

УДК 338.465(571.53)

DOI [10.17150/2072-0904.2015.6\(3\).25](https://doi.org/10.17150/2072-0904.2015.6(3).25)**И. С. Черняк***Иркутский национальный исследовательский
технический университет,
г. Иркутск, Российская Федерация***В. Ю. Конюхов***Иркутский национальный исследовательский
технический университет,
г. Иркутск, Российская Федерация*

ПРОБЛЕМЫ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В УСЛОВИЯХ ЭКОНОМИЧЕСКОГО КРИЗИСА И САНКЦИЙ ПРОТИВ РОССИИ

Аннотация. Управление материальными потоками на региональном, национальном или межнациональном уровнях является одним из основных направлений экономической политики любого государства. В статье отмечено, что в условиях экономического кризиса и санкций Россия в целом и все российские регионы в частности нуждаются в новой экономической политике. Логистика позволяет экономно управлять финансовыми и материальными потоками, поэтому одним из путей выхода из кризиса авторы считают создание региональных логистических центров. Предложено также обратиться к опыту административно-командной системы хозяйствования советского периода: провести перепись всех материально-технических ресурсов страны и реализовать сверхнормативные запасы на ярмарках-выставках неиспользуемых и излишних товаров. Кроме того, необходимо расширять торгово-экономическое сотрудничество в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Показаны меры выхода из кризиса, предпринимаемые в Иркутской области.

Ключевые слова. Логистика; санкции; статистика; кризис; запасы; бережливость; затраты; коррупция; логистические проекты; городская логистика; логистика запасов; международное право; финансовые потоки; материальные потоки.

Информация о статье. Дата поступления 17 марта 2015 г.; дата принятия к печати 31 марта 2015 г.; дата онлайн-размещения 5 мая 2015 г.

I. S. Chernyak*National Research Irkutsk State Technical University,
Irkutsk, Russian Federation***V. Yu. Konyukhov***National Research Irkutsk State Technical University,
Irkutsk, Russian Federation*

PROBLEMS OF REGIONAL LOGISTIC INFRASTRUCTURE IN TERMS OF ECONOMIC CRISIS AND SANCTIONS AGAINST RUSSIA

Abstract. Management of material flows at regional, national and international levels is one of the main directions of economic policy of any country. The article notes that in terms of economic crisis and sanctions Russia, in general, and all Russian regions need a new economic policy. Logistics allows to economically manage financial and material flows, so the authors consider establishing regional logistic centers to be one of the ways out from the crisis. It is also offered to address the experience of the administrative-command system of the Soviet period economy; to carry out an enumeration census of all national inventories and dispose of the nonstandard inventory at the fairs-exhibitions of non-used and

above-level commodities. Besides, it is necessary to expand trade and economic cooperation in the Asian-Pacific area. The measures for crisis recovery taken in Irkutsk Oblast are shown.

Keywords. Logistics; sanctions; statistics; crisis; inventory; sparingness; expenses; corruption; logistic projects; urban logistics; inventory logistics; international law; financial flows; material flows.

Article info. Received March 17, 2015; accepted March 31, 2015; available online May 5, 2015.

Никогда ни на одно мгновение мы не должны забывать экономическую сторону дела.

Томас Эдисон

Проблемы — это на самом деле возможности, появляющиеся в рабочей одежде.

Генри Кайзер

Попытки проконтролировать злоупотребление властью в американских корпорациях при помощи закона также эффективны, как использование вилки при употреблении кофе.

Ральф Надер

Роль и значение материально-технического обеспечения в товарном производстве для обеспечения сырьем, топливом, материалами, оборудованием, комплектующими изделиями являются неперенным условием всякого производства [1; 2; 12].

Материально-техническое обеспечение (МТО) играет важную роль в общественном воспроизводстве, на эту систему падает основная часть времени и издержек обращения. В странах Европейского союза (ЕС) 90–95 % времени движения товара от источника до конечного потребления приходится на прохождение его по различным каналам системы МТО. Расходы на все виды деятельности в этих же странах по МТО составляют около 14 % валового национального продукта, или примерно 30 % стоимости конечного продукта. На отдельных промышленных предприятиях при движении материальных потоков издержки достигают 50 % и более производственных затрат [11].

В условиях кризиса и санкций после присоединения Крыма к России были бездумно объявлены санкции США, ЕС, Канадой, Австралией, Норвегией и др. Игнорируя международное право и сложившиеся многолетние связи с Россией ЕС под диктовку США и Канады не только создал трудности в экономике России, но и сам еще большие трудности обеспечил, терпя убытки около 25 млрд евро. При наличии в областном центре или регионе логистического центра можно более ответственно решать большинство жизненных вопросов в борьбе с коррупцией, государственными закупками, расточительством и экономить значительные средства [7].

