

УДК 334.021

Е.Г. Лезина

ГКУ РМ «Научный центр социально-экономического мониторинга», г. Саранск,
email: elenlezina@yandex.ru

ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ МЕХАНИЗМ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОБЪЕДИНЕНИЙ

Ключевые слова: регионы, специфика, факторы, кооперационные связи, логистические объединения, интеграция, организационно-экономический механизм.

В статье рассмотрены факторы, характеризующие специфику регионов и оказывающие непосредственное влияние на их развитие с целью определения организационно-правовых форм и способов интеграции субъектов логистической деятельности и определения будущих кооперационных связей в условиях введения жестких экономических санкций в Российской Федерации. Систематизированы, уточнены и дополнены понятие и содержание ресурсных потенциалов с учетом их специфических особенностей. На основании проведенного исследования в области логистической деятельности, осуществляемой в регионах, сделан вывод о необходимости создания региональных интегрированных логистических хозяйственных объединений на основе предложенных принципов и разработанного организационно-экономического механизма функционирования логистических объединений.

E.G. Lezina

GKU RM «Scientific Center for Socio-Economic Monitoring», Saransk,
email: elenlezina@yandex.ru

ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC MECHANISM FUNCTIONING OF LOGISTICS ASSOCIATIONS

Keywords: regions, specifics, factors, cooperative ties, logistics associations, integration, organizational and economic mechanism.

The article considers the factors characterizing the specifics of the regions and having a direct impact on their development in order to determine the organizational and legal forms and ways of integrating logistics entities and determining future cooperative ties in the conditions of the introduction of severe economic sanctions in the Russian Federation. The concept and content of resource potentials are systematized, clarified and supplemented, taking into account their specific features. Based on the conducted research in the field of logistics activities carried out in the regions, it is concluded that it is necessary to create regional integrated logistics business associations based on the proposed principles and the developed organizational and economic mechanism for the functioning of logistics associations.

В условиях ужесточения экономических санкций и ограничения ввоза товаров, перед регионами Российской Федерации встает острая необходимость развития рынка логистических услуг и налаживания кооперационных связей между всеми участниками межрегионального сотрудничества.

Существующее состояние любого региона Российской Федерации зависит от целого ряда факторов, выступающих в качестве движущей силы развития регионов и определяющих их характер и специфические особенности. Исследователями в области политической экономики были заложены базовые понятия таких составляющих, как потенциальные ресурсы и потенциальные возможности,

которые тесно взаимосвязаны и оказывают неоспоримое влияние на развитие региона.

Так, историк и библиограф А. К. Шторх (1766–1835 гг.) в своем труде «Курс политической экономии» периодически выделяет потенциальные (базовые) ресурсы и их важность в производственно-хозяйственной деятельности. К таким ресурсам он прежде всего относит материальные (природные, земельные, промышленные, трудовые, финансовые) и интеллектуальные, основанные на научно-технических разработках [1].

Известный английский экономист Дж. Милль (1806–1873 гг.) указывает на использование ресурсов национального хозяйства в качестве потенциаль-

ных возможностей получения материальных благ. При этом в их состав он включил следующие виды ресурсов:

трудовые, природные, материальные, производственные, фондовые, финансовые, интеллектуальные и демографические [2]. Анализируя высказывания вышеуказанных авторов можно отметить сходство подходов к определению видов ресурсов.

На сегодняшний день еще существуют некоторые расхождения в определениях «потенциал» и «ресурс», но в то же время в различных источниках они трактуются учеными достаточно широко. Так, Т. Е. Евтодиева в своей монографии «Характерные особенности организационных форм логистики в условиях неозкономики» в качестве потенциала региона выделяет материальные и нематериальные активы, природные ресурсы, капитал, знания, предпринимательство, информацию, технологию, производство, инновации [3].

Н.Д. Гуськова и др. в своей работе подразделяют общий потенциал страны на ряд самостоятельных потенциалов: природный, предпринимательский, финансовый, инвестиционный, трудовой, образовательный, технологический, научный [4].

В своей исследовательской работе, посвященной теории и практике формирования факторов развития предприятий, комплексов, регионов, под редакцией В. В. Бондаренко акцентируется внимание на потенциале трудовых ресурсов, заключающемся в совокупности личностных, профессиональных и нравственных характеристик работников, формирующих их компетенции [5].

