

СТРУКТУРНЫЙ АСПЕКТ ОРГАНИЗАЦИОННО-СБЫТОВОЙ ФУНКЦИИ РЕГИОНАЛЬНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ

Тараканов Н.Л.

Рассмотрены терминологические аспекты формирования организационно-сбытовой функции логистических центров. Сформулированы концептуальные подходы к учету региональным фактором в процессе регулирования материальных потоков посредством организации региональных логистических центров.

Постановка проблемы в общем виде и ее связь с важными научными и прикладными задачами. Современные мировые тенденции в развитии логистического бизнеса указывает на ведущую роль логистических центров (ЛЦ) в обслуживании материальных потоков. Под ЛЦ понимается система логистических предприятий с полным набором сервисных логистических услуг, функционирующих в узлах транспортных сетей на пересечении магистральных путей сообщения разных видов транспорта, которые гарантированно обеспечивают клиенту пакетным логистическим обслуживанием в сочетании с достижением максимального синергетического эффекта по перемещению товаров в логистической цепи от производителя к конечному потребителю [1, с. 95]. Данное определение ЛЦ указывает на их главное преимущество, которое связано с комплексной организацией логистического бизнеса на основе концентрированного обслуживания разнообразных логистических цепей в одном месте (ЛЦ) [2].

На Украине ЛЦ, как перспективная форма комплексного развития производительных сил, еще не получила адекватного развития. При создании логистических предприятий (логистических складов, распределительных центров, производственных участков доработки товаров и пр.) преобладает узко коммерческий подход, при котором решаются конкретные задачи отдельных предпринимательских структур [3]. С другой стороны, сложившееся отставание в комплексном видении перспектив формирования ЛЦ на региональном уровне от ведущих зарубежных аналогов имеет и свои положительные стороны, связанные с возможностью поиска новаторских подходов, которые позволят с учетом накопленного зарубежного опыта перейти к проектированию ЛЦ нового поколения.

Анализ достижений и публикаций по теме исследования. Выделение нерешенных ранее частей общей проблемы. Вопросам организации и функционирования ЛЦ посвящены труды А.И. Авена, С.М.

Бортника, Е.В Крикавского, В.И. Павлова, М.Я. Постана, Н.И. Чухрай и ряда других авторов. В них исследуются различные аспекты управления ЛЦ, особенности их размещения, взаимодействия в составе логистических цепей и др. В тоже время следует отметить, что ряд важных аспектов данной проблемы, связанных с адаптацией ЛЦ к рыночным условиям хозяйствования остаются малоизученными, требующими дальнейшего осмысления. В первую очередь это относится к формулированию новых концептуальных подходов к развитию сбытовой функции ЛЦ-одной из определяющих в наборе региональных задач логистического бизнеса.

Целью статьи является разработка стратегических направлений обеспечения организационно-сбытовой функции региональных логистических центров с учетом специфики развития логистического бизнеса в приморских регионах.

ЛЦ как новое явление в экономике регионов, требует уточнений некоторых аспектов понятийного аппарата, которые должны содействовать конструктивному рассмотрению комплекса вопросов, возникающих в связи с развитием сбытовой функции ЛЦ.

Во - первых, следует обратить внимание на консолидированный итог дискуссий как среди ученых, так и среди практиков, который проходил в течение последних нескольких лет по поводу содержательной стороны понятия «логистический центр». Разбежности в трактовках заключались в том, что среди близких симантических терминов, таких как логистический парк, логистический городок, логистическая платформа и других ЛЦ признан в качестве термина, наиболее адекватно отражающего экономическое содержание исследуемого явления [4]. Этот вывод подтверждает позиция видного специалиста в области идентификации экономико-географической терминологии профессора Э.Б. Алаева, который понятие «центр» интерпретирует как «...точку, связи которой с окружающей территорией функциональны». Согласно его терминологии «центр, распространяющий на окружающий ландшафт потоки вещества, энергии и вообще передающий свои признаки ландшафту следует именовать очагом (центром распространения). Центр, по отношению к которому происходит стягивание вещества и энергии следует именовать фокусом (центром притяжения)» [5, с. 52-53]. Перечисленные признаки, свойственные общегеографическому понятию «центр», также присущи и ЛЦ. Так, по отношению к функции распространения вещества и энергии ЛЦ видоизменяют (трансформируют) параметры материального потока, передавая его конечному потребителю в ином, более востребованном к использованию виде. Аналогичным образом в отношении функции притяжения вещества и энергии ЛЦ обеспечивает концентрацию логистических услуг в одном месте, снижая тем самым их стоимость в результате действия

агломерационного эффекта. На этом фоне такие упомянутые выше термины как логистическая деревня, логистическая платформа и другие не содержат в себе признаки экономической составляющей интерпретации данной формы организации логистического бизнеса, которые можно было бы сопоставить с термином «центр».

