

ОПТИМИЗАЦИЯ ТРАНЗИТИВНОЙ СТРУКТУРЫ ЛОГИСТИКИ В ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИСТЕМЕ РЕГИОНОВ

OPTIMIZATION OF TRANSITIVE STRUCTURE OF LOGISTICS IN THE ECONOMIC SYSTEM OF REGIONS

В статье рассмотрена рыночная структура распределения в регионах страны. Выполняется оптимизация транзитивной структуры логистики в экономической системе регионов. Описана внутренняя конкуренция между логистическими структурами в распределительной системе региона. Формируется механизм внутренних модальных перевозок.

Ключевые слова: перевозка, логистика, отраслевой рынок, рыночная инфраструктура, внутренняя конкуренция.

У статті розглянута ринкова структура розподілу в регіонах країни. Виконується оптимізація транзитивної структури логістики в економічній системі регіонів.

Описана внутрішня конкуренція між логістичними структурами в розподільчій системі регіону. Формується механізм внутрішніх модальних перевезень.

Ключові слова: перевезення, логістика, галузевий ринок, ринкова інфраструктура, внутрішня конкуренція.

The article considers the market structure of distribution in the regions of the country. The transitive structure of logistics in the economic system of the regions is being optimized. The internal competition between the regional logistics distribution system is described. The mechanism of internal modal transport is being formed.

Key words: transportation, logistics, industrial market, market infrastructure, internal competition.

УДК 330.42

Халилов А.Э.

к.э.н., докторант кафедры менеджмента
Международный университет
бизнеса и права

Постановка проблемы. Международный отраслевой рынок формирует спрос и предложение между всеми рынками национального хозяйства в структуре единого подхода в определенных ценовых категориях. Возникает стабильность международной ценовой политики на рынке. Глобализация принудила к выходу интровертных систем на международный рынок. Особенности управления различными системами, в частности их взаимодействие, все еще остаются достаточно сложным вопросом в области коммуникативного менеджмента регионального уровня.

Анализ последних исследований и публикаций. Проблема оптимизации процессов обмена занимались отечественные и зарубежные ученые: А.Г. Голова [1], О. Антипина [2], В. Агапов [3], Л. Гиунперо [4], Н.Р. Ковалев [5], К.Р. Аркадьев [6] и др.

Постановка задачи. Целью статьи является разработка механизма оптимальной структуры логистики региона.

Изложение основных результатов. Рынок в системе регионов образуется взаимодействием институтов, осуществляет координацию продавцов и покупателей внутреннего рынка, а также выступает посредником во внешнеэкономической деятельности.

На данном рынке формируются предложения, которые можно вынести на международный рынок. Определяются задачи и формируется стратегия конкурентного преимущества отрасли в системе национального хозяйства. По состоянию системы чаще сталкиваются с развитием и деградацией образований внутреннего характера. Отрасли экономики в стране не всегда сбалансированы достаточно, часто встречаются с кризисами [1].

Деградация рынка связана с невозможностью расширения воспроизводственных процессов,

которые приводят к уменьшению роли элементов региона. Рушатся экономические связи между элементами, кардинально меняются топологии системы.

Развитие рынка направлено на организацию новых институтов и формирование звеньев между логистическими элементами. Проблема сдвига заключается в когерентных явлениях на разных уровнях, что и представлено на рис. 1 [2].

Типология является одной из основных категорий экономической системы, на ее основе строится своеобразие регионов. Топология представляет собой связь элементов по определенному закону, на основе которого осуществляется коммуникация. Типология образуется на основе уникального взаимодействия элементов и формирует систему страны.

Рынок регионального уровня меньше, чем национального. Выделяются особенности промежуточного этапа, в которых строятся объединения муниципалитетов, сбалансированность их и взаимодействие между собой.

На данном уровне более консервативны элементы экономики. Новшества со стороны национального и международного хозяйства внедряются достаточно сложно. Объясняется данный факт влиянием муниципальных рынков на прилегающие области. Незрелость инфраструктуры информационного ресурса приводит к застою и консервации. Экономические процессы находятся только под влиянием внутренних факторов, без учета крупных нововведений мирового уровня.

Рынок муниципальной отрасли – самый маленький элемент системы, на основе которого наращиваются рыночные механизмы развития. Возникают и распадаются предприятия, которые участвуют в рыночных операциях.



