

## НАУЧНО-ПРИКЛАДНЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ (НА ПРИМЕРЕ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН)\*

© 2013 А.С. Койчубаев\*

**Ключевые слова:** региональная логистика, экономика региона, логистический центр.

Систематизированы понятия региональной логистики и региональных логистических систем. Сформировано представление о роли региональной логистики в эффективном товарообмене, дан обзор дефиниций в области региональных логистических систем Республики Казахстан.

Региональная логистика объединяет экономику региона и логистический подход к организации товародвижения. Региональная экономика определяет структуру и состав производительных сил, расположение потребителей, структуру и направления движения товарной массы. Такой стратегический подход к управлению логистикой обеспечивает взаимодействие всех участников экономической деятельности в цепях поставок с целью уменьшения суммарных издержек в товародвижении. Так, Л.А. Сосунова отмечает, что стратегическое управление на рынке логистических услуг должно быть направлено на повышение качества обслуживания потребителей<sup>1</sup>.

Общий методологический принцип логистики - системный подход - основан на функциональном, корпоративном или территориальном выделении сферы целевой функции деятельности, формировании или подборе функциональных элементов или действующих лиц и объединении их в логистическую систему.

Логистическая система, по мнению В.М. Николашина и А.С. Сеницыной, становится наиболее важным термином в логистике, который все больше применяется в практической деятельности компаний, и ее по праву можно считать одной из ранних социально-экономических систем, созданных человеком<sup>2</sup>.

В настоящее время существует достаточно много определений понятия "логистическая система". Логистическая система в широком смысле - сложная организационно завершенная (структурированная) микро-, мезо- или макроэкономическая система, состоящая

из взаимосвязанных в едином процессе управления материальными и сопутствующими им потоками звеньев, совокупность которых, границы и задачи функционирования объединены общими целями<sup>3</sup>.

С позиции бизнеса логистическая система:

- ◆ относительно устойчивая совокупность звеньев (структурных/функциональных подразделений компании, а также поставщиков, потребителей и логистических посредников), взаимосвязанных и объединенных единым управлением логистическим процессом для реализации корпоративной стратегии организации бизнеса;

- ◆ совокупность логистической сети и системы администрирования, формулируемая компанией для реализации своей логистической стратегии (тактики).

Цель формирования логистической системы - оптимизация потоков на уровне:

- 1) предприятия или корпорации;
- 2) территории или региона;
- 3) цепи поставок от источника до потребителя.

Региональная логистика, исследуемая как логистическая система, объединяет:

- ◆ логистико-ориентированные методы исследования региона как территории;
- ◆ региональную экономику в аспекте анализа и планирования движения потоков;
- ◆ планирование и проектирование логистической инфраструктуры региона.

Основная проблема при этом - совмещение принципов централизации и самостоятельности участников экономической деятель-

\* Статья выполнена в рамках гранта Комитета науки Министерства образования и науки Республики Казахстан по теме НИР "Региональные аспекты интеграции цепей поставок в перспективных условиях Единого транспортного пространства".

\*\* Койчубаев Александр Сергеевич, магистр экономики, старший преподаватель Государственного университета им. Шакарима в г. Семей. E-mail: koychubayev\_as@mail.ru.

ности; вовлечение их во взаимовыгодное партнерство, включающее информационное и сервисное обслуживание<sup>4</sup>.

Возникшая необходимость эффективного управления товарообменом между регионами в условиях усиления значимости интеграционных процессов между субъектами экономики обосновывает актуальность создания и функционирования единого оператора, выполняющего, прежде всего, координирующие функции в системе межрегионального товарообмена.

Формой качественного взаимодействия между производителями, посредниками, транспортно-экспедиционными и страховыми компаниями, финансово-кредитными учреждениями, потребителями, органами государственного управления, научной и социальной сферой могут выступать межрегиональные и региональные логистические центры.

Логистические центры выгодно размещать в местах пересечения транспортных путей и недалеко от крупных потребителей или производителей товаров, так как это позволяет существенно уменьшить транспортные расходы.

В настоящее время во всех развитых странах почти весь оборот внешней торговли (импорт и экспорт), а также большая часть внутреннего товарооборота осуществляется через региональные логистические центры. Они имеют большое значение для поддержания экономического потенциала страны.

