

ВИСШЕ УЧИЛИЩЕ ПО ЗАСТРАХОВАНЕ И ФИНАНСИ

Чернявский Богдан Александрович

ФИНАНСОВОЕ СТИМУЛИРОВАНИЕ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ ПОЛЬШИ

АВТОРЕФЕРАТ ДИССЕРТАЦИИ

на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

по профессиональному направлению «Икономика»,
докторская программа
«Финанси, застраховане и осигуряване»

Научные консультанты:

Бритченко Игорь Геннадьевич,
доктор экономических наук, профессор,
Вазов Радостин,
кандидат экономических наук, доцент

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДИССЕРТАЦИОННОЙ РАБОТЫ

1.Актуальность темы исследования. Удобная географическая диспозиция Польши на стыке восточно-западной и северо-южной Европейской части континента делает ее оптимальным местом для вложений в развитие тех отраслей, которые ориентированы по поставку произведенной продукции в любую из стран ЕС, бывшего Советского Союза и Азии. Польша является страной, где ключевые транспортные и торговые маршруты, векторно направленные север-юг, запад-восток и обратно, пересекаются. Именно благодаря этому фактору, Польша относится к ключевым странам на карте Транс-Европейской транспортной сети. Маршрут TEN-T включает 4 транспортных маршрута, которые проложены через территорию Польши. С каждым годом польское правительство постоянно развивает и модернизирует отечественную транспортно-логистическую систему. Совокупность таких позитивных факторов как удобное месторасположение, имеющийся транспортный потенциал, сформированная логистическая система, материально-ресурсная база и потенциал отечественных производителей обуславливают стремительное развитие строительной отрасли, что вносит свою существенную лепту в развитие национальной экономики Польши.

Следует особо подчеркнуть, что в технологии строительной деятельности процесс транспортировки является тем связующим и базисным звеном, который с одной стороны обеспечивает процесс производства строительных материалов, с другой стороны – их доставку, а с третьей – обеспечивает сам процесс строительно-монтажных работ. Следовательно, значимость транспортной составляющей в системе строительной логистики является доминирующей. Тесная сопряженность и взаимосвязь строительной и транспортной отрасли обуславливаются множеством факторов, главным из которых является наличие ресурсного потенциала развития. Выше обозначенное указывает на актуальность и значимость исследуемых проблем финансового стимулирования прогрессивного развития логистики в строительном бизнесе Польши.

Статистические данные подтверждают тот факт, что в общей структуре затрат затраты на логистику в цепях поставок в различных странах составляют от 10% (США, к примеру) до 20% ВВП страны (в России и в Сингапуре). Декомпозиция структуры этих затрат выглядит следующим образом: расходы на транспортировку занимают 40-55%, расходы на содержание и хранение запасов - 30-40%, общеадминистративные и управленческие расходы – до 15%. Стает очевидным, что особо значимой задачей является оптимизация общей суммы транспортных расходов, без снижения качества при этом уровня логистического сервиса.

Указанный круг вопросов находится в фокусе интересов зарубежных и отечественных ученых. Исследованием данной проблемы занимались такие ученые как Антипинко Е., Асаул А., Белоусова Л., Блайк П., Богетофт П., Брыков А., Григорьев М., Долгов А., Гжиль Б., Голубская Е., Жаворонков Е., Иванова М., Ложкин А., Никитин Н, Никифоров В., Новиков Д., Поповиченко

И., Сергеев В., Сobotка А., Суворова А., Теренина И., Харрисон А., Чекалкина А., Чуев С., Яворский К. и многие другие. Однако, в виду перманентного технико-технологического и организационно-управленческого глобального развития настоящие исследования могут дополнить и существенно расширить информационную базу бечмарков, апробированного позитивного опыта.

Таким образом, всё вышеперечисленное делает актуальным решение теоретических и практических проблем в области селективного выбора приоритетных инструментов финансовой поддержки развития логистической деятельности строительной отрасли Польши.

2. Объект и предмет исследования. *Объектом исследования* является процесс влияния логистики на повышение экономической эффективности функционирования строительного бизнеса.

Предметом исследования выступают теоретические, методические и практические аспекты организации системы финансового стимулирования логистики как одного из ключевых факторов обеспечения эффективного развития строительства в Польше.

Охват исследования включает два аспекта:

- времени – в исследовании использованы данные за период с 2010 г. до 2018 г.;

- пространства – исследованием охвачена территория Республики Польша.

3. Исследовательская проблема. В период активизации кризисных явлений, одновременной стагнации регионального развития и усиления конкурентной борьбы в глобализованом мире, вопросы выбора действенных инструментов финансовой поддержки развития национальной транспортно-логистической системы и строительного сектора экономики приобретают приоритетное значение, так как способны генерировать значительный прирост валового внутреннего дохода в бюджет государства и стать одним из главных источников обеспечения конкурентоспособности Польши.

4. Авторский тезис. Авторским тезисом является суждение о том, что процесс развития строительной отрасли имеет сложный, комплексный и полинаправленный характер, нуждается в государственном регулировании и стимулировании в силу его стратегического значения. В качестве базисных условий, предопределяющих эффективность ведения строительного бизнеса автор считает необходимым признать имеющий транспортно-логистический и финансово-инвестиционный потенциалы. Исследование современного состояния и условий развития отечественной транспортно-логистической системы, а также имеющихся финансово-инвестиционных региональных возможностей создают предпосылки для формирования совокупности методических и практических рекомендаций по выбору направлений, механизмов и инструментов финансовой поддержки строительной деятельности на территории Польши.

5. Цель и задачи исследования. *Целью диссертационного исследования* является обоснование комплексной стратегии, механизмов и инструментов финансового стимулирования развития национальной системы логистики в строительной отрасли Польши.

Согласно поставленной цели в диссертации были сформулированы следующие *задачи*:

- изучить теоретические и методические основы эффективного развития сферы логистики в строительном бизнесе, выявить роль финансового стимулирования ее развития;

- проанализировать факторы и предпосылки эффективного развития транспортно-логистической системы Польши, оценить современное состояние, а также уровень и качество логистических услуг в строительной отрасли;

- выявить основные направления, исследовать механизмы и обосновать действенные инструменты финансового стимулирования развития национальной системы логистики в строительной отрасли Польши;

- разработать и предложить к внедрению методику приоритизации выбора инструментов финансового стимулирования развития строительной отрасли на региональном уровне на основе оценки транспортно-логистического и финансово-инвестиционного потенциалов региона.

6. Методология исследования обеспечили фундаментальные теоретические концепции, а также научно-прикладные исследования польских и зарубежных ученых-экономистов, посвященные разным аспектам финансовой поддержки развития логистики строительной деятельности.

В качестве основных диссертационной работе были использованы системный, комплексный, межотраслевой, кибернетический, синергетический и прогностический подходы. В качестве дополнительных – ресурсный, адаптивный, процессный, проектный, балансовый, нормативный, маркетинговый, поведенческий, ситуационный, оптимизационный, информационный, структурный и факторный методы научного исследования. Указанная совокупность подходов определила методическую организационно-управленческую модель реализации поставленных в диссертации задач.

Изучение и анализ транспортно-логистического и финансово-инвестиционного потенциалов воеводств Польши было проведено с использованием экономико-статистического и компаративного методов исследования, а также при помощи иерархических рейтинговых оценок регионов. Приоритизация выбора инструментов финансового стимулирования развития строительной отрасли на региональном уровне осуществлялась при помощи системного метода и факторного анализа.

II. ОБЪЕМ И СТРУКТУРА ДИССЕРТАЦИОННОЙ РАБОТЫ

Структура и объем диссертационной работы обусловлены целью, задачами и логической последовательностью проведения исследования. Диссертация состоит из введения, трех разделов, которые включают в себя 9 параграфов, заключения, содержит 14 таблиц, 43 рисунков, 4 формул и 4 приложения. Работа изложена на 164 страницах основного текста. Список использованной литературы включает 253 наименований.

