

## **ФАКТОРЫ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДСКИХ АГЛОМЕРАЦИЙ**

*П.Г. Швалов, аспирант, Красноярский государственный аграрный университет, Российская Федерация*

Агломерации являются ключевыми формами современного расселения в большинстве стран мира, опережая в плане выполнения функций урбанистического развития прежние формы городских образований. В формировании их принимают участие два урбанистических процесса. Первый стимулируется городом-центром, заинтересованным в развитии спутников как средстве решения своих проблем (вынос части производств, создание объектов транспортной и коммунально-хозяйственной инфраструктуры, развитие рекреационных баз и т.д.). Второй осуществляется усилиями внешних субъектов – министерствами, фирмами, промышленно-финансовыми группами, стремящимися использовать для размещения подведомственных им объектов благоприятные условия окружающей город-центр территории. Функционирование городских агломераций предполагает выполнение 4-х основных функций: экономической, экологической, социальной и инфраструктурной.

В числе прочих реализация инфраструктурной функции является обязательным условием формирования городской агломерации, поскольку инфраструктура является неотъемлемой частью производительных сил общества, обеспечивающей функционирование связанного с ней комплекса объектов и подсистем [1]. Возникновение инфраструктуры является результатом развития производительных сил общества, а ее содержание определяется внутренним экономическим единством входящих и нее отраслей и определенным функциональным назначением [2].

Традиционно, инфраструктуру было принято подразделять на две группы: экономическую (производственную) и социальную. Под экономической инфраструктурой понимается совокупность отраслей и видов деятельности, обслуживающих производство и хозяйство в целом, создающих для них как бы общий фундамент, опору. В рамках рассмотрения городских систем, к ней могут быть отнесены сооружения транспорта и связи, складское хозяйство, коммунальное хозяйство и т.п. Круг отраслей, относимых к экономической инфраструктуре, определяется по-разному в разных странах. Их общее назначение – упрощать и делать более эффективными потоки товаров и услуг между продавцами и покупателями [3].

Под социальной инфраструктурой понимают совокупность отраслей, подотраслей экономики и видов деятельности, функциональное назначение которых выражается в производстве и реализации услуг и духовных благ для населения [4]. Иными словами, это такая совокупность отраслей и подсистем, обеспечивающих нормальную жизнедеятельность населения. Она объективно выступает не только фактором развития города, но и формой самого существования общества, его гармоничного развития. Хотя отрасли социальной инфраструктуры не

участвуют непосредственно в создании конечной продукции, но они обеспечивают предпосылки для нормального развития производственного процесса. Инфраструктура – это одновременно и комплекс условий, обеспечивающих благоприятное развитие тех или иных процессов, и совокупность связанных между собой институтов, необходимых для нормального протекания этих процессов, а также комплекс соответствующих объектов. Такое ее понимание позволяет трактовать ее как относительно самостоятельный элемент материально-вещественной основы общественного развития, обладающий специфическими особенностями формирования и функционирования в обществе [2].

Учитывая современные особенности урбанистического развития, можно обнаружить тесную взаимосвязь между объектами социальной и экономической инфраструктуры, системный и комплексный характер их формирования и развития. В связи с этим, более оправданным на данный момент является их рассмотрение в комплексе логистической инфраструктуры, выступающей в общественном воспроизводстве в качестве совокупности социально-экономических систем и процессов, обеспечивающих общие условия экономического и социального развития.

Логистическая инфраструктура – это интегрированная система социально-экономических объектов, обеспечивающих функционирование разноуровневых логистических систем в целях повышения эффективности трансформации материальных и сопутствующих им потоков. Ее элементы представляют своего рода промежуточные звенья в общем воспроизводственном процессе. Чем выше уровень развития инфраструктуры, тем быстрее и охотнее в город приходят инвестиции, прибывает рабочая сила, ускоряется экономическое развитие, улучшается жизнь и самочувствие людей. И наоборот, чем ниже уровень развития инфраструктуры, тем медленнее или с большими издержками развивается производство, тем тяжелее жизнь людей. Надо отметить, что логистическая инфраструктура применительно к городским системам носит более расширенный характер, чем на микроуровне, тесно пересекаясь с социально-экономической городской инфраструктурой. В рамках логистической инфраструктуры урбанистических систем могут быть выделены следующие составные части: производственно-хозяйственная инфраструктура (транспорт, связь, энергетическое и коммунальное хозяйство); транспортно-складская инфраструктура (дороги, вокзалы, порты, терминалы, склады, и т.п.); организационно-институциональная инфраструктура (торговые, юридические, аудиторские, консалтинговые фирмы, рекламные агентства, бизнес инкубаторы, бизнес центры, технопарки и т.п.); социальная инфраструктура (учреждения образования, здравоохранения, культуры, рекреации и спорта); финансовая инфраструктура (банки, страховые и инвестиционные компании, пенсионные фонды и пр.); информационная инфраструктура (информационные сети; системы связи, телекоммуникаций; справочные системы и пр.) [5].

Попытки комплексно оценить развитие городской инфраструктуры предпринимались многими учеными, вследствие чего единой точки зрения по этому вопросу не существует. В основу данной работы положены принципы системного подхода, предполагающего комплексное развитие всех структур и подсистем

территории, а также функционального подхода, предполагающего оценивать эффективность развития городских агломераций с точки зрения успешности выполнения ее 4-х основных функций: социальной, экономической, экологической и инфраструктурной [6, 7].

