

УДК 338.49

ББК 65.049

РЕАЛИЗАЦИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ СВЯЗЕЙ
ЧЕРЕЗ УПРАВЛЕНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ

С.Ф. КУГАН

sfkugan@mail.ru

кандидат экономических наук, доцент, заместитель декана экономического факультета
Брестский государственный технический университет
г. Брест, Республика Беларусь

Эффективное функционирование логистической инфраструктуры является необходимым условием для осуществления модернизации региональной и, как следствие, национальной экономики, перехода на инновационный путь развития, а также повышения уровня жизни населения. К важнейшим элементам региональной инфраструктуры традиционно относят автомобильный и железнодорожный транспорт, которые обеспечивают республиканские и международные связи территорий региона.

Ключевые слова: логистическая инфраструктура, научные подходы, международные логистические центры, управление.

IMPLEMENTATION OF INTERREGIONAL RELATIONS
THROUGH MANAGEMENT LOGISTICS INFRASTRUCTURE

S. F. KUGAN

PhD in Economics, Associate Professor,
Deputy Dean of the Faculty of Economics
Brest State Technical University
Brest, Republic of Belarus

Effective operation of the logistics infrastructure is an indispensable condition for the modernization of the regional and, as a consequence, the national economy, the transition to an innovative development path, as well as the improvement of the living standards of the population. The most important elements of the regional infrastructure are traditionally referred to as road and rail transport, which ensure republican and international ties of the region's territories.

Keywords: logistics infrastructure, scientific approaches, international logistics centers, management.

ВВЕДЕНИЕ

Перспективы развития территорий в большей степени зависят именно от состояния логистической инфраструктуры регионов. При этом инфраструктуру образует совокупность производственных и непроизводственных отраслей и объектов, составляющих материально-техническую основу для формирования и развития кластеров, в частности, логистических, если говорить о логистике, научно-производственных комплексов, свободных экономических зон и других форм пространственной организации хозяйств региона. Важнейшими элементами региональной инфраструктуры являются автомобильный и железнодорожный транспорт, которые обеспечивают республиканские и международные связи территорий региона.

В реализации межрегиональных связей логистическая инфраструктура активно влияет на рост экономических и социальных показателей регионов республики. Результатами устойчивого функционирования предприятий транспортно-логистической сферы является, как правило, повышение экономического уровня жизни, рост конкуренции предприятий и организаций, обеспечение национальной безопасности, снижение рисков при перемещении товаро- и пассажиропотоков, интеграция в мировое экономическое пространство.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ

Интересно оценить значение инфраструктуры для развития экономики и народонаселения в историко-географическом аспекте [1; 2]. Подобный анализ позволит дать объективную оценку в долгосрочном периоде, поскольку влияние элементов инфраструктуры значимо только при рассмотрении в широких временных рамках.

Изначально, крупные поселения и города появлялись, как правило, вдоль береговых линий морей и крупных рек. Такое расположение позволяло иметь инфраструктурные преимущества, поскольку реки и моря были естественными каналами коммуникации, благодаря чему развивалась торговля и культура.

Вероятнее всего, преимущества европейской цивилизации развились благодаря уникальным географическим условиям. С одной стороны, моря были естественным препятствием для разрушительных войн, с другой – позволяли вести оживленную торговлю и осуществлять культурный обмен. Особенно интенсивно этот процесс развивался по берегам небольших внутренних морей имеющих удобные бухты и заливы (древнегреческие колонии располагались по берегам Эгейского, Мраморного, Черного, Адриатического морей).

Древний Рим объединил практически все берега Средиземного моря и часть сухопутных территорий (частично земли Франции, Германии, Британских островов).

В VIII-XII вв. развиваются Балтийские земли, Скандинавия, территории восточных славян. В XII-XIV вв. активно начинают развиваться центральные районы Евразии. Характерно, что развитие экономических связей и расширение границ Русских земель в XIII-XV вв. привело к изменению инфраструктуры и появлению новых торгово-экономических путей проходящих через Москву. Это вызвало бурный экономический рост города и усиление его политического влияния. Более позднее освоение Сибири и Дальнего Востока сказалось на сдерживающем развитии данных регионов и слаборазвитой инфраструктуре.

