Грибов Евгений Михайлович. Транспортно-складская логистика регионального экономического комплекса : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.06 : Ростов н/Д, 1999 189 c. РГБ ОД, 61:00-8/1476-3

**Содержание к диссертации**

Введение

**Глава 1. Содержание и формы транспортно-складской логистики 11**

1.1. Транспортно-складская логистика в современной системе товарного обращения 11

1.2. Функциональная организация транспортно-складских логистических систем 32

1.3. Экономическое содержание транспортно-складской логистики . 49

**Глава 2. Тенденции развития транспортно-складской логистики в региональном экономическом комплексе 67**

2.1. Организационно-экономическая характеристика регионального рынка 67

2.2. Анализ экономических предпосылок развития транспортно-складской системы региона 90

Глава 3. Логистическая модель транспортно-складской системы экономического региона 138

3.1. Логистическая парадигма построения региональной транспортно-складской системы 138

3.2. Экономическая эффективность транспортно-складской логистической системы 157

Заключение 173

Список литературы 180

* [Функциональная организация транспортно-складских логистических систем](http://www.dslib.net/logistika/transportno-skladskaja-logistika-regionalnogo-jekonomicheskogo-kompleksa.html#719521)
* [Экономическое содержание транспортно-складской логистики](http://www.dslib.net/logistika/transportno-skladskaja-logistika-regionalnogo-jekonomicheskogo-kompleksa.html#719522)
* [Анализ экономических предпосылок развития транспортно-складской системы региона](http://www.dslib.net/logistika/transportno-skladskaja-logistika-regionalnogo-jekonomicheskogo-kompleksa.html#719523)
* [Экономическая эффективность транспортно-складской логистической системы](http://www.dslib.net/logistika/transportno-skladskaja-logistika-regionalnogo-jekonomicheskogo-kompleksa.html#719524)

**Введение к работе**

Становление и развитие рыночных отношений в Российской Федерации осуществляется в соответствии с особенностями национальной экономики, а поэтому не все алгоритмы западной экономики полностью применимы. Но логистика становится все более широко востребованным системным и эффективным инструментом хозяйственного механизма, что находит свое воплощение не только в развитии форм и методов управления в региональных логистических системах, но и в постоянном расширении сферы использования логистического подхода.

Наиболее отчетливо это проявляется в смешанной экономике в целях рациональной организации и управления системой потоковых процессов национальной экономики, обеспечивая желательный сценарий ее развития. Результативность применения логистического подхода в хозяйственной деятельности весьма показательна, она находит свое воплощение в снижении уровня запасов, сокращении времени движения продукции вследствие развития комплексного управления товародвижением, что, в конечном счете, позволяет говорить о ресурсосберегающем алгоритме предпринимательской деятельности. Эмпирическая по природе, логистика в российских реалиях сформировалась и как научное направление, а в настоящее время, позволим себе утверждать, и как самостоятельная наука в сфере экономики.

В создании теоретического базиса логистики, определении ее основных категорий и закономерностей, выявлении роли в повышении конкурентоспособности хозяйствующих субъектов, разработке принципов классификации отдельный логистических направлений значителен вклад таких ученых как В.П.Алферьев, Н.В.Афанасьева, Г.Л.Багиев, К.В.Инютина, В.К.Козлов, Д.Т.Новиков, О.А.Новиков, Б.К.Плоткин, О.Д.Проценко, А.Н.Родников, А.И.Семененко, С.А.Уваров, В.В.Щербаков и другие авторы.

Логистика как область предпринимательской деятельности и как сфера научных исследований в поисках адекватного ответа требованиям экономики в процессе своего развития выделила такое научное направление как транспортная

логистика, основы которой заложили в своих работах С.Б.Карнаухов, Л.Б.Миротин, Ю.М.Неруш, В.И.Сергеев, А.А.Смехов.

Реализация логистических технологий осуществляется в структурах, получивших обобщенное название логистических систем, к коим могут быть отнесены как отдельные предприятия (микрологистические системы), так и крупные региональные образования (макрологистические системы). Отечественная макрологистика (сфера научных интересов автора данной работы) в значительной степени сформирована в трудах ученых ростовской логистической школы, наиболее известными представителями которой являются А.У.Альбеков, Д.Д.Костоглодов, В.С.Платонов, В.Н.Стаханов, М.А.Чершышев.