Базой для предлагаемой системы сбалансированных показателей эффективности развития логистической инфраструктуры города является методика, разработанная в Минэкономразвития РФ и апробированная путем оценки экономического рейтинга субъектов РФ в 1998 – 2002 гг. [2] Признавая достоинства данной методики оценки, следует отметить ряд существенных недостатков, не позволяющих дать максимально полную оценку уровня социально-экономического развития исходя из принципов логистики. Здесь в недостаточной мере производится учет показателей развития как транспортной, так и складской и информационной инфраструктуры. Помимо упомянутой плотности автодорожной сети, стоит включить в систему показателей пассажирооборот и эксплуатационную длину маршрутов общественного транспорта (с разделением по его видам). С экономической точки зрения, показателем эффективности функционирования логистической инфраструктуры может служить грузооборот, а также обеспеченность складскими и офисными площадями на душу населения. Кроме того, стоит включить в систему показатели, оценивающие масштабы развития информационных сетей последнего поколения и уровень внедрения информационных систем в бизнесе и социальной сфере. Наконец, стоит включить сюда и среднюю продолжительность жизни населения, являющуюся, по сути, интегральным показателем качества жизни населения и, в том числе, развития инфраструктуры.

В итоге можно предложить следующую систему сбалансированных показателей эффективности развития логистической инфраструктуры городской агломерации:

- валовой региональный продукт, млн руб.;
- объем инвестиций в основной капитал на душу населения, млн руб.;
- объем внешнеторгового оборота на душу населения, млн руб.;
- доля среднесписочной численности работников, занятых на малых предприятиях в общей среднесписочной численности работников, занятых на предприятиях и организациях, %;
- основные фонды отраслей экономики (по остаточной балансовой стоимости в среднегодовом исчислении полной балансовой стоимости с учетом степени удорожания капитальных затрат) на душу населения, млн руб.;
- коэффициент плотности автомобильных дорог, км. на 1000 кв. км территории;
- обеспеченность качественными складскими площадями, кв. м на душу;
- обеспеченность качественными офисными площадями, кв. м на душу;
- обеспеченность доступа к информационным сетям и системам, %;
- грузооборот, млн тонн-км.
- уровень зарегистрированной безработицы;
- соотношение среднедушевых денежных доходов и величины прожиточного минимума;

- суммарный оборот розничной торговли, общественного питания и платных услуг в расчете (с учетом паритета покупательной способности) на душу населения;
- выпуск специалистов высшими и государственными средними учебными заведениями, чел. на 10 тыс. чел. населения;
- пассажирооборот, млн пасс.-км;
- эксплуатационная длина путей сообщения пассажирского транспорта общего пользования, км;

Таким образом, предлагаемая система показателей позволит качественно оценить уровень логистического развития инфраструктуры рассматриваемых городских агломераций во всем комплексе социального и экономического развития территории, что способно послужить основой для их дальнейшего инфраструктурного развития, и в целом, послужить основой для дальнейшего развития городских и сельских поселений.

### Литература

1. Райзберг, Б.А. Современный экономический словарь / Б.А. Райзберг, Л.Ш. Лозовский, Е.Б. Стародубцева. – 2-е изд., испр. – М.: ИНФРА-М, 1999. – 479 с.
2. Кочетов, А.Н. Современный взгляд на роль инфраструктуры в социальном развитии общества / А.Н. Кочетов, Д.А. Харитонов. – [Электронный ресурс] – Режим доступа: [http://www.seun.ru/oldssea/Win/Journal/j2000\\_2r/Socio/kochet.htm](http://www.seun.ru/oldssea/Win/Journal/j2000_2r/Socio/kochet.htm). – Поволжский гуманитарный журнал, 2001, № 1.
3. Лопатников, Л.И. Экономико-математический словарь: словарь современной экономической науки / Л.И. Лопатников. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: Дело, 2003. – 520 с.
4. Шарипов, А.Ю. Социальная инфраструктура / А.Ю. Шарипов. – Новосибирск, 2002.
5. Казарин, В.Н. Стратегия развития социально-экономической инфраструктуры северного города / В.Н. Казарин // Автореферат на соискание ученой степени кандидата экономических наук. Российская академия государственной службы при Президенте Российской Федерации.
6. Сергеев, В.И. Формирование макрологистических систем / В.И. Сергеев, П.А. Эльяшевич. – СПб.: Об-во «Знание», 1997. – 166 с.
7. Смехов, А.А. Основы транспортной логистики / А.А. Смехов. – М.: Транспорт, 1995. – 197 с.

### **РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОГО СЕРВИСА В БЕЛАРУСИ НА ПРИМЕРЕ ООО «ДВАДЦАТЬ ЧЕТЫРЕ»**

*В.А. Швед, директор, ООО «Двадцать четыре», г. Минск, Республика Беларусь*

ООО «Двадцать четыре» является одним из первых в стране логистических операторов уровня 3PL, предлагающих клиенту весь комплекс посреднических услуг в логистике: разработка логистических схем индивидуально для каждого клиента; доставка товаров «от двери до двери»; перегрузка и обработка товаров (упаковка, маркировка, стикеровка, формирование комплектов и т.д.); подготовка сопроводительной документации; складирование; информационные и консалтинговые услуги; предоставление информации о статусе заказа и местонахождении груза в режиме реального времени. Таким образом, логистический