Рис. 1. Рыночная инфраструктура распределительной системы страны

Источник: разработано автором

Муниципальный рынок является самым закрытым рынком из-за его отдаленности от международного и национального и подвержен слабому их влиянию. Спрос и предложения формируются в результате перегибов, то есть цена товара выше из-за отдаленности логистических систем и проблем доставки в каждый конкретный город [3].

Виртуальный рынок формируется за счет глобализационной экономики. Спрос и предложение осуществляются виртуально с использованием финансового метода. Проводятся транзакции, которые позволяют увеличить объемы продаж.

Виртуальный рынок в последнее время развивается очень бурно в результате доступности информационной техники и вовлечения боль-

шого количества людей, участвующих в данном направлении. Осуществление сделок с каждым годом возрастает, все больше операций направлено на покупку через интернет с использованием электронных кошельков. Смещение приоритетов рынка в сторону виртуальных операций приводит к сокращению издержек, тем самым уменьшается стоимость и появляется быстрота доставок товара с колес. Участие посредников на данном рынке уменьшается, тем самым стимулируется развитие прямых продаж. Формируется общественное направление информационного развития [4]. Сегмент рынка увеличивается из-за использования программ, приносящих удобства при покупке (рисунок 2).

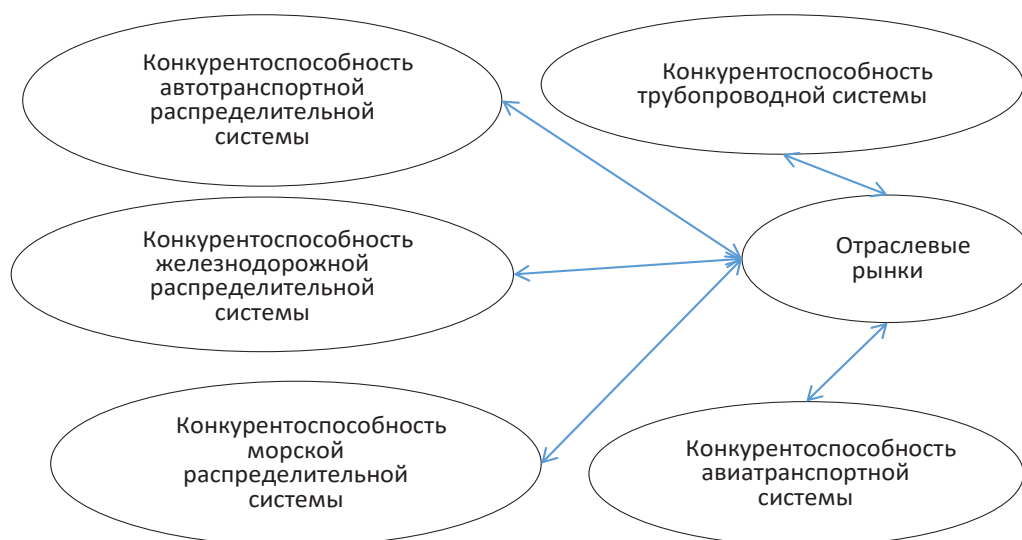


Рис. 2. Внутренняя конкуренция между логистическими распределительными системами на рынке

Источник: разработано автором

Конкуренция в разрезе распределительной системы страны встречается в связи с ограничениями существования операций хозяйствующих субъектов территории из-за дороговизны.

Более конкурентоспособными на международных отраслевых рынках являются морская распределительная система, авиатранспортная и железнодорожная системы.

Морская система осуществляет взаимодействие между цепочками поставок за пределами страны. Инфраструктура на территории отсутствует, сухопутные логистические системы преобладают. Более развитые экспортно-импортные операции между странами и континентами позволяют дешево осуществлять доставку [4].

Отраслевой рынок национального хозяйства включает железнодорожные системы и транспортную систему. Конкуренция проявляется между двумя подсистемами логистики.

Ценообразование длительности маршрута приводит к выбору самого дешевого способа распределения товаров.

На федеральном рынке доминирует также железнодорожная распределительная система, так как обосновывает себестоимость перевозимого товара на длительные расстояния.

На муниципальном уровне рассматриваются только процессы, которые внедряются в

цепочки поставок для распространения товаров и услуг логистики. Возникает дополнительная инфраструктура, которая повышает занятость населения [2; 4].