На Востоке к территориям с уникальными географическими особенностями можно отнести Японские острова. Их расположение позволило развиваться населению этих территорий ускоренными, по сравнению с соседними народами, темпами. Это и определило доминирование Японии в регионе.

По мере развития водного и сухопутного транспорта, появления дорог с твердым покрытием начинается освоение глубинных материковых территорий. С появлением железнодорожного транспорта этот процесс становится еще более активным. Воздушный транспорт позволил перемещаться практически в любое место на земном шаре. Рост искусственных элементов инфраструктуры (дорог, мостов, каналов) стал все значительней дополнять естественные элементы. Именно инфраструктура и, в частности, логистическая, качественно изменила характер хозяйственной деятельности, выведя на лидирующие позиции города и регионы.

Чтобы охарактеризовать понятие «логистическая инфраструктура», необходимо систематизировать подходы к его определению, рассмотрев авторские трактовки научных исследователей в данной области. В научной литературе нами были определены следующие подходы:

1) Логистическая инфраструктура как системная категория. Е. В. Крикавский считает, «что логистическая инфраструктура – это совокупность элементов, которые выполняют важные логистические задания и обеспечивают осуществление логистических процессов» [3]. Кроме того, Е. В. Крикавский и Н. В. Чернописка определяют логистическую инфраструктуру как систему средств пространственно-временного превращения логистических потоков (материальных, информационных, финансовых, человеческих), а также, как совокупность предприятий и организаций, различных организационно-правовых форм, создающих определенные условия перемещения этих потоков путем создания потенциала соответствующих логистических услуг [4].

2) Функциональный подход. В рамках данного подхода, В. В. Клименко, характеризуя логистическую инфраструктуру, представляет ее как сочетание разнонаправленной деятельности, с помощью которой не только реализуется, но и обслуживается процесс движения материальных, финансовых и информационных потоков [5]. Разделяя положение функционального подхода, В.С. Колодин представляет логистическую инфраструктуру, как функционал, реализуемый субъектами логистического процесса, принимающими непосредственное участие в перемещении товаров, через определенные формы, методы и средства. По его мнению, подобная инфраструктура представляет собой единственное целое, включающее в свой состав организационное, информационное и коммуникационное обеспечение [6].

3) Элементный подход. В рамках данного подхода, Л. Л. Ковальска рассматривает логистическую инфраструктуру как комплекс объектов, которые имеют определенное географическое расположение и разные характеристики [7]. Д. Дж. Бауэркс разделил инфраструктуру по типам логистических объектов, разбив всю систему на составные элементы: производственные предприятия, погрузочно-разгрузочные терминалы, железнодорожные составы и автопоезда, магазины и др. Каждый из представленных типов объектов реализует свои специальные функции: «обработка заказов клиентов, управления запасами или грузопереработка» [8].

Подобной точки зрения придерживается и С. А. Таран, разделивший все типичные объекты инфраструктуры, участвующие в движении и перемещении товаров, на материальные объекты к которым отнес недвижимое имущество (здания и сооружения) и движимое (транспортные средства) [9].

Н. Г. Куваев предложил «все элементы логистической инфраструктуры разделить на три группы: транспорт, складские объекты и обслуживающие элементы, функционал которых связан с обработкой грузов, предоставлением дополнительных услуг. При этом, каждый элемент инфраструктуры должен быть обеспечен ресурсами определенного вида: материально-техническими, человеческими, информационными, финансовыми и прочими» [10].

М. М. Кузнецов представляет логистическую инфраструктуру «как совокупность элементов, которые принимают участие в движении товарно-материального потока от производителя к потребителю. Это может быть: организационная база, которая состоит из снабженческо-сбытовых, брокерских, и других посреднических организаций; материальная база, состоящая из транспортного хозяйства, складов; информационная система – из средств связи; кредитно-расчетная база в составе банковских и структурных заведений» [11].

В рамках элементного подхода В. И. Сергеев выделяет следующие разделы логистической инфраструктуры:

- складское хозяйство (составы разного вида и назначения);
- подразделения по эксплуатации транспорта;
- коммуникации (дороги, подъездные пути и др.);
- подразделения вспомогательного типа (ремонт транспортных средств различной степени сложности);
- информационная и телекоммуникационная системы [12].