Структура диссертационной работы:

ВСТУПЛЕНИЕ

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ЭФФЕКТИВНОГО РАЗВИТИЯ СФЕРЫ ЛОГИСТИКИ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ

1.1. Теоретическая сущность, понятие и значимость логистической системы

1.2. Финансовое стимулирование логистики как стратегического инструмента эффективного развития строительной отрасли

1.3. Методические подходы к определению эффективности логистических процессов и оценки финансового стимулирования в строительной деятельности

Выводы к главе 1

ГЛАВА 2. АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ ПОЛЬШИ

2.1. Факторы и предпосылки эффективного развития национальной системы логистики и цепей поставок

2.2. Структурная декомпозиция и аналитическая оценка состояния развития логистики Польши

2.3. Влияние современных логистических подходов в развитии строительной отрасли Польши

Выводы к главе 2

ГЛАВА 3. НАПРАВЛЕНИЯ, МЕХАНИЗМЫ И ИНСТРУМЕНТЫ ФИНАНСОВОГО СТИМУЛИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ЛОГИСТИКИ В СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ ПОЛЬШИ

3.1. Государственная поддержка и стимулирование развития конкурентоспособной логистической системы в развитии сферы строительства

3.2. Финансовая поддержка внедрения технологических инноваций в целях эффективного развития национальной сферы логистики и цепей поставок

3.3. Стратегические направления повышения эффективности функционирования логистической системы и приоритизации финансового стимулирования развития строительной отрасли Польши

Выводы к главе 3

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

ПРИЛОЖЕНИЯ

III. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОЙ РАБОТЫ

Во **вступлении** представлена актуальность, предмет и объект диссертации, цель, задания и методология исследования, а также обосновано теоретическое и практическое значение полученных результатов.

В первой главе «**Теоретические и методические основы эффективного развития сферы логистики в строительстве**» раскрыта сущность логистической системы; определены теоретические основы ее эффективного развития; обосновано значение и роль логистики как стратегического

инструмента эффективного развития строительной отрасли, исследованы Методические подходы к определению эффективности логистических процессов и оценки финансового стимулирования в строительной деятельности.

В первом параграфе «*Теоретическая сущность, понятие и значимость логистической системы*» представлен морфогенез логистической системы, обоснованы сущностные ее характеристики и теоретико-методические аспекты в эффективном развитии строительного бизнеса.

Анализ научных работ по проблеме выявления значимости и роли логистики в эффективном развитии строительной отрасли свидетельствует о том, что в современной науке данный фактор не имеет всесторонней оценки, его рефлексия сводится, в основном, к узко направленному анализу влияния конкретных факторов на результирующий показатель эффективности. Множество неясностей вызывает отсутствие систематизированного опыта, упорядочения всех составляющих логистического процесса в строительстве, что формирует одномерное представление об этом понятии.

В диссертации утверждается, что история развития понятия «логистика» и «логистическая система» неразрывно связаны с эволюцией рыночных отношений, в течение которой изменилось содержание и расширилось значимость указанных терминов. Логистика является одним из ключевых организационно-стимулирующих факторов сервисного пространства в широком смысле или на макроуровне, который представлен агрегатом уровня национальных и/или глобальных экономик. В узком понимании или на мезоуровне, логистика играет ведущую роль в повышении эффективности обустройства территориально-локальной экономики. Таким образом, логистическая система является той динамической составляющей, которая увязывает деятельность и взаимодействие разного рода субъектов в целях стимулирования социально-экономического роста.

Комплексная характеристика логистической системы любого уровня иерархии как целостное системное образование, включающее в себя в качестве процессуальных элементов события, распределенные во времени, должна охватывать совокупность пространственно-темпоральных параметров.

Анализируя представленный в широком доступе научный потенциал по данному вопросу, позволил автору диссертации обобщить в графической форме процессную организационно-управленческую структуру логистической системы в строительстве (рис. 1).

Автором акцентировано внимание на том, что логистическая система – это темпоральная система (система распределенных во времени элементов-событий), которая имеет при этом фиксированное пространственное представление.

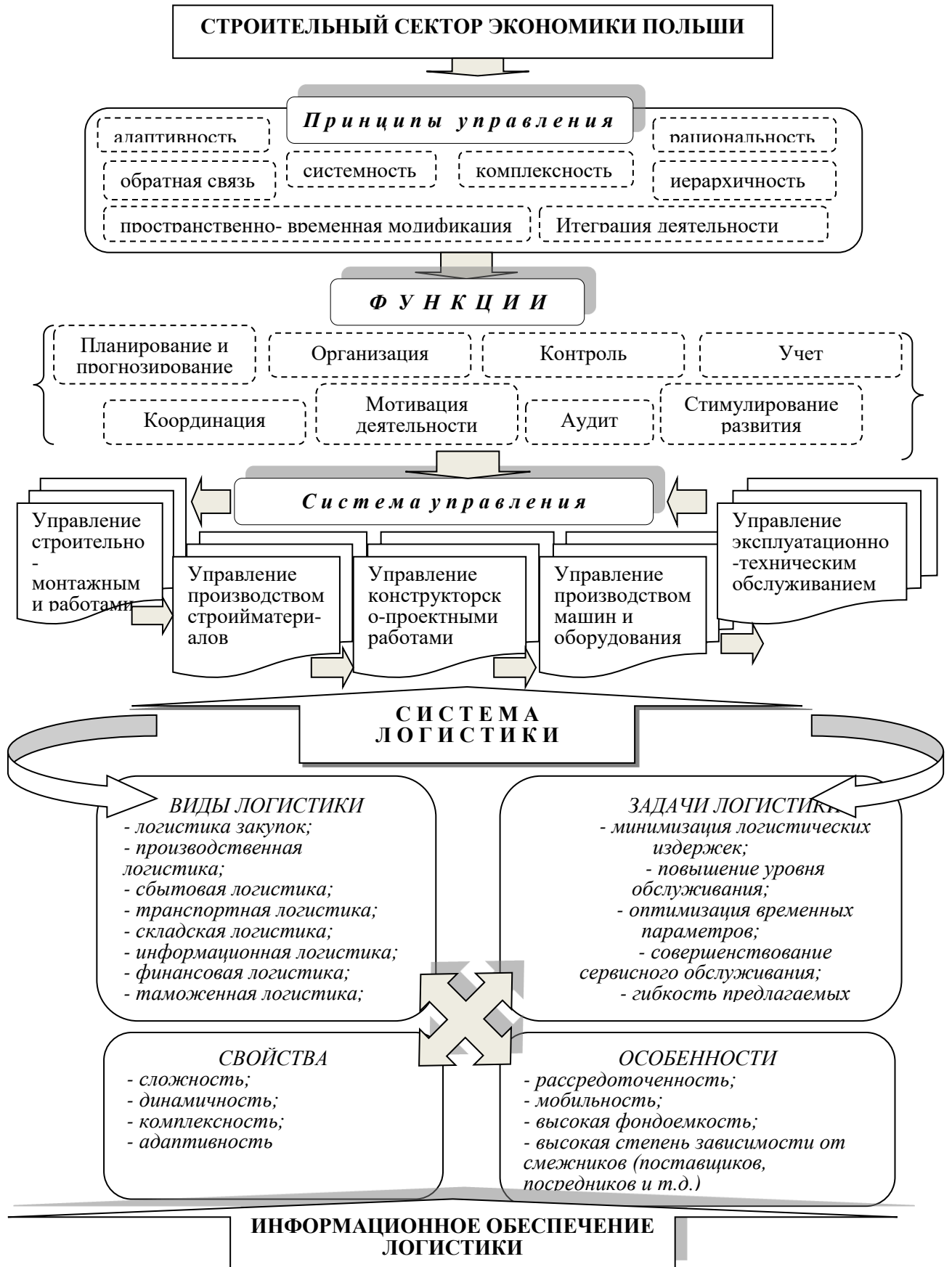


Рис. 1. Организационно-управленческая структура логистической системы в строительстве

В работе представлено атрибутивное описание логистической системы как искусственной, сложной, открытой, эргатической, технико-

технологической, эколого-социально-экономической, пространственно-темпоральной системы оптимизационного моделирования доставки нужного товара в нужное время конкретному потребителю.

Значимость логистики в эффективном развитии строительного сектора экономики заключается в ее предназначении, а именно для построения оптимизационных моделей, которые отвечают на вопрос «как сделать, чтобы», т.е. предназначенных для поиска тех значений исходных показателей, которые обеспечат желаемое значение результирующего при определенных ограничениях.

Неослабевающий интерес к логистике в строительной сфере связывают еще и с тем, что при использовании логистического подхода значительная обеспечивается экономия (на 30-50%) всех видов материальных ресурсов, повышается скорость оборачиваемости оборотного капитала, сокращается время (на 25-45%) движения потоков материальных ресурсов от первичной точки доставки до конечного потребителя, снижается общий уровень затрат на строительную деятельность и достигается более полное удовлетворение потребителей в качестве сервиса и приобретенных объектов.

