

РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РАМКАХ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Введение. Евразийский экономический союз (ЕАЭС), образованный Россией, Беларусью, Киргизстаном, Казахстаном и Арменией, стал основой для развития интеграционных процессов на территории не только этих стран, но и всем постсоветском пространстве. Вследствие экономического взаимодействия возникла необходимость в развитии инфраструктурной составляющей ЕАЭС.

Логистическая инфраструктура влияет на рост экономических и социальных показателей регионов республики. Эффективность усилий по обеспечению высокого уровня конкурентоспособности перевозчиков в решающей степени зависит от рациональности и согласованности организационно-экономических регуляторов, используемых непосредственными субъектами транспортно-экспедиционного обслуживания, а также органами республиканского и регионального управления.

Основная часть. Являясь одним из ключевых факторов реализации межрегиональных связей, логистическая инфраструктура влияет на рост экономических и социальных показателей регионов республики. Устойчивое функционирование предприятий транспортно-логистической сферы гарантирует объединение экономического пространства, где движение людей, товаров и услуг является свободным и ритмичным. Кроме того, свободная конкуренция, интеграция в мировое сообщество через реализацию логистических процессов, как правило, улучшают условия и уровень жизни населения, обеспечивая при этом целостность и национальную безопасность.

Перспективы развития территорий, их экономическая безопасность в большей степени зависят именно от состояния логистической инфраструктуры регионов. При этом инфраструктуру образует совокупность производственных и непроизводственных отраслей и объектов, составляющих материально-техническую основу для формирования и развития кластеров, в частности, логистических, научно-производственных комплексов, свободных экономических зон и других форм пространственной организации хозяйств региона.

Чтобы охарактеризовать понятие «логистическая инфраструктура», необходимо систематизировать подходы к его определению, рассмотрев авторские трактовки научных исследователей в данной области. В научной литературе нами были определены следующие подходы:

1) логистическая инфраструктура как системная категория — «это совокупность элементов, которые выполняют важные задания, являющихся составной частью логистических процессов» [1]. Кроме того, это система средств пространственно-временного превращения логистических потоков, а также совокупность предприятий разных организационно-правовых форм, которые создают организационно-экономические условия прохождения этих потоков путем создания потенциала соответствующих логистических услуг [2];

2) функциональный подход характеризует логистическую инфраструктуру как совокупность видов деятельности, с помощью которых осуществляется и обслуживается процесс движения материальных и финансовых потоков или процесс движения товара [3];

3) элементный подход представляет инфраструктуру логистики как комплекс объектов, которые имеют определенное географическое расположение и разные характеристики [4]. Ряд исследователей в логистической инфраструктуре выделяет транспортные, складские и обслуживающие элементы, которые связаны с дополнительной обработкой товаров, с предоставлением торговых, бытовых и административных услуг, которые обеспечены необходимыми ресурсами (естественными, материально-техническими, информационными, человеческими, институциональными и финансовыми) [5].

Приведенная совокупность подходов и определений позволяет отметить тот факт, что логистическая инфраструктура имеет свои особенности, которые влияют на ее формирование и функционирование, а также определяют степень влияния на экономику территории в рамках национальной безопасности.

Проведенные исследования позволяют сгруппировать мнения представленных выше авторов относительно состава логистической инфраструктуры:

Первая группа — это логистические парки или центры, так называемые «объекты местного значения», связанные с управлением товарными потоками отдельных фирм и их сетевых объединений.

Вторая группа — региональные логистические центры. Представляют расширенный комплекс логистических услуг на территории с хорошо развитой транспортной инфраструктурой. Используя большие возможности информационной системы, создают условия для более эффективного управления входящими и исходящими потоками различного вида продукции на национальном и региональном рынках.

Третья группа — международные логистические центры. Являясь сконцентрированными на относительно большой территории комплексными инфраструктурными сооружениями и будучи построенными в непосредственной близости к важным объектам транспортной инфраструктуры, осуществляют необходимую координацию в целях качественного выполнения полного комплекса логистических услуг. Используя при этом современные информационные и коммуникационные технологии, существенно сокращают время для реализации продуктов по всей цепи поставок и привлечения транзитных товарных потоков через территорию страны.

Состав типичных объектов логистической инфраструктуры может варьироваться в достаточно широком диапазоне. Это могут быть склады предприятий-изготовителей продукции, логистические центры, различные терминалы или распределительные центры. Определение необходимого количества объектов каждого типа, их местоположения и хозяйственных функций составляет существенный элемент всей деятельности по формированию (проектированию) логистической инфраструктуры любой компании.