Другой терминологический аспект проблемы связан с функциональным его наполнением. По этому поводу чаще всего встречаются две точки зрения.

Первая точка зрения отражает производственно-технологическую интерпретацию понятия ЛЦ. Например, ЛЦ определяется как «...структура, объединяющая ряд компаний, предоставляющих транспортные и экспедиторские услуги в комплексе с работой компаний, занимающихся производством и осуществлением торговых операций» [6]. Производственно-технологическая составляющая ЛЦ предусматривает наличие современной логистической инфраструктуры полифункционального назначения, типовыми элементами которой являются обслуживание интермодальных перевозках товаров и грузов, терминальная система контейнеризации товаропотоков, развитие складской логистики класса «А» и ряд других элементов.

Вторая точка зрения, которая также широко представлена в научной литературе, рассматривает ЛЦ в качестве организационно-экономического образования, призванного регулировать отношения, возникающие между субъектами логистического бизнеса, а также между субъектами логистического бизнеса и внешней рыночной средой. Данная точка зрения отражена, в частности, в работах В.И. Павлова, который под ЛЦ (в контексте взаимодействия транспортных предприятий и их посредников) понимает систему функций в области «...координації роботи транспортних фірм і посередників, аналізу і прогнозування основних регіональних вантажопотоків, моніторингу ринку транспортно-логістичних послуг, уніфікації та стандартизації документації, що використовується у логістичному процесі, інформаційного забезпечення роботи...» [7, с.165]. Аналогичная трактовка ЛЦ представлена в разработанной правительством Белоруссии «Программе развития логистической системы до 2015г.», в которой ЛЦ определяется как «юридическое лицо по оказанию логистических и сопутствующих услуг... для использования в рамках товаропроводящей сети в целях планирования и управления продвижением товаров в процессе их реализации, а также для управления товарными, сервисными и информационными потоками» [8, с. 4]. С учетом приведенных формулировок а организационно-экономическая функция ЛЦ направлена:

- на достижение определяющей роли ЛЦ в интегрированной системе управления материальными потоками;

- поддержку логистических фирм и компаний, деятельность которых направлена на координацию логистических цепей на основе обслуживания материальных потоков в режиме прямого смешанного сообщения, сквозной маршрутизации потоков и других прогрессивных форм организации материальных потоков;

- содействие развитию новых форм управления ЛЦ;
- обеспечение эффективной доставки товаров на рынки;
- создание условий для необходимого взаимодействия производителей (отправителей) и потребителей продукции.

Каждая из представленных двух точек зрения на содержание понятия ЛЦ не противоречит одна другой и объективно отражает суть явления. Синтез двух точек зрения превращается в одну из основных задач инновационного развития ЛЦ. В то же время мы считаем, что организационно-экономическая составляющая должна стать не только определяющей в развитии ЛЦ, но также должна быть ориентирована на поддержку сбыта продукции. Отражением подобной точки зрения на содержание и функции ЛЦ в более общем контексте служит определение, которое предложил Е.В. Крикавский. Согласно его позиции ЛЦ - это «...пространственный объект очерченной функциональности с соответствующей инфраструктурой и организацией деятельности, при помощи которого реализуются логистические услуги, связанные с приемкой, складированием, распределением, консолидацией, отправкой товаров, а также сопутствующими услугами, предоставляемыми независимыми по отношению к отправителю или получателю субъектами хозяйствования» [9]. В приведенном определении главным критерием по отношению к ЛЦ выступает его очерченная функциональность, которая подразумевает приоритет организационно-экономической функции ЛЦ.