Во втором параграфе диссертации *«Финансовое стимулирование логистики как стратегического инструмента эффективного развития строительной отрасли»* раскрывается характер современных тенденций в процессах развития строительной отрасли, обосновывается инструментальное качество логистики как способа повышения эффективности строительного бизнеса, а также повышения его конкурентоспособности.

Для любой страны мира строительство всегда являлось индикатором и приоритетом социально-экономического развития. Являясь одним из мощнейших рычагов роста, планомерное и эффективное функционирование строительного сектора обуславливает всестороннее развитие как экономики регионов, так и страны в целом. Формирование логистических систем и цепей поставок объединяет всех субъектов в единый согласованный механизм взаимоотношений, позволяет организовать скоординированное управление технико-технологическими, экономико-финансовыми, материальными, информационными потоками и процессами, а также обеспечивает их оперативность, синхронность и высокую результативность.

Вместе с этим, стратегическая значимость строительного, а также транспортно-логистического секторов национальной экономической системы активизирует один из важнейших вопросов – проблемы стимулирования и финансирования их деятельности, разработки и внедрения новейших разработок повышающий эффективность их функционирования.

Однако, следует особо подчеркнуть что нужно отделять и ни в коем случае отождествлять два ключевых понятия в этом вопросе – стимулирование развития строительной отрасли путем повышения эффективности логистических процессов и ее финансирование. В данном случае приобретают первоочередное значение и преобладают именно финансовые формы стимулирования развития строительного и логистического секторов отечественной экономики. В части внедрения инновационных разработок,

современных технологий и материалов в процесс их деятельности за счет собственных финансовых ресурсов субъектов хозяйственной деятельности чаще всего под силу только крупным игрокам рынка. Представители же среднего и малого бизнеса ставят на первое место вопросы самокупаемости деятельности, снижения уровня непродуктивных затрат и брака, соблюдения графика выполнения поставленных задач. В этой связи, особое значение приобретает комплексное исследование и анализ основных и перспективных форм, а также направлений стимулирования финансирования развития указанных отраслей, включая и, в том числе, использование позитивного зарубежного опыта.

В диссертации представлено семантическое наполнение понятия «финансовое стимулирование», в том числе стратегических секторов национальной экономики, таких как логистическая и строительная отрасль (рис. 2).



Рис. 2. Семантическое наполнение понятия «финансовое стимулирование»

В данном исследовании подчеркивается тесная связь и взаимозависимость финансового стимулирования с финансовым

регулированием. Автор работы акцентирует внимание на том факте, что финансовое стимулирование является одним из методов регулирования пропорций в народном хозяйстве. Изменение пропорций (к примеру между накоплением и потреблением – прим. авт.) обуславливается не только лишь конкретной ситуацией, сложившейся на отечественном рынке, но и зависит от вектора воздействия методов государственного финансового стимулирования. Именно это формирует степень благоприятности инвестиционного климата в стране (в том числе и в строительной отрасли – прим. авт.), что непосредственно коррелирует с уровнем инвестиционной безопасности, особенно для иностранных инвесторов.

Все выше обозначенное актуализирует вопросы выбора действенных инструментов финансовой поддержки развития национальной транспортно-логистической системы и строительного сектора экономики, которые в период пандемического кризиса приобретают приоритетное значение, так как способны генерировать значительный прирост валового внутреннего дохода в бюджет государства и стать одним из главных источников обеспечения конкурентоспособности Польши.

В третьем параграфе *«Методические подходы к определению эффективности логистических процессов и оценки финансового стимулирования в строительной деятельности»* исследован методический инструментарий для определения комплексной оценки эффективности логистических процессов, а также оценки финансового стимулирования развития строительного бизнеса.

Актуальность и значимость разработки методического инструментария оценки эффективного функционирования логистической системы обосновывается, прежде всего, современным развитием логистике в мире и в Польше. В макроэкономическом масштабе повышение уровня эффективности функционирования логистической системы в строительной сфере напрямую зависит от того, сколько расходуется финансовых ресурсов на развитие отечественной транспортно-логистической инфраструктуры, насколько действенна система нормативно-правового регулирования логистической деятельности, а также каков уровень качества оказываемых услуг логистики.

Для повышения уровня точности и достоверности анализа эффективности логистики в строительном бизнесе используется великое множество различных математических, экономико-математических методов и моделей. Наибольшее распространение и популярность среди методов и технических приемов получили следующие: элементарные методы (процентные соотношения, исчисление разниц, сравнение); математические методы статистики (индексный, факторный методы, дисперсионный анализ, модели корреляционно-регрессионного анализа и пр.); системные и комплексные подходы оценки; методы экспертных оценок и экспертных систем; функционально-стоимостной анализ; эконометрические методы и модели (такие как анализ XYZ и анализ ABC); метод оценки натуральных показателей

Следует констатировать тот факт, что в настоящее время еще не выработан единый методологический подход к количественной оценке

эффективного функционирования логистического менеджмента в строительном бизнесе. В полной мере можно считать рациональным комплексный методический подход, при котором эффективность логистического процесса, либо конкретных логистических решений и операций этого процесса, а также функционирования логистического менеджмента (в том числе и финансового – прим. авт.) в целом может быть представлена в виде системы показателей, которые смогут отразить все аспекты логистики строительной деятельности при заданном уровне оптимальных издержек. Безусловно, набор показателей такой комплексной оценки логистического менеджмента должен коррелироваться с целями стратегического и оперативного управления.

По мнению автора, в состав методики совокупной оценки эффективности логистических процессов и оценки финансового стимулирования в строительной деятельности должны входить следующие показатели: доля логистических затрат в структуре общих затрат строительства, оборот логистических активов, показатели модели стратегической прибыли (ROA, RONW), рентабельность в разрезе каналов сбыта, коэффициент самофинансирования.

Резюмируя выше изложенное можно сделать вывод о том, использование логистики в строительной деятельности способно как многократно усилить преимущество, так и значительно нивелировать существующие недостатки. И эти потенциальные возможности исходят непосредственно из самой природы логистики, инструментарий который предназначен для достижения сопряженности и синергии финансово-экономических интересов всех участников строительного бизнеса, отраженных, прежде всего, в системе показателей их деятельности.

Во второй главе диссертационной работы **«Анализ современного развития логистической системы Польши»** проведена оценка факторов и предпосылок, современного состояния развития логистической системы Польши, а также осуществлена диагностика влияния современных логистических подходов на развитие строительной отрасли.

Первый параграф **«Факторы и предпосылки эффективного развития национальной системы логистики и цепей поставок»** посвящен вопросам исследованию ключевых позитивных и негативных факторов эффективного функционирования польской системы транспорта и логистики, в том числе и в строительстве, а также динамики их параметров.

Аналитический срез и обобщенный анализ предпосылок современного состояния развития транспортно-логистического потенциала и строительной отрасли Польши позволили представить в диссертационной работе следующие обобщения. Так, оценивая факторы и предпосылки эффективного развития национальной системы логистики и цепей поставок (в том числе и в строительстве – прим. авт.) прежде всего следует отметить главные из них. Одним из наиболее привлекательных факторов является политическая и экономическая стабильность в стране. Не менее важным фактором является экспортоориентированность польской экономики. Следует акцентировать

внимание и на том, что одним из главных преимуществ Польши – это человеческий потенциал. Кроме этого, польская экономическая система занимает высокие позиции конкурентоспособности и высокий уровень привлекательности в качестве производственной площадки. Отметим, что национальные товаропроизводители имеют широкий неограниченный доступ к рынку Евросоюза в целом, следовательно, и к стремительно совершенствующейся системе инфраструктуры.

Следующим по значимости стратегическим фактором развития строительной отрасли в Польше является стратегически удачное месторасположение. Удобная географическая диспозиция страны на стыке восточно-западной и северо-южной Европейской части континента делает ее оптимальным местом для вложений в развитие тех отраслей, которые ориентированы по поставку произведенной продукции в любую из стран ЕС, бывшего Советского Союза и Азии. Польша является страной, где ключевые транспортные и торговые маршруты, векторно направленные север-юг, запад-восток и обратно, пересекаются. Именно благодаря этому фактору, Польша относится к ключевым странам на карте Транс-Европейской транспортной сети.

Во втором параграфе *«Структурная декомпозиция и аналитическая оценка состояния развития логистики Польши»* представлены и проанализированы структурные элементы логистической системы страны, а также представлена динамическая характеристика ее функционирования в разрезе последних лет.