Ведущая роль в исследовании процессов интеграции транспортного пространства и развития логистических систем в России принадлежит таким ученым, как Т.А. Прокофьева, С.М. Резер, С.С. Гончаренко, О.М. Лопаткин и др. По их мнению, интеграция будет идти по следующим направлениям:

◆ во-первых, крупные грузовладельцы будут активно участвовать в развитии транспортной инфраструктуры;

◆ во-вторых, будут создаваться крупные компании-операторы с участием различных видов транспорта;

◆ в-третьих, активизируется процесс создания крупных горизонтально-интегрированных структур как внутри видов транспорта, так и между ними на межотраслевом уровне - результатом будет снижение транспортных издержек и повышение инвестиционного и инновационного потенциалов.

Другим направлением развития интеграционных процессов на транспорте является интеграция транспорта с транспортным машиностроением, а также с наукой, - уровень научно-технического прогресса станет напрямую определять конкурентоспособность транспортных систем. При этом выделяются три основных направления, на которых следует ожидать решающего прорыва: тотальная информатизация транспорта, создание экономических и экологически совершенных транспортных средств, образование логистических транспортно-распределительных систем, основанных на применении логистических технологий, таких как организация доставки грузов "от двери до двери (door to door)", "точно в срок (just in time)", создание терминальных систем доставки грузов; формирование мультимодальных логистических центров, развитие контейнерных и контейнерных систем транспортировки.

Существующие в транспортных узлах логистические транспортно-распределительные и информационно-аналитические центры будут подключаться к логистическим центрам более высокого иерархического уровня - региональным, межрегиональным и международным, что обеспечит формирование транспортно-логистических систем иерархического уровня и их последующую интеграцию в мировое экономическое пространство.

Т.А. Прокофьева и О.М. Лопаткин отмечают глобализацию и регионализацию главными интеграционными процессами, которые окажут серьезное влияние на отечественный транспортный рынок. При этом глобализация рынка транспортных услуг будет реализовываться на принципах либерализации, универсализации, унификации и транспарентности. Эти интеграционные процессы стран Таможенного союза обязательно должны найти отражение на региональном уровне, для этого необходим эффективный механизм создания региональных логистических систем (центров).

Т.А. Прокофьева и О.М. Лопаткин дают определение региональной логистической транспортно-распределительной системе: "...это совокупность функциональных и обеспечивающих подсистем, состоящая из многочисленных взаимодействующих и взаимосвязанных элементов и звеньев

*региональной товаропроводящей сети, целевым образом организованных во времени и в пространстве в логистические каналы и цепи, интегрированные экономическим потоком (товароматериальным, сервисным, информационным, человеческими и финансовыми ресурсами), и обеспечивающих снижение совокупных логистических издержек, связанных с продвижением товароматериальных и сопутствующих потоков при удовлетворении запросов клиентуры в количестве и качестве товаров и услуг и достижении максимального синергетического эффекта для системы в целом”<sup>5</sup>.*

В.М. Николашин, А.С. Сеницына приводят понимание региональной логистической транспортной системы (РЛТС) как: *“...совокупность интегрированных элементов товаропроводящей сети региона, которая состоит из многочисленных взаимодействующих и взаимосвязанных объектов логистической инфраструктуры общесетевых транспортных узлов, оптовой и розничной торговой сети. Эти объекты, расположенные на территории региона, обеспечивают реализацию общей цели функционирования системы, согласованной с общерегиональными социально-экономическими целями, и получение максимального синергетического эффекта на основе интеграции материальных, сервисных и информационных потоков”<sup>6</sup>.*

Как отмечают В.М. Николашин, А.С. Сеницына, логистические технологии стали находить широкое применение в различных отраслях хозяйства, в то же время российский опыт показывает, что появились предприятия, имеющие в своем названии слова “логистический”, “логистика”, но не являющиеся логистическими системами или предприятиями на самом деле. Деятельность таких различных по названию транспортно-логистических центров, информационно-логистических центров, логистических складов, терминалов направлена на выполнение в лучшем случае нескольких логистических операций, но не обеспечивает решение задач, предоставления комплексных логистических услуг.

Хотя в настоящее время термин “логистика” вошел в моду, неправильное его использование может мешать верному понима-

нию логистических технологий, решению проблем создания настоящих логистических систем, функционирующих на основе принципов логистики.

Быстрая окупаемость вследствие быстрого и относительно дешевого создания логистической системы на базе существующих транспортных и информационных структур не должна быть тем критерием, по которому разрабатываются и реализуются концепции создания новых транспортно-логистических предприятий. В качестве критериев должны быть приняты различные показатели, характеризующие интересы государства, грузовладельцев, экспедиторов, разных видов транспорта и других участников процесса товародвижения.

А.П. Кузнецов, В.М. Николашин, исследовав опыт создания новых организационных структур управления на транспорте за последние годы, пришли к выводу о том, что отсутствие серьезной комплексной научной проработки данной проблемы и недостаток специалистов в области логистики приводят, как правило, к необходимости серьезной корректировки, а иногда и к кардинальному изменению принятых ранее решений.