В структуре организационно-экономической функции ЛЦ в работе фокусируется внимание на одной из важных ее компонент, связанной с адаптацией материальных потоков к сбыту продукции на товарных рынках. В этой связи в составе организационно-экономической функции мы выделяем организационно-сбытовую компоненту в самостоятельный объект исследований. Организационно-сбытовая компонента (функция) объединяет в себе совокупность экономических, организационных, правовых, финансовых и других инструментов, направленных на усиление роли ЛЦ в процессе реализации продукции на товарных рынках. Кроме того, организационно-сбытовая функция ЛЦ будет способствовать объединению коммерческих интересов товаропроизводителей, перевозчиков и потребителей продукции под общую цель максимизации объемов товарных продаж. В этом случае интеграционные процессы в логистических цепях должны быть сориентированы на разработку правовых норм усиления взаимодействия участников логистического бизнеса, включая адаптацию ЛЦ к международным стандартам

обслуживания материальных потоков

Концепция ЛЦ ориентирована на регионы повышенной концентрации материальных потоков: приморские, пограничные и др. По этой причине организационно-сбытовую функцию ЛЦ следует отождествлять с региональным фактором регулирования материальных потоков посредством организации региональных логистических центров (РЛЦ). Уточним некоторые аспекты становления организационно-сбытовой функции РЛЦ на примере региона Украинского Причерноморья – одного из перспективных в области развития логистики материальных потоков.

Первый аспект связан с уточнением территориальных границ проявления организационно-сбытовой функции РЛЦ.

Выгодное приморское экономико-географическое положение Украинского Причерноморья, высокий уровень развития производительных сил, диверсифицированная структура экономики и ряд других факторов указывают на целесообразность построения концептуальной модели формирования региональной сети ЛЦ. На среднесрочную перспективу (2011-2015гг.) в границах рассматриваемого региона выделяются следующие приоритетные логистические задачи:

- обеспечение устойчивого роста объемов внешнеторговых и транзитных товарных потоков преимущественно за счет интенсификации работы действующих морских портов и взаимодействующих с ними смежных видов транспорта;
- создание вокруг ведущих портовых центров региона логистических зон складской, торгово-распределительной и иных видов логистической деятельности;
- развитие мультимодальной транспортной инфраструктуры, в том числе проектирование и строительство объездных магистралей вокруг крупных городов и городских агломераций с целью снижения транспортной нагрузки на приморские и припортовые территории;
- обеспечение комплексного логистического обслуживания контейнерных товаропотоков;
- увеличение стоимости продукции, транспортируемой через регион, в результате создания многофункциональных припортовых комплексов доработки товаров;
- формирование условий для опережающего наращивания объемов экспорта продукции из внутренних районов приморских областей за счет более полного использования их выгодного транспортно-логистического положения по отношению к внешним рынкам сбыта продукции;
- подключение логистического бизнеса к формирующейся Европейско-Азиатской системе МТК;
- расширение участия логистического бизнеса в развитии торгово-экономических связей между странами, входящими в Черноморский

район экономического сотрудничества;

- инфраструктурная поддержка в развитии логистического бизнеса, в том числе путем нормативно-правового, кадрового, финансового, научно-технического и других видов обеспечения логистической деятельности.

В границах Украинского Причерноморья сложилась сеть узловых портово-промышленных комплексов (УППК): Одесский (Одесса, Ильичевск, Южный), Дунайский (Измаил, Рени), Днепро-Бугский (Николаев, Октябрьск, Херсон), Западно-Крымский (Севастополь, Камышевая Бухта), Восточно-Крымский (Керчь, Камыш-Бурун) [10], в которых концентрируются основные экспортно-импортные и транзитные товаропотоки региона. Исходя из данной закономерности границы действия организационно-сбытовой функции РЛЦ целесообразно определять исходя из потребностей в решении логистических задач каждого УППК в отдельности.

1. Одесский УППК является ведущим в стране по обслуживанию внешнеторговых связей Украины. На его долю приходится более 70% всего внешнеторгового оборота морских портов Украины. Ввиду своего доминирующего положения в системе портов страны к Одесскому УППК предъявляются повышенные требования в области экономичности, качества, надежности, бесперебойности обслуживания материальных потоков в соответствии с современными запросами клиентуры. Выделяется следующий комплекс задач, решение которых требует приоритетного использования логистических методов обслуживания материальных потоков:

- обеспечение устойчивой конкурентоспособности в системе обслуживания материальных потоков между рынками стран Азиатско-Тихоокеанского бассейна и Европой, в первую очередь в перспективном сегменте транзитных поставок товаров из Китая в Россию, Белоруссию и другие страны СНГ и Балтии;

- модернизация прилегающей к портовым центрам транспортной инфраструктуры в целях опережающего увеличения пропускной способности припортовых железнодорожных станций и участков автомобильных магистралей, технологически связанных с морскими портами;

