

Бизнес-процессы логистического индустриального парка транзитного региона

Вартазарова А.Э., преподаватель кафедры инженерно-аэродромного обеспечения, Военный учебно-научный центр Военно-воздушных сил «Военно-воздушная академия имени профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина»

Аннотация. Использование в полной мере транзитного потенциала страны как существенного источника дохода государственного бюджета в условиях усиления глобальной конкуренции и исчерпания источников экспортно-сырьевого типа развития национальной экономики становится стратегической задачей.

Транспортно-логистические инфраструктуры транзитных регионов уже не способны обслуживать материальные потоки в соответствии с потребностями бизнеса в оказании всего комплекса транспортно-логистических услуг.

Решение этой практической задачи использования транзитного потенциала возможно путем создания транспортно-логистической инфраструктуры транзитного региона с фокусным элементом в виде логистического индустриального парка, принципиально отличающегося от существующих распределительных центров наличием ряда функций, прежде всего производственных, необходимых для комплексного и качественного обслуживания транзитных и внутрирегиональных товаропотоков.

Создание логистических индустриальных парков позволит повысить уровень логистического сервиса и получить социально-экономический эффект в виде сокращения времени на прохождение транзитных материалопотоков, увеличения объема перерабатываемых внутрирегиональных товарных потоков, повышения инвестиционной привлекательности региона, увеличения налоговых поступлений, снижения социальной нагрузки на бизнес за счет создания дополнительных рабочих мест.

Ключевые слова: транзитный регион, логистический индустриальный парк.

Business processes of the logistic industrial park of the transit region

Vartazarova A.E., Lecturer of the Department of Engineering and Aerodrome Support, The military educational and scientific center of the Air Force «The Air Force Academy named after Professor N.Ye. Zhukovsky and Yu.A. Gagarin»

Annotation. The full use of the country's transit potential as an essential source of state budget revenue in the context of increasing global competition and exhaustion of sources of export-raw material type of the development of the national economy becomes a strategic task.

Transport and logistics infrastructures of transit regions are no longer capable of servicing material flows in accordance with the needs of business in providing the entire complex of transport and logistics services.

The solution of this practical task of using the transit potential is possible by creating a transport and logistics infrastructure of the transit region with a focal element in the form of a logistic industrial park that is fundamentally different from existing distribution centers by the presence of a number of functions, primarily production, necessary for integrated and quality service of transit and intraregional goods flows.

Creation of logistic industrial parks will allow to increase the level of logistics services and get a social and economic effect in terms of reducing the time for transit material flows, increasing the volume of processed intra-regional commodity flows, increasing the investment attractiveness of the region, increasing tax revenues, reducing the social burden on the business by creating additional workers places.

Keywords: transit region, logistic industrial park.

Для Воронежской области как региона, находящегося на пересечении

международных транспортных коридоров «Север-Юг» и «Запад-Восток», важной стратегической задачей является создание логистической инфраструктуры, адекватно реагирующей на глобальные вызовы и угрозы. Необходимость создания такой региональной инфраструктуры прямо вытекает из задач, сформулированных в федеральных и региональных стратегических документах, таких как Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года, Прогноз социально-экономического развития Воронежской области и других^{1 2}.

Федеральный закон от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» определяет правовые основы стратегического планирования, основные положения координации государственного и муниципального стратегического управления, разделяет по уровням полномочия органов власти и порядок их взаимодействия с общественными институтами в сфере стратегического планирования³. В рамках ФЗ № 172 каждый субъект разрабатывает свои стратегии социально-экономического развития на период до 2035 года⁴.

Существующие в регионе логистические мощности в виде распределительных центров, складов общего назначения, терминалов, транспортных и экспедиторских организаций уже не справляются с объемами потоков материалов и сопровождающих их потоков информации, финансов, не отвечают потребностям бизнеса в оказании всего комплекса услуг по внутрискладской переработке, фасовке, упаковке, обслуживанию автотранспорта и водителей, финансовому, экспедиторскому сопровождению, страхованию и других услуг, необходимых для ускорения прохождения всех

¹ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года». - Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/902132678>. (Дата обращения: 04.01.2018 г.).

² Прогноз социально-экономического развития Воронежской области на долгосрочный период. Утвержден постановлением Правительства Воронежской области от 08 декабря 2016 года № 927 «Об утверждении Прогноза социально-экономического развития Воронежской области на долгосрочный период». - Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/444913197>. (Дата обращения: 04.01.2018 г.).

³ Федеральный закон от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ "О стратегическом планировании в Российской Федерации". Принят Государственной Думой 20 июня 2014 года // Справочно-правовая система «Гарант», 2018.

⁴ Закон Воронежской области от 19 июня 2015 года № 114-ОЗ «О стратегическом планировании в Воронежской области». Принят областной Думой 18 июня 2015 года. - Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/428592418>. (Дата обращения: 04.01.2018 г.).