Трудности создания логистических систем (центров) по сути, а не по названию в настоящее время определяются следующими причинами:

- ◆ несоответствием содержания деклараций о необходимости использования логистики в практике работы транспортных систем и реального научно-методического и кадрового обеспечения;

- ◆ кадровым составом их разработчиков, который включает в основном специалистов одного профиля (например, в области информатики или какого-то одного вида транспорта), что противоречит самой сути логистики;

- ◆ особенностями традиционной профессиональной подготовки руководителей высшего и среднего звена, обусловленными тем, что дисциплины логистического цикла начали преподаваться в вузах лишь в начале 2000-х гг.;

- ◆ недостаточно эффективным использованием принципов логистики, а именно системного подхода и теории компромиссов.

Особую тревогу вызывают тенденции упрощенного подхода к логистике и, как следствие, такие негативные явления, как дилетантство, замена фундаментальных НИР скорос-

пелыми, поверхностными рекомендациями, использование административных ресурсов и т.п.

К сожалению, некоторые специалисты, занимающиеся так называемой логистизацией, забывают о необходимости применения системного подхода как основного, фундаментального принципа логистики. Нельзя достичь долгосрочного положительного синергетического эффекта, занимаясь какой-то одной из сторон товародвижения. Например, совершенствование электронного документооборота при смешанном железнодорожно-водном сообщении является важным аспектом в функционировании логистической транспортной цепи, но решение лишь информационных задач в отрыве от решения логистической, технической инфраструктуры, в том числе терминальной, не обеспечит полной оптимизации функционирования всей цепи поставок товаров. Логистическими технологиями нельзя в полном смысле назвать организацию перевозок грузов маршрутными контейнерными поездами, если данный процесс не увязан с процессом развития контейнерных терминалов и их параметризацией, или в том случае, если внимание разработчиков концентрируется лишь на оптимизации отдельно взятого терминального комплекса или склада.

Таким образом, как было неоднократно указано в научных трудах, современная логистика нуждается в комплексном исследовании с учетом интересов участников логистической системы<sup>7</sup>.

Применение современного логистического инструментария для повышения качества транспортного сервиса и ускорения продвижения товароматериальных потоков непосредственно связано с развитием транспортно-распределительных систем на основе логистических принципов товародвижения. Логистика позволяет согласовать экономические интересы всех участников транспортной цепи поставки товаров и устранить основные разрывы в целях участников системы товародвижения. Сегодня наиболее актуальной задачей является использование логистических принципов товародвижения для устранения следующих основных проблем: противоречия между целевыми установками транспортных операторов и клиентов, разрыв между способностью формировать логистичес-

кую цепь поставки и возможностью реализовать товародвижение по этой цепи, разрыв информационных потоков как между участниками логистических процессов, так и внутри различных подсистем.

В современных условиях реализация логистических принципов товародвижения для решения указанных проблем направлена на ускорение продвижения товароматериальных потоков за счет взаимодействия различных видов транспорта, развитие интермодальных и мультимодальных перевозок грузов, внедрение терминальных технологий. В соответствии с определениями, рекомендованными Европейской конференцией министров транспорта, интермодальной перевозкой является доставка грузов в одной и той же грузовой единице или транспортном средстве с использованием нескольких видов транспорта без переформирования грузовой единицы, а мультимодальная перевозка грузов - по меньшей мере, двумя различными видами транспорта. Формирование транспортных логистических систем с такими функциональными возможностями позволяет создавать интегрированные цепи поставок на основе единой системы ответственности и экономической заинтересованности участников логистических процессов и клиентской среды<sup>8</sup>.

Необходимость рассмотрения проблем развития транспорта в региональном разрезе диктуется несколькими обстоятельствами, в частности<sup>9</sup>:

- ◆ неравномерностью развития и размещения производительных сил (природных ресурсов, населения, промышленного и сельскохозяйственного производства, транспортной и информационной инфраструктуры, финансового капитала), что требует выявления приоритетов решения проблем модернизации транспортной системы по территории страны;

- ◆ различиями в структуре и объемах товарообмена регионов, связанных с территориальным разделением труда и учетом различий в требованиях, предъявляемых производством к транспорту в процессе его модернизации;

- ◆ необходимостью создания единого транспортного пространства, которое по регионам различается составом транспортного комплекса, конфигурацией сети, структурой транспортно-логистических систем.