- резервирование территорий логистических перекрестков с последующей организацией в Одесском регионе мощной распределительно-складской и производственной-сбытовой инфраструктуры;

- разработка технико-экономического обоснования и проектной документации по строительству новой объездной трассы вокруг Одесского УППК, интегрированной с МТК №9 и проектом создания Черноморского транспортного кольца;

- организация центров материально-технического снабжения, ремонта и технической диагностики логистических предприятий, обслуживающих материальные потоки отечественных и зарубежных потребителей;

- разработка научно-обоснованной схемы размещения ЛЦ в зонах основных транспортных магистралей: Одесса – Киев, Одесса – Днепропетровск, Одесса-Мариуполь, Одесса – Кишинев, Одесса – Рени;

- развитие новых производственных функций припортовой промышленности, связанных с формированием специализированных комплексов доработки товаров и ряд других задач.

2. Дунайский УППК. Периферийное положение Дунайского УППК по отношению к основным промышленным центрам Восточной Украины, повышенные транспортные издержки по доставке товаров в порты Дунайского региона, высокая конкуренция с румынскими портами за транзит грузов через Нижний Дунай определяют в качестве приоритетных разработку комплексных мероприятий по обеспечению логистического обслуживания УППК в следующих направлениях:

- активное вовлечение АПК Украинского Причерноморья к экспорту продукции через украинские дунайские порты;

- обеспечение стабильных перевозок экспортно-импортные и транзитные товаропотоки между Украиной, другими странами СНГ и Дунайским международным регионом через создание современного транспортного перехода Дунай – Черное море с строительством нового морского порта на юге Одесской области;

- интеграция транспортного комплекса региона в 7-й Дунайский МТК путем модернизации и реконструкции портовых перегрузочных комплексов, навигационной системы внутренних водных путей, проведения дноуглубительных работ, организации современной материально-технической базы обслуживания судов, включая шипчандлерское обслуживание флота, бункеровку судов и пр.;

- строительство транспортного перехода через Дунай и международной автомагистрали Одесса – Рени;

- совершенствование логистики доставки массовых насыпных грузов в дунайские порты путем частичного переключения экспортной железной руды, бокситов и каменного угля, следующих по железной дороге в дунайские порты из Николаева, Херсона и Мариуполя на морской транспорт;

- привлечение стратегического инвестора для восстановления порта Усть – Дунайск;

- активное развитие торгово-экономического сотрудничества с пограничными территориями Румынии и Молдавии, в том числе посредством создания инфраструктуры для оптовой и розничной торговли, расширение паромного сообщения с румынскими дунайскими

портами Тульча, Галац, Брэила;

- координация планов развития Дунайского УППК в контексте расширения международного сотрудничества стран Дунайского бассейна в рамках Дунайской комиссии.

3. Логистические задачи развития Днепро-Бугского УППК во многом определяются выгодным транспортно-географическим положением комплекса по отношению к товарным рынкам и промышленным центрам Восточной Украины, а также к доставке товаров на внешние рынки по внутренним водным путям: Днепру и Южному Бугу. Важным направлением в развитии комплекса является закрепление за ним внешнеторговой специализации по обслуживанию экспортно-импортных материальных потоков, зоной зарождения (погашения) которых являются преимущественно восточные и центральные районы страны. Перспективы развития Днепро – Бугского УППК целесообразно рассматривать отдельно для Николаевского и Херсонского портово-промышленных узлов (ППУ) и объединяющего их в единый комплекс Бугско – Днепровского лиманного канала (БДЛК).

Перспективы развития Николаевского ППУ включают:

- модернизацию подходных железнодорожных путей сообщения, включая электрификацию железнодорожных линий и строительство второй железнодорожной ветки ст. Апостолово – Николаев;

- строительство нового транспортного моста через Южный Буг;

- разработку перспективного плана наращивания мощностей порта Октябрьск с ориентацией на обслуживание массовых грузов и грузов в контейнерах;

- разработку ТЭО и проектной документации по выбору площадки под строительство нового морского порта в устье Березанского лимана в комплексе с развитием логистической инфраструктуры в приморских районах Николаевской области.