Логистика — важнейшая сфера деятельности любой производственной и торговой компании, затраты на которую в промышленно развитых странах составляют 20–30 % валового внутреннего продукта [3; 8].

В послании губернатора Иркутской области С. В. Ероценко Законодательному собранию говорится, что уже в этом году необходимо:

– во-первых, провести централизацию закупочной деятельности муниципальных заказчиков при получении ими межбюджетных трансфертов;

– во-вторых, создать механизм координации закупочной деятельности государственных и муниципальных заказчиков Иркутской области;

– в-третьих, установить нормирование всех видов закупок товаров, работ, услуг путем принятия региональных актов [5].

Бережливо и рационально управляя материальными запасами (сырья, материалов, полуфабрикатов, запчастями), логистика способствует уменьшению общих затрат, снижению цены товаров и в результате стратегическому улучшению позиций компаний на рынке.

Запасы создаются для различных целей:

- повышение эффективности производства;
- эффективное обслуживание потребителей;
- страхование сбоев поставок;
- защита от повышения закупочных цен;
- экономия на оптовом складе;
- экономия на транспортировке [12].

В Советском Союзе существовала административно-командная система начиная с планирования, производства, снабжения, сбыта, учета и хранения всех видов материальных ценностей. Обеспечивался жесткий контроль за оборотными средствами. Шла борьба со сверхнормативными запасами. Проводились ярмарки-выставки неиспользуемых и излишних товаров — областные, а также республиканские. Вся эта работа осуществлялась на всех производствах под неусыпным оком руководителей не только крупных предприятий, но и министерств, партийных органов, банков и организаций области, краев и республик.

Вопросами наличия сырьевых и других материальных ресурсов и готовой продукции серьезно и систематически занимались Госнаб и Госплан СССР. Сегодня никто не знает, какие остатки материальных ценностей лежат на многочисленных складах предприятий из-за ликвидации отчетности перед статистическими органами, а это миллионы и миллионы рублей, которые можно направить на освоение новых видов продукции или строительства.

Средства массовой информации отражают справедливые требования президента В. В. Путина в борьбе с расточительством, расхлябанностью, коррупцией и организованностью, когда страна находится под санкциями ЕС и США, а также других государств (Канады, Норвегии, Австралии). Россия получает уникальный шанс обрести подлинный и независимый суверенитет. На фоне углубляющегося противостояния с Западом Россия нуждается в новой экономической политике. Санкции создают стимул активно продавать свои национальные богатства за рубли, расширять деловое сотрудничество в Азии, со странами Латинской Америки, за счет этого уменьшается зависимость России от доллара. Надежда, что война санкций продлится недолго, обретает все более твердую почву [9].

Инфраструктурные и логистические проекты являются одним из путей выхода из кризиса, которые в настоящее время разрабатываются и реализуются в том числе и в Иркутской области.

Дорожное строительство — отрасль, которая не боится перепроизводства. Здесь можно отметить такие мероприятия, как прокладка трубопровода для газа «Сила Сибири», реконструкция и модернизация Байкало-Амурской магистрали и Транссиба, создание газохимического производства, окончание строительства алюминиевого завода в Тайшете, работы в Братске и Усть-Куте. Организация в Иркутской области машиностроительного кластера на базе Иркутского авиазавода, где сейчас идет завершающий этап работы над ближне-средним магистральным самолетом МС-21.

В регионе в последнее время больше стали уделять внимание дорожному строительству, а мощная индустриализация начинается именно с развития дорожной инфраструктуры. Строительство дорог всегда «тянет» дальнейшее развитие территории и, как следствие, подъем экономики. В качестве примера приведем реконструкцию Байкальского тракта на участке с 8-го по 12-й км. Стоимость работ по реконструкции составляет более 1,5 млрд р. — 920 млн р. планируется направить из федерального бюджета и 609 млн р. из средств областного дорожного фонда. Работы будут вестись круглосуточно, их завершение планируется до 30 октября 2015 г. Затем работы продолжат с 12-го по 29-й км, также идет разработка проектных работ по дальнейшей реконструкции тракта [10].

В нынешних кризисных условиях ожидается снижение строительных работ, и в этой ситуации строители очевидно займут нишу выполнения капитального ремонта жилых строений. Только сегодня в Приангарье эксплуатируется около 2,5 млн м² жилья первой массовой серии, «хрущевок», в которых жить опасно и их требуется сносить или реконструировать. Неотложные работы потребуют больших средств и значительные силы строителей.