Приведенная совокупность подходов и определений позволяет отметить тот факт, что логистическая инфраструктура имеет свои особенности, которые влияют на ее формирование и функционирование. Учитывая это, и в результате систематизации существующих теоретико-методических подходов, предложен авторский подход относительно определения логистической инфраструктуры регионов, который рассматривается как комплексная категория, состоящая из совокупности функций, предметов, ориентированных на развитие организаций логистической сферы путем оптимизации финансовых, информационных, материальных и других потоков с учетом особенностей взаимодействия с разными группами заинтересованных лиц.

Кроме того, в процессе исследования выявлено, что большинство авторов [11; 13] подразделяют объекты логистической инфраструктуры на следующие группы:

1 группа – объекты малых групп: «это местные автопарки, логистические центры с оказанием услуг определенного вида. К ним можно отнести объекты, управляющие товарными потоками отдельных предприятий и их сетевых объединений» [9].

2 группа – объекты регионального назначения, функционал которых «представлен, как правило, более полным комплексом логистических услуг. Располагаются они на территории с хорошо развитой транспортной инфраструктурой и современной информационной системой» [11]. Такое расположение позволяет осуществлять эффективное управление товарными потоками территории.

3 группа – «международные логистические центры, представляющие собой комплексные инфраструктурные сооружения, территориальные размеры которых могут быть достаточно большими. Располагаются, в большинстве своем, в непосредственной близости к транспортным магистралям, железнодорожным узлам, морским портам и аэропортам» [13]. Подобное размещение, дополняемое полным комплексом логистических услуг и возможностями современных информационных технологий позволяет значительно ускорить время перемещения грузов через территорию страны, в которой они расположены.

Как правило, к объектам логистической инфраструктуры относят следующие:

- склады предприятий;
- логистические и распределительные центры;
- терминалы.

Каждое предприятие самостоятельно решает, какое количество объектов логистической инфраструктуры ему необходимо и где их располагать. В особых ситуациях часть операций или весь их спектр можно передавать на аутсорсинг. Кто бы ни выполнял работу по реализации логистических услуг, все инфраструктурные объекты рассматриваются как интегрированные элементы логистической системы предприятия. При этом, необходимо учитывать, что количество объектов, их мощность и расположения оказывают непосредственное влияние на уровень обслуживания и величину затрат при реализации услуг данного вида. Поэтому, оптимизация инфраструктурной (распределительной, логистической) сети – один из важнейших вопросов руководителей предприятий и регионов, ибо эта сеть обеспечивает эффективную доставку товаров потребителям.

Учитывая постоянную динамику внешней среды, изменяющиеся условия поставок и разнообразие ассортимента, каждая компания стремится сохранить и улучшить

свои конкурентные преимущества. Именно поэтому, выбор наилучшего расположения логистической сети, функционал распределительных центров и складов был и остается важным вопросом управления.

Транспортные затраты любого предприятия имеют достаточно большой удельный вес в себестоимости продукции, поэтому деятельность предприятия в транспортировке грузов определяются не только местом хранения запасов, но и параметрами инфраструктурной сети, а также информационно-коммуникационными возможностями. Перемещение грузов внутри логистической сети может быть организовано одним из трех вариантов:

- 1) использование собственного транспортного парка;
- 2) привлечение специалистов и техники транспортного предприятия или экспедиторской фирмы (аутсорсинг);
- 3) использование различных комбинаций способов перевозок (мультимодальные, интермодальные или комбинированные схемы) при дифференцированном подходе к клиентам.

Кроме описанных выше, важным составным элементом процесса управления инфраструктурой остается управление запасами. Зачастую содержание складских помещений, хранение самих запасов и их обслуживание становится для предприятия непосильным бременем и поэтому потребности в запасах определяются, как правило, инфраструктурой логистики и заданным уровнем сервиса. С этим связана ситуация, когда организация в силу ограниченности или отсутствия складских помещений, прибегает к аренде необходимого количества площадей. В этом случае, главной задачей является получение запрашиваемого уровня сервиса при минимальных общих издержках для необходимого объема запасов.

