

ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА КАК ФАКТОР ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ БРЯНСКОГО РЕГИОНА

© 2013 Д.Г. Федотенков*

Ключевые слова: логистика, логистические системы, экономика, средства экономии, управленческие решения.

Анализируется роль логистических систем в экономическом развитии регионов. На основе информации из литературных источников и эмпирических исследований предлагается оригинальное ранжирование регионов РФ по качеству условий развития логистических систем с выделением семи укрупненных групп, даются рекомендации по развитию логистики в Брянском регионе.

В настоящее время назрела объективная необходимость переломить ход развития российской экономики, обеспечить неуклонный ее подъем, постоянный рост национального достояния России и благосостояния российского общества.

В силу целого ряда причин в России не сформирована научно-выверенная концепция экономического развития на ближайшую перспективу и на последующие десятилетия. Но экономический подъем России невозможен без ясного представления о возможностях научной организации труда, ресурсах логистики как науки, которая помогает рационально использовать каждое звено в экономической цепи.

Очевидно, что современное состояние экономики страны зависит от научно-теоретических представлений и научно-практических действий властей и предпринимателей макроэкономики регионов. Но в документах Правительства РФ не выражена озабоченность по поводу научной организации труда на основе логистических принципов и построенных по объективным законам экономики логистических систем и программ перестройки экономики в духе логистического подхода ко всем звеньям экономической цепи. Подтверждение сказанному мы находим в документах, направленных на стабилизацию экономики. Так, глава Министерства экономического развития РФ Алексей Улюкаев, подводя итоги уходящего 2013 г., назвал основные причины низких темпов роста эконо-

мики России “внутренними”. Об этом он заявил в интервью каналу “Россия 24”.

Действительно, все мероприятия правительства относительно регионов и отдельных отраслей и бизнеса носят или фискальный, или патронажно-дотационный характер. Тому подтверждение - выбранные нами заключения из “Программы антикризисных мер Правительства Российской Федерации на 2009 год”, утвержденной Правительством РФ лишь 19 июня 2009 г. Вот они: “Предоставление субсидий из федерального бюджета... Расширение возможностей получения бюджетных кредитов... Дотации на поддержку мер по обеспечению сбалансированности бюджетов субъектов Российской Федерации... Субсидирование процентной ставки по кредитам для приоритетных отраслей экономики и малого предпринимательства”¹ и т.п.

Между тем использование логистических подходов к развитию инфраструктуры на внутрихозяйственном и макроэкономических уровнях, внедрение логистических систем управления цепями поставок являются мощным средством экономии дефицитных материальных, сырьевых, энергетических, финансовых и трудовых ресурсов. Отечественный и зарубежный опыт показал высокую эффективность принципов и методов логистических систем как в сфере производства, так и в сфере обращения. В этом случае основу для успешного конкурентного составляют не технические преимущества товара, а преимущества в управлении процессами товародвижения, обслуживание продаж. К примеру,

* Федотенков Дмитрий Григорьевич, аспирант, помощник проректора по экономическим и бюджетно-финансовым вопросам Брянского государственного университета им. академика И.Г. Петровского. E-mail: fedot-dimon22@yandex.ru.

оказалось, что строительство в городах Германии таких объектов логистической инфраструктуры, как современные складские комплексы, не только приносит дополнительную прибыль товаровладельцам, но и положительно сказывается на экономии бюджетных инвестиций города, уменьшении вредного влияния городского транспорта на окружающую среду и жителей, снижает интенсивность уличного движения, обеспечивая более безопасные условия для проезда общественного транспорта².

Логистический подход требует адаптации теории, методологии, алгоритмов и моделей описания объектов и субъектов управления, а также современных технологий принятия организационных и управленческих решений при синтезе макрологистических систем применительно к специфике региональных преобразований³.

Логистические системы в индустрии производства и товародвижения являются основой эффективности экономической деятельности демократического государства. Недавно в унитарной плановой экономике только фраза “экономика должна быть экономной” отражала некоторое понимание советским руководством важности динамической системности в управлении экономическими процессами. Но логистика в качестве науки практического действия в России не получала должного развития.