В технологии строительной деятельности транспортный процесс является тем связующим звеном, который с одной стороны обеспечивает процесс производства строительных материалов, с другой стороны – их доставку, а с третьей – обеспечивает сам процесс строительно-монтажных работ. Следовательно, значимость транспортной составляющей в системе строительной логистики является доминирующей. Тесная сопряженность и взаимосвязь строительной и транспортной отрасли обуславливаются множеством факторов, главным из которых является наличие ресурсного потенциала развития. В полной мере это подтверждается и статической информацией развития транспортной отрасли анализируемого периода.

С начала 1990-х годов наблюдается прогрессивное доминирование автомобильного транспорта при перевозке грузов, в том числе и для строительной отрасли, выраженных как в тоннаже, так и в транспортных показателях. На втором месте находится железнодорожный транспорт. Объем грузовых перевозок железнодорожным транспортом остается стабильным на аналогичном уровне с 2010-м годом. Третье место, согласно обнародованным статистическим данным, занимает речной и морской транспорт. И, наконец, четвертое место с прогрессивным импульсом прироста показателя объемов перевозки грузов, занимает авиатранспорт.

В общей логистической структуре Польши в качестве отправной точки является базовая планировка национальных и региональных автомобильных дорог. Модель железнодорожной сети, охватывает основные польские железнодорожные линии, в том числе линии международного значения.

Указанные структурные сети автомобильных и железных дорог входят в состав наземной части единой транспортно-логистической системы Польши. Четыре главных польских морских порта на южном побережье Балтийского моря связаны с основными портами мира. Так, первостепенное значение для национальной экономики имеют следующие порты: Щецин, Гданьск, Гдыня и Свиноуйсьце. Часть портов Польши имеет морско-речной профиль, например Щецин, Полице и Степница. Неотъемлемыми элементами логистической системы Польши являются контейнерные терминалы и логистические центры (CL). Так, к числу крупнейших, сконцентрированных на пересечении основных транспортных путей, относятся: CL в Познани, CL во Вроцлаве, CL в Варшаве, CL в Малашевичах, CL в Медыке

На сегодняшний день в Польше функционирует около 15 аэропортов, которые ежегодно встречают и отправляют грузы и пассажиров из разных уголков нашей планеты. Самым крупным польским аэропортом является Lotnisko Chopina w Warszawie.

Польша является одной из мировых лидеров по развитости инфраструктуры железнодорожного транспорта. Согласно данным Международного союза железных дорог (International Union of Railways – UIC) Польша занимает 9-ое место в мире по протяженности и качеству железных дорог. стране функционируют свыше 70 лицензированных железнодорожных перевозчиков.

Изложенный в диссертации анализ позволяет резюмировать следующее: транспортно-логистический потенциал Польши представлен всеми видами транспорта, необходимыми элементами линейной и точечной инфраструктуры с позитивной динамикой развития, что, в свою очередь, обуславливает эффективность развития сопряженных отраслей народного хозяйства, в том числе и строительного сектора экономики.

В третьем параграфе *«Влияние современных логистических подходов в развитии строительной отрасли Польши»* раскрыты функциональные возможности транспортно-коммуникативной системы.

Строительный сектор экономики является одним из материалоемких среди отраслей народного хозяйства. Удельный вес строительных материалов и конструкций в сметной стоимости строительства достигает до 70-80% затрат. Исходя из этого в диссертации акцентируется, что эффективность функционирования строительных компаний в большинстве своем зависит от интеграции существующих систем управления снабженческими, производственными, транспортными, а также сбытовыми процессами, осуществляемыми при возведении строительных объектов.

Исследуя наиболее прогрессивные научные подходы совершенствования системы управления ресурсным обеспечением строительного бизнеса, автор диссертации отводит ведущее место применению современных логистических подходов. Именно благодаря инновационным технологиям, применяемым в настоящее время в логистике оптимизируется возможность оперативно, ритмично и синхронно управлять потоками всех видов ресурсов необходимых при строительстве, а также максимально удовлетворять спрос на необходимое

сырье и продукцию, доставляя их до потребителей в обусловленные сроки с минимальными затратами.

Использование на практике логистических методов в управлении позволит строительным компаниям снизить уровень издержек производства, повысить показатели производительности, а также улучшить качество возведенных строительных объектов, что в результате позволит получить конкурентные преимущества на рынке.

Аналитическая параметрическая оценка строительного сектора и транспортно-логистической системы Польши дает основания обозначить основные направления, механизмы и инструменты действенной финансовой поддержки их прогрессивного развития.

Панорамный обзор изменений, произошедших в строительной сфере с разницей в 7 лет позволяет сделать следующие обобщения (табл. 1).

Таблица 1

Параметрический анализ абсолютных изменений основных экономических показателей развития строительства в Польше

	2011 г.	2018 г.	Разница
Стоимость строительного рынка, (млрд зл)	191	226	18%
Количество помещений и домов, сданных в эксплуатацию, (тысяч)	131	185	41%
Средняя величина зарплаты брутто в строительстве, (зл)	3701	4905	33%
Площадь нежилых домов, сданных в эксплуатацию (млн м ²)	12,5	16,0	28%
Средняя цена жилья на первичном рынке в 10-ти самых крупных городах (зл)	4707	5305	13%
Производство бетонной массы (млн т)	55,1	58,4	6%
Производство цемента (млн т)	19	19	0%
Количество работающих в строительстве (тысяч человек)	1318	1232	-6%
Количество выданных ипотечных кредитов на покупку жилья (тысяч договоров)	231	213	-8%
Производство асфальта (млн т)	1,9	1,7	-14%
Скоростные дороги и автомагистрали (незавершенное строительство, на начало года), (км)	1350	1150	-15%
Количество активных строительных фирм, с количеством трудоустроенных выше, чем 9 человек	5476	4625	-16%
Средняя площадь помещений и жилых домов, сданных в эксплуатацию (м ²)	107,1	90,3	- 16%
Стоимость строительного рынка как удельный вес от ВВП (%)	12,3%	10,7%	-1,6 пп.

Так, стоимость строительного рынка увеличилась на 18% и составляет на конец 2018-го года 226 миллиарда злотых, что занимает 10,7% удельного веса от ВВП страны. Положительная динамика зафиксирована по следующим параметрам: количество помещений и домов, сданных в эксплуатацию (+ 41%),

средняя величина зарплаты брутто в строительстве (+ 33%), площадь нежилых домов, сданных в эксплуатацию (+ 28%), средняя цена жилья на первичном рынке в 10-ти самых крупных городах (+ 13%) и производство бетонной массы (+ 6%). Вместе с этим, наблюдается стагнация по следующим показателям: средняя площадь помещений и жилых домов, сданных в эксплуатацию и количество активных строительных фирм, с количеством трудоустроенных выше, чем 9 человек (- 16%), скоростные дороги и автомагистрали (- 15%), производство асфальта (- 14%), количество выданных ипотечных кредитов (- 8%), а также общее количество работающих в строительстве (- 6%).

Согласно данным выпуску отчета Spectis под названием «Строительный рынок в Польше, 2019-2025», в 2020-ом году стоимость строительного рынка в Польше может достичь рекордного уровня в 250 млрд злотых. Для сравнения, на пике предыдущего бизнес-цикла в строительстве, то есть в 2011-ом году, он составлял 191 млрд злотых.

Основным обеспечивающим фактором развития строительного бизнеса Польши является собственное производство строительных материалов. На сегодняшний день, развитие строительной сферы приняло такие масштабы, что предпочтение использовать современные строительные материалы стало одним из ключевых требований потребителей в контексте обеспечения энергетической, экологической, а также противопожарной безопасности. Так, к примеру, Польша является мировым лидером по объему производства ячеистого бетона. Этот материал был использован в 37% всех возведенных в последнее время строительных объектах, половина из которых – это жилые дома. Следует отметить, что с точки зрения затрат использование в процессе строительства такого рода проектов ячеистого бетона является экономически выгодным. Другим наиболее используемым материалом в строительстве является силикат. Производством силиката в Польше занимается порядка 30 компаний, объем произведенной продукции которых достигает порядка 300 млн шт изделий. Следующим по популярности строительным материалом является древесина. Отметим, что именно жилые дома из дерева долгое время являлись наиболее популярными в Польше. Одними из ключевых производителей и поставщиков готовых деревянных домов являются компания «Bien Haus-Polska» и «Unibud».

Все выше обозначенное свидетельствует о том, что развитие польского строительного рынка порождает рост спроса на новейшие строительные технологии и материалы, которые отвечают европейским стандартам качества, безопасности, экологичности, а также энергоэффективности. А ключевыми факторами эффективности развития выступают синергия технологичности и инновационная ориентированность деятельности всех участников строительного бизнеса.