На данном уровне конкурентоспособность переходит к автотранспортной системе распределения. Расстояния между складскими точками небольшие, что позволяет удешевить цепочку поставок внутри мегаполиса.

Распределение трубопровода является одним из самых эффективных способов распространения жидких товаров на всей территории, а также через морское дно. Альтернативные проекты способов доставки в цепях поставок на всех уровнях мало конкурентоспособны.

Таким образом, морская отрасль имеет преимущество на мировом и национальном уровне модальных перевозок, тем самым стоит вопрос о комбинировании и увеличении оптимальных логистических решений.

Увеличение возможности межотраслевой конкуренции может привести к повышению качества услуг конечному потребителю. Ликвидация повышенного спроса осуществляется в краткосрочном периоде. Более жесточенные требования к рынку приводят к развитию оптимальных рыночных структур из-за преодоления проблемы дефицита на рынке (рис. 3) [5].

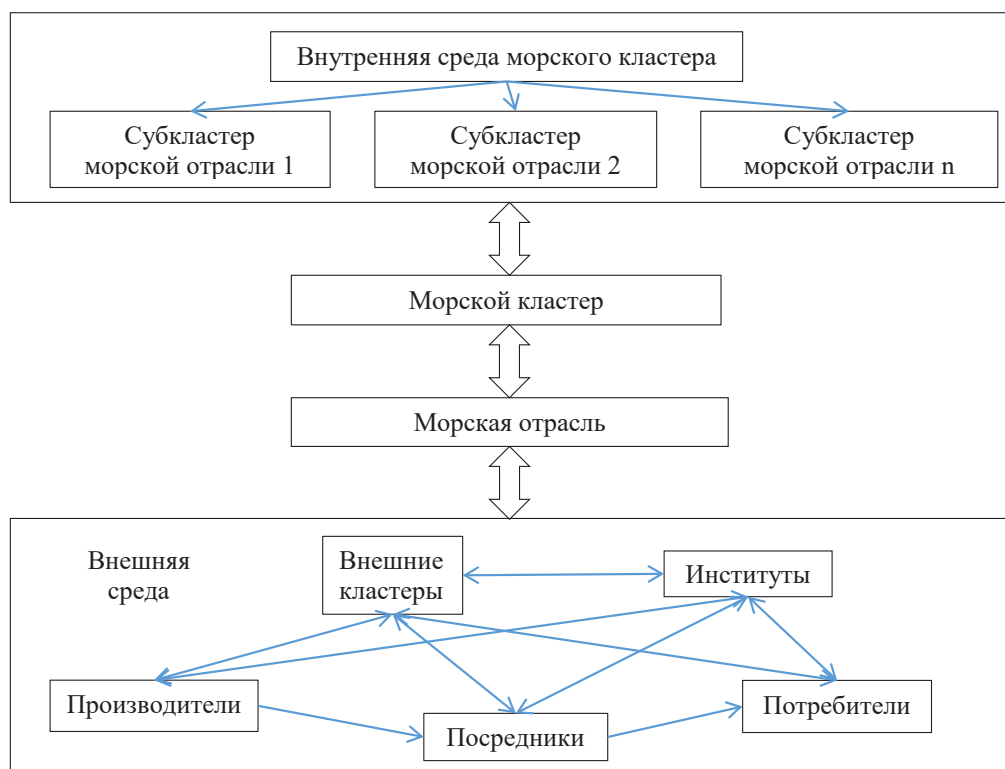


Рис. 3. Внутренние и внешние модальности перевозок в морской отрасли

Источник: разработано автором

Внутренняя среда морской отрасли образует единую систему на основе субкластеров.

Проблема подсистем решается достаточно сложно. С одной стороны, исследователи допускают существование нескольких субкластеров, на основе которых можно быстро и надежно построить работающий проект.

С другой стороны, увеличение субкластеров независимо от места применения приводит к формированию трудности по отраслевым признакам. Теория отраслевых рынков допускает существование более крупных и сложных рыночных структур при довольно больших товарооборотах. Оптимизация управления на основе статистических и математических методов позволяет увеличить товарооборот за счет имеющихся резервов системы без больших денежных вложений.

В вопросе взаимодействия кластеров без подсистем управления есть положительные и отрицательные стороны развития отрасли по данному направлению.

