

УДК 658.8

Короленко Н. В.,

кандидат экономических наук, доцент кафедры

международных экономических отношений,

Одесский национальный экономический университет, г. Одесса

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ РЕГИОНА: ЛОГИСТИЧЕСКОЕ
УПРАВЛЕНИЕ

Korolenko N. V.,

Ph.D. in Economics, Associate Professor

of Department of International Economic Relations,

Odessa National Economic University, Odessa

THEORETICAL ASPECTS OF INTERNATIONAL COMPETITIVENESS OF
THE REGION: LOGISTICS MANAGEMENT

В статье рассмотрены основные теоретические аспекты логистического управления в повышении международной конкурентоспособности региона. Особое внимание уделено вопросам управления рисками в логистике на предприятиях. Обоснована целесообразность внедрения системы логистического управления регионом на основе интегральной парадигмы.

The basic theoretical aspects of logistics management of the region in conditions of international competitiveness are reviewed in this article. Special attention is paid to risk management in logistics management in enterprises. The introduction of system of logistic management of the region on the basis of an integrated paradigm is justified.

Ключевые слова: логистическое управление, региональная логистическая система, международная конкурентоспособность региона, управление рисками в логистике, интегральная парадигма управления.

Keywords: logistic management, regional logistics system, international competitiveness, risk management in logistics, integrated management paradigm.

1. Вступление

Современное социально-экономическое положение Украины в условиях политического кризиса, неопределенности и рецессии международной экономики нуждается в формировании механизма управления по обеспечению макроэкономической стабильности.

Возникла необходимость разработки задач повышения международной конкурентоспособности страны, направленных на качественные организационные изменения в макроэкономической системе для реализации эффективной модели управления.

Ведущая роль в достижении такой цели принадлежит разработке устойчивого механизма управления регионами. Особое внимание необходимо уделять предприятиям, осуществляющим внешнеэкономическую деятельность, как основным субъектам международной экономики.

Исследованию путей и проблем внешнеэкономической деятельности Украины посвящены научные труды многих украинских и зарубежных ученых: О. И. Амоши, С.А. Ерохина, Ю. Г. Козака и др.

Научные основы системного логистического управления потоковыми процессами получили освещение в научных трудах отечественных и зарубежных ученых-экономистов, включая работы отечественных ученых: Б.А. Аникина, А.М. Гаджинского, В.Ф. Лукиных, М.А. Окландера, а также исследования зарубежных специалистов: Бауэрсокса Дональда Дж., Майкла Р. Линдерса, Харольда Е. Фирома и др.

Региональный аспект макрологистических систем исследован и описан в трудах Прокофьевой Т.А., Лопаткина О.М. Несмотря на значительное количество публикаций, которые посвящены проблематике экономических рисков, в литературе не получили надлежащего освещения вопросы управления рисками в логистике. Здесь можно выделить научные труды ученых Г. Л. Бродецкого, В. И. Сергеева.

Вместе с тем, теоретические вопросы логистического управления регионом нуждаются в проработке.

Таким образом, значимость проблемы и ее недостаточная теоретическая проработанность определяют актуальность темы исследования.

2. Постановка задания

Цель статьи — анализ основных теоретических аспектов логистического управления регионом в контексте повышения международной

конкурентоспособности. Это предполагает поиск необходимых шагов в построении эффективного механизма вертикальной интеграции предприятий в мезологистическую систему.

3. Результаты

В условиях усиливающейся конкуренции, осложненной последствиями глобального финансово-экономического кризиса 2008-2010 годов, а также политического кризиса, для украинских институций становится необходимым поиск и использование всех возможностей повышения эффективности хозяйствования на всех уровнях управления для предотвращения уровня потенциальных рисков.

Возможные резервы в данной области могут быть мобилизованы путем развития научного инструментария логистического управления потоковыми процессами.

Предметом исследования является логистическое управление регионом.

Международная конкурентоспособность национального региона – это его способность в условиях глобальной конкуренции на основе эффективного использования имеющихся традиционных и создания уникальных ресурсов локального развития стимулировать повышение производительности производства и уровня жизни местного населения и, соответственно, обеспечивать высокий конкурентный статус в геоэкономическом пространстве в долгосрочной перспективе [1].