В условиях динамичности конкурентной среды важным вопросом остается возможность изменения логистической инфраструктуры под производственные потребности и спрос. Выбор компанией наилучшего расположения логистической сети может стать для нее первым шагом к обретению конкурентных преимуществ.

При заданных параметрах инфраструктурной сети и информационных мощностях логистической системы географическое размещение запасов предприятия определяется ее транспортными возможностями. На наш взгляд, из-за того, что транспортировка и очевидные издержки, с ней связанные, лежат в основе любой области деятельности, они имеют важное значение. Сам процесс транспортного перемещения товаров может быть организован в соответствии с возможностями компании. Это может быть собственный транспорт или же аутсорсинг транспортных услуг. Привлечение сторонней организации, специализирующейся на предоставлении транспортных услуг, позволит снизить затраты, связанные с содержанием собственного транспорта. Интересен вариант комбинирования разных способов перевозок, которые обеспечивают комбинацию транспортных услуг (мультимодальные, интермодальные и комбинированные схемы), что позволяет удовлетворять индивидуальные потребности клиентов.

Еще одной важной задачей процесса управления логистической инфраструктурой является управление запасами. Наличие собственных складов для многих предприятий — это не только высокий риск, но и достаточно большие издержки. Поэтому многие предприятия идут по пути снижения общих издержек, обеспечивая желательный уровень сервиса при минимальном объеме запасов.

Стратегия логистики направлена на снижение суммы денежных активов «замороженных» в запасах, так как оборачиваемость запасов в процессе реализации требований потребительского рынка была и остается важной задачей управления. Политика управления запасами должна учитывать: сегментацию потребительского рынка; потребности в ассортименте продукции; возможность комбинирования схем грузоперевозок; влияние конкурентов; сезонность.

При создании логистической системы на основе четырех основных составляющих — организация логистической инфраструктуры, информационный обмен, транспортировка и управление запасами — мы можем использовать различные способы. Каждая из этих составляющих потенциально позволит достичь определенного уровня обслуживания потребителей с соответствующими общими издержками. По существу, эти функции в сочетании образуют систему решений интегрированной логистики. Прочие виды деятельности в рамках логистической инфраструктуры — складирование, грузопереработка и упаковка — также входят в состав логистической системы, но не являются основополагающими. Их эффективная интеграция в логистическую систему предприятия позволит существенно ускорить и облегчить движение товарно-материальных потоков.

Зачастую функционирование склада связано с определенной специализацией, что отражается как на функциях, так и на задачах склада. При этом, как отмечает В. В. Дыбская, «характер функциональной области системы логистики влияет на решение задач логистики складирования: выбор формы собственности склада, размещения складской сети, техническую оснащенность склада, систему складирования и организацию складского процесса» [6]. Несмотря на то, что комплексность и качество логистических услуг остаются низкими, тарифы на данные услуги, оказываемые логистическими центрами и логистическими операторами, выше, чем у стран-соседей.

Заключение. Основной причиной снижения эффективности производства и торговли, низкой конкурентоспособности предприятий и организаций страны является высокий уровень логистических издержек. Реализация мероприятий в рамках Республиканской программы развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016—2020 годы способствует снижению уровня логистических издержек, повышая рейтинг Республики Беларусь в индексе эффективности логистики (LPI).

Список цитируемых источников

1. Крикавський, С. В. Логістичне управління / С. В. Крикавський. — Львів : Нац. ун-т «Львів. політехніка», 2005. — 683 с.
2. Крикавський, С. В. Логістичні системи / С. В. Крикавський, Н. В. Чернописька. — Львів : Нац. ун-т «Львів. політехніка», 2009. — 264 с.

3. Клименко, В. В. Анализ базовых понятий в управлении логистической инфраструктурой компании / В. В. Клименко // Логистика и управление цепями поставок. — 4 (45), август 2011. НИУ — ВШЭ. — С. 5—9.
4. Ковальська, Л. Л. Теоретичні дослідження логістичної інфраструктури регіону / Л. Л. Ковальська, Б. Р. Савка // Економічні науки. Серія: Регіональна економіка. — 2009. — № 6 (22). — С. 125—132.
5. Куваев, Н. Г. Введение в логистику / Н. Г. Куваев. — М.: Финансы и статистика, 2006. — 347 с.
6. Дыбская, В. В. Управление складированием в цепях поставок / В. В. Дыбская. — М.: Альфа-Пресс, 2009. — 720 с.