Перспективы развития Херсонского ППУ предусматривают:

- превращение ППУ в ведущий на Украине логистический центр по обслуживанию материальных потоков в системе «река-море», поставляемых по Днепру;

- резервирование территории под расширение Херсонского морского порта, включая строительство новой железнодорожной ветки от ст. Цюрупинск;

- углубление специализации Херсонского ППУ на обслуживании мелких и средних товарных партий (до 10 тыс. т) с совершенствованием логистики взаимодействия морского и речного транспорта;

- формирование более рациональных маршрутов экспорта металла с ведущих металлургических предприятий Украины, исключая перевалку грузов через речные порты.

Перспективы модернизации БДЛК предусматривают:

- доведение глубин канала до 13 м. а в последствии до 15 м, что позволит принимать суда водоизмещение до и выше 70 тыс. т, а также внедрить эффективную логистическую схему перемещения внешнеторговых потоков через БДЛК без дополнительной догрузки (разгрузки) в устьевом порту;
- предусмотреть возможность предоставлять скидки к канальному сбору и другим платежам за проход судов по каналу;
- создать инвестиционный консорциум из числа заинтересованных участников для модернизации БДЛК с разработкой нового паспорта канала.

4. Западно-Крымский УППК. Основной логистический потенциал комплекса сконцентрирован в Севастопольском ППУ. Его превращение в мощный транспортно-логистический центр Крыма предусматривает:

- строительство новой скоростной железнодорожной и автомобильной магистрали, связывающей Севастополь с центральными и восточными районами Украины и дальнейшим выходом на Россию и Белоруссию;
- реконструкцию железнодорожного участка пути Симферополь – Инкерманн, модернизация железнодорожной станции Верхнесадовое;
- строительство морского пассажирского вокзала для обслуживания круизных лайнеров;
- развитие глубоководных причалов под импорт коксующихся углей и других массовых грузов для металлургических предприятий Украины;
- резервирование свободных территорий вокруг рыбного порта в Камышевой Бухте для строительства новых перегрузочных терминалов.

5. Перспективы развития Восточно-Крымского УППК определяются:

- реконструкцией порта Камыш–Бурун и строительством на его базе крупного специализированного цементного терминала для потребителей как Украины, так и соседних причерноморских стран;
- дальнейшим наращиванием пропускной способности морской железнодорожной паромной переправы порт Крым – порт Кавказ;
- модернизацией железнодорожной ветки Джанкой – Керчь;
- превращением Керченского УППК в главную перевалочную базу материальных потоков, следующих через порты Азовского бассейна;
- инфраструктурным обустройством и последующим резервированием свободных припортовых территорий в районе пос. Аршинцево, Камыш – Буруна и Багерова в качестве перспективных зон производственно-логистической деятельности.

Перечисленные логистические задачи перспектив развития ведущих УППК Украинского Причерноморья указывают на высокий

уровень локализации границ распространения сбытовой функции РЛЦ, ориентированной на магистральные трассы входа и выхода товарных потоков через ведущие морские порты региона.

Второй аспект становления организационно-сбытовой функции РЛЦ связан с обеспечением условий для достижения функциональной соподчиненности использования регуляторных инструментов. Функциональная соподчиненность регуляторных инструментов включает два иерархических уровня:

- верхний уровень: уровень регулирования региональной системы ЛЦ (регуляторные инструменты общего назначения);

- нижний уровень: уровень регулирования каждого ЛЦ в отдельности (регуляторные инструменты специального назначения) (рис.1.).

Функции РЛЦ по отношению к использованию регуляторных инструментов общего назначения предусматривают:

- а) адаптацию нормативно-правовой базы логистического обслуживания материальных потоков под специфические задачи развития региональной сети ЛЦ путем:

- нормативно-правовое обеспечение условий для привлечения крупных инвесторов в строительство объектов ЛЦ;

- разработку для пилотных логистических проектов распорядительных актов по предоставлению налоговых льгот и иных преференций, предусмотренных местным законодательством;

- подготовку регламентной и типовой документации, определяющей порядок, разработку, рассмотрение и внедрение нормативных документов, документов по проведению конкурсов, предоставлению услуг, заключению хозяйственных договоров на осуществление логистической деятельности и др.;

- б) разработку и реализацию комплексных целевых Программ формирования базовых объектов инфраструктуры, удовлетворяющих потребности всех ЛЦ региона с обоснованием:

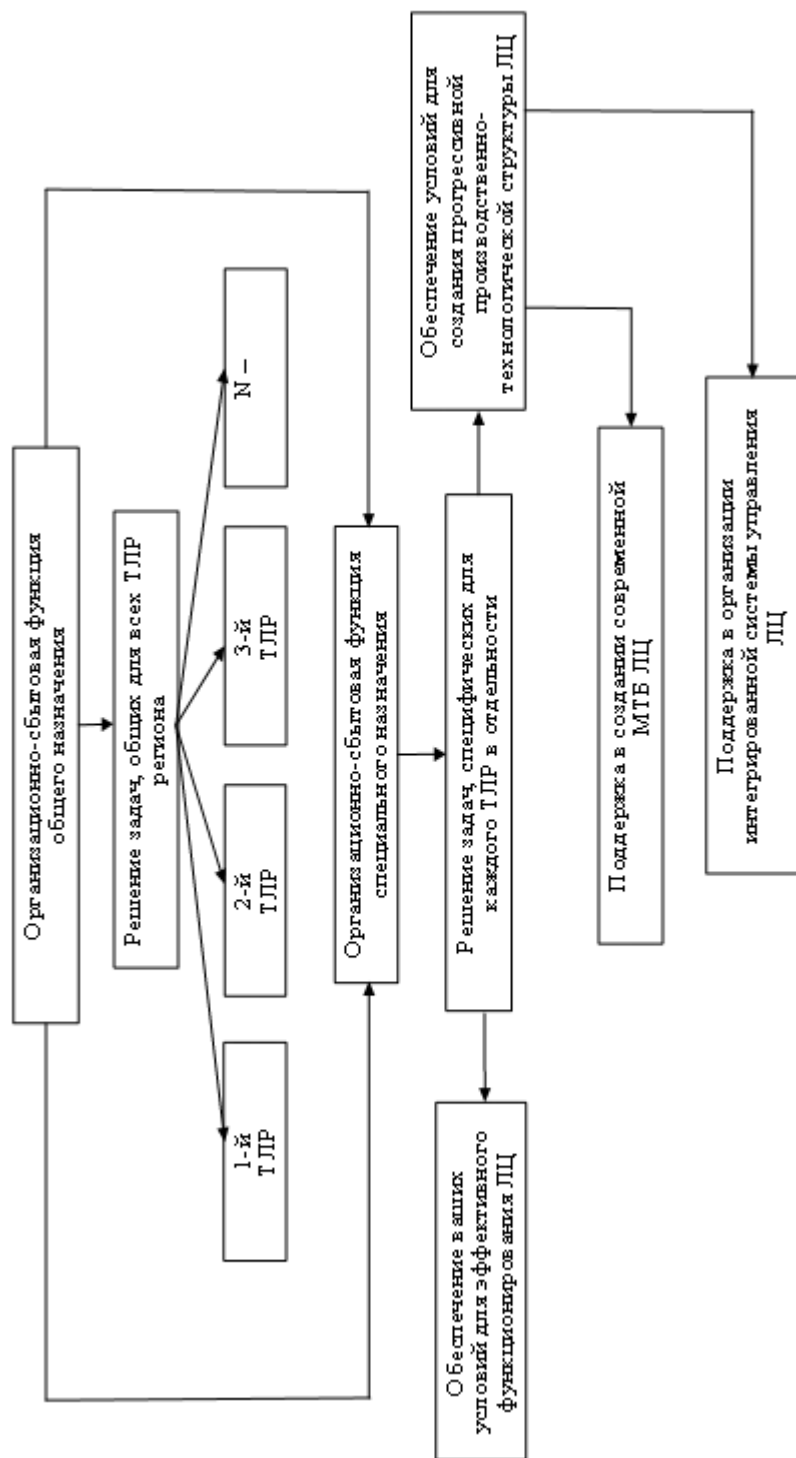


Рис. 1 Структура организационно-сбытовой функции РЛЦ

- принципиальной схемы финансирования инфраструктурных проектов (формирование инвестиционных ресурсов за счет акционерного капитала, использование финансового лизинга, кредитов коммерческих банков, средств государственного, областного и местных бюджетов);

- сроков, объемов финансирования и этапов реализации программных установок;

- организационной структуры управления реализацией Программ и их эффективности;

в) необходимое сопровождение процесса подготовки кадров для обслуживания логистического бизнеса путем:

- мониторинга в тесном сотрудничестве с городскими и областными центрами занятости рынка логистических специальностей, в том числе: отслеживание в реальном режиме спроса и предложения по специалистам высшей квалификации (топ-менеджеров), специалистов среднего звена, рабочих профессий;