Логистические системы, обеспечивающие оптимальность экономических сделок между производителями и потребителями товаров, образуя каналы и цепи поставок, работали лишь на Западе. И только когда логистическая деятельность в масштабах экономики России стала явно создавать условия для увеличения ВВП, логистику стали считать подсистемой экономики. В результате стало “необходимо взглянуть на логистику с позиции разработки стратегии ее становления и развития, для чего требуется структурировать логистику и провести анализ внутренних и внешних факторов влияния на повсеместное создание логистических систем”⁴.

С точки зрения классификации уровней развитости логистических систем явно прослеживается связь задач логистики с масштабами территории “государство - округ - область - регион”. По мнению А.Л. Носова,

“в этом заключается региональная привязанность логистики и обоснованность использования термина “региональная логистика”, учитывающего конкретные условия региона”⁵.

В развитых государствах параллельно с внутрифирменными микрологистическими системами успешно развиваются региональные макрологистические системы, способствующие удешевлению и ускорению экономических, организационных, технических и технологических процессов перемещения всех видов ресурсов. Кроме того, все большее развитие получают транснациональные логистические системы.

Профессиональные логистики считают, что “с учетом геополитического положения Российской Федерации формирование и развитие макрологистических материальных, транспортных и информационных систем имеет первостепенное значение, поскольку такие процессы позволят ускорить органичную интеграцию в международное экономическое и информационное пространство”⁶.

Предметом региональной логистики являются планирование, организация и управление процессом движения логистических потоков в рамках региона с целью его оптимизации и согласования с межрегиональными потребностями, направленными на решение вопросов экономического развития национальной экономики⁷.

Региональная логистика направлена на развитие региональной экономики через логистические инфраструктуры и сервис. Логистическая инфраструктура, требуемая для качественного логистического сервиса, осуществляемого региональной транспортно-складской системой, включает объекты транспортной, складской и телекоммуникационной инфраструктуры⁸.

Формирование региональной логистической инфраструктуры во многом зависит от внутренних общеэкономических условий и особенностей социально-экономического положения региона. Среди наиболее значимых факторов успешного формирования логистических систем в регионе исследователи называют следующие:

- ◆ оптимальность транспортно-географического положения;
- ◆ состояние транспортной инфраструктуры;

- ◆ состояние складской сети;
- ◆ уровень развития логистического рынка;
- ◆ объем грузопотоков, проходящих по территории региона;
- ◆ состояние социально-экономического развития региона;
- ◆ актуальность производственной специфики региона;
- ◆ степень демократичности властно-политического устройства;
- ◆ уровень соответствия законодательной базы объективным законам развития рыночных отношений;
- ◆ состояние экологии в регионе и соседних регионах⁹;
- ◆ адекватность кадровой политики задачам реализации логистических систем, в частности, подбор сильных, образованных логистиков, способных противостоять волюнтаризму чиновников;
- ◆ мера влияния профессионалов-логистиков на властные структуры региона и отдельных предприятий;

◆ человеческий фактор, в частности, отсутствие волюнтаризма и коррупции в управлении регионом.

Среди показателей эффективности и результативности собственно логистических систем наиболее лаконичны показатели, предлагаемые В.В. Лукинским и Т.В. Шульженко. Это общие логистические издержки; качество логистического сервиса (услуг); продолжительность логистических циклов; производительность (использование активов, логистических мощностей, запасов); рентабельность инвестиций в логистическую инфраструктуру; условия мобильности потоков и развития коммуникационных сетей¹⁰.

На основе изучения работ В. В. Лукинского, Я. Павловой, О.В. Порядина и собственных исследований мы провели ранжирование субъектов Российской Федерации по качеству условий развития логистики (см. таблицу)¹¹.