В диссертации подчеркивается, что современные реалии функционирования компаний сферы снабжения строительного бизнеса тяготеют к внутреннему стремлению к независимости и автономности с одной стороны, а с другой - стремятся к оперативному и своевременному обеспечению строительного производства с целью достижения максимальной

сопряженности и эффективности выполнения логистических операций всеми участниками цепей поставок. Все эти стремления определяют необходимость поиска новых форм и способов интеграционного взаимодействия всех партнеров цепи поставок, что можно реализовать именно на базе логистического подхода.

В третьей главе диссертационной работы **«Направления, механизмы и инструменты финансового стимулирования развития национальной системы логистики в строительной отрасли Польши»** раскрыта роль и значение государственной поддержки развития логистической и строительной отрасли экономики Польши; проведено исследование финансовой поддержки внедрения технологических инноваций в целях эффективного развития национальной сферы логистики и цепей поставок, а также предложена организационно-управленческая модель повышения эффективности развития строительного бизнеса на основе селективного выбора инструментов финансового стимулирования.

В первом параграфе *«Государственная поддержка и стимулирование развития конкурентоспособной логистической системы в развитии сферы строительства»* представлен подробный анализ государственной поддержки развития логистики и строительства в польской экономике.

Разветвленная и инфраструктурно развитая логистическая система Польши определяет поливариантность управленческих и бизнес-решений, основанных на инвестировании средств финансово-кредитными учреждениями, влиятельными девелоперами, разделяя риски государства и бизнеса в форме проектов государственно-частного партнерства, а также реализации масштабных инфраструктурных проектов, финансируемых с фондов ЕС.

Автором диссертации была исследована система государственной поддержки и стимулирования развития транспортно-логистического сектора экономики и строительной отрасли Польши. Прежде всего, следует отметить ведущую роль в организации и реализации инициатив инвестирования выполняет Польское Агентство Информации и Иностранных инвестиций (PAiIZ). Под его патронатом осуществляются все стратегически важные проекты инфраструктурного развития, поддерживается коммуникация между иностранными инвесторами и исполнительными органами власти, решаются в оперативном режиме правовые, организационные, финансовые и технические вопросы по ним. Помимо этого, в целях реализации инфраструктурных проектов в транспортной отрасли, финансируемых из фондов Европейского Союза, был создан Центр транспортных проектов (CEUTP). Начиная с 2014-го года и по настоящее время, в польскую экономику запланировано финансовое вливание средств порядка 72,9 миллиардов евро из фондов ЕС. Данные ресурсы направляются для реализации 6-ти национальных и 16-ти региональных программ политики сплочения. Значительный удельный вес данного финансирования направлена на повышение общего уровня деловой активности субъектов хозяйственной деятельности (в том числе строительного и

логистического секторов экономики Польши) и активизации деятельности инвесторов.

В диссертации исследуются аспекты использования долгосрочного банковского кредитования и других преференций центральной, а также региональных органов власти в целях строительства складской логистической недвижимости и реализации масштабных инфраструктурных проектов.

Проведенный анализ активных действий государственной поддержки и стимулирования развития системы национальной инфраструктуры со стороны польского правительства подтверждает стратегический вектор и национальные интересы развития Польши как транспортно-логистического европейского узлового центра, объединяющего интересы транспортных перевозок и ресурсного обеспечения деловых партнеров Европы и Азии. В условиях экономической нестабильности и активизации кризисных явлений логистическая система Польши зарекомендовала себя как высоко-технологическим, инновационно-направленным, инфраструктурно обеспеченным государством в соответствии с высшими требованиями оперативности, безопасности, фискальной прозрачности товарных потоков, экологичности транспортных перевозок и сохранности грузов.

Во втором параграфе *«Финансовая поддержка внедрения технологических инноваций в целях эффективного развития национальной сферы логистики и цепей поставок»* проведено исследование финансовой поддержки продуцирования и реализации технико-технологических и организационных инноваций в осуществлении транспортных перевозок, а также в обеспечении надлежащего уровня логистического сервиса.

В диссертации акцентировано особое внимание на том, что поддержка правительством Польши развития отечественной транспортно-логистической системы приобретает приоритетное значение, так как эта отрасль способна генерировать значительный прирост валового внутреннего дохода в бюджет государства и стать одним из главных источников обеспечения конкурентоспособности государства.

В свою очередь очевиден и тот факт, что без финансовой поддержки внедрения прогрессивных инновационных технологий и разработок в сфере транспорта и логистики невозможно удерживать высокий уровень конкурентоспособности. Автор отмечает тенденцию роста притока отечественных и зарубежных инвестиций в эту сферу экономики, что, как следствие, приведет к повышению инновационной и внедренческой активности, а также уровня национальной конкурентоспособности в результате оптимизации затрат на логистику и повышения качества предоставляемых услуг. Однако, по мнению автора, эта задача должна стать одним из ключевых векторов в национальной стратегии развития. Важно отметить, что в Польше отсутствует утвержденная государственная программа развития логистики. Отсутствуют также нормативно-правовые акты, которые определяли особую приоритетную стратегическую значимость и обуславливали выделение финансовых, материально-технических ресурсов в национальную транспортно-логистическую сферу.

В третьем параграфе «*Стратегические направления повышения эффективности функционирования логистической системы и приоритизации финансового стимулирования развития строительной отрасли Польши*» раскрыты вопросы комплексного подхода к государственной финансовой поддержке и стимулированию развития логистики в строительной сфере на уровне регионов.

Одной из значимых задач конкурентоспособного развития строительного сектора экономики Польши является его финансовая поддержка государства на региональном уровне.

Транспортно-логистический потенциал и финансово-инвестиционный потенциал регионов исследуются в диссертационном исследовании как объекты финансового стимулирования и инвестирования со стороны правительства и региональных органов власти. Вместе с этим подчеркивается, что они играют роль базисных условий эффективного развития строительства. Таким образом, безусловной и взаимодополняющей является связка, где эффективность строительной деятельности напрямую коррелирует с транспортно-логистическим и финансово-инвестиционным факторами. Для их количественной и качественной оценки целесообразно использовать ресурсно-факторный подход, который дает возможность конкретизировать составляющие потенциалов в разрезе групп: наличие действующих СЭЗ, наличие логистических центров, мощностей по производству строительных материалов, достаточное количество трудовых ресурсов и кадрового потенциала высокой квалификации, технико-технологический потенциал, инфраструктурное обеспечение (количество аэропортов, дорог с твердым покрытием, международных трасс, речных и морских портов), информационное обеспечение и т.д.

ШКАЛА ОЦЕНИВАНИЯ ПОТЕНЦИАЛОВ

	<i>Транспортно-логистический потенциал</i>			
<i>Финансово-инвестиционный потенциал</i>	1A	2A	3B1	
	1B	2B	3C1	
	1C	2C	3B2	3D
		3A	3C2	

- 1A – высокий финансово-инвестиционный потенциал/высокий транспортно-логистический потенциал;
 2B - высокий финансово-инвестиционный потенциал /средний транспортно-логистический потенциал;
 1C - высокий финансово-инвестиционный потенциал /низкий транспортно-логистический потенциал;
 2A - средний финансово-инвестиционный потенциал /высокий транспортно-логистический потенциал;
 2B - средний финансово-инвестиционный потенциал /средний транспортно-логистический потенциал;
 2C - средний финансово-инвестиционный потенциал /низкий транспортно-логистический потенциал;
 3A - низкий финансово-инвестиционный потенциал /высокий транспортно-логистический потенциал;
 3B1- ниже среднего финансово-инвестиционный потенциал /выше среднего транспортно-логистический потенциал;

- 3C1 - ниже среднего финансово-инвестиционный потенциал /средний транспортно-логистический потенциал;
 3B2 - ниже среднего финансово-инвестиционный потенциал / ниже среднего транспортно-логистический потенциал;
 3C2 - ниже среднего финансово-инвестиционный потенциал /низкий транспортно-логистический потенциал;
 3D – экстремально низкий финансово-инвестиционный потенциал /экстремально низкий транспортно-логистический потенциал

Рис. 3. Шкала оценивания регионов Польши в разрезе транспортно-логистического и финансово-инвестиционного потенциалов

Для компаративного анализа финансово-инвестиционного и транспортно-логистического потенциалов в разрезе регионов были использованы аналитические данные отчетов: «Rynek budowlany w Polsce 2019-2025 – Analiza 16 województw», «Logistyka w Polsce - Raport 2017», «Podsumowanie 2019 – 10 faktów o rynku magazynowym w Polsce» (рис. 4). Каждому показателю выборки была присвоена иерархическая рейтинговая оценка, которая в последствии суммировалась при расчете общего рейтинга региона. В результате было обнаружено конвергентное сходство регионов в разрезе взаимовлияющих потенциалов на развитие строительного сектора польской экономики, что позволило их оценить согласно шкалы оценивания (рис. 3).

