

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ: Сб. материалов 12-й Всероссийской (4-й международной) научно-практической конференции (23 мая 2014 г.). – Владивосток: Мор. гос. ун-т, 2014. – 80 с.

ЦЕЛОСТНОСТЬ ЛОГИСТИЧЕСКИХ МОДЕЛЕЙ КАК ПРОБЛЕМА СОВРЕМЕННОЙ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ЭКОНОМИКИ

В.А. Останин,
ДФУ, г. Владивосток, Россия

1. В качестве авторской гипотезы принимается положение о том, что Дальнему Востоку России, как и всей стране, необходима единая комплексная стратегия развития логистического макроэкономического комплекса, понимаемая и признаваемая научным сообществом, политиками и обществом в целом. Подобная стратегия должна создаваться не только структурами федерального центра, но и субъектами единого рыночного производственно-экономического пространства на местах, т.е. как «сверху», так и «снизу». Все попытки провести подобные стратегические инициативы, опираясь на доминирующую роль федерального центра, игнорирующие интересы регионов, как нам представляется, обречены на низкую эффективность как глобальных, так и региональных проектов. Отсутствие чётко сформулированной, продуманной, понимаемой гражданами стратегии становится первым условием её «провальности». При этом следует также признать и то фундаментальное положение, что крупные региональные проекты нуждаются не только в финансовой и политической поддержке государства, но и в прямом воздействии на эти процессы целенаправленно действующими государственными институтами, механизмами и инструментами.

2. Логистический подход к осмыслению реальности прогнозов развития Дальневосточного региона позволяет выделить эти процессы развития территорий в концепции пространственной экономики, где объектом логистического проектирования становится относительно обособленное социально-экономическое пространство страны. Логистический подход в формировании единого целостного народно-

хозяйственного организма, по нашему мнению, логически вписывается в становление пространственной экономики России. Этот подход позволяет максимально учесть специфику России, разнообразие при-родно-климатических, экономических, социальных, демографических особенностей территорий. При этом следует исходить из признания очевидного факта – богатство качественных и количественных особенностей на территории России изначально предполагает отрицание её пространственного развития как некоторого цельного жёсткого образования, как единого гомогенного пространства, в котором могут сформироваться эффективные народно-хозяйственные пропорции с общими и равными пропорциями распределения и факторов производства, и жизненных благ. Эффективной моделью формирования единого народно-хозяйственного комплекса может стать модель с развитыми вертикальными и горизонтальными хозяйственными связями и взаимодействиями, действенность которых и жизненность самих предлагаемых моделей может обеспечить только целостное логистическое пространство.

Одновременно это позволит преодолеть и проявление как социального паразитизма отдельных территорий, так и социальное неравенство самих территорий в границах единого социально-экономического пространства. Развитый транспортно-логистический комплекс (ТЛК), сопряженный по видам производств и потребностям населения в услугах транспорта и логистики позволит одновременно преодолеть и оппортунизм региональных политиков, отдающих приоритет доминированию своих частных корпоративных и иных политических и экономических интересов.

3. По нашему мнению, формирование целостной системы ТЛК может составить предмет стратегической логистики, суть которой заключается в обеспечении всей системы информационными и прочими услугами, а формируемые ею задачи объективно требуют изменения содержания существующих моделей логистического, транспортного и информационного обеспечения потребностей бизнеса, институтов государства, социально-политических образований и т.д.

Развитая транспортно-логистическая инфраструктура, кроме того, может стать важным фактором повышения конкурентоспособности товара и на региональных рынках. Однако для этого сама система должна выходить за рамки отдельных предприятий и организаций, формируя региональные центры дистри-

буции. Последние уже не ограничиваются только перевалкой, хранением, распределением товара, но и оказывают комплекс сопутствующих необходимых услуг, в том числе по изучению рынка, изучений потребительских предпочтений, покупательского спроса, формирования страховых запасов. Эти процессы позволяют формировать целостность системы ТЛК, ориентируясь при этом на получение общего синергетического эффекта.

4. Эффективность самой транспортно-логистической инфраструктуры, в конечном счёте, определит покупатель, конечный потребитель. Он будет руководствоваться не только ценой, организацией сервиса, временем поставки, качеством и формой поставки, но и иными, в т.ч. комплементарными эффектами в области предоставления таможенных, банковских, страховых и прочих услуг.