Региональный подход позволяет более полно оценить преимущества транспортно-географического положения отдельных территорий, а также уточнить проблемные территории с точки зрения концентрации транзитных транспортных потоков. Правильный учет регионального фактора транспортной системы способствует преодолению существенных различий в экономическом и социальном развитии регионов и инфраструктурных ограничений, формированию единого экономического пространства, рациональному межрегиональному разделению труда.

Проблема выделения в составе транспортной системы страны подсистем регионального уровня не является однозначной, что связано с

методологическими особенностями трактовки термина “регион”.

Регионом для транспортной системы России может быть и Южный Урал, и Челябинская область, в Казахстане это может быть Северо-Восточный регион, Восточно-Казахстанская область и др. В последнее время понятие “регион” активно применяется также к международным сообществам регионов мира: ЕС, Азиатско-Тихоокеанский регион и др.

Многочисленные исследования региональных аспектов функционирования как транспорта, так и других отраслей экономики выработали несколько подходов к выделению регионов.

Согласно исследованию А.С. Маршало-ва, неоднородность территории по важнейшим экономическим, географическим, соци-

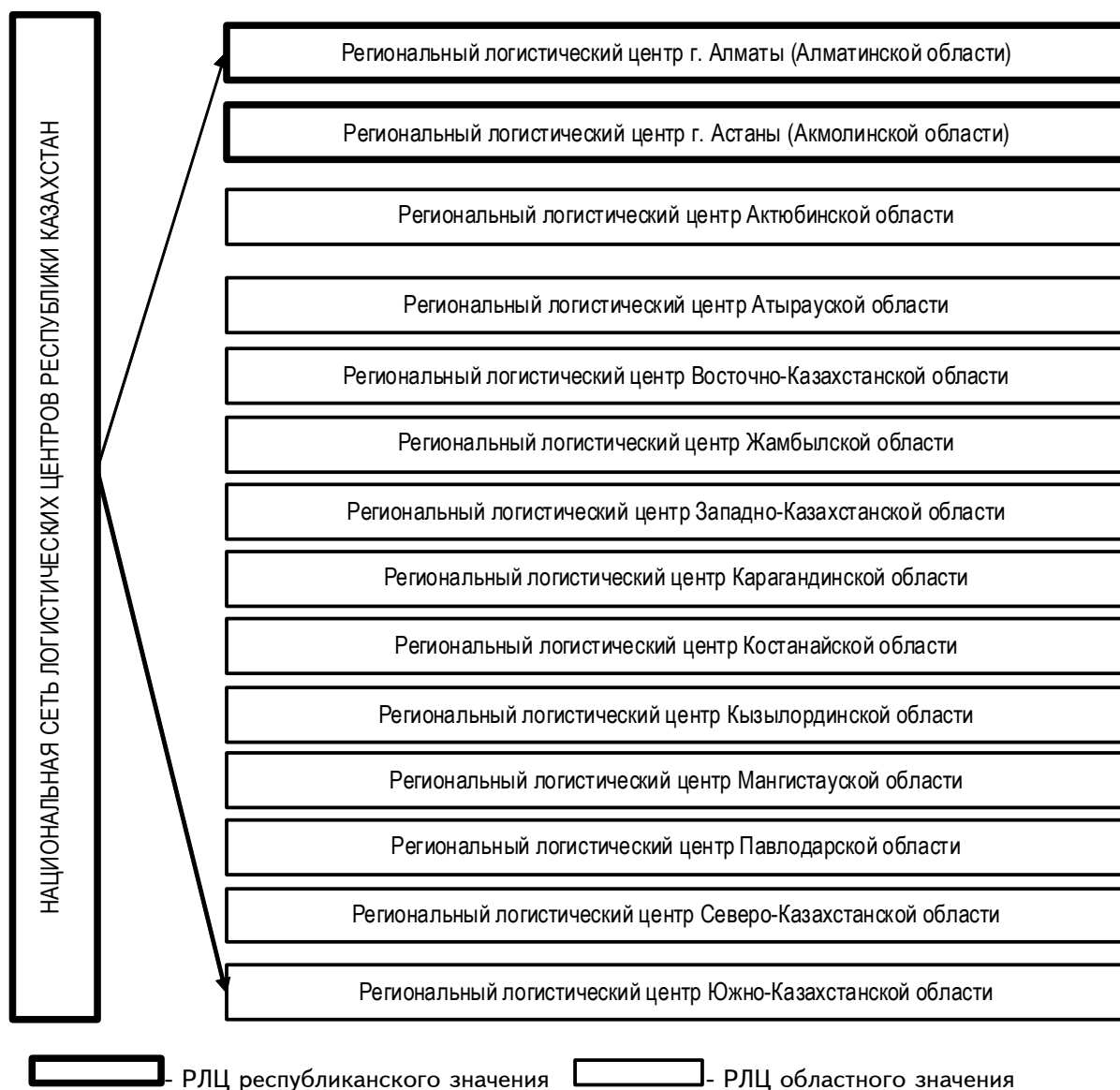


Рис. 1. Логистическая система Республики Казахстан по принципу таксономического деления



альным, национальным, демографическим, историческим и другим признакам, которые можно применять в качестве характеристики территории, вызывает естественную потребность в выделении относительно однородных единиц по каждому из признаков или их сочетанию, принятых за основу деления. При этом для обозначения меры членения территории употребляется множество разнообразных терминов: район, регион, зона, ареал, анклав и др.

