

РОЛЬ И МЕСТО ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ЭКОНОМИКЕ РЕГИОНОВ

С. Ф. Куган

Брестский государственный технический университет,
Брест, Беларусь

The article describes the impact of logistics infrastructure on the growth of economic and social indicators of the regions of the Republic of Belarus. The effectiveness of efforts to ensure a high level of competitiveness of carriers to a crucial degree depends on the rationality and consistency of organizational and economic regulators used by direct subjects of transport and forwarding services, as well as by republican and regional authorities.

Эффективное функционирование логистической инфраструктуры является необходимым условием для осуществления модернизации региональной и, как следствие, национальной экономики, перехода ее на инновационный путь развития. 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, 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.

Логистическая инфраструктура – один из ключевых факторов реализации межрегиональных связей – активно влияет на рост экономических и социальных показателей регионов республики Беларусь. Устойчивое функционирование предприятий транспортно-логистической сферы гарантирует объединение экономического пространства, где движение людей, товаров и услуг является свободным и ритмичным. Кроме того, свободная конкуренция, интеграция в мировое сообщество через реализацию логистических процессов, как правило, улучшает условия и уровень жизни населения, обеспечивая при этом целостность и национальную безопасность.

В соответствии с ежегодным рейтингом Всемирного банка в 2018 г. Республика Беларусь занимала 92 место по индексу «качество торговой и транспортной инфраструктуры» [1]. По сравнению с 2016 г. (132 место)

показатель значительно улучшился, но все еще далек от идеального. Подобный рейтинг отражает низкий уровень качества транспортной инфраструктуры и в современных условиях расширения международного сотрудничества может привести к весьма значительным негативным последствиям, что требует незамедлительной разработки и реализации национальной стратегии комплексного развития, как самой логистики, так и ее инфраструктуры.

Изучая работы исследователей [3, 4, 5] по указанной проблематике, необходимо отметить, что логистическая инфраструктура имеет свои особенности, которые влияют на ее формирование и функционирование. Что позволяет сгруппировать мнения авторов относительно состава логистической инфраструктуры:

Первая группа – это логистические парки или центры – так называемые «объекты местного значения», связанные с управлением товарными потоками отдельных фирм и их сетевых объединений.

Вторая группа – региональные логистические центры. Как правило, расположены на территориях с развитой транспортной инфраструктурой и предлагают потребителям расширенный комплекс логистических услуг. Использование современных информационно-коммуникационных возможностей позволяет им эффективно управлять исходящими и входящими товарными потоками.

Третья группа – международные логистические центры. Являясь сконцентрированными на относительно большой территории комплексными инфраструктурными сооружениями, расположенными в непосредственной близости к транспортным магистралям, качественно реализуют полный комплекс логистических услуг используя при этом информационные технологии.

Структурный состав объектов логистической инфраструктуры может варьироваться в достаточно широком диапазоне. Это могут быть склады предприятий-изготовителей продукции, логистические центры, различные терминалы или распределительные центры. В зависимости от возможностей или потребностей компании определяется необходимое количество объектов каждого типа, их местоположения и функционал [2].

В условиях динамичности конкурентной среды важным вопросом остается возможность изменения логистической инфраструктуры под производственные потребности и спрос. При заданных параметрах инфраструктурной сети и информационных мощностях логистической системы географическое размещение запасов предприятия определяется ее транспортными возможностями. На наш взгляд, из-за того, что транспортиров-

ка и очевидные издержки, связанные с ней, лежат в основе любой области деятельности, они имеют важное значение. Сам процесс транспортного перемещения товаров может быть организован в соответствие с возможностями компании. Это может быть собственный транспорт или же аутсорсинг транспортных услуг. Привлечение сторонней организации, специализирующейся на предоставлении транспортных услуг позволит снизить затраты связанные с содержанием собственного транспорта. Интересен вариант сочетания разных способов перевозок, которые обеспечивают комбинацию транспортных услуг (мультимодальные, интермодальные и комбинированные схемы), что позволяет удовлетворять индивидуальные потребности клиентов.

Еще одной важной задачей процесса управления логистической инфраструктурой является управление запасами. Наличие собственных складов для многих предприятий это не только высокий риск, но и достаточно большие издержки. Поэтому, многие предприятия идут по пути снижения общих издержек, обеспечивая желательный уровень сервиса при минимальном объеме запасов.

Стратегия логистики направлена на снижение суммы денежных активов «замороженных» в запасах, так как оборачиваемость запасов в процессе реализации требований потребительского рынка была и остается важной задачей управления. Политика управления запасами должна учитывать:

- 1) сегментацию потребительского рынка;
- 2) потребности в ассортименте продукции;
- 3) возможность комбинирования схем грузоперевозок;
- 4) влияние конкурентов;
- 5) сезонность.

При создании логистической системы на основе четырех основных составляющих: организация логистической инфраструктуры, информационный обмен, транспортировка и управление запасами мы можем использовать различные способы. Каждая из них потенциально позволит достичь определенного уровня обслуживания потребителей с соответствующими общими издержками. По существу, эти функции в сочетании образуют систему решений интегрированной логистики. Прочие виды деятельности в рамках логистической инфраструктуры – складирование, грузопереработка и упаковка также входят в состав логистической системы, но не являются основополагающими. Их эффективная интеграция в логистическую систему предприятия позволит существенно ускорить и облегчить движение товарно-материальных потоков.

Зачастую функционирование склада связано с определенной специализацией, что отражается как на функциях, так и на задачах склада. При этом, как отмечает В. В. Дыбская, «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» [2].

Оценка современного состояния и тенденций развития отечественной бизнес-сферы показывает, что Республике Беларусь необходимо форсировать создание опорной транспортной сети, основой которой должны выступать логистические центры с отвечающей современным форматам хозяйствования инфраструктурой, позволяющей рационально применять логистический инструментарий организации товародвижения. Наличие подобной инфраструктуры повышает хозяйственную активность в регионах и позитивно сказывается на стоимости транспортных услуг.

Несмотря на то что комплексность и качество логистических услуг остается низкой, тарифы на данные услуги, оказываемые логистическими центрами и логистическими операторами, остаются выше, чем у стран-соседей.

Основной причиной снижения эффективности производства и торговли, низкой конкурентоспособности предприятий и организаций страны является высокий уровень логистических издержек. Мероприятия в рамках Республиканской программы развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 гг. должны способствовать снижению уровня логистических издержек, повышению рейтинга Беларуси в индексе эффективности логистики (LPI), а также развитию транзитного потенциала.

Список использованной литературы

1. The Wold Bank «Full LPI dataset: 2007, 2010, 2012, 2014, 2016, 2018» [Электронный ресурс] // The World Bank. – Режим доступа : <http://lpi.worldbank.org>. – Дата доступа : 05.09.2018.
2. Дыбская, В. В. Управление складированием в цепях поставок / В. В. Дыбская. – М., 2009. – 720 с.
3. Крикавський, С. В. Логістичні системи / С. В. Крикавський, Н. В. Чорнописька. – Львів, 2009. – 264 с.
4. Клименко, В. В. Анализ базовых понятий в управлении логистической инфраструктурой компании / В. В. Клименко // Логистика и управление цепями поставок. – 2011. – № 4 (45). – С. 5–9.
5. Колодин, В. С. Логистическая инфраструктура регионального товарного рынка / В. С. Колодин. – Иркутск, 1999. – 245 с.