В приведенной таблице по итогам ранжирования для нас важно положение Брянс-

Ранжирование субъектов Российской Федерации по качеству условий развития логистики

Оценка условий для развития логистических систем	Регион	Место
Отличные условия для развития логистики: развитая инфраструктура (27%) при большом обороте оптовой торговли (25%) и отстающих грузовых перевозках (20%). Данные регионы - перевалочные пункты при высоких объемах хранения из-за удачного географического места расположения, а также главные центры добывающих отраслей	Тюменская область	1
	г. Москва	2
	Чукотский автономный округ	3
	Республика Коми	4
	Свердловская область	5
	Сахалинская область	6
	Архангельская область	7
	Магаданская область	8
	Пермский край	9
Наиболее благополучные условия для развития логистики: приморское географическое положение и развитые транспортные сети благоприятны для грузовых перевозок (23%), инфраструктура недостаточно развита (17%) при активном обороте оптовой торговли (27%)	Хабаровский край	10
	Самарская область	11
	Красноярский край	12
	Ленинградская область	13
	г. Санкт -Петербург	14
	Республика Татарстан	15
	Московская область	16
	Республика Саха (Якутия)	17
	Липецкая область	18
	Иркутская область	19
	Приморский край	20
	Краснодарский край	21
	Мурманская область	22
	Камчатский край	23
Средние условия для развития логистики: хорошая транспортная доступность, поэтому перевозка грузов автомобильным транспортом занимает первое место из всех групп (27%), активно развивающаяся инфраструктура - основные фонды составляют 22%	Новгородская область	24
	Томская область	25
	Республика Карелия	26
	Белгородская область	27
	Кемеровская область	28

Оценка условий для развития логистических систем	Регион	Место
	Калининградская область	29
	Республика Башкортостан	30
	Вологодская область	31
	Нижегородская область	32
	Новосибирская область	33
	Амурская область	34
	Челябинская область	35
	Ростовская область	36
	Омская область	37
	Калужская область	38
	Еврейская автономная область	39
	Смоленская область	40
	Тверская область	41
Ярославская область	42	
Близкие к средним условия развития логистики: географически расположены рядом с экономически развитыми соседними регионами, имеющая инфраструктура развивается (15%), но недостаточно используется оптовой торговлей (11%) и перевозкой грузов (14%)	Курская область	43
	Забайкальский край	44
	Тульская область	45
	Оренбургская область	46
	Волгоградская область	47
	Республика Хакасия	48
	Воронежская область	49
	Удмуртская Республика	50
	Псковская область	51
	Орловская область	52
	Рязанская область	53
	Ставропольский край	54
	Астраханская область	55
Ульяновская область	56	
Слаборазвитые условия формирования логистики: инфраструктура развивается слабо (12%) по причине недозагрузки регионов грузами (8%) и оптовой торговлей (9%), производственный потенциал средний	Саратовская область	57
	Кировская область	58
	Брянская область	59
	Республика Бурятия	60
	Тамбовская область	61
	Костромская область	62
	Пензенская область	63
	Владимирская область	64
	Курганская область	65
	Республика Мордовия	66
	Алтайский край	67
Почти отсутствуют условия для развития логистики: зачастую транспортное расположение тупиковое (перевозка грузов 6%), инфраструктура развивается слабыми темпами (основные фонды 6%), недостаточны оборот оптовой торговли (3%), средний производственный потенциал	Республика Марий Эл	68
	Республика Адыгея	69
	Республика Дагестан	70
	Чувашская Республика	71
	Чеченская Республика	72
	Ивановская область	73
	Республика Тыва	74
	Республика Калмыкия	75
Республика Алтай	76	
Отсутствуют условия для развития логистики: при удачном географическом расположении перевозка грузов составляет 2%, недостаточно развита инфраструктура (1%) и слабо развивается оптовая торговля (1%), слабые производственные отрасли	Республика Северная Осетия - Алания	77
	Кабардино-Балкарская Республика	78
	Карачаево-Черкесская Республика	79
	Республика Ингушетия	80

кой области. Необходимо отметить, что Брянская область расположена вдоль западных границ в центре обширной территории России на стыке трех государств - России, Украины, Белоруссии - и на пересечении важнейших железнодорожных, автомобильных, авиационных коммуникаций, связывающих европейскую и азиатскую части континента, и все это является основой для ее экономического, социального и культурного развития. Однако по ранжированию (см. таблицу) Брянская область находится на 59-м месте в разделе "слаборазвитых условий развития логистики".

