

МАМАЕВ Э.А., ТАРАЕВ Э.Л., ФИЛАТОВ И.Н.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ТЕХНОЛОГИЙ НА ТРАНСПОРТЕ

Логистические технологии товародвижения в нашей стране имеют три этапа развития: период плановой экономики (советский период); 90-е годы – период полномасштабной децентрализации и спада экономики России, включая и логистических технологий; после 2000 года – современный период становления логистических технологий товародвижения.

В период плановой экономики, хотя практически не использовался термин логистика в определении соответствующих транспортно-экономических процессов, существовала правовая и политическая основа для реализации в совершенной форме механизмов логистики товародвижения. Преимущества плановой экономики узрели многие транснациональные корпорации и промышленные гиганты – технологии производства «КАНБАН» или «Точно в срок (JIT)», по сути, плановые системы организации производства в «капиталистическом хозяйстве».

В 90-е годы российская экономика переживала тяжелые времена, одной из причин которых явилась полное разрушение производственно-экономических связей, потеря сырьевых источников и сбытовых центров продукции предприятий. Ощутимый удар получила и транспортная система страны, которая, при анализе статистики в настоящее время обращается на 1989 или 1990 годы как базовые (стабильные) годы для объемов транспортной работы. В этот период появляются логистические технологии в виде «посредников» товарообмена во всех отраслях экономики. Для национальной экономики этот период можно охарактеризовать полной или частичной потерей некоторых видов (сегментов) транспортных услуг.

На рубеже веков вместе с национальной экономикой появляются положительные тенденции в логистических технологиях и в транспортной системе России. Главным для этого периода развития можно считать осознание связующей роли транспорта в развитии экономики, переход к полномасштабному реформированию транспортной системы.

В настоящее время ни один стратегический документ по социально-экономическому развитию не обходится без упоминания и определения роли логистических технологий в перемещении населения и грузов.

Экономика логистических систем складывается из затрат (издержек) организации товародвижения в цепях поставок [1, 9], где значимый вес имеют транспортные расходы. Большой износ основных фондов железнодорожного транспорта в настоящее время является одним из негативных моментов для транспортной системы страны, ибо безопасность и надежность доставки грузов непосредственно зависит от их состояния [2–4].

Обратимся к стратегическим программам развития транспортных систем развитых стран и России. Не претендуя на полноту, основные приоритеты их развития приведены ниже:

РОССИЯ	ЕВРОСОЮЗ	США
<ul style="list-style-type: none"> - развитие опорной транспортной сети; - увеличение транзитного потенциала; - ликвидация отставания развития дорожной сети от автомобилизации; - повышение качества перевозок; - повышение безопасности на транспорте и др. 	<ul style="list-style-type: none"> - пропорциональное развитие видов транспорта; - повышение безопасности перевозок; - развитие экологических видов перевозок; - интеграция пассажирского транспорта с городским; - развитие механизмов международной транспортной политики и др. 	<ul style="list-style-type: none"> - обеспечение безопасности на транспорте; - обеспечение мобильности; - стимулирование экономического роста страны; - обеспечение защиты социальной и природной среды транспортной системы; - обеспечение национальной безопасности

Как видно из анализа, транспортные системы развитых стран имеют проблемы связанные с экологией и безопасностью, которые вынесены в приоритеты развития. В тоже время транспортная сеть России требует доведения уровня развития до международных, которые должны определять место России в трансконтинентальном транзите.

На современном этапе транспортная система «отчитывается» объемом роста перевозок, который, несомненно, имеет большое значение. Но для интеграции в международную транспортную систему существуют другие показатели – показатели качества. Качество и конкурентоспособность «популярные» и «приевшиеся» экономические категории для транспорта имеют вполне конкретные измеримые значения. Для оценки качества, накануне вступления в ВТО, следует оценивать работу транспортной системы сопоставляя с развитыми странами показатели, т.е. по: цене организации товародвижения; сроку доставки груза; надежности; транспортной доступности; комплексности услуг; экологичности; стабильности тарифной и экономической политики и другим показателям.

Международная практика оценки макроэкономических систем в том числе и транспортной отрасли имеет надежный механизм отслеживания динамики показателей и конкурентоспособности, реализуемые в стандартах качества [5]. Именно стандарты определяют множество индикаторов формирующих пространство состояний транспортных систем, их месторасположение, определяет направления их перемещения в результате реализации инвестиционных и инновационных программ, комплексных целевых программ развития.

Переход к рыночным механизмам функционирования предприятий транспорта определяет проектный подход к разработке инвестиционных программ, суть которого заключается в первоочередной реализации финансово-эффективных инвестиционных проектов. В этих условиях социальная роль транспорта и ее роль инфраструктуры национальной экономики в оценке проектов нивелируется, проекты со значительным внетранспортным эффектом без поддержки со стороны бюджетов разных уровней не реализуются. Усилия государства по реализации государственно-частного партнерства не имеют достаточных для стратегического уровня масштабов. Уровни взаимодействия транспортных предприятий в предоставлении транспортных услуг а равно и в стратегических проектах в зависимости от согласованности интересов и выгод допускают формы: сотрудничества, кооперации, соперничества, конкуренции [6]. Государственное регулирование и надзор над транспортными предприятиями должны обеспечиваться с учетом перечисленных конкурентных стратегий развития предприятий транспорта.

