

## Учет регионального фактора в логистическом проектировании

**А. А. Арский,**

к.э.н., доцент кафедры «Маркетинг и логистика» ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации»

e-mail: [arskiy@list.ru](mailto:arskiy@list.ru)

**Alexander A. Arskiy**

Ph.D (Econ.), Department of «Marketing and Logistic», the assistant professor, Financial University under the Government of the Russian Federation

### Regional factor in logistics planning

**Аннотация:** в статье представлены результаты исследования автора в области оценки уровня подготовки руководителей и менеджеров субъектов малого бизнеса г. Москвы, проведенного во время семинаров по темам логистического проектирования. Автором даются рекомендации о необходимости учета регионального фактора в логистическом проектировании. На практическом примере рассматривается влияние регионального фактора на проектируемую логистическую систему.

**Ключевые слова:** логистическое проектирование, региональный фактор, логистические издержки, транспорт, склад, Агентство стратегических инициатив, малый бизнес Москвы.

**Annotation.** The article presents the results of research of the author in the field of assessing the level of training of leaders and managers of small businesses of Moscow conducted during workshops on logistics planning. The author gives recommendations on the need to incorporate the regional factor in the logistics planning. On a practical example examines the impact of the regional factor in the projected logistics system.

**Keywords:** logistics planning, the regional dimension, logistics costs, transportation, storage, Agency for strategic Initiatives, a small business in Moscow.

Малый бизнес Российской Федерации в настоящее время проходит динамичный этап своего развития. Негативные внешние факторы, отечественные программы поддержки малого бизнеса и участие Российской Федерации в различных экономических форматах сотрудничества формируют широкое поле для развития малого бизнеса в динамической среде внешних и внутренних рынков. Любой рынок, как известно, это конкурентная среда, которая подразумевает борьбу субъектов рынка за доминирование на этом рынке. Доминирование субъекта рынка над прочими субъектами рынка обеспечивается за счет наличия конкурентных преимуществ повышающих спрос на товары или услуги данного субъекта рынка и обеспечивающего тем самым наибольший экономический эффект от деятельности субъекта в рыночной среде. В ряду многих конкурентных преимуществ основным, по мнению автора, является ценовое преимущество, так как именно размер стоимости товара или услуги привлекает внимание потребителя на начальном этапе его знакомства с товаром или услугой. Популярным направлением получения ценового конкурентного преимущества является снижение издержек, образуемых в процессе производства и распределения товара или услуги. Доля логистических издержек в некоторых группах товаров (особенно импортных) составляет от 20 до 80% от стоимости их реализации, в связи с этим снижение именно логистических издержек оказывает существенное влияние на получение ценового преимущества – снижения цены розничной реализации товара или услуги на рынке [1. 230-235].

Принятие управленческих решений субъектом малого бизнеса о мерах, позволяющих снижать логистические издержки, осуществляется на этапе разработки проекта его логистической системы. Именно на этапе логистического проектирования учитываются все возможные факторы, оказывающие влияние на реализацию логистического процесса, при этом ключевым из этих факторов является региональный фактор. В этих условиях актуальным направлением деятельности ученых и практиков является повышение уровня «логистической грамотности» менеджеров субъектов малого бизнеса, проектирующих логистические системы в части учета регионального фактора, оказывающего влияние на логистические издержки.

В контексте данной статьи необходимо определить понятия «логистическое проектирование» и «региональный фактор». Итак, логистическое проектирование – это процесс разработки архитектуры логистической системы, обеспечивающей материальные потоки логистики закупок, распределения и производства; региональный фактор – это сложившиеся условия внешней среды, существующие в том или ином регионе Российской Федерации в текущий момент времени.

Как же должен учитываться региональный фактор при логистическом проектировании субъектами малого бизнеса? Учитывается ли всеми субъектами малого бизнеса региональный фактор?

Ответ на эти вопросы может дать исследование автора, предпринятое в рамках обучающих семинаров «Практическая логистика» и «Интернет-магазин. Маркетинг и логистика», реализованных на базе Государственного бюджетного учреждения «Малый бизнес Москвы», осуществляющего меры по поддержке субъектов малого и среднего предпринимательства города Москвы. Аудитория участников семинаров состояла из опытных и начинающих руководителей малого бизнеса г. Москвы, которые пожелали повысить уровень своих знаний в области логистики или открыть ее для себя впервые. Общее количество слушателей составило 25 человек. При проведении семинаров слушателям были заданы вопросы и получены результаты, представленные в табл. 1.

