika-Tsentr Publ.
6. Boiko N.V. (2016) BSC kak instrument realizatsii razrabotannykh planov [BSC as a tool for implementing the developed projects]. *Upravlenie v kreditnoi organizatsii* [Management in a credit organization], 4.
7. *Bol`shoi ekonomicheskii slovar`* [Great encyclopedic dictionary] (2014), 2nd ed. Moscow: Institut novoi ekonomiki Publ.
8. Buzgalin A., Kolganov A. (2006) Chelovek, rynek i kapital v ekonomike XXI veka [Man, market, capital in the economy of the XXI century]. *Voprosy ekonomiki* [Questions of economy], 3, pp. 125-141.