В специальной литературе, авторы оперируют понятием ресурсный потенциал – приводят его характеристику и классификации. Однако прежде чем рассматривать данное понятие, необходимо остановиться на трактовках термина «ресурсы».

Термин «ресурс» в Словаре русского языка определяется как возможность использовать имеющиеся в наличии средства, запасы при выходе из затруднительной ситуации [6]. В Терминологическом словаре по логистике А. Н. Родникова, ресурсы определяются в виде элементов экономической системы, используемых

в процессе потребления. Таким образом, в справочной литературе под ресурсом (ресурсами) понимаются средства, запасы, источники, ценности, возможности чего-либо, которые могут быть использованы при необходимости в национальном хозяйстве, субъектами хозяйствования, физическими лицами [7].

Далее рассмотрим понятие ресурсного потенциала, на который опираются многие исследователи региональной экономики.

В работе Э.А. Диваевой ресурсный потенциал представлен как комплекс материально-технических, производственных, научно-технических, финансово-экономических и трудовых ресурсов, которые могут быть направлены для развития как национального хозяйства в целом, так и отдельных отраслей промышленности [8].

Д.А. Ендовицким и А.Н. Исаенко в качестве субъекта хозяйствования рассматривается ресурсный потенциал, основанный на существующих резервах и запасах. При этом, к таким резервам авторы относят следующие: финансовые, материальные (страховые запасы материально-технических ресурсов), производственные, трудовые, научно-технические ресурсы, основные фонды, технологические процессы, организационные, управленческие, внешнеэкономические, инвестиционные, инновационные резервы [9].

В свою очередь, А. М. Мухамедьяров исследовав ресурсный потенциал на примере региона, включил в его состав следующие позиции: специфика территории, институциональная инфраструктура, методы управления, трансферт технологий, уровень социально-экономического развития, объем научно-технических и опытно-конструкторских разработок, информационный и инфраструктурный потенциалы [10].

О. В. Рыкалина в своей работе «Формирование региональных логистических объединений на основе ресурсных потенциалов округов Российской Федерации» систематизировала весь спектр факторов региональных ресурсных потенциалов по следующим базовым группам факторов – территориальной, организационной, человеческой, хозяйственной [11].

На основании проведенного анализа существующих классификаций природных ресурсов, к факторам, характеризующим специфику регионов и оказывающим непосредственное влияние на их развитие, относим следующие: территориально-пространственные, демографическо-трудовые, ресурсно-инфраструктурные, производственно-хозяйственные, финансово-инвестиционные, инновационно-исследовательские, информационно-коммуникационные, транспортно-грузоперерабатывающие.

Фрагментарно прокомментируем приведенные выше факторы. Так, территориально-пространственные факторы включают в свой состав: площадь территории; рельеф местности; климатические условия (среднемесячные температура воздуха и количество осадков); земельную площадь (сельскохозяйственные угодья, в том числе посевные площади сельскохозяйственных культур); запасы природных ресурсов (минеральное топливо, железные руды, руды цветных металлов, нерудное сырье); лесные ресурсы (площадь земель лесного фонда, общий запас древесины); водные ресурсы (объемы воды по рекам, озерам и водохранилищам).

К демографическо-трудовым факторам относим: общее количество проживающего населения; среднюю численность экономически активного населения; численность безработных; миграционный прирост (убыль); общие социально-экономические показатели – среднедушевые денежные доходы населения, среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников, средний размер назначенных пенсий, численность населения с денежными доходами ниже прожиточного минимума; жилищные условия населения.

Ресурсно-инфраструктурные факторы включают в себя: баланс энергоресурсов – производство и распределение энергоресурсов; потребление газа естественного, угля, продуктов переработки топлива, горючих побочных энергоресурсов, электроэнергии, тепло-энергии, вторичных энергетических ресурсов; добыча полезных ископаемых – топливно-энергетических (угля, нефти, включая газовый конденсат, природного и попутного газа), рудного сырья (железной

руды, руд цветных и редких металлов, бокситов, марганцевых руд), нерудного сырья (серы, каменной соли, известняка, мела, слюды); производственная инфраструктура – материально-техническое снабжение, транспортное, складское, энергетическое, коммунальное и дорожное хозяйства, строительная индустрия, торговля (оптовая и розничная), системы средств связи; социально-бытовая инфраструктура – образование (начальное, среднее, высшее профессиональное), здравоохранение, пассажирский транспорт, связь общего пользования.