Учитывая, что запасы это «связанные» финансовые активы большинство предприятий стремится к их уменьшению. Поэтому, основной целью управления запасами является стремление к снижению срока оборачиваемости в процессе удовлетворения запросов потребителей. Рациональная политика управления запасами строится на избирательном распределении ресурсов по пяти признакам, к которым относятся: сегментация потребительского рынка (состава потребителей), требуемый ассортимент продуктов, интеграция грузоперевозок, временные потребности, требования конкуренции.

Кроме того, если основной проблемой для логистики предприятия становится вопрос организации складского хозяйства, то можно использовать собственные возможности или использовать аутсорсинг складских услуг. При этом поиск помещения для склада это самый простой вопрос, т. к. многие действия, важные для логистики в целом, реализуются тогда, когда товар содержится на складе. Это и сортировка грузов, и оформление документов, обработка заказов, а также комплектование партий грузов для отправки в одно место назначения и многое другое. Для повышения эффективности грузопереработки и транспортировки предприятия используют объединение стандартных модулей в более крупные грузовые единицы. Такой вариант позволяет увеличить объемы перемещаемого груза, практически не изменяя затраты по его транспортировке.

Таким образом, можно сделать вывод, что логистическая система представляет собой симбиоз четырех направлений деятельности: организация инфраструктуры, информационного обмена, перемещение (транспортировка) товаров и управление запасами. Деятельность по каждому направлению позволяет достичь определенного уровня обслуживания. Реально, сочетание четырех функций представляют собой систему решений интегрированной логистики. Остальные функциональные виды деятельности в рамках логистической инфраструктуры (складирование, грузопереработка и упаковка) тоже

представляют собой части логистической системы, однако они не занимают такого независимого положения, как четыре первые.

Необходимо отметить центральное место склада в логистической системе предприятия, т. к. каждая функциональная область логистики (снабженческая, производственная, распределительная) в той или иной мере связана с ним. «Эта особенность находит свое отражение, как в функциях, так и в задачах склада. При этом, характер функциональной области системы логистики влияет на решение задач логистики складирования: выбор формы собственности склада, размещения складской сети, техническую оснащенность склада, систему складирования и организацию складского процесса» [14].

ВЫВОДЫ

В качестве выводов, хотелось бы отметить тот факт, что являясь системой взаимосвязанных элементов, логистическая инфраструктура характеризуется объективными закономерностями, присущими развитию систем. Зная природу развития систем, используя закономерности их развития и управляя ими, становится возможным успешно прогнозировать развитие регионов, эффективно планировать создание путей сообщения, строить грамотную государственную политику по финансированию строительства дорог, средств связи и других элементов логистической инфраструктуры.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Бор, М. З. История мировой экономики: конспект лекций / М. З. Бор. – М.: Дело и сервис, 2000. – 496 с.
2. Вощанова, Г. П. История экономики: Учеб. пособие. / Г. П. Вощанова, Г. П. Годзина. – М.: Инфра-М, 2001. – 232 с.
3. Крикавський, Є. В. Логістичне управління / Є. В. Крикавський. – Л.: Нац. ун-т «Львівська політехніка», 2005. – 683 с.
4. Крикавський, Є. В. Логістичні системи / Є. В. Крикавський, Н. В. Чорнописька. – Львів: Нац. ун-т «Львівська політехніка», 2009. – 264 с.
5. Клименко, В. В. Анализ базовых понятий в управлении логистической инфраструктурой компании / В. В. Клименко // Логистика и управление цепями поставок. – 2011. – № 4 (45). – С. 68–73.
6. Колодин, В. С. Логистическая инфраструктура регионального товарного рынка / В. С. Колодин. – Иркутск: ИГЭА, 1999. – 245 с.
7. Ковальська, Л. Л. Теоретичні дослідження логістичної інфраструктури регіону / Л. Л. Ковальська, Б. Р. Савка // Економічні науки. Серія: Регіональна економіка. – Луцьк: Луцьк. нац. техн. ун-т, 2009. – № 6 (22). – С. 125–132
8. Бауэррокс, Д. Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок / Д. Дж. Бауэррокс, Д. Дж. Клосс. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2008. – 640 с.
9. Таран, С. А. Логистическая стратегия предприятия: разработка и реализация. Практические рекомендации / С. А. Таран. – М.: Альфа-Пресс, 2010. – 312 с.
10. Куваев, Н. Г. Введение в логистику / Н. Г. Куваев. – М.: Финансы и статистика, 2006. – 347 с.
11. Кузнецов, М. М. Понятийные особенности логистической инфраструктуры в системе внешнеторговых отношений / М. М. Кузнецов // Ученые записки Таврического нац. ун-та имени В. И. Вернадского. Серия: Экономика и управление. – 2012. – № 25 (64). – С. 80–88.