Таблица 1

Результаты опроса слушателей семинаров ГБУ «Малый бизнес Москвы»

Вопрос	Варианты ответов		
	Да	Нет	Затруднились ответить
Продолжительность темного времени суток на всей территории страны одинакова (в часах)?	7	16	2
Стоимость моторного топлива на всей территории страны одинакова?	9	14	2

На основе полученных результатов опроса, автор сделал вывод об отсутствии у некоторых слушателей элементарных знаний в области естествознания и ценообразования. Далее автором было предложено аудитории рассчитать объем моторного топлива, необходимого для осуществления распределения продукции по маятниковому маршруту, без предварительной подготовки. С данным заданием успешно справились 20% слушателей. Стоит отметить, что аудитория состояла из слушателей, в большинстве своем имеющих высшее техническое, юридическое или экономическое образование, средний возраст слушателя составлял 30 лет.

На основании полученных результатов можно сделать вывод о том, что бизнес-сообщество нуждается в повышении уровня и объема знаний, используемых в логистическом проектировании, и должно стремиться к непрерывному образованию в этой области.

Каким же образом учитывается региональный фактор в логистическом проектировании? Рассмотрим один из конкретных примеров. Предположим, что субъект малого бизнеса специализируется на внутренних автотранспортных перевозках. Протяженность маршрута составляет 3000 км, что определяет его прохождение по территориям нескольких федеральных округов Российской Федерации. Если предположить, что грузовое автотранспортное средство в среднем потребляет на 100 км пробега 17 л дизельного топлива, то его объем будет составлять 1020 л (в просторечье – «туда – обратно»). При условии прохождения маршрута по территории Сибирского и Дальневосточного федеральных округов разница в стоимости дизельного моторного топлива составит 15,25% (табл. 2). Следовательно, стоимость логистической услуги, оказываемой данным субъектом малого бизнеса, должна учитывать территориальный фактор ценообразования розничной стоимости моторного топлива на той или иной территории [2. стр. 44-47].

Таблица 2

Средние потребительские цены на бензин автомобильный и дизельное топливо в июне 2015 года (руб.) [3]

Регион	Бензин автомобильный	В том числе			Дизельное топливо
		марки А-76 (АИ-80)	марки АИ-92 (АИ-93 и т.п.)	марки АИ-95 и выше	
Российская Федерация	33,47	30,97	32,52	35,34	34,52
Центральный федеральный округ	33,72	30,42	32,61	35,60	34,17
Северо-Западный федеральный округ	33,97	31,80	32,85	36,03	34,98
Южный федеральный округ	33,99	...	33,02	35,99	33,19
Северо-Кавказский федеральный округ	33,65	28,00	32,54	35,81	31,46
Приволжский федеральный округ	32,77	30,26	31,87	34,79	34,21
Уральский федеральный округ	32,58	30,13	31,74	34,05	34,89
Сибирский федеральный округ	32,10	27,23	31,44	33,72	34,63
Дальневосточный федеральный округ	37,28	33,04	37,09	39,33	39,91
Крымский федеральный округ	37,85	35,55	36,96	39,41	36,34

Анализируя результаты, представленные в табл. 2, автор пришел к выводу, что более высокая стоимость дизельного топлива в Дальневосточном федеральном округе – на 15,61% от среднего значения по стране – обусловлена удаленностью нефтеперерабатывающих заводов (далее – НПЗ) от конечных потребителей, т.е. «плотность» размещения НПЗ в Дальневосточном федеральном округе ниже, чем в прочих федеральных округах. Отсюда увеличение логистических издержек по доставке топлива различными видами транспорта из соседнего федерального округа и импортные поставки. В случае же с Крымским федеральным округом более высокая стоимость дизельного топлива – на 5,27 % от среднего значения по стране – обусловлена политической ситуацией вокруг снабжения данного федерального округа топливом, необходимо также учитывать и сезонный туристический фактор, когда спрос не только рождает предложение, но и способствует увеличению стоимости[4. стр. 8-10].

Существуют и иные условия, определяющие специфику региона и учитываемые в логистическом проектировании. Эти условия – астрономические. На первый взгляд, какая связь между астрономией и логистическим проектированием? Вопрос, как ни странно, разрешается просто и может быть проиллюстрирован следующим примером. Предположим, что субъект малого бизнеса специализируется в области рыбопереработки и является владельцем двух складских комплексов на территории г. Калининграда и г. Владивостока. В этом случае он несет постоянные затраты, связанные с обеспечением освещения складских комплексов и прилегающей территории в темное время суток. Известно, что продолжительность светового дня в разное время года различно: летом световой день длиннее, чем зимой. Также известно, что на различных территориях Российской Федерации время светового дня различно, так, в г. Владивостоке отсутствие солнечного света 25 июля (часов/минут) составляет 9 ч. 12 мин., а г. Калининграде отсутствие солнечного света (часов/минут) – 7 ч. 43 мин.