В состав производственно-хозяйственных факторов входят: промышленное производство – отрасли и подотрасли обрабатывающих производств (пищевые продукты, текстильные и швейные изделия, продукция деревообработки, резино-технические, пластмассовые изделия, химическая продукция), металлургическое производство, производство машин, оборудования и транспортных средств; сельскохозяйственное производство – продукция растениеводства (зерно, овощи, фрукты, масличные культуры) и животноводства (мясо скота и птицы, молоко); хозяйственная деятельность – ремонтные работы (мелкий, средний и капитальный ремонты) машин, оборудования, транспортных средств, жилых и нежилых зданий и сооружений, гарантийное и послегарантийное обслуживание находящихся в эксплуатации технических устройств; утилизация и комплексная переработка производственных и бытовых отходов.

К финансово-инвестиционным факторам относятся: распределение доходов и расходов консолидированного бюджета субъектов Российской Федерации, задолженность по налогам и сборам в консолидированный бюджет, поступление единого социального налога, страховых взносов на обязательное пенсионное страхование, кредиты, депозиты и прочие размещенные средства, предоставленные предприятиям и кредитным организациям, удельный вес убыточных организаций по видам экономической деятельности, структура затрат на производство и продажу продукции (товаров, работ, услуг) по видам экономической деятельности, рентабельность проданной продукции (товаров, работ, услуг)

по видам экономической деятельности; инвестиции в основной капитал по видам экономической деятельности, инвестиции в основной капитал организаций с участием иностранного капитала по видам экономической деятельности, финансовые вложения организаций по основным видам экономической деятельности (долгосрочные, краткосрочные).

Инновационно-исследовательские факторы включают: удельный вес предприятий и организаций, осуществляющих технологические организационные, логистические и маркетинговые инновации в определенные плановые периоды, номенклатура инновационных продуктов (работ, услуг) по видам экономической деятельности организаций, выполняющих (выполнявших) исследования и разработки (государственных, предпринимательских, высшего профессионального образования, некоммерческих организаций) – численность персонала, занятого исследованиями и разработками – финансирование науки из средств федерального бюджета (на фундаментальные исследования, на прикладные научные исследования); – число передовых производственных технологий по продолжительности периода их использования.

К информационно-коммуникационным факторам относим показатели использования информационных и коммуникационных технологий в организациях (персональные компьютеры, локальные вычислительные сети, электронная почта, глобальные информационные сети, в том числе Интернет); использование вычислительной техники в том числе глобальных информационных сетей, в организациях по видам экономической деятельности; использование сети Интернет для связи с поставщиками и потребителями продуктов (работ, услуг) в организациях по видам экономической деятельности (для размещения заказов, для получения заказов); распределение затрат организаций на информационные и коммуникационные технологии по видам (на приобретение вычислительной техники и программных средств, на оплату услуг связи); затраты организаций на информационные и коммуникационные технологии по видам экономической деятельности.

Транспортно-грузоперерабатывающие факторы включают – наличие транспортных средств (железнодорожные вагоны, грузовые автомобили, речные и морские грузовые суда, пассажирские транспортные средства); протяженность путей сообщения (железнодорожные пути и автомобильные дороги общего и необщего пользования); плотность путей сообщения (железнодорожные пути и автомобильные дороги); грузовые перевозки по видам транспорта (железнодорожный, автомобильный, внутренний водный, морской воздушный, трубопроводный); перевозки отдельных грузов – уголь нефть, руда, лесные и строительные грузы, зерно; перевозки грузов в международном сообщении по отдельным видам транспорта общего пользования; грузооборот по отдельным видам транспорта; пассажирооборот по видам транспорта общего пользования – железнодорожный, автобусный, воздушный; интенсивность перевозок грузов и пассажиров по видам путей сообщения.

Анализ факторов, рассмотренных выше, проведенный по каждому федеральному округу Российской Федерации, позволит выявить специфические особенности регионов. Сопоставив специфику с потенциальными возможностями, в том числе в области логистики, можно сделать вывод о их базисном состоянии и сложившихся тенденциях производственно-хозяйственного и социально-экономического развития, а также о готовности и осуществимости внутрирегиональной логистической интеграции и межрегиональной совместной деятельности.