Как наука и как подразделение функционального менеджмента логистика реализуется в планировании и управлении транспортировкой, складированием и прочими материальными и нематериальными операциями, совершаемыми в процессе доведения сырья и материалов до производственного предприятия, внутризаводской переработки сырья, материалов и полуфабрикатов, доведения готовой продукции до потребителя в соответствии с интересами и требованиями последнего, а также передачи, хранения и обработки соответствующей информации. В таком случае объекты управления проявляются в двух основных логистических категориях: потоков и запасов. Перемещение потоков в логистических цепях невозможно без концентрации в определенных местах необходимых запасов, для хранения которых предназначены особые структуры -разного рода склады - характер функционирования которых оказывает значительное влияние на рационализацию движения материальных потоков, использование транспортных средств и формирование издержек обращения. В свою очередь, склад является подсистемой структуры более высокого уровня -логистической цепи - формирующей технико-экономические требования к складской системе и устанавливающей цели и критерии ее оптимального функционирования.

Исходя из вышеизложенного, позволим себе утверждать, что транспортная логистика не может существовать в чистом виде (не путать с логистикой транспорта как отрасли национальной экономики). Чтобы задачи логистики были

-реализованы в полной мере, следует не дополнять механически транспортную логистику складской, а ставить вопрос о формировании и развитии транспортно-складской логистики - науки и практической деятельности по управлению движением, обработкой и хранением материальных ресурсов в подсистемах логистической цепи.

И если транспортная логистика и складское хозяйство, взятые сами по себе, прошли путь до уровня теоретических обобщений, то в транспортно-складской логистике на данном этапе отсутствуют исследования, обобщающие на теоретическом уровне итоги проблем ее развития. Частично восполнить этот пробел и призвана данная работа.

Основной целью диссертации является выявление и формализация специфики транспортно-складской логистики как самостоятельного логистического направления, определение ее экономического содержания и разработка основных решений по организации и функционированию транспортно-складской логистической системы регионального рынка в условиях формирования рыночной системы национальной экономики.

Объектом исследования выступает в целом региональный рынок - рынок Ростовской области (включая г. Ростов-на-Дону), в частности, рынок транспортно-складских услуг.

Предметом исследования является организация процессов распределения и товародвижения (доставки, транспортировки и хранения-складирования) материальных ценностей (товаров - ресурсов).

Для достижения поставленной цели согласно выбранным объекту и предмету исследования, необходимо решить следующие основные задачи:

определить место транспортно-складской логистики, как структурно-функциональной области национальной экономики в условиях становления и развития рыночных отношений;

выявить структуру, представить экономическую характеристику и характер взаимодействия различных типов транспортно-складских логистических систем;

исследовать и определить структуру факторов и экономическое содержание транспортно-складской логистики на основе интегрированного системного подхода к организации функциональной деятельности по распределению и товародвижению на региональном рынке;

выявить основные тенденции развития транспортно-складской логистики регионального рынка Ростовской области;

разработать основные положения, подход и последовательность этапов формирования региональной транспортно-складской логистической системы;

сформировать модель транспортно-складской логистики региона как составляющей системного фактора повышения социально-экономической эффективности организации и функционирования хозяйственного комплекса региона.

Теоретическую и методологическую основу диссертации определяют итоги фундаментальных исследований и результаты прикладных работ отечественных и зарубежных авторов в области экономики и организации производственно-коммерческой деятельности, логистики, маркетинга и менеджмента процессов товарообмена и товародвижения, регулирования механизма установления и функционирования хозяйственных связей, их логистической оптимизации; исследования операций, общей теории систем, а также законодательные и нормативно-правовые акты Российской Федерации.

В работе использовались системный, комплексный и логистический подходы, методы экономического и структурного анализа, экономико-математическое и логистическое моделирование, вариантная проработка решений.

Логика решения основный задач данного исследования определила его состав, форму и характер изложения. Диссертационная работа состоит из введения, трех глав, заключения и списка литературы.

Во введении обоснована актуальность избранной темы, определена цель работы, на основании которой декомпозированы основные задачи, установлены объект и предмет исследования, отражены научная новизна и практическая значимость полученных результатов.

В первой главе - «Содержание и формы транспортно-складской логистики» -рассмотрены этапы становления и развития современной логистики, выявлены предпосылки выделения транспортно-складской логистики в самостоятельное научное направление и сферу бизнес-активности, показаны особенности функциональной организации транспортно-складских логистических систем, а также дана экономическая интерпретация хозяйственных связей субъектов рьшка в системе транспортно-складской логистики.