Отрицательной стороной является негибкость системы управления и ее плохая масштабированность, а также зависимость от умений коллектива. Возникает необходимость в специалистах высокого класса по управлению сложным механизмом развития организации в отрасли.

Положительная сторона вопроса заключается в единоначалье управленческих функций, на основе которых строится стратегия развития и исполнения принятых управленческих решений [6].

Субкластер является наименьшим элементом в системе, на основе которого объединяются определенные структуры для повышения эффективности масштабированности организационных задач.

Кластер должен объединять несколько субкластеров для повышения управляемости процессов в отрасли. Формирование более громоздких звеньев объединения должно осуществляться на уровне стабильных элементов системы. Достигается устойчивость всей системы в государстве.

Стабилизационное развитие отрасли базируется на устойчивости элементов системы.

Проблемы кластера и субкластера при реализации встречаются с трудностями управления, связанными с размерами и последовательностью их в системе. Субкластер – наименьший стабильный элемент системы, который осуществляет самостоятельную экономическую деятельность. Кластер позволяет эффективнее осуществлять управление деятельностью. Конкуренентоспособность возрастает из-за объединения элементов системы в единое целое, что позволяет оптимально организовать деятельность.

Модальные перевозки как основа государственного развития должны включать кластер морской отрасли, так как в целом цепь поставок является

масштабной системой, на основе которой можно строить большое количество подсистем [4].

Внешняя среда осуществляет влияние на отрасль и кластер морской отрасли.

Внешние кластеры, которые образуются в системе управления организационной структуры, неизбежно влияют на все процессы, протекающие внутри морской отрасли. Остальные элементы, на которые не возложены функциональные обязанности, находятся за пределами кластера.

Внутренняя среда кластера включает следующие элементы: производители, посредники, потребители, институты.

Производители определенного направления создают свои объединения. Олигополия естественно развивается в глобальной экономике, вытесняя менее конкурентоспособные предприятия с рынка.

Посредники как звено в цепочке поставки товаров и услуг в глобальной экономике уменьшаются, так как длинная цепочка увеличивает цену товара для конечного потребителя. Онлайн-продажи и другие современные сбытовые политики приводят к выбору более дешевого места покупки товара.

Таким образом, сокращается цепочка поставок от начала до конца. Уменьшение звеньев приводит к повышению скорости реагирования производителя на изменение спроса на местном рынке.

Потребители выбирают товары, исходя из своих желаний приобрести большой объем продукции. Чем логистическая цепочка дешевле, тем больше можно купить изделий. Увеличение товарной массы на инфраструктуру оказывает разрушительное воздействие.

С одной стороны, теория массового обслуживания приводит к ухудшению инфраструктуры страны, так как возникают узкие места в логистике поставок. В стратегии развития не всегда удается вовремя осуществить финансирование по развитию звеньев перевозок.

С другой стороны, дополнительное финансирование отраслей национального хозяйства приводит к росту занятости населения, увеличению и совершенствованию рыночных структур.

Практическая значимость внутренней среды морского кластера позволяет добиться стабилизации отраслевого взаимодействия между его структурными институтами на территории. Морские круизы как подсистема могут взаимодействовать с рыбным флотом и с другими подкластерами. Инфраструктура портового хозяйства будет доступна для туристов, тем самым повысится эффективность использования основных средств [1; 3].

Потенциальный инвестор заинтересован вкладывать в доходные проекты, особенно с учетом возможности кластерного подхода. Стремление к диверсификации рисков направлено на формирование портфеля таким образом, чтобы

инвестор мог в дальнейшем вкладывать финансы в другие субкластерные элементы отрасли.

Туристическая отрасль взаимодействует с ресторанными субкластерами, а также с отельным бизнесом. Развитие игорного бизнеса будет способствовать присоединению его к туристическому кластеру.

Стратегическое развитие кластера предполагает образование единой системы. Благодаря коммуникации образуются новые возможности за счет сбыта. Сегодняшнее развитие отраслевого туристического рынка направлено на количество клиентов, то есть при росте конкуренции данная модель неконкурентоспособна. Тактическое преимущество состоит в более эффективном производстве и сбыте. Продажи ориентированы на общий рынок кластера [3].

Тактические недостатки встречаются с моментом совместной организации деятельности, не все отрасли готовы взаимодействовать между собой для повышения конкурентного преимущества. Менеджмент, который работал сам независимо от других, допускает ошибки управленческого характера из-за неразвитости коммуникативного аппарата.