Участников будущих региональных интегрированных логистических хозяйственных объединений классифицируем на несколько групп в зависимости от направлений их производственно-хозяйственной деятельности:

- органы исполнительной власти федерального и регионального уровня;
- предприятия, выполняющие функции логистики;
- транспортно-экспедиторские компании и ремонтные предприятия;
- распределительно-складские предприятия.

Кроме перечисленных субъектов логистических объединений в процессе това-

родвижения принимает участие ряд предприятий и организаций в каждом регионе, пользующиеся логистическими услугами в функционирующих цепях поставок, которые также классифицируем на группы в зависимости от направлений их производственно-хозяйственной деятельности:

- поставщики материально-производственных ресурсов;
- предприятия по производству готовой продукции и продуктов;
- крупные, средние и мелкие торговые предприятия;
- утилизационные предприятия по сбору и переработке отходов;
- организации финансово-страховой и юридической поддержке [12].

Одной из важных составляющих формирования будущих региональных логистических объединений являются результаты анализа логистической деятельности в каждом отдельном регионе.

Данный анализ должен носить многофакторную направленность, включая анализ деятельности логистических компаний и организаций, которая оценивается рядом показателей. При этом показатели следует классифицировать: по структуре их формирования – количественные и качественные; по характеру содержания – технические, технологические, экономические; по оценке результатов работы – использование ресурсов, производительность труда и механизмов, эффективность удовлетворения потребности в логистических услугах.

Анализу подлежат также: емкость и структура регионального рынка; основные финансовые потоки и возможность дополнительного притока финансовых ресурсов; наличие в регионах однородных предприятий и организаций, в том числе транспортных компаний, конкурирующих между собой на местном рынке; наличие в регионах предприятий (организаций), ведущих совместную деятельность, связанную имущественными отношениями, включая общую систему координации и контроля; использование подвижного состава, производительность механизмов, оборудования и транспортных средств; потребности в складском оборудовании, транспортных средствах и подъемных механизмах; складское хозяйство – общая складская площадь по регионам,

месторасположение крупных распределительных складов [13].

По результатам анализа устанавливаются различия в объемах логистической деятельности, количестве транспортных компаний, складских площадях, грузообороте и пассажирообороте, грузопереработке в федеральных округах Российской Федерации. Одновременно просчитываются затраты на логистические услуги и выявляются потери и перерасход на логистические процедуры в каждом отдельном регионе. Естественно, что многочисленные мелкие транспортные компании, часть из которых перевозит однотипные грузы, несут неоправданные затраты. Аналогичная ситуация возникает в складском хозяйстве при наличии значительного количества небольших складских помещений (низких по классности), в которых не соблюдаются регламентируемые режимы хранения и имеют место потери продуктов по различным, в том числе субъективным причинам.

Одна из целей создания логистических хозяйственных объединений в регионах – ликвидация всех видов потерь в процессе товародвижения за счет максимальной интеграции транспортной и складской деятельности, координации работы функционирующих логистических субъектов хозяйствования, контроля за их деятельностью. В этой связи следует отметить, что при наличии различных специфических особенностей регионов, их потенциальных возможностей в области логистики подходы, организационные принципы, показатели деятельности будущих региональных интегрированных логистических хозяйственных объединений должны быть едины для всех федеральных округов Российской Федерации.

По способу формирования логистических объединений возможны различные варианты:

- добровольное соглашение предприятий и организаций регионов, занимающихся логистической деятельностью, в соответствии с их экономическими интересами; взаимное соглашение субъектов хозяйствования и исполнительной власти, по которому логистическое объединение отвечает общим интересам сторон и обеспечивает их взаимное участие в акционерном капитале;

– решение исполнительной власти регионов при условии, что субъекты хозяйствования в определенной степени подконтрольны местной администрации. Выбор оптимального варианта позволит: во-первых, установить общность и сочетание интересов субъектов хозяйствования – участников деятельности логистического объединения и производственно-хозяйственной деятельности регионов в целом; во-вторых, обеспечить государственную поддержку деятельности объединения, связанной с приоритетными задачами социально-экономического развития каждого региона.