Вторая глава - «Тенденции развития транспортно-складской логистики в региональном экономическом комплексе» - включает в себя организационно-экономическую характеристику регионального рьшка, представленную системой показателей, позволяющей формализовать состояние рьшка; на основании чего осуществлен анализ экономических предпосылок и тенденций развития транспортно-складской системы г. Ростова-на-Дону.

В третьей главе - «Логистическая модель транспортно-складской системы экономического региона» - представлена парадигма построения региональной транспортно-складской логистической системы, определены основные этапы ее синтеза, предложена принципиальная модель управления в региональной ТСЛС, а также сформулирована методика определения экономической эффективности подобной системы.

В заключении подведены итоги диссертационного исследования, сформулированы основные выводы и предложения.

В целом полученные в диссертационном исследовании результаты имеют научно-методический характер. Они отвечают решению актуальной народнохозяйственной задачи по становлению и развитию механизма формирования региональных логистических систем и оптимизации управления процессами товародвижения в этих системах. Научная новизна исследования определяется содержанием полученных результатов и состоит в следующем:

выявлено и обосновано содержание и место (иерархия) транспортно-складской логистики в общей типологии логистики, что несмотря на расхожесть перечисленных терминов в общей и специальной литературе, автором осуществлено впервые;

предложена структуризация и сравнительная характеристика транспортно-складских логистических систем разных иерархических уровней (макро-, мезо- и микросистем) на основе критериев организационно-экономического содержания;

определена структура, содержание и характер взаимодействия различных типов транспортно-складских логистических систем;

исследовано, определено и сформировано экономическое содержание транспортно-складскои логистики на основе интегрированного системного подхода к организации распределения и направленного товародвижения в пространстве регионального рынка в направлении удовлетворения потребительских запросов;

представлена организационно-экономическая характеристика рынка как структурного образования, так и системной проекции взаимосвязанных показателей, отражающих его экономическое состояние, динамику и тенденции развития;

предложена логистическая парадигма построения региональной транспортно-складскои системы;

разработана последовательность основных этапов синтеза региональных транспортно-складских логистических систем, определены содержание, результаты и взаимосвязь этапов в структуре указанного процесса;

сформирована принципиальная модель управления в региональной транспортно-складскои логистической системе на основе определения и формализации ее параметров.

Конкретный вклад автора в проведенное исследование отражает следующие результаты:

определены значимость, содержание и специфика транспортно-складскои логистики, ее эмпирическая природа и практическая востребованность всем ходом экономического развития и трансформации национальной экономики;

уточнены и дополнены составляющие совокупности макро- и микроэкономических факторов развития и реформирования логистики как совокупности бизнес-технологий, вовлеченных в сферу логистической организации на разных этапах ее развития;

проведен анализ транспортно-складской логистики в отраслевом (по сферам предпринимательской деятельности), видовом (по материально-вещественной составляющей), функциональном (по стадиям воспроизводственного производства) разрезах;

осуществлен сравнительный анализ экономико-математических моделей специфических задач транспортной и транспортно-складской логистики;

определена структура и экономическое содержание процессов функционирования транспортно-складских логистических систем в их общей иерархии и классификации в масштабах региона;

выделены структура и содержание функциональной деятельности в контексте транспортно-складской логистики;

сформулированы на базе теоретических исследований и комплексного анализа практического содержания структуры и экономическая суть транспортно-складской логистики в терминах логистических правил;

детализировано содержание существенных структуро- и системообразующих факторов глобализации и регионализации, оказывающих превалирующее влияние на формирование и развитие транспортно-складских логистических систем;

предложены определение и трактовка региональной логистики как системного, комплексного парето-оптимального подхода к формированию и организации инфраструктурного обеспечения и функциональной деятельности региона;

выявлены региональные технико-технологические, организационно-управленческие, институционально-общественньїе и социально-экономические факторы и особенности разработки, формирования и реализации концепции региональной транспортно-складской логистической системы Ростовского региона. Практическая значимость исследования состоит в том, что разработанные в диссертации рекомендации получили применение при подготовке концептуальных основ регулирования процессов товародвижения в Ростовском экономическом регионе и определении структуры, задач и статуса логистического центра этого региона. Кроме того, реализация выработанных общеметодических рекомендаций

способствовала оптимизации процесса формирования и развития хозяйственных связей между отдельными предіфинимательскими субъектами.