Научная новизна исследования состоит в разработке комплекса теоретических аспектов по формированию адаптивной системы логистического управления регионом на основе интегральной парадигмы в рамках повышения его международной конкурентоспособности.

Основная задача логистики на предприятиях заключается в уменьшении затрат в цепях между посредниками. По экспертным оценкам, проведенным одновременно в США, Японии и западноевропейских странах, определено, что применение методов логистики позволяет снизить объемы запасов на предприятиях на 30-70%, производительность труда увеличить на 25-50%, себестоимость продукции снизить, примерно, на 30%, издержки в сфере товародвижения - на 20%. В то же время, украинские специалисты, занимающиеся управлением в логистических системах, и в цепях поставок сталкиваются с проблемой недостаточного развития методологии получения подобных результатов.

Теоретические и методологические основы формирования и развития логистических систем в современной экономике Украины, а также аспекты эволюции концепции логистики как научного инструментария управления потоковыми процессами в рыночной экономике в условиях глобализации, объективные тенденции возникновения новых, более сложных системных образований в виде инфрасистем (инфраотраслей), адекватных им форм и методов управления нуждаются в научном исследовании.

Региональные аспекты логистики и проблемы формирования логистических транспортно-распределительных систем рассматриваются с учетом и на основе тесной взаимосвязи, региональной экономики и логистики.

Формирование и развитие макрологистических систем предполагает результат последовательной интеграции, особенно корпоративных структур и создания единого информационного пространства (киберпространства) на базе, прежде всего, логистики с учетом инновационных информационных технологий.

Исследования региональной экономики показывают [3], что развитие идет гораздо более интенсивно в регионах с уже существующей логистической инфраструктурой — в частности, в Одесской области.

Европейский Союз выделил на реформу транспортной отрасли Украины 3 миллиона 740 тысяч евро — бюджет очередного проекта технической помощи, который продлится в течение следующих 3 лет.

Целью этого проекта является выполнение Украиной транспортной политики, которая является частью соглашения об ассоциации с ЕС и предполагает внедрение европейских стандартов Украина к 2020 году.

Эти сроки зафиксированы в дорожной карте транспортной стратегии. Всего на весь проект реформирования в Евросоюзе планируют направить 29 млн. евро.

Специализация хозяйства Одесского региона определяется выгодным транспортно-географическим положением и экспортно-сырьевой направленностью экономики Украины. Это определяет ведущую роль транспорта в народном хозяйстве области. На территории Одесской области размещены 7 морских и речных портов с общим грузооборотом около 50 млн. тонн (70% общеукраинского грузооборота).

В январе-июне 2015 г. объемы экспорта и импорта услуг составляли 425,8 млн. долл. и 69,7 млн. долларов США и уменьшились против января-июня

2014 г. на 17,4% и 38,6% соответственно. Наибольшие объемы экспорта приходились на транспортные услуги, которые занимали 90,8% от общего объема экспорта услуг; деловые — 4,9%; услуги, связанные с путешествиями — 1,4%.

Формирование региональных логистических систем предполагает, что в логистическую систему как тектологическое образование входят организационные формы разной степени сложности, и при ее описании нужно исходить, в частности, из того, как эти общие формы модифицированы в конкретной региональной логистической системе. Под таким углом зрения региональная логистическая система обретает характер многоуровневости, поскольку представляет собой ряд различных уровней индивидуальной организации подсистем.

Процедура выбора структуры управления региональной логистической системой предполагает решение проблемы определения рациональной меры ее централизации и децентрализации, одноуровневости и многоуровневости, локальности и интегративности.

Региональная логистическая система — это мезологистическая система по признакам административно-территориального деления и объектно-функциональному, подсистемами которой являются макро- и микрологистические системы на территории региона по объекту управления и по сектору экономики, интегрированные материальным и сопутствующими потоками.

Эта система является объектом консолидации самостоятельных субъектов рынка и государственных структур управления, основанных на иерархии управления и координационных связях.