Ленская тепловая электростанция станет основным энергетическим объектом для ускорения промышленного развития центральной части Иркутской области. Предусматривается газоснабжение тепловой электростанции за счет нефтеконденсатных месторождений, расположенных на севере Приангарья с Марковского и Ярактинского соответственно.

В ближайшее время начнется реконструкция иркутского аэропорта [10].

Находясь в преддверии 70-летия победы в Великой Отечественной войне, уместно обратиться к воспоминаниям маршала Г. К. Жукова после разгрома немецко-фашистских войск под Москвой: отсутствие надлежащего материально-технического обеспечения войск в процессе операции неизбежно приводит к неудачам [6]. «Без самой тщательной, основанной на точных математических расчетах, организации тыла, без налаживания правильного питания фронта всем тем, что ему необходимо для ведения военных операций, без самого точного учета перевозок, обеспечивающих тыловое снабжение, без организации эвакуационного дела немыслимо сколько-нибудь правильное, разумное ведение больших операций», — говорил М. В. Фрунзе (Цит. по: [6]).

По нашему мнению, в состоянии кризиса и санкций, объявленных США, ЕС и другими странами, следует обратиться к прошлому, когда отменили контроль за наличием остатков в стране во всех структурах сырья, материалов, запчастей, готовой продукции, в том числе сверхнормативных запасов, потому что стране необходимы колоссальные материально-технические ресурсы для выполнения поставленных задач [4; 9].

Зачастую многие руководители, не заглядывая в свои закрома, говорят, что им не хватает оборотных средств, инвестиций, так как не знают, что у них имеется в наличии, поэтому следует провести перепись всех материально-технических ресурсов, лежащих на складах области: сырья, оборудования, полуфабрикатов, готовой продукции, запчастей и других ценностей. Все ценности, не нужные предприятиям всех форм собственности, представить на ярмарке-выставке и пригласить с предприятий руководителей служб материально-технического снабжения, оборудования и комплектации, строительства.

Итак, в статье представлено несколько примеров социально-экономического развития области, которые в том числе озвучены губернатором Иркутской области: мы не должны впадать в пессимизм, а искать эффективные методы для развития региона. Мы не будем прятать деньги под подушку, а будем вкладывать их в экономику и социальную сферу. Безусловно, потребуются опреде-

ленные усилия, чтобы выполнить эту работу, но мы получим значительный экономический эффект.

Список использованной литературы

1. Афанасенко И. Д. Логистика снабжения / И. Д. Афанасенко, В. В. Борисова. — СПб. : Питер, 2010. — 336 с.
2. Афанасенко И. Д. Экономическая логистика. Стандарт третьего поколения / И. Д. Афанасенко, В. В. Борисова. — СПб. : Питер, 2013. — 432 с.
3. Бураков В. И. Взаимодействие логистических и маркетинговых технологий в производственно-коммерческой деятельности / В. И. Бураков. — Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2009. — 164 с.
4. Винокуров М. А. Новая экономическая реальность и политика современной России : статьи, выступления, интервью / М. А. Винокуров. — М. : Аргументы, 2014. — 156 с.
5. Ерошенко С. В. Послание губернатора Законодательному Собранию Иркутской области / С. В. Ерошенко // Областная. — 2015. — 13 февр. —
6. Жуков Г. К. Воспоминания и размышления : в 3 т. / Г. К. Жуков. — М. : Новост, 1990. — Т. 3. — 384 с.
7. Колодин В. С. Формирование логистической инфраструктуры регионального товарного рынка : дис. ... д-ра экон. наук : 08.00.06 / В. С. Колодин. — СПб., 1999. — 382 с.
8. Логистика / В. В. Дыбская, Е. И. Зайцев, В. И. Сергеев, А. И. Стерлигова ; под ред. В. И. Сергеева. — М. : Эксмо, 2013. — 944 с.
9. Орлова Н. Финансовые санкции против России: влияние на экономику и экономическую политику / Н. Орлова // Вопросы экономики. — 2014. — № 12. — С 54–66.
10. Попов А. Надо жить в новых условиях / А. Попов // Эксперт-Сибирь. — 2015. — № 8 (442). — С. 22–30.
11. Современная логистика / Дж. Джонсон, Д. Ф. Вуд, Д. Л. Вордлоу, П. Р. Мерфи-мл. — М. : Вильямс, 2002. — 624 с.
12. Филоненко В. Г. Система материально-технического обеспечения. Маркетинг. Логистика / В. Г. Филоненко. — М. : Юнити-Дана, 2003. — 62 с.