Основные положения и результаты диссертационного исследования на разных этапах его проведения были представлены и прошли апробацию на ежегодных научных сессиях профессорско-преподавательского состава, научных сотрудников и аспирантов Ростовской государственной экономической академии в 1998 и 1999 годах, на научно-практических конференциях РГЭА. Наиболее важные теоретические аспекты исследования используются при обучении студентов Гуковского филиала Ростовской государственной экономической академии.

По теме диссертационного исследования обупбликованы следующие работы:

1. Становление и развитие концепции транспортно-складской логастики.//Инфраструктура рьгака: Проблемы и перспективы. Ученые записки.Вьт.4.РГЭА.Ростов-на-Дону, 1999.-0,5 п.л.

2. Логическая парадигма построения региональной траспортно-складской системы.//Вестник Академии № 2(10). Ростов-на-Дону, 1999 - 0,8 п.л. (в соавторстве, авторских 0,5 п.л.).

3. Закономерности развития транспортно-складской логистики на региональном уровне (на примере Ростовской области). Монография.-Ростов-на-Дону:Изд-во РГЭА. 1999.-9,5 п.л. (в соавторстве, авторских 0,5 п.л.).

## Функциональная организация транспортно-складских логистических систем

Целенаправленные логистические активности, составляющие логистический процесс (описанные в параграфе 1.1.) и логистические функции (подробно будут рассмотрены в параграфе 1.3.) реализуются в особых стуктурных образованиях, которые называются логистическими системами. Среди множества последних и логистические системы, в которых осуществляется перемещение и хранение объектов логистического управления. Данные структуры носят название транспортно-складских логистических систем (далее - ТСЛС). Для подробного рассмотрения следует определить их место среди прочих логистических систем.

Под логистической системой понимается «адаптивная система с обратной связью, выполняющая те или иные логистические функции и логистические операции, состоящая, как правило, из нескольких подсистем и имеющая развитые связи с внешней средой» [87, с.91].

ТСЛС по отношению к понятию «логистическая система» является частным случаем, так же как логистическая система по отношению к общему понятию системы.

Наиболее распространено следующее определение: «система - множество элементов, находящихся в отношениях и связях друг с другом, которое образует определенную целостность, единство» [92, с.463]. Несмотря на то, что первые представления о системах возникли в античности, а построение научной системы осуществлялось в XVII - XVIII в.в., только в 40 - 50-х г.г. XX века начались интенсивные исследования в области построения строгого определения понятийного аппарата и разработки оперативных методов анализа систем. Многие конкретно-научные принципьі системного анализа сформированы в тектологии А.А.Богданова, в работах В.И.Вернадского, в праксеологии Т.Котарбиньского и программе построения общей теории систем Л. Берталанфи.

При изучении систем необходимо учитывать тесную взаимосвязь этой категории с такими понятиями, как целостность, структура, связи, элементы, подсистемы, иерархия и т.п.

Категория «система» имеет чрезвычайно широкую область применения: практически каждый объект может изучаться как система; исходя из этого, следует для полного описания этого объекта построить множество соответствующих определений, как содержательных, так и формальных. Только в рамках подобного множества определений удастся выразить основные системные принципьі: целостность - принципиальная несводимость свойств системы к сумме свойств составляющих ее элементов и невыводимость из последних свойств целого; зависимость каждого элемента, свойства и отношения системы от его места и функций внутри целого; структурность - возможность описания системы через установление ее структуры, то есть сети связей и отношений системы; обусловленность поведения системы поведением ее отдельных элементов и свойствами ее структуры; взаимозависимость системы и среды - система формирует и проявляет свои свойства в процессе взаимодействия со средой, являясь при этом ведущим активным компонентом взаимодействия; иерархичность - каждый компонент системы в свою очередь может рассматриваться как система, а исследуемая в данном случае система представляет собой один из компонентов более широкой системы; множественность описания - в силу принципиальной сложности каждой системы ее адекватная формализация требует построения множества различных моделей, каждая их которых описывает лишь определенный аспект системы.