В современных условиях основная теоретическая и методологическая проблема управления логистическими региональными системами заключается в несоответствии структуры логистической системы и структуры применяемых к ней теоретических и методологических подходов в управлении.

В исследованиях [2] отмечается, что в практике управления логистическими системами в 1980-х годах были реализованы системы внутрифирменной интегрированной логистики. В 1990-е годы проявилось движение к внешней интеграции — к формированию цепей поставок, что явилось следствием желания участников цепи поставок получить конкурентное преимущество от повышения суммарной эффективности цепи за счет снижения издержек,

диссипации риска и эффективного использования ресурсов. При этом, основная проблема цепей поставок в региональных логистических системах заключается в развитии категорий устойчивости, взаимодействия, сбалансированности.

Логистическая система предприятия внешнеэкономической деятельности — это экономическая система, которая состоит из скоординированных подсистем и элементов, исполняющих логистические функции (операции) и объединенных общностью целей, интересов, которые реализовываются путем управления потоками в пределах осуществления деятельности на мировом рынке.

Логистическое управление регионом можно определить как сквозное (интегрированное) управление бизнес-процессами потоковыми процессами от источника его возникновения до конечного потребителя с целью достижения максимальной эффективности деятельности предприятий региона.

Логистическое управление на основе интегральной парадигмы — процесс, который объединяет всю хозяйственную деятельность предприятий региона, и связан с эффективным управлением внутренними и внешними потоковыми процессами. Система направлена на повышение эффективности логистической деятельности путем улучшения, прежде всего, ее организации.

Под организационно-экономическим механизмом логистического управления мы понимаем взаимосвязанную совокупность организационной и экономической подсистем, которые состоят из конкретных элементов. Организационная подсистема объединяет информационное, нормативно-правовое, методическое, программное, техническое, финансовое и кадровое обеспечение, то есть структуру, архитектуру управления.

Это сложный комплекс устойчивых, сознательно созданных связей и взаимодействия этих элементов управленческой системы, которые возникают в процессе функционирования и развития предприятий. Составляющая, связанная с экономической подсистемой механизма управления, является совокупностью методов и рычагов, обеспечивающих экономические условия осуществления логистического управления и оценку экономической эффективности выполняемых логистических преобразований.

За время развития логистики в промышленно развитых странах сформировалась система показателей, в общем плане оценивающих ее эффективность и результативность, к которым обычно относятся:

общие логистические издержки;

качество логистического сервиса;

продолжительность логистических циклов;

производительность;

возврат на инвестиции в логистическую инфраструктуру.

Эти показатели можно назвать ключевыми или комплексными показателями эффективности логистической системы. Они лежат в основе отчетных форм компаний и систем показателей логистических планов разных уровней. Существуют общепринятые процедуры сравнительной оценки предприятий (бенчмаркинг) в области логистики на основе аналитических и экспертных методов, использующие указанные комплексные показатели.

Таким образом, ключевыми/комплексными показателями эффективности логистической системы называются основные измерители эффективности использования ресурсов на предприятии для сформированной логистической системы, в комплексе оценивающие результативность логистического менеджмента и являющиеся основой логистического планирования, учета и контроля.

Важнейшим комплексным показателем эффективности логистической системы является продолжительность полного логистического цикла — время исполнения заказа потребителя (покупателя) в режиме «точно в срок». Предсказуемость рисков носит относительный характер, так как прогнозирование со 100%-ным результатом исключает рассматриваемое явление из категории рисков. Непрогнозируемые риски, т.е. отличающиеся полной непредсказуемостью проявления — форс-мажорные риски практически не могут быть урегулированы.

Риск-менеджмент — процесс принятия и выполнения управленческих решений, направленных на снижение вероятности возникновения неблагоприятного результата и минимизацию возможных потерь, вызванных его реализацией.

Международная организация по стандартизации 180 приняла новую редакцию стандарта по управлению рисками в 2009 году «180 31000:2009

Менеджмент риска. Принципы и руководящие указания». Одновременно опубликована новая редакция руководства «180 73:2009 Менеджмент риска». Словарь, дополняющий 180 31000 путем предоставления списка терминов и определений, относящихся к управлению рисками.

