

## Литература

1. Сток, Дж. Р. Стратегическое управление логистикой / Джеймс Р. Сток, Дуглас М. Ламберт. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 831 с.
2. Ковалев, М.Н. Структура логистической системы машиностроительного предприятия Белоруссии / М.Н. Ковалев // Менеджмент в России и за рубежом. – 2011. – № 1. – С. 75 – 78.
3. Фролов, Е.Б. Производственная логистика, или что такое «вытягивающее» планирование? / Е.Б. Фролов // Логистика и управление цепями поставок. – 2010. – № 1 (36). – С. 69 – 85.
4. Ковалев, М.Н. Управление цепями поставок деталей в производственной логистике предприятия / М.Н. Ковалев // Труд. Профсоюзы. Общество. – 2011. – № 1. – С. 25 – 29.

### **МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ВЫБОРУ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕГИОНА**

*В.Ф. Лукиных, д. э. н., профессор, Институт Международного менеджмента Красноярского государственного аграрного университета, г. Красноярск; А.И. Резникова, зам. директора Сибирского отделения Международного центра логистики, Российская Федерация*

Важной задачей управления логистической системой региона (РЛС) является обеспечение необходимого и своевременного принятия решений в условиях неопределенности и риска. Решению данной задачи способствует создание необходимого организационно-экономического механизма управления. Организационно-экономический механизм состоит из взаимозависимой совокупности элементов, организационно и экономически связанных между собой. Основной целью организационно-экономического механизма управления РЛС является обеспечение благоприятных организационных и экономических условий для достижения целей РЛС и ее подсистем.

Практические проблемы управления РЛС характеризуются сложностью, информативностью, комплексным характером процессов принятия управленческих решений на всех уровнях и предполагают исследование и моделирование подсистем РЛС с учетом социально-экономического развития региона. РЛС, как сложная структура, состоящая из взаимосвязанных подсистем и организованная по иерархическому признаку, может рассматриваться как механизм поддержки процессов социально-экономического развития региона. При этом учитывается, что регион представляется как многоцелевая система, имеющая неоднородные внутренние и внешние цели, самостоятельные подцели отдельных подсистем, систему показателей измерения целей, многообразные стратегии их достижения. Поэтому в задачах принятия решений в подсистемах МРЛС выбор управляющих решений и методов управления должен в максимальной степени – прямо или косвенно – способствовать выполнению стратегических задач региона (рис.).

При оценке эффективности функционирования РЛС следует учесть тот факт, что в иерархической РЛС на каждом из уровней функционирования и управления присутствуют соответствующие индикаторы, но все они обладают общим свойством, таким, как релевантность. При подборе показателей оценки эффективности следует найти согласованные показатели логистической и экономической систем региона.