Транспортно-складские логистические системы мы относим к классу систем управления общественным производством, которые, в свою очередь, выступают в качестве составной части управления национальной экономикой. ТСЛС, как и прочие системы управления общественным производством, представляют собой совокупность подсистем, отражающих отдельные стороны управления: цели, функции, принципы, методы, органы, кадры, технику и технологию.

Как это ни странно, многие авторы, уделяя значительное внимание общей теории систем, избегают точных определений понятия логистическая система. Число авторов, специально рассматривающих специфику массива логистических систем, относительно невелико.

А.А. Смехов определяет логистическую систему через категорию логистических цепей, не привлекая общую теорию систем. По его мнению, «логистическая цепь - это четкая последовательность выполнения технологий в отдельных сечениях производственно-транспортной цепи, перед которыми ставится цель достигнуть наивысшей общественной эффективности при осуществлении производственных и торговых (рыночных) процессов. Указанные процессы связаны с транспортными, складскими и перегрузочными операциями при обслуживании материальных потоков с использованием современных информационных и коммуникационных систем. Логистическая система представляет собой объединение взаимодействующих на рассматриваемом полигоне логистических цепей» [103, с. 9]. В цитируемом тексте ничто не вызвало бы наших возражений, если бы он был отнесен не к логистическим системам в целом, а к транспортно-складским логистическим системам.

В.И. Сергеев в полемике с А.Н. Родниковым приходит к выводу о малоконструктивности с практической точки зрения определения логистических систем лишь с позиций общей теории систем и кибернетики, и предлагает с позиций бизнеса следующее определение:

«Логистическая система - это сложная организационно завершенная (структурированная) экономическая система, состоящая из взаимосвязанных в едином процессе управления материальными и сопутствующими им потоками элементов-звеньев, совокупность которых, границы и задачи функционирования объединены внутренними целями организации бизнеса и (или) внешними целями» [98, с.68].

## Экономическое содержание транспортно-складской логистики

В соответствии с типологией логистики, приведенной в [43, 114], и как представлено выше, транспортно-складская логистика относится к ресурсной, конкретнее, к материальной логистике, центральным объектом управления в которой является материальный поток - поток материальных ресурсов исследуемой экономической (хозяйствующей системы). То есть основным предметом взаимодействия субъектов последней являются материальные ресурсы. В условиях внутренней (внутрипроизводственной) среды таковым предметом являются ресурсы главным образом, как, предметы и средства труда; в условиях же внешней (рыночной) среды - ресурсы как товар.

Логично и убедительно, на наш взгляд, и следующее утверждение авторов (В.К. Козлова и С.А. Уварова) о необходимости исследования материальной логистики не с точки зрения структуры объектов управления объектов, а с точки зрения выполняемых функций, логистических операций [43, с. 197], т.е. транспортировки и складирования.

В данном исследовании это положение можно и следует считать основным для анализа именно экономического содержания транспортно-складской логистики. Другими словами, функциональный аспект транспортно-складской логистики становится центральным в анализе ее экономического содержания.

Как известно, экономическая оценка ценности любого материального ресурса определяется многими факторами, а формируется и проявляется в процессе функциональной деятельности. Равно как и сама ценность, которая создается также в процессе функциональной, изначально - производственной, деятельности.

Заметим, что последовательный и полный анализ формирования ценности ресурса (товара) не является задачей нашего исследования. В нашу задачу входит анализ и определение экономического содержания лишь частного аспекта, транспортно-складского, функциональной деятельности - транспортно-складской логистики. Более того, рассмотрение последней в региональном масштабе позволяет нам исключить ее внутрипроизводственную составляющую и сосредоточиться на сфере обращения, то есть на коммерческой деятельности. Эти задачи, по нашему видению, не имеют сегодня достаточно представительного . решения. Частично восполнить этот пробел - в части определения экономического содержания транспортно-складской логистики - призван данный раздел настоящего исследования.

Однако исследовать данный предмет не представляется возможным и корректным вне определенной системы функциональной деятельности хозяйствующих субъектов. На предмет коммерческой деятельности написано достаточно работ и книг, авторы которых, каждый по-своему, представляют и интерпретируют ее структуру, содержание и последовательность.