Субкластерная система оптимизации кластера позволяет организовать услуги таким образом, что товары, производимые предприятиями, сбывают туристам.

Внешнее взаимодействие туристической отрасли с морским кластером позволит оптимизировать и повысить эффективность предоставляемых услуг. Новые структуры быстрее развиваются и вливаются в общий поток стратегии развития.

Основой рынка является инфраструктура, на которой строятся предложения для сегментов отраслей национального хозяйства. В результате осуществляется косвенное влияние на цепочки распространения.

Институты формируют отличительные черты по каждой отрасли и образуют новые формы организации, которые формируют инфраструктуру рынка.

Увеличение численности предприятий приводит к переходу олигополии на рынок совершенной конкуренции.

Образование кластера и развитие взаимодействий экономических агентов приводит к развитию единой системы, которая координирует действия элементов. Различные агенты при достаточном числе участия в процессе тоже могут осуществить сбалансированность отраслевого рынка на определенном промежутке времени. Институты и агенты выступают в роли катализатора рыночных структур при осуществлении сделок. Виртуальная экономика увеличивает их воздействие практически на все операции, осуществляемые в интернете [4].

Экономическая система расширяется, тем самым увеличиваются объемы товаров и материальных ценностей, которые должны быть доставлены и распределены в экономике национального хозяйства. Динамизация системы позволяет повысить обороты товаров, тем самым возрастает необходимость создания новых предприятий в отрасли и повышению занятости населения.

Охарактеризованы отраслевые рынки по участию территориальных комплексов национального хозяйства. Выделены основные направления, которые увеличивают конкурентоспособность страны благодаря реформированиям структур рынка по отраслевому направлению. Особенности управления системы рыночных отношений заключаются в преодолении дефицита законодательных актов, связанных с регулированием правоотношения взаимодействия покупателя и продавца на рынке [6].

Стратегические проекты должны развиваться на международных договорных и законодательных основах, тем самым повысятся экспортные операции национального хозяйства.

Оптимальное управление структурами поставок приводит к снижению себестоимости транспортировки товара логистических цепочек в стране.

Морская отрасль является одним из элементов структуры логистики, тем самым взаимодействие между цепочками поставок приводит к образованию новых звеньев. Возникают устойчивые связи с инфраструктурой рынка, которые способны принять усиливающийся товарооборот и динамизацию информационных потоков.

Дилемма распределительной системы национальной экономики заключается в выборе звеньев цепи поставок. На основе этого возникает модальная перевозка как результат быстрого продвижения товара к потребителю

Выводы. Модальность перевозок в морской отрасли – одна из самых значимых задач при управленческих решениях, так как самостоятельно практически невозможно осуществить перевозку от производителя к потребителю.

В дальнейшем необходимо разработать комбинирование решений, которые должны оптимизировать распространение товаров в цепях поставок от производителя к конечному потребителю.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Голова А.Г. Факторы, влияющие на потребительское поведение личности в мегаполисе // Журнал социологии и социальной антропологии. 2011. Т XIV. № 5. С. 17–20.
2. Антипина О. Потребительское поведение и рыночное ценообразование в информационной экономике под воздействием долгов // Вестник

Московского университета. Серия 6. Экономика. 2014. № 1. С. 19–36.

3. Агапов В., Петрусеви́ч В., Яковлев С. Обзор и оценка перспектив развития мирового и российского рынков информационных технологий. М: IDC Analyze the Future, 2014.

4. Ги́юниперо Л. Десять лет исследований в сфере управления цепями поставок: прошлое, настоящее и выводы для будущего / Л. Ги́юниперо, Р. Хукер, С. Джозеф-Метьюз, Т. Юун, С. Бравдиг // Российский журнал менеджмента. 2011. Т. 9. № 2.

5. Ковалев Н.Р. Государственно-частное партнерство: кластерный подход / Н.Р. Ковалев. Е.Е. Юшкевич // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2007. № 6. С. 43–56.

6. Аркадьев К.Г. Логистические системы и их роль в современной экономике [Текст] // Экономика, управление, финансы: материалы V Междунар. науч. конф. (г. Краснодар, август 2015 г.). Краснодар: Новация, 2015. С. 139-141. URL <https://moluch.ru/conf/econ/archive/204/8522/> (дата обращения: 08.10.2018).