180 31000:2009 является документом, который направлен на оказание помощи организациям в разработке собственных подходов к управлению рисками. Внедряя 180 31000, организация может сравнить свою практику управления рисками с международным опытом. Этот стандарт 180 рекомендует применять предприятиям для разработки, внедрения и постоянного улучшения системы управления рисками в качестве неотъемлемой составляющей своей системы управления. Сертификация на соответствие стандарту 180 31000:2009 является добровольной процедурой.

Целью повышения логистического потенциала предприятий внешнеэкономической деятельности, следует разработать и внедрить микрологистические системы на предприятиях; активно участвовать в формировании мезологистических системах региона на базе кооперирующих связей. Потенциал современной внешнеэкономической деятельности Украины позволяет реализовывать целевые установки международной интеграции за счет систематизации деятельности предприятий как низшего звена логистической системы, и, безусловно, зависит от изменений внешней среды в условиях экономической глобализации.

Управление рисками — одно из важнейших аспектов обеспечения устойчивого функционирования и развития логистической системы предприятия.

Риск-инструментарий включает также политические, организационные, правовые, экономические, социальные инструменты, и риск-менеджмент, как система, допускает возможность одновременного применения нескольких методов и инструментов риск-управления.

Основная цель логистики — минимизация затрат, и поэтому необходимо уделять должное внимание управлению рисками, поскольку возникновение этих проблем ведет к потере значительной части ресурсов, времени, конкурентоспособности.

Управление рисками в логистике — сложная многоаспектная задача. В процессе разработки и реализации комплексной системы мероприятий важным шагом является создание на предприятии организационной

структуры управления рисками в логистике, а также урегулирование процесса заключения соглашений существенно содействует снижению уровня риска взаимодействия с контрагентами. В первую очередь, при заключении любого договора риск-менеджеру необходимо проверить потенциального партнера путем досконального мониторинга из различных источников.

Итак, можно выделить основные практические шаги в управлении рисками в логистике:

- оптимизация организационной структуры службы логистики в соответствии с организационной структурой предприятия;
- усовершенствование электронной логистики как стратегического фактора в управлении рисками;
- построение информационной логистической системы предприятия для взаимодействия и проведения операций со всеми участниками цепи товародвижения в реальном времени;
- внедрение системы управления рисками в логистике.

Риск-менеджмент становится необходимым практически для любого подразделения предприятия, а в силу того, что предприятие - это единая система, возникает потребность в комплексном управлении рисками, то есть с учетом потребностей как отдельных подразделений, так и предприятия в целом.

В исследовании [4] разработан алгоритм внедрения системы управления рисками в логистике, что позволит обосновать оптимальное решение в области риск-менеджмента. Менеджерам-логистам необходимо эффективно организовывать процесс функционирования логистической системы с учетом возможных рисков и минимизировать возможность их возникновения, используя практический опыт передовых стран и инновационные стандарты организации ISO в области риск-менеджмента.

Можно выделить общий алгоритм работы с рисками: идентификация, анализ и оценка, управление рисками. Применение отечественными предприятиями усовершенствованного концептуального подхода к управлению рисками в логистике позволит оперативно учитывать факторы риска, присущие определенной сфере деятельности. Это необходимо реализовывать в системе стратегического и тактического управления предприятием, для построения интегрированной системы управления рисками предприятий.

Адаптивная региональная логистическая система (АРЛС) — это система, основной интеграционный и координационный механизм которой предполагает рациональное, целевое использование ресурсов в разных формах и структурах их присутствия в регионе, входящая в макроэкономический уровень национальной логистической системы в качестве системообразующего компонента.

Региональная система логистического управления на основе интегральной парадигмы предполагает, прежде всего, сочетание информационных потоков на предприятиях с элементами стратегического и тактического планирования логистической деятельности на основе управления подсистемой рисков, что позволяет эффективно реагировать на изменения внешней среды, корректирующие меры с целью обеспечения экономической устойчивости предприятия. Результатом этой концепции будет повышение уровня внешнеэкономического потенциала предприятий региона в целом, оптимизация и рационализация всех логистических потоков.