Правовые аспекты реализации логистических технологий в транспортной системе России характеризуются разработками – национальных нормативно-правовых актов сближающие транспортную систему к международным нормативам. Процесс идет по пути от частного к общему, хотя накопленный мировой опыт показывает возможность качественного скачка (синергетического) эффекта за счет реализации правовых механизмов регулирования конкуренции с учетом эффективности каждого вида транспорта в своем сегменте. Так, на сегодняшний день железнодорожный транспорт, имея большой резерв в организации трансконтинентальных перевозок, не имеет достаточной правовой базы для оперирования грузопотоками в международных сообщениях [2].

Информационное обеспечение смешанных перевозок (представляющие узкое место нашей транспортной системы), также как и технологии взаимодействия большого числа операторов на рынке транспортных услуг, давно уже отработано за рубежом. В то же время появление таких интеллектуальных координационных центров в современной России задерживается. Так, информационная система логистического центра порта Гамбург оперирует около тысячи перегрузочными комплексами (причалами) и несколькими тысячами операторов. Обязательным условием вхождения предприятия в рынок транспортных услуг является его подключение к соответствующим информационным системам.

Информационные системы современности обеспечены тремя условиями реализации эффективного документооборота: защита информации, единые стандарты, аутентификация документооборота. В рамках реализации логистических технологий происходит формирование нового направления в информационных технологиях – информационная логистика, включающая вопросы обеспечения систем телематики транспортных процессов, грузовых единиц, подвижных средств, создания интернациональных и национальных информационных порталов интегрированных логистических систем, оптимизации информационного обеспечения реальных товаропотоков и других вопросов.

Составной частью информационной логистики должна стать система электронного документооборота на базе унифицированных форм и единых правил информационного оповещения, подтверждения и контроля прохождения грузопотоков.

В этих условиях единственной парадигмой сохранения и даже совершенствования управляемости материально-транспортных потоков остается создание межотраслевой (государственной) унифицированной информационно-справочной и управляющей логистической системы «ПЕРЕВОЗКИ» (ГИСУЛС «ПЕРЕВОЗКИ»). Такая система может создаваться и представляться самой крупной и консолидирующей транспортной компанией России – ОАО «РЖД».

Идеология ГИСУЛС «ПЕРЕВОЗКИ» обеспечит информационную платформу для функционирования логистических центров крупных компаний, отраслевых и региональных логистических центров.

Какие цели и задачи может преследовать ГИСУЛС «ПЕРЕВОЗКИ»?

1. Формирование на принципах «открытых систем» распределенной информационной базы данных мониторинга состояния грузовых потоков.
2. Создание информационной инфраструктуры логистики процессов товародвижения, позволяющее реализовать равный доступ пользователей к системе (регламентированный только статусом на рынке транспортных услуг).
3. Предоставление участникам рынка транспортных услуг информационной платформы для разработки собственных информационно-управляющих систем.
4. Создание на базе ГИСУЛС «ПЕРЕВОЗКИ» системы краткосрочного и оперативного прогнозирования перевозок.
5. Формирование системы электронного документооборота организации грузовых перевозок между государственными (надзорными) и коммерческими структурами.

Интеграционные процессы в экономике на основе информационных систем и использования эффективного аутсорсинга процессов товародвижения предприятиями экономики, безусловно, приведут и в нашей стране до реализации полномасштабных логистических проектов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Джонсон Д. Современная логистика. М.: Изд. дом Вильямс, 2005.
2. Елисеев С.Ю. Построение и оптимизация функционирования международных транспортно-логистических систем. М.: ВИНТИ РАН, 2006.
3. Куренков П.В., Котляренко А.Ф. Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении. Экономика. Логистика. Управление. Самара: СамГАПС, 2002.
4. Липидус Б.М. Техническая политика как инструмент реализации экономической стратегии на железнодорожном транспорте. Подходы к методологии. М.: Маршрут, 2004.
5. Мамаев Э.А. Железнодорожный транспорт в транспортном стандарте региона: проблемы управления стратегическими изменениями // Наука и техника транспорта. 2005. № 1.
6. Мамаев Э.А. Управление региональными транспортными системами в условиях изменений: проблемы и модели. Ростов н/Д: Рост. гос. ун-т путей сообщения, 2005.
7. Миротин Л.Б. и др. Логистика: Управление в грузовых транспортно-логистических системах. М.: Юрист, 2002.
8. Резер С.М. Логистика экспедирования грузовых перевозок. М.: ВИНТИ РАН, 2002.
9. Сергеев В.И. Логистика в бизнесе. М.: ИНФРА-М, 2001.

МАТВЕЕВА Л.Г., НИКИТАЕВА А.Ю.

СТИМУЛИРОВАНИЕ РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ: ИНСТРУМЕНТАРИЙ СИСТЕМНОГО ПОДХОДА

Эффективность разработки, принятия и реализации управленческих решений мезоэкономического масштаба в значительной степени сопряжена с полнотой применения инструментария системного подхода для интеграции потенциала государственного, коммерческого и некоммерческого секторов в процессе постановки и достижения целей экономических сис-