Организационно-хозяйственный механизм функционирования регионального логистического объединения включает в свой состав ряд необходимых и достаточных позиций, требующихся для рационализации грузовых и пассажирских перевозок, а также грузооборота распределительных и других видов складских комплексов, оптимизации объемов запасов продукции материально-технического назначения и потребительских товаров, а также осуществляемых распределительных функций в дистрибьюторских сетях.

Одной из таких позиций является планирование, которое должно основываться: на применении современных информационных технологий; гибкости и эластичности планирования, требующего динамичной реакции планов на изменение внутренних и внешних факторов; бюджетной сбалансированности, обеспечивающей применение балансового

подхода к составлению планов; ориентация на отдаленные результаты инновационной деятельности, в том числе взаимосвязи всех разрабатываемых инновационных планов.

Другая позиция включает построение организационной структуры логистического объединения, основанной: на единоначалии; оптимальном контроле выполняемых логистических функций, процедур и операций; рациональном распределении работ в соответствии с квалификацией и профессиональным уровнем работников; вертикальной интеграции прохождения информации; согласовании частных и общих целей; балансе полномочий.

Результаты проведенного регионального анализа позволяют: сформировать стратегические приоритеты направлений логистической деятельности в соответствии с политикой в области промышленности и социальной сферы; разработать концептуальные положения по созданию логистических объединений; проработать вопросы реструктуризации отдельных групп субъектов логистической деятельности; определить будущие кооперированные связи и финансовые потоки в цепях поставок; определить организационно-правовые формы и способы интеграции субъектов логистической деятельности; установить меры государственной поддержки создаваемых логистических объединений, а также последующего регулирования и контроля их деятельности.

Библиографический список

1. Шторх А. Курс политической экономии. М.: Экономическая газета, 2008.
2. Милль, Джон Стюарт (1806-1873). Основы политической экономии с некоторыми приложениями к социальной философии / Джон Стюарт Милль; [пер. с англ.]. – Москва: Эксмо, 2007. – 1037 с.
3. Евтодиева Т. Е. Характерные особенности организационных форм логистики в условиях Неоэкономики: монография / Т. Е. Евтодиева. Самара: СГЭУ, 2011. – 166 с.
4. Гуськова Н. Д. Инвестиционный менеджмент: учебник / Н. Д. Гуськова, [и др.]. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: КноРус, 2020. – 438 с.
5. Вопросы теории и практики формирования факторов развития предприятий, комплексов, регионов: монография / Под ред. В.В. Бондаренко. Пенза: МИНЦ ЛГСХА, 2011. – 211 с.
6. Ожегов С. И. Толковый словарь русского языка: 120 000 слов и фразеологических выражений / С. И. Ожегов, Н. Ю. Шведова. – Москва: А ТЕМП, 2017. – 896 с.
7. Родников А. Н. Логистика: терминологический словарь / А. Н. Родников. – Москва: Экономика, 1995. – 249 с.

8. Диваева Э. А. Управление региональной инновационной системой. Методология и практика: монография / Э. А. Диваева. М.: Палеотип, 2011. – 172 с.
9. Ендовицкий Д. А. Финансовые резервы организации: анализ и контроль: монография / Д.А. Ендовицкий, А. Н. Исаенко. М.: КноРус, 2007. – 300 с.
10. Мухамедьяров А. М. Региональная инновационная система: развитие, функционирование, оценка и эффективность: монография / А.М. Мухамедьяров, Э.А. Диваева. Уфа: ГИЛЕМ, 2010. – 184 с.
11. Рыкалина, О. В. Формирование региональных логистических объединений на основе ресурсных потенциалов округов Российской Федерации: монография / О. В. Рыкалина. – М.: ИНФРА-М, 2018. – 244 с. URL: <https://znanium.com/catalog/product/938073> (дата обращения: 23.05.2022).
12. Буров М. П. Региональная экономика и управление территориальным развитием: учебник / М. П. Буров. – 2-е изд. – Москва: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2019. – 446 с. URL: <https://znanium.com/catalog/product/1091145> (дата обращения: 15.04.2022)
13. Шведов В. Е. Транспортно-логистические системы перевозки грузов: учебник / В.Е. Шведов [и др.]. Санкт–Петербург: Интермедия, 2020. – 288 с.