Таким образом, склад, расположенный в г. Владивостоке, должен освещаться на 1 час 29 минут в сутки дольше, чем склад в г. Калининграде. Следовательно, один складской комплекс потребляет большее количество электроэнергии в системе освещения, чем другой, по объективной причине – отсутствию дневного света. Эффект масштаба дает основания полагать, что при равном количестве источников электрического освещения, например в 100 ламп ДРЛ мощностью 250 Вт, объем электроэнергии, потребленной в г. Владивостоке, будет на 37,5 кВт больше чем в г. Калининграде, что увеличивает его издержки при прочих равных условиях. Снижение логистических издержек, образуемых при функционировании складского

комплекса, – основное направление повышения экономической эффективности субъекта малого бизнеса, особенно в период кризиса на рынке складских площадей[5].

Таким образом, на основании практических примеров из повседневной деятельности субъектов малого бизнеса с учетом условий, влияющих на формирование территориальных факторов, слушателям была обоснована необходимость учета территориальных факторов при логистическом проектировании, а именно при планировании ресурсного обеспечения логистического процесса на той или иной территории и между территориями страны. В результате освоения данного учебного материала слушатели сформировали представление о влиянии регионального фактора на издержки логистического процесса. Кроме того, слушатели овладели навыками расчета бюджета по отдельным статьям затрат, что позволило повысить уровень «логистической грамотности» в среде людей, от эффективности управленческих решений которых зависит в том числе итоговая стоимость потребительских товаров на прилавках наших магазинов.

Еще одним важным условием, формирующим «региональный фактор», является комплекс мер государственной поддержки, оказываемой малому бизнесу, как со стороны муниципальных органов власти, так и на федеральном уровне посредством реализации различных программ. В этой связи можно также привести пример успешного функционирования Автономной некоммерческой организации «Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов» (далее – АСИ), резидентом которой является автор. Агентство стратегических инициатив оказывает поддержку в продвижении перспективных, инновационных и социальных проектов на территории Российской Федерации, а особенно в тех регионах, развитие которых приоритетно (Республика Крым, Сибирь и Дальний Восток). Однако не все представители малого бизнеса знают и, соответственно, используют возможности государственной поддержки. Решение данной проблемы лежит в совершенствовании системы информирования малого бизнеса о мерах государственной поддержки.

На основе результатов исследований, проведенных автором и представленных выше, могут быть сформированы следующие выводы, носящие рекомендательный характер для коллег, специализирующихся в области логистического проектирования организаций малого бизнеса:

1. Эффективность логистического проектирования зависит от объема учтенных региональных факторов, оказывающих влияние на проектируемую логистическую систему. Игнорирование какого-либо фактора или неверная его оценка снижает эффективность проектируемой логистической системы, лишает субъект малого бизнеса конкурентного преимущества.
2. Использование мер государственной поддержки субъектом малого бизнеса, равно как и повышение квалификации логистических менеджеров, способствуют получению конкурентных преимуществ в долгосрочной перспективе.

Перспективы роста малого бизнеса до уровня среднего бизнеса напрямую зависят от качества проектирования деятельности и логистического проектирования в частности. Стоит отметить, что в условиях современных форматов экономического сотрудничества (Единое экономическое пространство, БРИКС, ВТО и т.д.) субъекты малого бизнеса имеют полный доступ к международной торговле при использовании логистического аутсорсинга, а именно выход на внешние рынки является апогеем малого предприятия, когда его продукция или услуга востребована на международном рынке, а логистические издержки – ниже, чем у конкурентов[6].

**Список литературы**

1. *Arsky A., Romanenkova O.* Analysis of the differentiated value formation of the logistics services in international trade (статья на англ. языке) *Applied and Fundamental Studies : Proceedings of the 8th International Academic Conference. April 29-30, 2015, St. Louis, USA.* Publishing House Science and Innovation Center, Ltd., 2015, 330 p., pp. 230–235.
2. *Арский А.А.* Особенность формирования стоимости логистической услуги // *Экономика. Налоги. Право.* – М.: Финансовый университет, №1, 2014. – 134 С., С. 44–47.
3. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики (Росстат) (дата обращения 01 сентября 2015г.).
4. *Арский А.А.* Стратегия развития логистической системы электроэнергетики Республики Крым // *Стратегии бизнеса.* – Санкт-Петербург. Издательский дом «Реальная экономика». №5 (7), 2014. – с. 8–10.
5. *Арский А.А.* Стимулирование потребителей в секторе складского аутсорсинга // *Экономика. Налоги. Право.* – М.: Финансовый университет, №4, 2015. – 154 С., с. 63–67.
6. *Арский А.А.* Механизм управления взаимодействием таможенных органов с участниками внешнеэкономической деятельности с использованием услуг транспортно-логистических компаний. Монография. – М.: «Дашков и К», 2014, –125 С.