УДК 620.9

О. А. Кучинский

Академия управления при Президенте Республики Беларусь, Минск

ВЛИЯНИЕ РАЗВИТИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕМОЙ ЭНЕРГЕТИКИ НА НАЦИОНАЛЬНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ: ОПЫТ СИСТЕМНОГО АНАЛИЗА

Введение. Вовлечение в энергобаланс возобновляемых источников энергии (далее — ВИЭ) является одной из тенденций развития мировой энергетики в последние десятилетия. Так, по данным Глобального отчета секретариата Всемирной сети по энергетической политике XXI века REN21, в 2016 году доля ВИЭ в общемировом потреблении конечной энергии составила 18,2 %, из которых 7,8 % приходилось на традиционное использование биомассы и 10,4 % — на современные виды ВИЭ, в том числе солнечную, геотермальную энергию и энергию биомассы для производства тепловой энергии — 4,1 %; гидроэлектроэнергию — 3,7 %; ветровую, солнечную, геотермальную электроэнергию, электроэнергию из биомассы и океана — 1,7 %; биотопливо — 0,9 %. Суммарный объем инвестиций в данную отрасль составил 279,8 млрд дол. США, при этом 179 стран установили целевые показатели в данной области.

Внедрение новых источников энергии несет в себе не только новые возможности, но и потенциальные риски и угрозы. Известный шведский специалист в области безопасности Б. Юханссон рассматривает энергетическую систему как объект, который может подвергаться воздействию угроз энергетической безопасности, и одновременно как субъект, создающий или усиливающий такую опасность. Анализируя ВИЭ как фактор, порождающий или усиливающий опасность, он выделил три вида потенциальных рисков: экономико-политические, технологические и экологические [1]. Несмотря на значительное количество публикаций по вопросам энергетической безопасности в целом, аспекты безопасности ВИЭ анализируются немногими авторами (С. В. Валентайн, С. Ольц, Д. Тэнцлер, Ю. Аугутис) [2—5]. Французский ученый Э. Аш отмечает, что «массовое внедрение ВИЭ в мировой энергетический баланс может также привести к новым неожиданным взаимозависимостям, таким как зависимость от критических материалов, новая геополитика патентов и появление возобновляемой энергетической дипломатии» [6].

Основная часть. В недавней публикации официального печатного издания Комитета государственного контроля Республики Беларусь «Государственный контроль: анализ, практика, комментарии» прозвучала точка зрения о необходимости упорядочения вопросов развития в стране энергоисточников на возобновляемых видах энергии. По прогнозам энергетиков, к 2020 году расходы ГПО «Белэнерго» по покупке возобновляемой электроэнергии составят 254 млн дол. США. Такая электроэнергия приобретается у владельцев установок по повышенному тарифу с применением соответствующих коэффициентов к нему. По мнению КГК, это влечет искусственный рост затрат энергосистемы и тарифов для реального сектора экономики. Таким образом, можно сказать, что развитие ВИЭ рассматривается специалистами данного государственного органа как потенциально влияющее на экономическую безопасность страны. Используя терминологию представителей Копенгагенской школы международных отношений Б. Бузана и О. Вейвера, можно говорить о секьюритизации данной проблемы, т. е. повышении ее важности до уровня национальной безопасности.

Следует отметить, что ВИЭ упоминаются в ряде важнейших нормативных документов Республики Беларусь по вопросам безопасности. Так, в Директиве Президента Республики Беларусь от 14 июня 2007 года № 3 «О приоритетных направлениях укрепления экономической безопасности государства» [7] содержится блок вопросов, направленных на повышение уровня энергетической безопасности страны. В данном документе отмечается необходимость максимально возможного вовлечения в топливный баланс страны собственных топливно-энергетических ресурсов (ТЭР), в том числе возобновляемых источников энергии, достижения доли производства (добычи) первичной энергии из ВИЭ в валовом потреблении ТЭР не менее 6 %. Согласно Концепции энергетической безопасности Республики Беларусь [8], в перечень национальных интересов в топливно-энергетической сфере входит в том числе развитие собственной энергосырьевой базы на основе экономически обоснованного использования местных видов топлива, прежде всего ВИЭ. Одним из 11 индикаторов энергетической безопасности, указанных