- оказания содействия в организации на местах учебных центров по обучению персонала логистических фирм и компаний практическому маркетингу, таможенному и брокерскому делу, работе на терминальных комплексах, в системе связи и пр.;

- внедрения европейских программ краткосрочного обучения, предназначенных для повышения квалификации и переподготовки как руководящего, так и среднего звена сотрудников логистических фирм;

- организации и проведения совместных программ обучения, учебных курсов, семинаров с зарубежными школами логистики, занятыми практической и учебно-консультационной деятельностью;

г) развитие регионального рынка логистических услуг на основе:

- обеспечения единых и равноправных отношений между всеми участниками логистического бизнеса, образующими региональную сеть ЛЦ;

- обеспечение качества предоставляемых логистических услуг;

- содействия интеграции ЛЦ в общеевропейские логистические ассоциации;

- организации централизованного снабжения ЛЦ региона сырьем, материалами, комплектующими на основе формирования единой системы материально-технического обеспечения, организации вспомогательных и обслуживающих производств общего назначения;

д) унификацию и стандартизацию делопроизводства, которая используется в логистическом бизнесе, содействие внедрению электронного документооборота и стандарта UN EDIFACT, осуществление обмена информацией на принципах единого информационного пространства.

е) проведение комплексных исследований по территориальной организации системы ЛЦ, включая:

- выбор перспективных площадок под строительство ЛЦ;
- резервирование территорий под перспективные направления развития логистического бизнеса;

- ж) создание комплексной системы управления качеством предоставляемых логистических услуг;

- з) организацию информационного обеспечения функционирования ЛЦ региона, включая централизованную систему связи и контроля за конъюнктурой товарных рынков, создание единого информационно-логистического центра обработки и передачи информации субъектам логистического бизнеса, расширение международного сотрудничества в этой сфере;

- и) решение социально-экономических и экономико-экологических проблем развития территорий, объединенных пространственной структурой ЛЦ за счет создания новых рабочих мест, экологизации логистической деятельности и др.

Регуляторные инструменты специального назначения направлены на:

- трансформацию ЛЦ в центральный элемент интегрированных логистических каналов сбыта продукции;

- объединение производителей и потребителей материальных потоков в единую взаимосвязанную систему на принципах и стандартах бытовой логистики

- формирование стратегических точек роста экономики регионов путем координации взаимодействия ЛЦ как с социально-экономической системой регионов, так и со смежными видами экономической деятельности.

Исходя из перечисленных специальных функций задачи РЛЦ подразделяются на задачи эффективной поддержки становления и развития отдельных ЛЦ, и на аналогичные задачи обеспечения прогрессивной структуры ЛЦ.

В первом случае задачи РЛЦ должны решаться в тесном сотрудничестве с местными органами власти, на территории которых предполагается создание ЛЦ, включая:

- разработку положения о постоянно действующей конкурсной комиссии, предоставляющей право на осуществление логистической деятельности с включением в ее состав представителей местных органов власти;

- внесение предложений в корректировку схем районных планировок населенных пунктов и административных районов, на территории которых создаются ЛЦ.

- создание условий для активизации решения задач социально-экономического развития территорий и др.

Во втором случае задачи РЛЦ предусматривают поддержку ЛЦ в

направлении создания современной структуры материально-технической базы ЛЦ, организации прогрессивной структуры управления ЛЦ в качестве узловых объектов, определяющих поведение логистических каналов сбыта продукции.

Поддержка в создании современной структуры материально-технической базы ЛЦ определяется комплексным выполнением логистических функций в соответствии с современным уровнем развития логистического бизнеса. Аналогичная поддержка в организации прогрессивной структуры управления ЛЦ предусматривает:

- обеспечение условий, при которых ЛЦ будут способны выполнять консолидирующую функцию в обеспечении интегрированной системы управления материальными потоками в логистической цепи перемещения товаров и грузов от производителей к конечным потребителям;

- стимулирование деятельности логистических фирм и компаний на обслуживание материальных потоков в режиме прямого смешанного сообщения, сквозной маршрутизации поставок и других прогрессивных форм доставки товаров потребителям;

- содействие необходимому взаимодействию производителей (отправителей) и потребителей продукции.