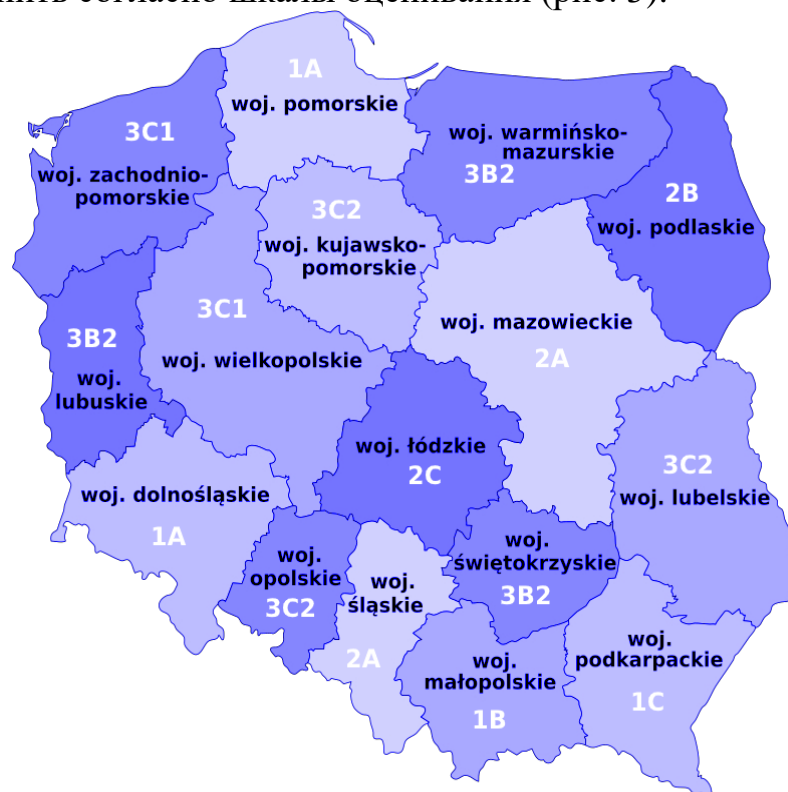


Рис. 4. Компаративная оценка регионов Польши в разрезе транспортно-логистического и финансово-экономического потенциала

В общем виде, организационно-управленческая модель селекции, формирования пакета финансовых инструментов стимулирования развития строительной отрасли и их внедрения в практическую деятельность представлена на рис. 5.

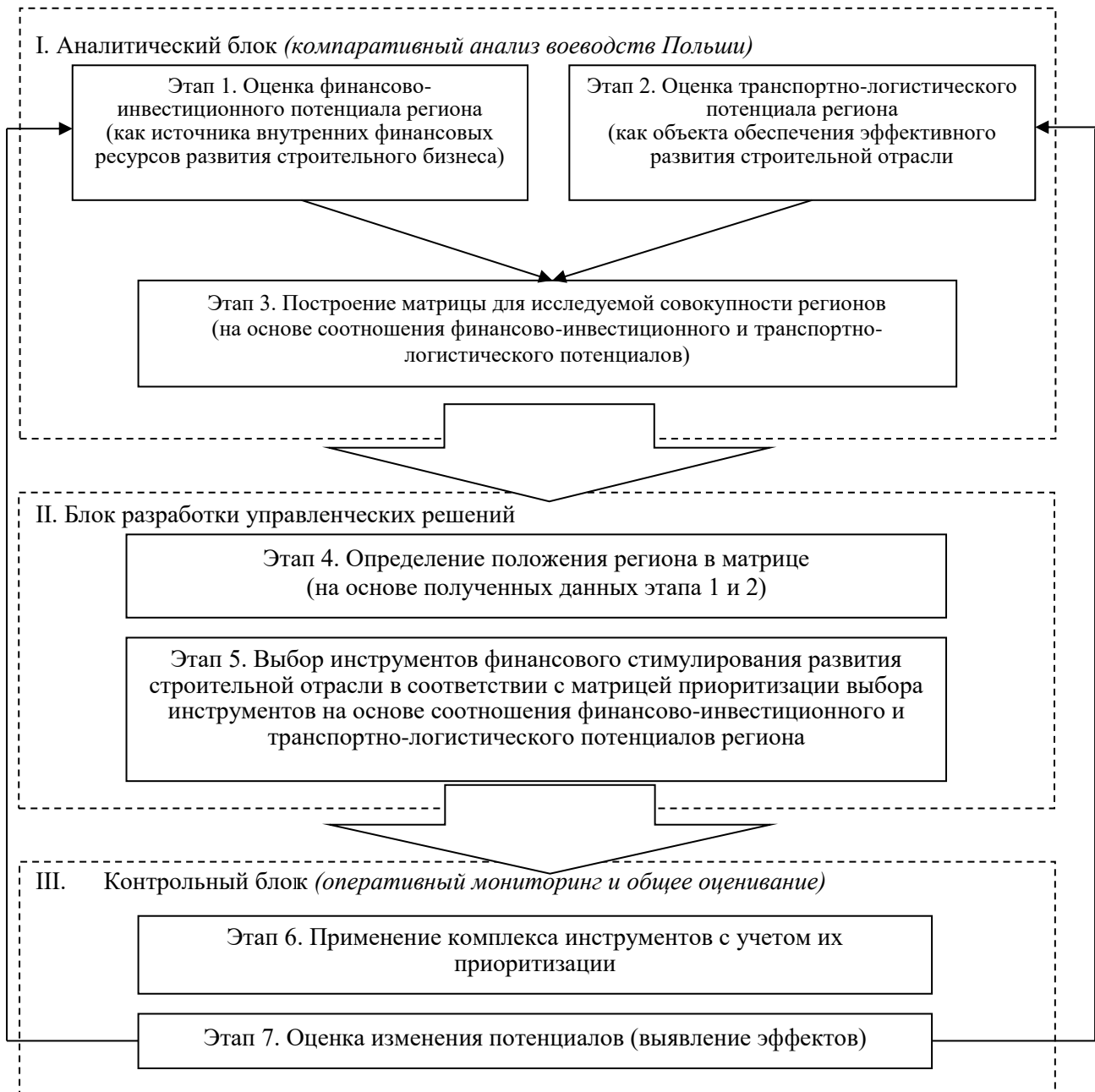


Рис. 5. Организационно-управленческая модель повышения эффективности развития строительного бизнеса на основе селективного выбора инструментов финансового стимулирования

Первый, второй и третий этапы (оценка транспортно-логистического потенциала польских регионов, оценка финансово-инвестиционного потенциала и построение матрицы) составляют основу аналитического блока. Следующие 4-й и 5-й этапы (определение положения исследуемых регионов в матрице, а также селективный выбор инструментов в соответствии с матрицей приоритетных инструментов финансового стимулирования развития строительной отрасли) входят в состав блока разработки решений. Контрольный блок организационно-управленческой модели включает 2 этапа: применение инструментов финансовой поддержки и определение

эффекта от внедрения инструментов финансового стимулирования на основе оценки индикаторов деловой активности в строительном секторе экономики.

Матрица организационно-управленческих решений по выбору инструментов финансового стимулирования развития строительного бизнеса основана на соотношении уровней транспортно-логистического и финансово-инвестиционного потенциалов воеводств Польши. Двум уровням транспортно-логистического потенциала региона (высокий и низкий) и положительному, а также отрицательному значению оценки финансово-инвестиционного потенциала соответствуют предложенные 8 вариантов решений, позволяющих уполномоченным органам управления выбрать наиболее целесообразные и отвечающие объективной реальности действенные инструменты финансовой поддержки строительной отрасли. Безусловно, ключевыми факторами приоритизации выбора конкретных финансовых инструментов будут: финансовые возможности региона, уровень готовности к внедрению оптимизационной модели развития и реализации финансового инструментария, а также стратегические приоритеты региона.

В зависимости от сегментирования воеводств в разрезе соотношения финансово-инвестиционного и транспортно-логистического потенциалов предлагаем распределять регионы по восьми секторам.