Внедрение системы логистического управления в практику бизнеса позволяет повысить организационно-экономическую устойчивость региона на мировом рынке. Использование инновационной концепции логистики является одним из основных резервов снижения уровня общих затрат ресурсов предприятий, а также в целом — регионов.

4. Выводы

В современных условиях нестабильности международной экономики интегральная парадигма логистического управления регионами предполагает интеграцию микрологистических систем предприятий, обеспечивая сквозное управление потоками ресурсов в оптимально разработанной логистической цепи для получения максимально возможной прибыли всем участникам в результате эффекта синергии.

Такая цель может быть достигнута путем адекватного сочетания надлежащих инструментов для сокращения макроэкономических рисков экономического роста и качественной структурной реорганизацией в системе управления.

Риск-менеджмент становится необходимым инструментом управления всеми институциональными единицами, то есть с учетом потребностей как отдельных предприятий, так и региона в целом.

Таким образом, международная конкурентоспособность регионов зависит от их положения в мировых логистических цепях поставок. Возникающие при

этом глобальные задачи управления в региональных логистических системах, на наш взгляд, в полной мере невозможно решить в методологии горизонтальной интеграции, а также без учета логистических рисков. Развитие вертикальной интеграции в региональных логистических системах актуализирует исследования по использованию моделей и методов сбалансированности показателей потоков на высших и средних уровнях этих систем с основными стратегическими показателями экономики региона.

В долгосрочной перспективе в области внешнеэкономических связей необходима качественно новая модель управления, что обусловлено как системными изменениями в мировой экономике, так и необходимостью перехода Украины на инновационный путь развития в рамках углубления интеграции в ЕС и повышения уровня международной конкурентоспособности.

5. Литература

1. Блейклі Е. Дж. Планування місцевого економічного розвитку. Теорія і практика / Е. Дж. Блейклі; [пер. з англ. Анжела Кам'янець]. – [2-е вид.]. – Львів : Літопис, 2002. – 416 с.

2. Лукиных В.Ф. Методология управления многоуровневой региональной логистической системой. Монография/Красноярск: ЛИТЕРА-принт, 2010. – 292 с.

3. Зовнішньоекономічна діяльність: підприємство - регіон. [текст] Навч. посібник. – 6-те вид., переробю та доп. / За ред. Козака. – К.: Центр учбової літератури, 2016 г. – 290 с.

4. Короленко Н. В. Управление рисками логистической системы предприятия: теоретические аспекты [Электронный ресурс] / Н. В. Короленко // Эффективна економіка. – 2013. – № 10. – Режим доступа:

<http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2428>

5. ЕС выделил почти 4 млн. евро на реформу транспортной отрасли Украины

[Электронный ресурс] Режим доступа: <http://censor.net.ua/n369170>

References.

1. Blejkli, E. Dzh. (2002), *Planuvannia mistsevoho ekonomichnoho rozvytku. Teoriia i praktyka* [The Economic Planning of the local development. Theory and Practice], 2nd ed, Litopys, L'viv, Ukraine.

2. Lukinyih ,V.F. (2010), *Metodologiya upravleniya mnogourovnevoy regionalnoy logisticheskoy sistemoy*. [Methodology of multilevel governance of regional logistics system], LITERA-print, Krasnoyarsk, Russia.
3. Edited Kozak, Y.G. (2016), *Zovnishn'oekonomichna diial'nist': pidpryemstvo – rehion*. [Foreign economic activity: the enterprise – the region], 6nd ed, Tsentr uchbovoi literatury, Kyiv, Ukraine.
4. Korolenko, N. V. (2013), “Risk management of the logistics system of an enterprise: theoretical aspects”, *Efektivna ekonomika*, [Online], vol. 10, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2428> (Accessed 19 Jan 2016).
5. censor.net.ua (2016), “ES vydelil pochti 4 mln. evro na reformu transportnoj otrasli Ukrainy”, available at: <http://censor.net.ua/n369170> (Accessed 19 Jan 2016).