Третий аспект становления организационно-сбытовой функции РЛЦ связан с созданием постоянно действующих органов управления региональной системой ЛЦ, которая будет координировать процесс формирования и развития взаимосвязанной сети логистических объектов в регионе. Наличие постоянного органа управления позволит:

- аккумулировать как позитивный, так и негативный зарубежный и отечественный опыт организации ЛЦ;

- рассматривать каждый в отдельности ЛЦ в качестве целостной системы с внутренними и внешними связями, ориентированными на сбытовую деятельность товаропроизводителей;

- производить селекцию внешних воздействий на функционирование РЛК и «реагировать» на те из них, которые влекут за собой значимые последствия для ведущих видов региональной экономики.

В целях повышения экономической заинтересованности и ответственности логистического бизнеса за результаты деятельности, более полный учет социально-экономического интересов регионального развития целесообразна постановка вопроса о создании при облгосадминистрациях постоянно действующих межведомственных научно-координационных Советов по логистике.

Предусматриваются следующие основные направления деятельности научно-координационных Советов:

- разработка предложений по адаптации государственной

региональной экономической политики под специфические условия развития логистического бизнеса в регионах;

- защита интересов логистического бизнеса в центральных министерствах и ведомствах;

- оказание правовой помощи субъектам логистического бизнеса;

- разработка и внесение на рассмотрение в центральные и местные органы власти проектов законов, указов и распоряжений, направленных на совершенствование организационно-экономических основ формирования и функционирования региональных систем ЛЦ;

- содействие разработке концепций, стратегий, нормативных актов, целевых программ, других документов, необходимых для формирования и развития ЛЦ;

- обоснование и закрепление в документах, определяющих перспективы социально-экономического и научно-технического развития областей, городов и административных районов приоритетных направлений развития ЛЦ, согласование планов и программ развития ЛЦ с программами развития области и населенных пунктов;

- содействие привлечению инвестиций и инноваций в логистический бизнес;

- осуществление правовой и иных форм поддержки разрешения спорных вопросов как между субъектами логистической деятельности, так и со смежными видами бизнеса.

Предложенная система управления ЛЦ будет иметь позитивные последствия в том случае, если будет взаимосвязана и принимать стратегически важные решения совместно с действующими национальными и международными логистическими ассоциациями типа FIATA и др.

Выводы и перспективы дальнейших исследований. Реализация выше рассмотренных перспективных направлений обеспечения эффективного движения материальных потоков на основе формирования региональных логистических центров предусматривает разработку научно обоснованной концепции, программы и отдельных бизнес-проектов по организации системы ЛЦ в регионах перспективной логистической деятельности. Это будет способствовать диверсификации рынков сбыта продукции, повышению качества предоставляемых логистических услуг, ускорению решения местных социально-экономических проблем, а также послужит примером для организации подобных ЛЦ в других регионах страны.

Литература

1. Колмыкова А.Н. Развитие региональных логистических центров в Германии//Логистика. – 2008. –№ 6. – С. 60 – 63.

2. Прокофьева Т.А., Лопаткин О.М. Логистика транспортно-

распределительных систем: региональный аспект. – М.: РКонсульт, 2003. – 400 с.

3. Сладкий склад//Транспорт и логистика. – 2008. – N 5. – С. 40 – 42.

4. Урбанский И. Перспективы развития транспортной инфраструктуры и логистики в Украине//Порты Украины. – 2008. – № 6. – С. 12 – 16.

5. Алаев Э.Б. Экономико-географическая терминология. – М.: Мысль, 1977. – 199с.

6. Аникишина Е. Искусство антизатратной логистики //Транспорт. – 2007. – № 6. – С. 65– 67.

7. Павлов В.І., Бортнік С.М. Транспортно-логістичний комплекс регіону: інтеграційні процеси. – Луцьк: Надстир'є, 2005. – 256 с.

8. Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года. – Минск – Постановления Совета Министров республики Беларусь, 2008. – № 1249 от 29. 08. 2008 г. – 44 с.

9. Крикавский Є.В.: «Логистический центр – это узловой объект логистических сетей...»//Логистика: проблемы и решения. – 2008. – № 5. – С. 38 – 39.

10. Тараканов Н.Л. Портово-промышленные комплексы в обеспечении внешнеэкономической безопасности/В.А. Дергачев, Н.А. Кухарская, Н.Л. Тараканов. Геоэкономические основы национальной безопасности: Научная монография. – Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2005. – С. 119 – 150.

Abstract

Tarakanov N.L.

Structural aspects of the organization and sales regional logistics center

We consider the terminological aspects of the formation of organizational and marketing functions of logistics centres'. Formulated a conceptual approaches to mainstream regional factor in the management of material flows through the organization of regional logistics centres'.