7 А!, С	5 А!, С!	3 С!, А	1 С!
8 А!, В!, С!	6 А!, В!, С	4 А!, В!, С	2 В!, С

Транспортно-логистический потенциал
Финансово-инвестиционный потенциал

Рис. 6. Матрица приоритетного выбора инструментов финансового стимулирования развития строительного бизнеса

1-й сектор матрицы характеризуется высоким уровнем развития транспортно-логистического потенциала и имеет высокое значение финансово-инвестиционного потенциала. Регионы, которые попали в данный сектор достаточно легко могут трансформировать и использовать имеющийся транспортно-логистический потенциал для повышения эффективности строительного бизнеса за счет сильного ресурсного финансово-инвестиционного потенциала. Для воеводств, которые вошли в данный сектор не требуется прямая государственная поддержка, а рекомендуются к внедрению инструменты косвенного воздействия, например, связанные с налогообложением инновационно-активных предприятий отрасли и др.

2-й сектор матрицы охватывает регионы Польши, которые характеризуются высоким уровнем финансово-инвестиционного потенциала и средним уровнем значения транспортно-логистического потенциала. Такая сегментация регионов означает приоритизацию стратегических векторов развития секторов транспорта и логистики и переориентацию финансовых ресурсов на эти цели.

3-й сектор матрицы охватывает те польские воеводства, для которых характерна развитая транспортно-логистическая система, но, вместе с этим, слабый финансово-инвестиционный потенциал. Для таких регионов типична нехватка финансовых ресурсов для реализации конкретных строительных проектов, однако, за счет высокого уровня конкурентоспособности территории высока вероятность привлечения внешних финансовых ресурсов в отрасль. Такие регионы не нуждаются в наращивании транспортно-логистических мощностей, имеющийся потенциал необходимо реализовывать с помощью инструментов финансовой поддержки косвенного регулирования.

4-й сектор матрицы охватывает воеводства, для которых характерно ниже среднего показатели как транспортно-логистического, так и финансово-инвестиционного потенциала. Подобные территории относятся к группе отстающих, а их социально-экономическое развитие чаще всего поддерживается за счет привлеченных финансовых ресурсов извне, а также за счет существенной государственной поддержки. Следует отметить, что инструменты финансового стимулирования в данном случае должны применяться в равном приоритете и для наращивания транспортно-логистических мощностей территории, и для улучшения финансово-инвестиционного потенциала.

В 5-й сектор матрицы входят регионы с отрицательным значением интегрального показателя финансово-инвестиционного капитала. Отсутствие собственных финансовых ресурсов, но с сильным транспортно-логистическим потенциалом плюс удачным географическим месторасположением ориентированы на привлечение прямого финансирования на реализацию строительных проектов, а также задействование инструментов косвенного регулирования строительной деятельности.

В 6-ом секторе матрицы находятся регионы, которые называются депрессивными. Для таких воеводств характерен ниже среднего показатель транспортно-логистического потенциала и отрицательное значение показателя финансово-инвестиционного потенциала. Следует отметить, что для территорий данного сектора матрицы развитие аналогично воеводствам 4-го сектора. Для повышения уровня деловой активности в строительстве необходимо задействование инструментария финансового стимулирования прежде всего ориентированного на наращивание транспортно-логистического потенциала, а затем финансово-экономического.

7-й сектор матрицы охватывает те воеводства, у которых развитие транспортно-логистической системы выше среднего уровня по стране, вместе с этим, зафиксировано ниже среднего отрицательного показателя финансово-инвестиционного потенциала в выборке исследуемых регионов. Для таких

воеводств рекомендуется в целях повышения уровня использования транспортно-логистического потенциала при одновременном отсутствии финансовых ресурсов компенсировать прямым финансированием государства проектов строительства в сочетании с инструментами косвенного финансового стимулирования.

В 8-й сектор матрицы входят территории, которые являются самыми неблагоприятными. Они нуждаются в коренной трансформации и реализации радикальных преобразований. В данных регионах селекция используемых инструментов финансовой поддержки будет носить полинаправленный характер воздействия.

Финансовые инструменты, которые можно применять для стимулирования деловой активности в строительном секторе сгруппированы в зависимости от характера их воздействия на строительный бизнес. В настоящем диссертационном исследовании общая совокупность всех инструментов была разделена на группу А (инструменты прямого финансового стимулирования), группу В (пакет смешанных инструментов – сочетания прямого и косвенного финансового стимулирования), группу С (инструменты косвенной финансовой поддержки) (табл. 2).

Таблица 2

Классификация инструментов финансового стимулирования развития строительной отрасли Польши

<i>Группа А</i> (инструменты прямого финансового стимулирования)	<i>Группа В</i> (инструменты смешанного - прямого и косвенного финансового стимулирования вместе)	<i>Группа С</i> (инструменты косвенной финансовой поддержки),
- механизмы венчурного финансирования,	- внесение государственного имущества, в том числе средств регионального бюджета, в качестве вкладов в уставные капиталы строительных компаний,	- предоставление пониженных налоговых ставок и налоговых льгот, налоговых каникул, освобождение от уплаты налогов отдельных субъектов
- государственно-частное партнерство,	- предоставление субсидий из бюджета регионов либо субсидий государственного бюджета,	- предоставление прав на использование земельных ресурсов, а также объектов интеллектуальной собственности, исключительные права на которые государству, в соответствии с законодательством Республики Польша,
- прямое финансирование строительства стратегически значимых проектов,	- предоставление грантов в соответствии с законодательством Республики Польша,	- установление понижающего коэффициента при установлении размера арендной платы за пользование государственным имуществом,
- взносы в уставный капитал строительных компаний,	- налоговые преференции субъектам строительного бизнеса.	- предоставление инвестиционного налогового кредита,

- субсидии,		- упрощенный порядок ведения бухгалтерского и налогового учета,
- гранты на проведение конструкторских работ,		- льготы в сфере страхования (взносы и тарифы),
- льготные кредиты и займы,		- льготный амортизационный режим,
- предоставление государственных гарантий,		- предоставление таможенных льгот (в части размера пошлин и сборов)
- приобретение обязательств строительных компаний		

На основе интегральной оценки каждого из регионов Польши в разрезе транспортно-логистического и финансово-инвестиционного потенциалов предлагается проводить выбор инструментов финансового стимулирования развития строительной отрасли. В зависимости от расположения конкретного региона в ячейке сектора матрицы финансовые инструменты государственной поддержки отличаются. Обозначение восклицательным знаком группы инструментов финансового стимулирования указывает на приоритетность высшего порядка внедрения данной группы инструментов.

Соотношение двух потенциалов (транспортно-логистического и финансово-инвестиционного) позволили автору диссертации распределить по секторам матрицы воеводства Польши (рис. 7 и 8).



Рис. 7. Соотношение транспортно-логистического и финансово-инвестиционного потенциалов воеводств Польши

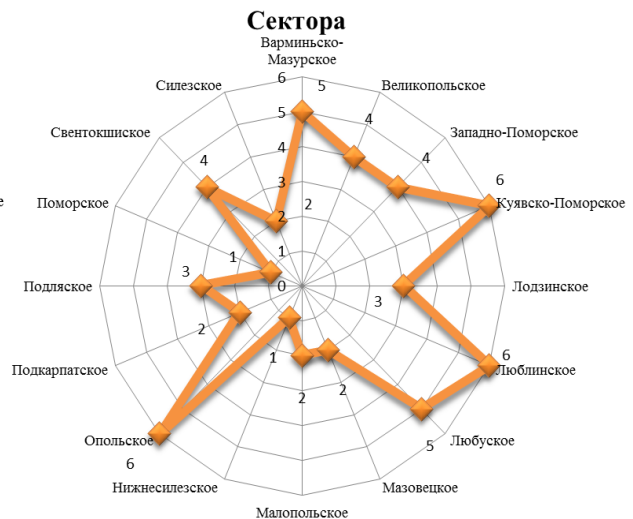


Рис. 8. Распределение воеводств по секторам матрицы

Итоги по проведенному исследованию приоритетному выбору инструментов финансового стимулирования развития строительного бизнеса в воеводствах Польши выглядят следующим образом. Так, Поморское и Нижнесилезское воеводства вошли в первый сектор матрицы и требуют внедрения инструментов косвенного воздействия, например, связанные с налогообложением, льготных таможенных тарифов и страхования. Мазовецкое,

Малопольское, Подкарпатское и Силезское воеводства находятся во втором секторе матрицы и для повышения эффективности развития строительного сектора экономики тут предлагаются к внедрению преимущественно инструменты смешанного, а во вторую очередь - косвенного финансового стимулирования. Они должны быть направлены на усиление имеющегося транспортно-логистического потенциала и максимального его использования в целях развития строительного бизнеса. Лодзинское и Подляское воеводства вошли в третий сектор матрицы, что означает приоритизацию внедрения комплекса инструментов косвенной финансовой поддержки. Другорядную роль в развитии строительной отрасли будут играть инструменты прямого воздействия. Великопольское, Западно-Поморское и Свентокшиское воеводства по результатам анализа вошли в четвертый сектор матрицы, который предполагает приоритетные рекомендации внедрения инструментов прямой и смешанной групп финансовой поддержки. Варминьско-Мазурское и Любуское воеводства находятся в пятом секторе матрицы, что означает рекомендованный к внедрению пакет прямого и косвенного государственного стимулирования активизации строительной деятельности. Отсутствие собственных достаточного объема финансовых ресурсов в этих регионах, однако, сильный транспортно-логистический потенциал плюс удачное географическое месторасположение при мощной поддержке местных органов власти и правительства могут значительно повысить прирост экономических показателей. Куявско-Поморское и Опольское воеводства размещены в шестом секторе матрицы. Для повышения уровня деловой активности в строительстве в этих регионах необходимо задействование инструментария финансового стимулирования прежде всего ориентированного на наращивание транспортно-логистического потенциала, а затем финансово-экономического, то есть в первую очередь - группы А и группы В.