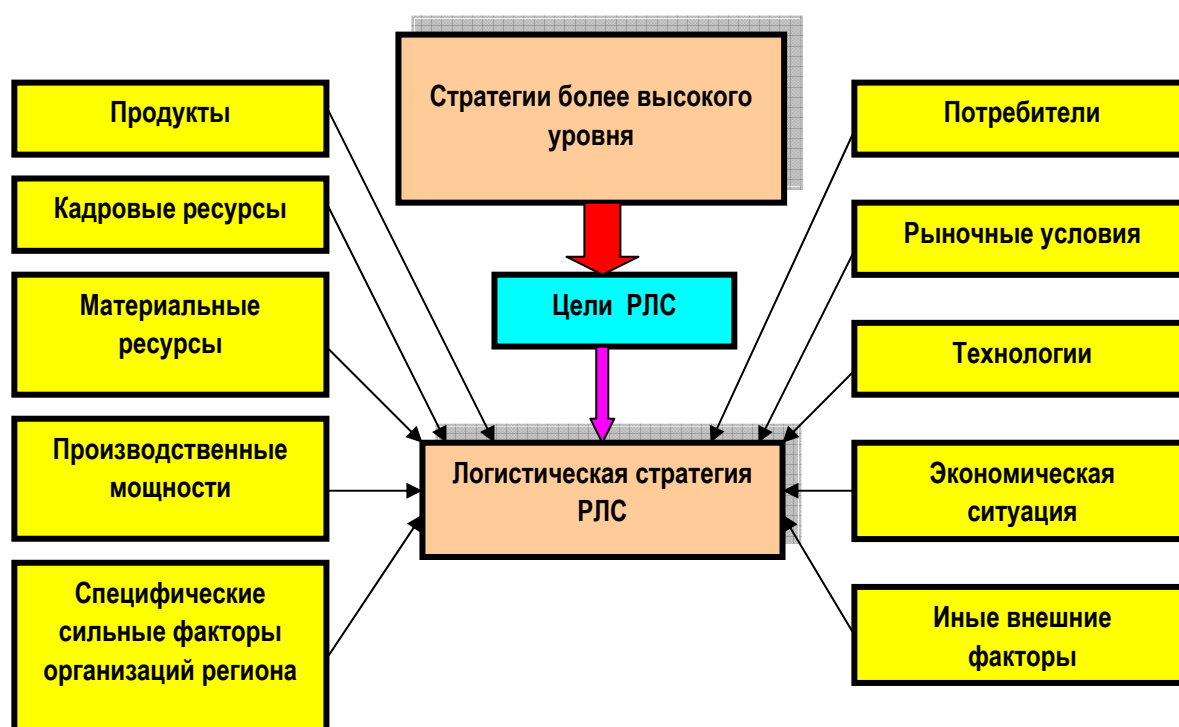


Рис. Выбор стратегии региональной логистической системы

С одной стороны, для РЛС набор основных измерителей зависит от целей логистического менеджмента (стратегических, тактических, оперативных) и вида системы или подсистемы РЛС. «Для большинства подсистем этот набор базируется на ключевых (комплексных) показателях ее эффективности – системе сбалансированных показателей (KPI) логистики.

С другой стороны, для экономической системы региона применяется шкала социально-экономических индикаторов. Так, А.Г. Гранберг заключает, что «уровень социально-экономического развития региона, равно как и уровень благосостояния населения в регионе, невозможно выразить в одном непосредственно измеряемом показателе [1]. В методологии экономических измерений применяются три основных подхода для отражения множества характеристик региональных уровней развития:

- выделение главного индикатора и фиксирование (или регулирование) значений других существенных индикаторов в виде ограничительных условий.

- многоцелевая оптимизация по нескольким индикаторам, как процедура достижения наилучших состояний социально-экономического развития с учетом компромисса между целевыми индикаторами;
- построение интегрированных (сводных) социально-экономических индикаторов.

Первые два подхода применяются в математическом моделировании региональных и многорегиональных систем. Третий подход является отражением методик построения интегрированных индикаторов, различающихся принципами выбора и соизмерения первичных и групповых индикаторов. В последние годы идея интегрированных индикаторов получает все более широкое распространение при построении «индексов» и «рейтингов» предпринимательского и инновационного климата, инвестиционной и внешнеторговой привлекательности регионов и т.д. с целью объективизации представлений об условиях развития соответствующих видов экономической деятельности в разных регионах.

Поскольку РЛС влияет на эффективность экономической системы региона, постольку индикаторы РЛС в виде показателей КРІ (Key Performance Indicator – ключевые показатели эффективности) требуется привести в соответствие с индикаторами экономической системы по принятым в региональной экономике четырем видам базовых индикаторов. Используем материалы источников [2, 3]. Подбор индикаторов для мониторинга РЛС и ее подсистем проводится в последовательности двух процедур: 1 – формируется список экономических индикаторов окружающей среды в составе четырех основных видов индикаторов: индикаторов ресурсов, продуктов, результатов и эффективности; 2 – выбираются в каждом виде индикаторов релевантные. Такие процедуры необходимо выполнять для каждого уровня функционирования или управления РЛС.

Индикаторы ресурсов при мониторинге характеризуют количество потребляемых ресурсов в подсистемах. Индикаторы продуктов показывают количество предоставленных услуг. Индикаторы результатов информируют о результатах деятельности подсистем и системы. Индикаторы эффективности позволяют сопоставить полученные результаты с затраченными на них ресурсами.

В таблице приведена идентификация индикаторов различных авторов применительно к РЛС. С помощью данной таблицы впервые появляется возможность системной связи целевых установок подсистем всех уровней РЛС. Отметим, что общепринятого критерия выбора КРІ для компаний регионального и международного уровня не существует.