References

1. Afanasenko I. D., Borisova V. V. *Logistika snabzheniya* [Logistics of procurement]. Saint Petersburg, Piter Publ, 2010. 336 p.
2. Afanasenko I. D., Borisova V. V. *Ekonomicheskaya logistika. Standart tret'ego pokoleniya* [Economic logistics. The standard of the third generation]. Saint Petersburg, Piter Publ, 2013. 432 p.
3. Burakov V. I. *Vzaimodeistvie logisticheskikh i marketingovykh tekhnologii v proizvodstvenno-kommercheskoi deyatel'nosti* [Interaction of logistic and marketing technologies in production and commercial activities]. Irkutsk, Baikal State University of Economics and Law Publ., 2009. 164 p.
4. Vinokurov M. A. *Novaya ekonomicheskaya real'nost' i politika sovremennoi Rossii : stat'i, vystupleniya, interv'yu* [New economic reality and policy of today's Russia: articles, speeches, interviews]. Moscow, Argumenty Publ., 2014. 156 p.
5. Eroshchenko S. V. *Poslanie gubernatora Zakonodatel'nomu Sobraniyu Irkutskoi oblasti* [Governor's Message to the Legislative Assembly of Irkutsk Oblast]. *Oblastnaya = Regional*, 2015, 13 February. (In Russian).
6. Zhukov G. K. *Vospominaniya i razmyshleniya* [Reminiscences and reflections]. Moscow, Novosti Publ., 1990. Vol. 3. 384 p.
7. Kolodin V. S. *Formirovanie logisticheskoi infrastruktury regional'nogo tovarnogo rynka. Dokt. Diss.* [Formation of logistic infrastructure of regional commodity market. Doct. Diss.]. Saint Petersburg, 1999. 382 p.
8. Dybskaya V. V., Zaitsev E. I., Sergeyev V. I., Sterligova A. I.; Sergeyev V. I. (ed.). *Logistika* [Logistics]. Moscow, Eksmo Publ., 2013. 944 p.
9. Orlova N. Financial sanctions against Russia: impact on economy and economic policy. *Voprosy ekonomiki = Issues of Economics*, 2014, no. 12, pp. 54–66. (In Russian).
10. Popov A. One has to live in updated environment. *Ekspert-Sibir' = Expert-Siberia*, 2015, no. 8 (442), pp. 22–30. (In Russian).

11. Dzhonson Dzh., Vud D. F., Vordlou D. L., Murfy Jr. P. R. *Sovremennaya logistika* [Modern logistics]. Moscow, Vil'yams Publ., 2002. 624 p.

12. Filonenko V. G. *Sistema material'no-tekhnicheskogo obespecheniya. Marketing. Logistika* [System of procurement. Marketing. Logistics]. Moscow, Yuniti-Dana Publ., 2003. 62 p.

Информация об авторах

Черняк Илья Самуилович — кандидат экономических наук, профессор, кафедра управления промышленными предприятиями, Иркутский национальный исследовательский технический университет, 664074, г. Иркутск, ул. Лермонтова, 83, e-mail: e12@istu.edu.

Конюхов Владимир Юрьевич — кандидат технических наук, профессор, кафедра управления промышленными предприятиями, Иркутский национальный исследовательский технический университет, 664074, г. Иркутск, ул. Лермонтова, 83, e-mail: e12@istu.edu.

Authors

Ilya S. Chernyak — PhD in Economics, Professor, Chair of Industrial Enterprise Management, National Research Irkutsk State Technical University, 83 Lermontov St., 664074, Irkutsk, Russian Federation; e-mail: e12@istu.edu.

Vladimir Yu. Konyukhov — PhD in Engineering, Professor, Chair of Industrial Enterprise Management Professor, National Research Irkutsk State Technical University, 83 Lermontov St., 664074, Irkutsk, Russian Federation; e-mail e12@istu.edu.

Библиографическое описание статьи

Черняк И. С. Проблемы региональной логистической инфраструктуры в условиях экономического кризиса и санкций против России / И. С. Черняк, В. Ю. Конюхов // Известия Иркутской государственной экономической академии (Байкальский государственный университет экономики и права). — 2015. — Т. 6, № 3. — DOI : [10.17150/2072-0904.2015.6\(3\).25](https://doi.org/10.17150/2072-0904.2015.6(3).25).

Reference to article

Chernyak I. S., Konyukhov V. Yu. Problems of regional logistic infrastructure in terms of economic crisis and sanctions against Russia. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii (Baykalskiy gosudarstvennyy universitet ekonomiki i prava)* = *Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy (Baikal State University of Economics and Law)*, 2015, vol. 6, no. 3. DOI: [10.17150/2072-0904.2015.6\(3\).25](https://doi.org/10.17150/2072-0904.2015.6(3).25). (In Russian).