Так, Ф.Г. Панкратов и Т.К. Серегина по характеру выполняемых в сфере товарного обращения функций процессы и операции, совершаемые в торговле, подразделяют на два вида: производственные, или технологические, и коммерческие (или чисто торговые) - выделяя из них так называемые дополнительные торговые услуги [77, с. 5-6]. Технологические процессы в данной классификации связаны с движением товара как потребительной стоимости и являются продолжением процесса производства в сфере обращения. Коммерческие процессы - это процессы, связанные со сменой форм собственности, т.е. с куплей-продажей товаров. Наконец, дополнительные торговые услуги, по мнению авторов, занимают промежуточное положение между этими двумя видами процессов, то есть могут быть отнесены как к одним, так и к другим, и связаны с услугами, оказываемыми покупателям при продаже товаров.

Таким же образом в принципе классифицируют коммерческую деятельность Л.В. Осипова и И.М. Синяева, относя производственные процессы, происходящие в сфере товарного обращения, к компетенции таких дисциплин, как «Логистика» и «Управление запасами» [73, с. 5-6]. Существенным отличием позиции этих авторов является то, что они распространяют коммерцию не только на сферу товарного обращения.

С.Н. Виноградова под коммерческой деятельностью понимает «организационно-хозяйственные операции, обслуживающие обмен, совершение акта купли-продажи...» [16, с.6]. Коммерческие операции при этом подразделяются на основные и обеспечивающие. К основным, по мнению автора, относятся «операции, осуществляемые хозяйствующими субъектами по обмену, купле-продаже товаров и услуг». Обеспечивающими, в свою очередь, являются «операции по продвижению товара от продавца до покупателя (перевозка грузов, транспортно-экспедиционные операции, страхование, хранение, ведение расчетных операций)» [там же].

В.А. Строков к коммерческой деятельности относит процессы, связанные со сменой форм капитала, разделяя ее на материально-техническое обеспечение и сбыт [111, с. 7-8].

Общим для всех отмеченных и ряда других авторов является то, что коммерческую деятельность они рассматривают с позиций функционального содержания, организации и последовательности выполняемых операций (с разной степенью подробности, с разными акцентами), но никак не с точки зрения экономического содержания самой функциональной деятельности.

Расширительная и, на наш взгляд, совершенно обоснованная и точная трактовка коммерческой деятельности не только как различного вида торговли различных форм ценностями, а совокупности различных арендных операций, производственного и научно-производственного кооперирования, операций по продаже или предоставлению так назьшаемых рекреационных услуг и т.п. даны В.В. Щербаковым в [14] - в соавторстве с В.О. Бахаревым и М.Н. Торопацким, и в [124] - в соавторстве с СЮ. Шевченко. В этих, а также других своих работах, в частности, в [121] и [123] - в соавторстве В.А. Уваровым, автор дает глубокий и полный анализ функционального содержания, организации и правовой природы хозяйственных отношений, связей хозяйствующих субъектов с позиций взаимопроникновения (диверсификации) коммерции, маркетинга и логистики, а также в диверсификации коммерции в финансовую сферу, оперируя единством таких понятий и категорий, как экономическое содержание и правовая форма этих связей. Однако даже в таких высоконаучных работах отдельно не затрагивается проблема определения именно экономического содержания функциональной деятельности хозяйствующих субъектов, а акцент делается на других, в частности, организационно-правовых ее аспектах.

## Анализ экономических предпосылок развития транспортно-складской системы региона

Ростовская область расположена в пределах Северо-Кавказского экономического района Российской Федерации. Территория области составляет 100,8 тыс.кв.км., из них: 84,7%-сельхозугодия, 2,8% - леса, 3,4% - воды, 9,1% - прочие земли. Соседние регионы: на севере - Воронежская область, на востоке -Волгоградская область и Республика Калмыкия, на юге - Краснодарский и Ставропольский края. На западе область граничит с Украиной, протяженность государственной границы с которой составляет 660 км. Число административно-территориальньгх единиц: городов - 23, в том числе городов областного подчинения -16, городов районного подчинения - 7, поселков городского типа - 25, сельских районов - 43, сельских населенных пунктов - 2297. Климат Ростовской области умеренно-континентальный, средняя температура воздуха в январе -7,5С, в июле +21,8С. На 01.01.99г. население Ростовской области составляло 4383,6 тыс. человек., более 2/3 которого - городские жители. К наиболее крупным административным центрам области относятся 6 городов: Ростов-на-Дону, Таганрог, Шахты, Новочеркасск, Волгодонск и Новошахтинск. Ведущее место в экономике области принадлежит промышленности . В области представлены все основные ее направления, при этом преобладающая доля продукции производится на предприятиях топливно-энергетического комплекса, машиностроения и пищевой промьппленности. Несмотря на происходящие структурные изменения в сторону увеличения доли пищевой промьппленности в общем объеме произведенной промышленной продукции, машиностроение остается наиболее значительным, как по количеству предприятий и работников, занятых в отрасли, так и по объему выпускаемой продукции. Наряду с продукцией, основным производителем которой является Ростовская область (культиваторы, зерноуборочные комбайны и т.д.), на имеющихся мощностях осуществляется производство новой гфодукции - легковых автомобилей.