Недостаток сложившейся системы товародвижения в Брянском регионе - высокие транспортные издержки, вызванные наличием в товаропроводящей сети значительного числа мелких посредников, большая часть которых ни организационно, ни технологически нецелесообразна. Как известно, изготовленная товаропроизводителем продукция проходит по цепочке организаций инфраструктуры, прежде чем попадет к потребителю. При этом крупная оптовая компания может увеличить цену товара на 20-30%, транспортная организация увеличит ее еще на 10%, мелкооптовая организация, которая может товар фасовать, переупаковывать, маркировать и т.д., увеличит цену еще на 20-30%. В результате такой системы товародвижения на рынке от производителя до конечного потребителя стоимость товара может вырасти в 2, а то и в 3 раза по сравнению с отпускной ценой. В регионе ощущается отсутствие мультимодального транспортно-логистического центра (МТЛЦ), позволяющего скоординировать взаимодействие всех участников транспортно-логистической системы производителей продукции, перевозчиков, экспедиторов, торговых посредников, банковских структур, страховых компаний, индустрии сервиса и ряда других субъектов¹².

Логистическая инфраструктура Брянского региона может обеспечить организационно-экономические и инновационно-технологические условия для социально-экономического развития области, обладающей достаточно высоким научно-техническим потенциалом и уникальными природными ресурсами, если властью будут созданы условия для торгово-экономических связей как с россий-

скими регионами, так и с зарубежными странами, ибо развитие внешнеэкономической деятельности предприятий и организаций Брянской области сегодня определяется не только ее экономическим потенциалом, состоянием экономики России, конъюнктурой мировых рынков, но и логистической инфраструктурой региона¹³.

В целях формирования, эффективного функционирования и развития логистической инфраструктуры Брянского региона целесообразно установление партнерских отношений с логистическими субъектами и системами соседних регионов и приграничных государств. Необходима организация стратегического взаимодействия с международными и федеральными программами в области логистических систем.

В целях эффективного логистического управления региональными потоковыми процессами требуются не только развитые транспортные коммуникации и современные склады. Необходимы центры и системы автоматизированной обработки информационных логистических потоков, развитые структуры управления финансовыми потоками. Нужна сеть региональных предприятий провайдеров логистических услуг в разных видах логистического сервиса (в том числе страхование, экспедирование, транспортирование и т.д., участвующих в организации и управлении поставками товаров)¹⁴.

Таким образом, дальнейшее развитие экономики Брянской области должно сопровождаться формированием региональной логистической инфраструктуры. Региональная логистическая инфраструктура и ее составляющие должны опережать в своем развитии все другие отрасли экономики и социальную сферу региона. Иначе отсталая логистическая инфраструктура будет сдерживать развитие региона в целом¹⁵.

На территории России идет процесс формирования логистических структур с дальнейшей адаптацией национальной транспортной системы в европейскую. Известно, что уровень развития логистики в России отстает от стран Европы и США. Тем не менее Россия является частью европейского и азиатского пространства и в силу своей геополитической расположенности связывает основные центры промышленного и энергетического

развития, такие как Каспий, Ближний Восток, Черноморье, а также страны Тихоокеанского региона. Поэтому развитие мировой транспортно-логистической системы невозможно без участия России и использования сухопутных транспортных коридоров нашей страны. Разработка и внедрение региональных транспортно-логистических систем являются эффективными путями социального и экономического развития регионов России и страны в целом¹⁶.

Исходя из этого Брянский регион (ЦФО) необходимо рассматривать как важное звено в общей стратегии развития российской и мировой транспортно-логистической системы¹⁷.

В рамках подготовки Стратегии социально-экономического развития Брянской области на период до 2025 г. разработана Стратегическая доктрина формирования на территории области в зоне тяготения к международному транспортному коридору № 2 “Запад - Восток” Западной логистической платформы (ЗЛП) Центрального федерального округа (ЦФО)¹⁸.

Основной целью разработки Стратегической доктрины явилось обоснование целесообразности создания на территории Брянской области транспортно-логистического комплекса (ТЛК) и формирования на его основе региональной транспортно-логистической системы (РТЛС), интегрированной в ЗЛП ЦФО в соответствии с ролью Брянской области в составе РФ как “Промышленной и транспортно-логистической территории “Центр-Запад” и стратегическими сценариями долгосрочного развития региона¹⁹.