Таким образом, можем утверждать, что повышение эффективности развития строительного бизнеса ввиду высокого уровня затрат и неизменных исходных условий (например, удачного географического расположения и транспортного потенциала региона – прим. авт.) зависит не только от собственных финансовых возможностей строительных компаний, но и от задействованного комплекса инструментов финансового стимулирования местными органами власти и правительства.

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В диссертации проведено теоретическое обобщение и предложено новое решение важной научной проблемы, которая заключается в разработке теоретико-методических, а также практических подходов финансового стимулирования развития логистической деятельности строительной отрасли Польши.

Результаты проведенного исследования позволили сформировать теоретические и научно-практические выводы, основными из которых

являются следующие.

1. На основе исследования теоретических аспектов развития логистики, в том числе и в строительной деятельности, представлено атрибутивное описание логистической системы как искусственной, сложной, открытой, эргатической, технико-технологической, эколого-социально-экономической, пространственно-темпоральной системы оптимизационного моделирования доставки нужного товара в нужное время конкретному потребителю. В результате изученных различных аспектов и особенностей организации логистических процессов в строительном бизнесе разработана процессная организационно-управленческая структура логистической системы в строительстве.

2. Установлена коррелятивная зависимость эффективности строительного бизнеса от успешно функционирующей системы транспорта и логистики. Для любой страны мира, в том числе и для Польши, строительство всегда являлось индикатором и приоритетом социально-экономического развития. Являясь одним из мощнейших рычагов роста, планомерное и эффективное функционирование строительного сектора обуславливает всестороннее развитие как экономики регионов, так и страны в целом. Формирование логистических систем и цепей поставок объединяет всех субъектов в единый согласованный механизм взаимоотношений, позволяет организовать скоординированное управление технико-технологическими, экономико-финансовыми, материальными, информационными потоками и процессами, а также обеспечивает их оперативность, синхронность и высокую результативность.

3. Стратегическая значимость строительного, а также транспортно-логистического секторов национальной экономической системы активизирует один из важнейших вопросов – проблемы стимулирования и финансирования их деятельности, разработки и внедрения новейших разработок повышающий эффективность их функционирования. В диссертации представлено и дополнено семантическое наполнение понятия «финансовое стимулирование», которое классифицировано в разрезе признаков: по направлению и способу воздействия; по сфере и охвату влияния; по охвату времени.

4. Всесторонне изучение ряда методик оценки эффективности логистических процессов и оценки финансового стимулирования в строительной деятельности позволило выделить основные показатели, которые должны входить в совокупную комплексную оценку, а именно: доля логистических затрат в структуре общих затрат строительства, оборот логистических активов, показатели модели стратегической прибыли (ROA, RONW), рентабельность в разрезе каналов сбыта, коэффициент самофинансирования.

5. На основе всестороннего анализа предпосылок и современного состояния развития системы логистики и цепей поставок в Польше было установлено, что удачное географическое расположение страны, экономическая и политическая стабильность, созданный инфраструктурный потенциал, наличие достаточного количества квалифицированного персонала, внедренные в практику технологии и емкость рынка являются ключевыми факторами

эффективности развития отрасли и сопряженных к ней секторов национального хозяйства.

6. В технологии строительной деятельности транспортный процесс является тем связующим звеном, который с одной стороны обеспечивает процесс производства строительных материалов, с другой стороны – их доставку, а с третьей – обеспечивает сам процесс строительно-монтажных работ. В диссертации установлена доминирующая значимость транспортной составляющей в системе строительной логистики и представлена аналитическая характеристика транспортного потенциала Польши, которая охватывает все виды транспорта, необходимые линейные и точечные инфраструктурные объекты.

7. На основе исследования влияния современных логистических подходов в развитии строительной отрасли Польши установлено, что современные реалии функционирования компаний сферы снабжения строительного бизнеса тяготеют к внутреннему стремлению к независимости и автономности с одной стороны, а с другой – стремятся к оперативному и своевременному обеспечению строительного производства с целью достижения максимальной сопряженности и эффективности выполнения логистических операций всеми участниками цепей поставок. Все эти стремления предопределяют необходимость поиска новых форм и способов интеграционного взаимодействия всех партнеров цепи поставок, что можно реализовать именно на базе логистического подхода.

8. На основе анализа активных действий государственной поддержки и стимулирования развития системы национальной инфраструктуры со стороны польского правительства были выявлены приоритеты национальных интересов развития Польши как транспортно-логистического европейского узлового центра, объединяющего интересы транспортных перевозок и ресурсного обеспечения деловых партнеров Европы и Азии. В условиях экономической нестабильности и активизации кризисных явлений логистическая система Польши зарекомендовала себя как высоко-технологическим, инновационно-направленным, инфраструктурно обеспеченным государством в соответствии с высшими требованиями оперативности, безопасности, фискальной прозрачности товарных потоков, экологичности транспортных перевозок и сохранности грузов.

9. В диссертации предложен комплекс методических рекомендаций по оценке транспортно-логистического и финансово-инвестиционного потенциалов, что позволяет оценить количественное и качественное наличие базисных условий для развития строительной отрасли в регионе, а также обоснована и представлена организационно-управленческая модель повышения эффективности развития строительного бизнеса на основе селективного выбора инструментов финансового стимулирования.

Для практического применения предложена матрица управленческих решений по выбору приоритетных инструментов финансового стимулирования развития строительного сектора экономики основанная на интегральной оценке транспортно-логистического и финансово-инвестиционного потенциалов

регионов.

V. НАУЧНАЯ НОВИЗНА ИССЛЕДОВАНИЯ (ПРИНОСИ В ДИСЕРТАЦИОННИЙ ТРУД)

Выполненное диссертационное исследование является вкладом в развитие теоретико-методических и практических знаний управления процессом финансового стимулирования логистики строительной отрасли.

К числу существенных полученных результатов, составляющих научную новизну диссертационного исследования, относятся:

Научные результаты:

- обоснована и предложена организационно-управленческая структура логистической системы в строительстве, учитывающая специфику взаимоотношений всех сопряженных и взаимосвязанных субъектов, отражающая все логистические процессы и функции управления с учетом координации деятельности всех участников цепи поставок;
- атрибутивные свойства логистической системы, которая представляет собой искусственной, сложной, открытой, эргатической, технико-технологической, эколого-социально-экономической, пространственно-темпоральной системы оптимизационного моделирования доставки нужного товара в нужное время конкретному потребителю;
- выявлена и оценена роль логистики как одного из ключевых организационно-стимулирующих факторов сервисного пространства: в широком смысле или на макроуровне, который представлен агрегатом уровня национальных и/или глобальных экономик; в узком понимании или на мезоуровне, логистика играет ведущую роль в повышении эффективности обустройства территориально-локальной экономики.

Научно-прикладные результаты:

- предложен комплекс методических рекомендаций по оценке транспортно-логистического и финансово-инвестиционного потенциалов, что позволяет оценить количественное и качественное наличие базисных условий для развития строительной отрасли в регионе;
- разработана организационно-управленческая модель повышения эффективности развития строительного бизнеса на основе селективного выбора инструментов финансового стимулирования;
- для практического применения предложена матрица управленческих решений по выбору приоритетных инструментов финансового стимулирования развития строительного сектора экономики основанная на интегральной оценке транспортно-логистического и финансово-инвестиционного потенциалов регионов.