В минувшем году наибольшая государственная поддержка была оказана ФПГ «Донинвест» в организации автомобильного производства на базе Таганрогского комбайнового завода. В настоящее время на очереди находится еще ряд инвестиционных проектов, претендующих на налоговые льготы в соответствии с ранее принятыми областными законами, особое место среди которых занимает организация совместного (с американской корпорацией «Джон Дир») производства комбайнов.

Все туже затягивается узел проблем в топливно-энергетическом комплексе, связанных со снижением угледобычи и огромной кредиторской задолженностью угольщиков, ростом просроченной дебиторской задолженности и нехваткой средств для поддержания запасов топлива в электроэнергетике. В шахтерских городах растет безработица и задолженность по заработной плате, а областной бюджет не может обеспечить проведение необходимых организационных, технических, экологических и социальных мероприятий. Однако, несмотря на то, что заметно снизилось производство электроэнергии и угля, область при этом занимает седьмое место в России по его добыче.

Наибольшее число ігоедігоиятий, успешно адаптировавшихся к современным рыночным условиям, ориентированы на использование местного сельскохозяйственного сырья и принадлежат к отраслям пищевой промышленности.

При общем сокращении производства сохраняется высокий удельный вес в России по производству отдельных видов пищевой продукции, мукомольному и крупяному производству. Несмотря на снижение производства растительного масла, в значительной степени обусловленного увеличением объемов реализации семян подсолнечника сельскохозяйственными предприятиями за пределы региона, область занимает пятое место среди регионов России.

Наибольший спад производства произошел в легкой промышленности. Удорожание сырья и материалов, поступающих по импорту из других регионов России, низкая конкурентоспособность товаров спровоцировали падение спроса, хотя за последний год заметно увеличился выпуск трикотажных изделий, платьев, сорочек, брюк, практически сохранились объемы выпуска чулочно-носочных изделий, интенсивно развивается производство джинсовой одежды. Тем не менее товаров легкой промьшгаенности в масштабах области выпускается крайне мало.

Несмотря на весьма тяжелые условия в сельском хозяйстве, производство зерна в 1998 году сложилось на том уровне, когда область практически не нуждается в закупках продовольственного зерна. Солидный запас зерна на начало года и достаточный объем собранного зерна (по итогам 1998 года) обеспечил не только внутреннее потребление, но и солидные объемы вывоза.

Как результат продолжающихся процессов реформирования сельскохозяйственной отрасли возникает доля (более половины) личных подсобных и крестьянских (фермерских) хозяйств в общем объеме произведенной сельскохозяйственной продукции, особенно в части производства животноводческой продукции.

В связи с сокращением производственного строительства, центр тяжести в строительном комплексе сместился в сторону социальных объектов. Следует отметить, что по масштабам жилищного строительства Ростовская область входит в десятку лидеров, значительно опережая такие крупные промьппленно развитые регионы, как Красноярский край, Нижегородская, Самарская и Свердловская области, но уступая Краснодарскому краю с его интенсивно застраиваемой курортной зоной.

За последние годы сбережения наиболее состоятельной части населения становятся реальным источником инвестиций в жилищное строительство, в результате чего постоянно увеличивается доля индивидуального жилищного строительства в общем объеме ввода жилья.