Под регионом (от лат. *regionis* - область) понимается территория, но не обязательно являющаяся таксономической единицей в системе территориального членения<sup>10</sup>.

Таким образом, региональная логистическая система может быть образована как по принципам административно-территориального деления (например, АО "Региональный логистический центр Восточно-Казахстанской области Республики Казахстан"), что представлено на рис. 1, так и по принципу экономической интеграции таксономических единиц (АО "Региональный транспортно-логистический центр Ертiс", созданный по аналогии Социально-предпринимательской корпорации "Ертiс", куда интегрировались Восточ-

но-Казахстанская область и Павлодарская область) (рис. 2).

По такой схеме логистические центры ориентированы на специфику регионального развития и могут быть представлены следующими объектами: терминалы, овощехранилища, частные СВХ, проекты АО "Казахстан темир жолы", проекты согласно Карте индустриализации Республики Казахстан и пр.

Такой вариант сети региональных логистических центров предполагает развитие взаимодействия между промышленным производством, торговлей и грузоперевозками, что очень важно в перспективах вступления Казахстана во Всемирную торговую организацию, однако здесь четко не прослеживается транзит грузопотоков.

Кластерный подход к развитию сети опорных региональных транспортно-логистических центров дает четкое представление о грузопотоках, в первую очередь транзитных.

Согласно данным Мастер-плана транспортно-логистической системы РК, стране необходима организация работы внутренних и внешних терминалов по международным стандартам качества услуг логистических провайдеров (см. рис. 2).



Рис. 2. Сеть ТЛЦ и хабов на территории Республики Казахстан

Данная схема выстроена исключительно по принципам развития международных транспортных коридоров (ТРАСЕКА, Северный коридор ТАЖМ, Центральный коридор ТАЖМ, Южный коридор ТАЖМ, Север-Юг) и практически не учитывает интересы внутренних производителей, поэтому схемы должны быть интегрированы в единую иерархическую структуру национальной логистической системы.

Итак, в актуальности и необходимости построения системы региональной логистики нет никакого сомнения, это основной ключ к эффективному территориальному развитию, прежде всего в вопросах товарообмена. Главная задача в разработке данного научно-прикладного направления - это формирование информационной базы взаимодействия приграничных территорий в вопросах товарообмена и управления грузопотоками, т.е. постепенное интегрирование функции региональных логистических систем в межрегиональную логистику.

---

<sup>1</sup> *Сосунова Л.А., Карпова Н.П.* Стратегическое управление на рынке логистических услуг //

Вестник Самарского государственного экономического университета. 2011. □ 3 (77). С. 76-79.

<sup>2</sup> *Николашин В.М., Сеницына А.С.* Основы логистики : учеб. для студентов вузов ж.-д.транспорта / под ред. В.М. Николашина. М., 2007. С. 80.

<sup>3</sup> *Прокофьева Т.А., Резер С.М., Гончаренко С.С.* Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития. М., 2010. С. 291.

<sup>4</sup> *Носов А.Л.* Региональная логистика. М., 2007. С. 5.

<sup>5</sup> *Прокофьева Т.А., Лопаткин О.М.* Логистика транспортно-распределительных систем: Региональный аспект. М., 2003. С. 53.

<sup>6</sup> *Николашин В.М., Сеницына А.С.* Основы логистики. С. 21.

<sup>7</sup> *Хаирова С.М., Койчубаев А.С.* Региональные аспекты интеграции цепей поставок в перспективных условиях Единого транспортного пространства // Омск. науч. вестн. 2012. □ 4 (111). С. 68-69.

<sup>8</sup> Управление грузовыми потоками в транспортно-логистических системах / Л.Б. Миротин [и др.]; под ред. Л.Б. Миротина. М., 2010. С. 124.

<sup>9</sup> Там же. С. 60.

<sup>10</sup> *Маршалов А.С., Новоселов А.С.* Основы теории регионального воспроизводства. М., 1998.

*Поступила в редакцию 26.06.2013 г.*