Исходя из стратегических сценариев развития Брянской области на период до 2025 г., планируется строительство в городе Брянске и на территории ряда муниципальных образований вдоль железных и автомобильных дорог крупных логистических комплексов по обслуживанию товароматериальных потоков в виде транспортно-логистических групп предприятий. Актуальность развития ТЛК и формирования Брянской региональной транспортно-логистической системы определяется рядом факторов: существующим дефицитом в ЦФО современных мультимодальных терминалов и автоматизированных складских комплексов; уникальным транзитным потенциалом территории Брянской области: геогра-

фически она выгодно расположена на пути следования больших потоков грузов по транспортным коридорам “Запад - Восток” и “Север - Центр - Юг”. Через Брянскую область проходит Московская железная дорога - направлением в западные и южные регионы России, Белоруссию и Украину²⁰.

Брянская область - это крупный узел железнодорожных магистралей, воздушных трасс, магистральных автомобильных дорог, нефте- и газопроводов. Место и роль Брянского транспортного узла в глобальной системе МТК определяются исключительно благоприятным геоэкономическим положением на крайнем юго-западе Российской Федерации на границе с Украиной и Белоруссией на пути следования крупных товароматериальных потоков грузов по МТК № 2 “Запад - Восток” и МТК № 9 “Север - Юг” из Европы через Белоруссию и Украину в Россию и далее в государства ЮВА и АТР и из стран ЮВА и АТР в Европу²¹.

Реализация геоэкономических и геополитических преимуществ Брянской области, ее уникального транзитного и экспортно-импортного потенциала в глобальной системе Евроазиатских транспортных коридоров требует, прежде всего, развития транспортно-логистической инфраструктуры и обеспечения соответствующего уровня логистического сервисного обслуживания товароматериальных и сопутствующих информационных, сервисных и финансовых потоков²².

Таким образом, проведенный выше анализ показал, что формирование и развитие интегрированной логистической инфраструктуры региона будут сопровождаться положительным эффектом в таких отраслях региональной экономики, как строительство, оптовая торговля, банковское и производственно-техническое обслуживание, производство оборудования, развитие регионального рынка товаров и услуг, телекоммуникационных систем, а в конечном итоге в увеличении валового регионального продукта²³.

¹ Программа антикризисных мер Правительства Российской Федерации на 2009 год: утв. Правительством РФ 19 июня 2009 г. Приложение 1. Основные мероприятия Правительства Российской Федерации и Банка России по оздоровлению российской экономики в 2009 г. URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/12068944>.

² *Авдейчикова Е.В., Метелев С.Е.* Формирование логистической инфраструктуры Омского региона // Вестник Самарского государственного экономического университета. 2009. №2 (52).

³ *Манунин А.* Логистический подход к инфраструктуре как фактор экономического развития региона // Логистика. 2012. №11. С. 22.

⁴ *Носов А.Л.* Региональная логистика. М., 2007.

⁵ Там же.

⁶ *Манунин А.* Указ. соч.

⁷ Там же.

⁸ Там же.

⁹ *Ярославцева Ю.* Транспортно-логистическая система Воронежской области: классификация основных факторов формирования // РИСК. 2011. № 2. С. 76-80.

¹⁰ *Лукинский В.В., Шульженко Т.В.* Интегральная оценка эффективности логистической деятельности с использованием ключевых показателей // Логистика и управление цепями поставок. 2011. № 6. С. 61- 68 .

¹¹ См.: *Лукинский В.В., Шульженко Т.В.* Указ. соч.; *Павлова Я.* Эффективность региональной логистики // Логистика. 2013. № 3. URL: www.logistika-prim.ru.

¹² *Авдейчикова Е.В., Метелев С.Е.* Указ. соч.

¹³ Там же.

¹⁴ Там же.

¹⁵ Там же.

¹⁶ *Нестеров С.* Развитие региональной логистики в Центрально-Черноземном регионе // Логистика. 2012. № 9.

¹⁷ Там же.

¹⁸ *Прокофьева Т.А., Санюк Т.В.* Логистика. URL: <http://www.hse.ru/data/2009/10/29/1228460568>.

¹⁹ Там же.

²⁰ Там же.

²¹ Там же.

²² Там же.

²³ *Авдейчикова Е.В., Метелев С.Е.* Указ. соч.

Поступила в редакцию 07.10.2013 г.