## Экономическая эффективность транспортно-складской логистической системы

Результативность применения логистического подхода в предпринимательской деятельности весьма показателен: «... применение методов логистики позволяет снизить уровень запасов на 30 - 50% и сократить время движения продукции на 25 - 40% ... вследствие развития комплексного управления товародвижением через складские предприятия, склады и базы служб снабжения и сбыта и транспортных организаций повторные складские перевалки сократятся на менее чем в 1,5-2 раза ... достигается сокращение расходов на передвижение, например, металлопродукции при автомобильных перевозках на 7 -20% и при железнодорожных перевозках на 5-12%» [90, с. 12-13]. Исследования показывают, что использование такой логистической системы, как МРП-2, «позволяет сократить товарно-материальные запасы в среднем на 17%, повысить рентабельность производства на 10%, уменьшить закупку сырья и оборудования на 7% и увеличить объем предоставляемых потребителям услуг на 16% ... при применении логистической системы «Канбан» производственные запасы в среднем снижаются на 50%, производительность труда повышается на 20-50%»[101, с.77].

А.А. Смехов и А.Н. Семененко солидарны в том, что «логистика обладает высоким потенциалом экономической эффективности ... экономический эффект логистики проявляется в высоком уровне организации производства и, как следствие, экономии натуральных и денежных показателей... эффективность логистики конкретизируется следующими натуральными показателями: уровнем запасов и сокращением потребности в складских площадях, временем прохождения материалов по логистической цепи, продолжительностью цикла обслуживания заказа, качеством и уровнем сервиса, размерами партии грузов, уровнем использования производственных мощностей, маневренностью, адаптивностью и устойчивостью работы, сохранением качества продукции при доставке» [101, с.76; 96, с. 168].

Однако, будучи весьма характерными, эти показатели демонстрируют частные проявления эффективности использования логистических систем.

Определение же эффективности в целом, - это, во-первых, затрагивать иной уровень показателей, и, во-вторых, рассматривать результаты в сопоставлении с затратами, их вызвавшими. В этом смысле хотелось бы отметить трактовку рассматриваемой категории, которую предлагает А.Н. Родников : « Эффективность логистической системы - показатель (или система показателей), характеризующий качество работы логистической системы при заданном уровне логистических издержек. С системо-технической точки зрения ... характеризуется вероятностью успеха выполнения логистических операций при заданном критерии оптимальности... С точки зрения потребителя, являющегося конечным звеном логистической цепи, определяется двумя показателями - качеством обслуживания и ценой обслуживания» [87, с.217].

По нашему мнению, данное определение может быть принято в качестве базового, так как исходя из него, эффективность логистической системы может трактоваться через категорию качества логистических услуг, не сводимую лишь к доставке груза к потребителю. Как известно, услуги представляют собой особый вид потребительской стоимости, удовлетворяющий производственные и личные потребности. Услуги являются разновидностью товара и одним из компонентов валового национального продукта. Логистические (так же, как и прочие) услуги могут иметь коммерческий (посреднический, комиссионный, рекламный), инжиниринговый, консалтинговый, снабженческо-сбытовой (в узком смысле) характер.

Как любой товар логистические услуги могут быть различного качества; проблема заключается в измерении и объхективной оценке этого качества. Необходимость последнего вызывается следующими причинами: - предотвращение возможных конфликтов между исполнителем и клиентом вследствие субъективности оценки услуг; - защита прав потребителей; - обеспечение конкурентоспособности предприятий - субъектов ТСЛС; - роль услуги как инструмента совершенствования процесса товародвижения; - повышение роли логистической сферы как инструмента стабилизации и развития национальной экономики; - обеспечение роста валового продукта региона (по принципу «дополнительная услуга - дополнительный доход»); - рациональное использование материальных ресурсов; - соблюдение единых экологических требований как в сфере производства, так и обращения; - представление возможности контроля со стороны государства за функционированием сферы обращения; - форма придания услугам официального юридического статуса с целью их правового регулирования.

Качество услуг приобретает все большее значение не только на уровне предприятия или ТСЛС, но и государственном, мировом уровне. В этой связи вызывает значительный интерес процесс сертификации и стандартизации услуг. Сертификация представляет собой процудуру принятия и реализации международны норм оценки и контроля качества представленных на рынке услуг, а стандарт - документ, который устанавливает качественные характеристики услуг. Анализ зарубежного опыта свидетельствует об эффективности использования стандартизации и сертификации в сфере услуг в качестве инструмента, обеспечивающего защиту интересов потребителей. В Российской Федерации работы по стандартизации и сертификации услуг только начались, при этом возникает ряд трудностей, обусловленных значительными масштабами инфраструктуры, ее специфическими особенностями, а также отсутствием репрезентативной нормативной базы, необходимой для сертификации - а именно, требований к уровню качества услуг.