

## ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОДХОД КАК ЭФФЕКТИВНЫЙ СПОСОБ РЕАЛИЗАЦИИ РЕГИОНАЛЬНОЙ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

© 2012 Г.В. Ларионов\*

**Ключевые слова:** транспортные издержки, фактор развития национальной экономики, логистический подход, конкурентоспособность, рынок транспортных услуг.

Актуальным направлением обеспечения конкурентоспособности организаций на всех уровнях управления является развитие региональных транспортных комплексов, выполняющих важную инфраструктурную роль в народном хозяйстве, инновационные прорывы в наращивании современных транспортных комплексов. Система программных мероприятий должна быть направлена на освоение перспективных объемов перевозок грузов и пассажиров. Возникает необходимость формирования новых организационно-финансовых структур управления предприятиями транспортного комплекса региона.

В современных условиях мирового финансово-экономического кризиса, тяжело отразившегося на российской экономике, вопросы выживаемости и повышения конкурентоспособности приобретают важное значение для всех хозяйствующих субъектов. Одним из актуальных направлений обеспечения конкурентоспособности организаций на всех уровнях управления является развитие региональных транспортных комплексов, выполняющих важную инфраструктурную роль в народном хозяйстве. Следует отметить, что в условиях кризиса неоправданно высокие транспортные издержки товародвижения в сочетании с огромными расстояниями нашей страны служат сдерживающим фактором развития национальной экономики. В современных условиях развития рыночных отношений, характеризующихся усилением конкурентной борьбы, логистика выступает мощным средством развития сферы транспортных услуг России.

Исследования показали, что до сих пор отсутствует комплексный научно обоснованный логистический подход к реализации стратегий развития региональных транспортных комплексов, нет единого комплексного логистического подхода, основанного на современной теоретической и методической основе. Логистический подход должен рассматриваться как эффективный механизм оптимизации логистических издержек в процессе транспортировки грузов от поставщика до конечного потребителя, который способствует повышению конкурентоспособности хозяй-

ствующих субъектов на всех уровнях управления.

Объективная необходимость эффективного управления транспортными комплексами, повышение конкурентоспособности их организационных структур и предопределили необходимость исследования и практической реализации прогрессивных логистических подходов в условиях кризиса российской экономики. Следует отметить, что по общим принципам развития логистической деятельности, связанной с разработкой и предоставлением транспортных услуг на уровне региона, проведен ряд исследований. В различных аспектах данная проблема рассматривалась в трудах многих зарубежных и отечественных ученых. Однако ряд проблем стратегического развития региональной транспортно-логистической инфраструктуры мегаполиса как с теоретической, так и с практической точки зрения освещен недостаточно.

В данной связи считается очевидным, что инновационные прорывы в развитии и наращивании современных транспортных комплексов, в которых нуждаются регионы России, не могут быть реализованы в рамках традиционных подходов и в значительной мере зависят от того, насколько при этом будет развита система транспортных услуг, которая в значительной степени способствует максимально эффективному применению инновационных подходов в процессе реализации стратегически обоснованных решений в исследуемом сегменте рынка транспортных ус-

\* Ларионов Глеб Валерьевич, кандидат экономических наук, доцент Московского государственного технического университета им. Н.Э. Баумана. E-mail: gleb@larionov.la.

луг. Исследования показали, что по инфраструктуре и качеству оказания транспортных услуг региональная Россия значительно отстает от большинства экономически развитых стран, занимающих ведущие позиции на современном развивающемся глобальном мировом рынке. Транспортные коммуникации не отвечают возрастающему спросу рынка транспортных услуг. Так, на сегодняшний день в центральных регионах и крупных городах России около 25% общей протяженности автомобильных дорог работают в режиме, превышающем оптимальный уровень загрузки, а в периферийных регионах более 30 тыс. населенных пунктов не имеют круглосуточного сообщения с основными транспортными коммуникациями страны. В результате средняя мобильность передвижения граждан России почти в 3 раза ниже, чем в развитых странах. Возрастающие потоки грузов и пассажиров сдерживаются слабо развитой инфраструктурой, низким уровнем и качеством оказания транспортных услуг, отсутствием современных транспортно-логистических комплексов, огромными неоправданными логистическими издержками и многими другими факторами.

Характерной для настоящего времени является стойкая тенденция концентрации производства на уровне региональных производителей, что оказывает влияние на особенности спроса формирования рынка транспортных услуг во всех субъектах региона.

Исследования показывают, что величина этого спроса определяется общей экономической ситуацией в стране, в частности, доходами населения, экономической стабильностью предприятий и т.д. При прогнозировании транспортных потребностей регионов по объему, структуре и при определении спроса на транспортные услуги предлагается в качестве основного индикатора экономической деятельности в регионах использовать показатели регионального валового продукта и его составляющие, а также уровень благосостояния населения и его потребности в тех или иных продуктах. Система программных мероприятий должна быть направлена на освоение перспективных объемов перевозок грузов и пассажиров, преодоление сложившихся региональных и отраслевых диспропорций в развитии

региональной транспортной системы, улучшение состояния инфраструктурной базы, использование современных технологий перевозок, переработки и хранения грузов, повышение качества перевозок пассажиров, расширение набора услуг, предоставляемых всем участникам транспортного процесса. Региональные программы развития транспортных услуг должны обеспечить: тесное взаимодействие всех предприятий, осуществляющих транспортные услуги; укрупнение грузо- и пассажиропотоков и концентрацию их на высокооснащенных магистралях, что позволяет значительно снизить ресурсоемкость и себестоимость оказания транспортных услуг, улучшить их качественные показатели, а также стимулировать создание и применение новых более эффективных транспортных средств; создание оправданных резервов мощности и пропускной способности транспортных коммуникаций, обеспечивающих их работу в оптимальном режиме; финансирование стратегического развития и совершенствования крупных объектов транспортной инфраструктуры.

Поскольку функционирование транспортного комплекса в силу своей специфики взаимосвязано со всеми отраслями экономики и присутствует на всех стадиях хозяйствования, то возникает необходимость формирования новых организационно-финансовых структур управления. Для решения этих вопросов необходимы новые инструменты многоцелевой оптимизационной модели логистического управления предприятиями транспортного комплекса региона. Синергетический эффект цепей обеспечивается наличием связей, которые при совместных действиях независимых элементов системы обеспечивают увеличение общего эффекта. Для управления звеньями цепочки поставок необходимо организовать такое целенаправленное воздействие на объект, в результате которого достигается поставленная цель - получение максимального снижения транспортно-логистических расходов в процессе движения грузопотока<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> См. также: *Максимова Ю.А., Моргунов В.И.* Корпоративная маркетинго-логистическая стратегия бизнеса как эффективный инструмент современного менеджмента // РИСК. 2010. □ 1; *Современная логистика* : пер. с англ. / Дж. Джонсон [и др.]. 7-е изд. М., 2002.

*Поступила в редакцию 10.11.2011 г.*