12. Сергеев, В. И. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов / В. И. Сергеев. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 976 с.
13. Логистика: Учебник / Под ред. Б. А. Аникина: 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2000. – 352 с.
- 14 Дыбская, В. В. Управление складированием в цепях поставок / В. В. Дыбская. – М.: Альфа-Пресс, 2009. – 720 с.

REFERENCES

1. Bor, M. Z. Istoriya mirovoj ehkonomiki: konspekt lekcij / M. Z. Bor. – М.: Delo i servis, 2000. – 496 s.
2. Voshchanova, G. P. Istoriya ehkonomiki: Ucheb. posobie. / G. P. Voshchanova, G. P. Godzina. – М.: Infra-M, 2001. – 232 s.
3. Krikavs'kij, Є. V. Logistichne upravlinnya / Є. V. Krikavs'kij. – L.: Nac. un-t «L'vivs'ka politehnika», 2005. – 683 s.
4. Krikavs'kij, Є. V. Logistichni sistemi / Є. V. Krikavs'kij, N. V. CHornopis'-ka. – L'viv: Nac. un-t «L'vivs'ka politehnika», 2009. – 264 s.
5. Klimenko, V. V. Analiz bazovyh ponyatij v upravlenii logisticheskoy in-frastrukturoj kompanii / V. V. Klimenko // Logistika i upravlenie cepyami posta-vok. – 2011. – № 4 (45). – S. 68–73.
6. Kolodin, V. S. Logisticheskaya infrastruktura regional'nogo tovarnogo rynku / V. S. Kolodin. – Irkutsk: IGEHA, 1999. – 245 s.
7. Koval's'ka, L. L. Teoretichni doslidzhennya logistichnoï infrastrukturi regionu / L. L. Koval's'ka, B. R. Savka // Ekonomichni nauki. Seriya: Regional'na eko-nomika. – Luc'k: Luc'k. nac. tekhn. un-t, 2009. – № 6 (22). – S. 125–132
8. Bauehroks, D. Dzh. Logistika: integrirovannaya cep' postavok / D. Dzh. Baueh-roks, D. Dzh. Kloss. – М.: ЗАО «Olimp-Biznes», 2008. – 640 s.
9. Taran, S. A. Logisticheskaya strategiya predpriyatiya: razrabotka i realizaciya. Prakticheskie rekomendacii / S. A. Taran. – М.: Al'fa-Press, 2010. – 312 s.
10. Kuvaev, N. G. Vvedenie v logistiku / N. G. Kuvaev. – М.: Finansy i stati-stika, 2006. – 347 s.
11. Kuznecov, M. M. Ponyatijnye osobennosti logisticheskoy infrastruktury v sisteme vneshnetorgovyh otnoshenij / M. M. Kuznecov // Uchenye zapiski Tavriche-skogo nac. un-ta imeni V. I. Vernadskogo. Seriya: EHkonomika i upravlenie. – 2012. – № 25 (64). – S. 80–88.
12. Sergeev, V. I. Korporativnaya logistika. 300 otvetov na voprosy professi-onalov / V. I. Sergeev. – М.: INFRA-M, 2005. – 976 s.
13. Логистика: Учебник / Под ред. Б. А. Аникина: 2-е изд., перераб. и доп. – М.: INFRA-M, 2000. – 352 с.
- 14 Dybskaya, V. V. Upravlenie skladirovaniem v cepyah postavok / V. V. Dybskaya. – М.: Al'fa-Press, 2009. – 720 с.

Статья поступила в редакцию 21 августа 2018 года.