## Характеристика индикаторов мониторинга подсистем в РЛС

№		5-й уровень управления: координация потоков в [4]	3-й и 4-й уровни управления [4]	1-й и 2-й уровни управления: физическое перемещение в потоках [4]
	Вид эконом. индикатора [3]	Вид индикатора соц.-эконом. развития [1]	Измеритель в РЛС [2]	Состав ключевых показателей КРІ в подсистемах РЛС [2]
1	Индикаторы ресурсов	инвестиционная активность; - доходы населения; - международная экономическая активность	Использование инвестиций в логистическую инфраструктуру	- скорость и число оборотов запасов; - средний уровень запасов; - возврат на инвестиции в основные фонды; - использование инвестиций: в транспортный парк; в складскую инфраструктуру; в технологическое оборудование; в информационную систему.
2	Индикаторы продуктов (товаров и услуг)	- состояние важнейших отраслей производства;	Общие и операционные логистические издержки	- общие логистические издержки; - затраты на логистический сервис - затраты на транспортировку; - затраты на складирование; - затраты, связанные с процедурами заказов; - затраты на управление запасами;
			Длительности логистических циклов	- время выполнения заказа; - длительность составляющих цикла заказа; - длительность пополнения запасов; - длительность обработки заказов; - длительность производственно-технологического цикла; - длительность цикла закупки продукции.
3	Индикаторы результатов	- занятость; - финансовое положение региона; - общий уровень развития региона; - экология	Количество логистического сервиса для потребителей	- обеспечение выполнения заказа в срок; - полнота удовлетворения заказа; - точность выполнения параметров заказа; - информационная надежность; - количество возвратов товаров; - наличие жалоб потребителей; - доступность запасов.
4	Индикаторы эффективности	- состояние социальной сферы;	Производительность / ресурсоотдача логистической инфраструктуры и персонала	- количество обработанных заказов в единицу времени; - грузовые отправки на единицу складских мощностей; - удельные операционные логистические издержки - удельные общие логистические издержки на единицу продукции; - затраты в дистрибуции на единицу объема продаж.

## Литература

1. Гранберг, А.Г. Основы региональной экономики: учебник для вузов / А.Г. Гранберг; Гос. ун-т – Высшая школа экономики. – 5-е изд. – М.: Изд. Дом ГУ ВШЭ, 2006. – 495 с.
2. Логистика: учебник / В.В. Дыбская [и др.]; под ред. В.И. Сергеева. – М.: Эксмо, 2008. – 944 с.
3. Морс, К. Эффективные решения в экономике переходного периода: Аналитические инструменты разработки и реализации социально-экономической политики / К. Морс, Р. Страйк, А.С. Пузанов; Фонд «Институт экономики города». – М.: Айрис-пресс, 2007. – 448 с.
4. Лукиных, В.Ф. Методология управления многоуровневой региональной логистической системой: монография / В.Ф. Лукиных. – Красноярск: ЛИТЕРА-принт, 2010. – 292 с.

### МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

*Е.Б. Малей, к. э. н., доцент, УО «Полоцкий государственный университет», г. Новополоцк, Республика Беларусь*

Выгодное географическое положение Республики Беларусь на перекрестке основных маршрутов из Западной Европы в Россию, а также стран Черноморского побережья в страны Балтии обуславливают необходимость развития ее транзитного потенциала, что на современном этапе развития может быть обеспечено только внедрением логистических подходов к повышению эффективности управления движением материальных потоков. В результате Беларусь может стать центром трансъевропейской магистрали, а следовательно привлечь существенные дополнительные доходы в республиканский бюджет.

Именно поэтому развитие логистики в Республике Беларусь приобрело большую значимость, что подтверждается принятием ряда документов, важнейшим из которых стала Государственная Программа развития логистической системы в Республике Беларусь до 2015 года, утвержденной постановлением Совета Министров №1249 от 29 августа 2008 года. В ее рамках предусмотрен ряд мероприятий по следующим основным направлениям: совершенствование нормативной правовой базы по развитию логистической деятельности в Республике Беларусь; создание и развитие логистических центров, модернизация и реконструкция складской инфраструктуры; модернизация существующих грузовых терминалов; создание транспортно-логистических центров; развитие международного сотрудничества в сфере логистической деятельности; информационное обеспечение логистических процессов; подготовка кадров [1].

Следует отметить, что выполнение указанных мероприятий по большинству указанных направлений протекает достаточно успешно. Так утверждены государственные стандарты СТБ 2047-2010 «Логистическая деятельность. Термины и определения» и СТБ 2046-2010 «Транспортно-логистический центр. Требования к техническому оснащению и транспортно-экспедиционному обслуживанию», которые призваны обеспечить взаимопонимание между всеми