транзитных экономических потоков или для повышения качества удовлетворения потребностей торговых сетей, производственных предприятий малого и среднего бизнеса и других конечных потребителей региона⁵.

В соответствии с Проектом Стратегии социально-экономического развития Воронежской области до 2035 года, один из стратегических приоритетов определен как «Развитие транспортно-логистической сферы»⁶.

Подцелями стратегического приоритета «Развитие транспортно-логистической сферы» определены два направления: создание высокотехнологичной транспортно-логистической инфраструктуры региона и обеспечение транспортной доступности всех населенных пунктов.

Приоритетными задачами региональной политики в области транспортно-логистической инфраструктуры определены следующие:

- развитие транспортной сети региона;
- модернизация терминально-складской инфраструктуры;
- повышение уровня логистического сервиса.

Важнейшим результатом решения вышеприведенных задач будет создание Воронежского транспортно-логистического узла с высокотехнологичной инфраструктурой, обеспечивающего:

- повышение территориальной целостности и транспортно-экономической связанности внутри региона и между регионами;
- увеличение объемов транзитных грузов, проходящих через регион;
- ускорение процесса обработки транзитных и внутрирегиональных материалопотоков;
- повышение скорости похождения транзитных материалопотоков через регион.

Практическая реализация этой триединой задачи воплощается в разделе «Развитие транспортно-логистической инфраструктуры» проекта Стратегии

⁵ Нестеров, С.Ю. Перспективные пути развития экономики Воронежской области как нового транспортно-логистического центра. - Режим доступа: <https://vtk-logistik.tiu.ru/a12490-perspektivnye-puti-razvitiya.html>. (Дата обращения 04.01.2018 г.).

⁶ Проект Стратегии социально-экономического развития Воронежской области до 2035 года. - Режим доступа: <https://regnum.ru/news/2342021.html>. (Дата обращения: 04.01.2018 г.).

социально-экономического развития Воронежской области на период до 2035 года.

Одним из ключевых проектов, направленных на создание логистической инфраструктуры, наряду с созданием транспортно-логистического кластера, транспортных развязок и терминалов, предполагается создание Воронежского логистического индустриального парка.

Логистический индустриальный парк – это принципиально новая логистическая структура, создаваемая по стандарту индустриального парка, отличающаяся от существующих логистических распределительных центров предприятий (резидентов), осуществляющих, в первую очередь, производственные функции, а также ряд функций, необходимых для комплексного обслуживания транзитных и внутрирегиональных товарных потоков. Некоторые аспекты проблемы создания и функционирования логистического индустриального парка исследованы, в том числе нами, в работах^{7 8 9 10 11}.

Среди множества проблем создания и функционирования Воронежского логистического индустриального парка (ВЛИП) особое место принадлежит организации его бизнес-процессов.

Создание добавленной стоимости в логистических индустриальных парках предполагает поддержание движения материальных, информационных, финансовых и людских потоков.

Бизнес-процессы обработки этих потоков в логистических индустриальных парках имеют свою специфику, так как на обособленной площади находятся организации, выполняющие управленческие функции,

⁷ Вартазарова, А.Э. Логистический индустриальный парк как инструмент повышения логистического сервиса в региональной цепи поставок / А.Э. Вартазарова // Логистика. - 2017. - № 9. – С. 42-45.

⁸ Вартазарова, А.Э. Принципы проектирования региональной логистической инфраструктуры с логистическим индустриальным парком / А.Э. Вартазарова // РИСК. – 2017. - № 3. - С. 13-15.

⁹ Макаров, Е.И. О некоторых аспектах проблемы создания регионального логистического индустриального парка / Е.И. Макаров, В.В. Шалин / Логистика. – 2015. - № 11. - С. 34-37.

¹⁰ Макаров, Е.И. Региональные логистические индустриальные парки как новая форма индустриальных парковых проектов / Е.И. Макаров, А.Э. Вартазарова // Экономика и предпринимательство. - 2017. - № 7 (84). - С. 985-989.

¹¹ Макаров, Е.И. Организационно-экономические условия устойчивого и эффективного функционирования Воронежского логистического индустриального парка / Е.И. Макаров, А.Э. Вартазарова // Экономика и предпринимательство. - 2017. - № 9. - Ч. 1. - С. 659-662.

функции складирования, перевозок, производства и сервиса, что в свою очередь предопределяет выполнение некоторой совокупности функций по приемке, обработке (переработке), хранению и дальнейшей отправке потребителям заказов в виде комплектов или партий.

Логистический индустриальный парк базируется на принципиально иной системе взаимосвязей резидентов, чем типичный технопарк, что вызывает ряд проблем его функционирования.

Проведенный анализ нормативных и литературных источников позволяет сформулировать основные проблемные организационно-методические аспекты создания и организации бизнес-процессов логистических индустриальных парков. К ним относятся:

- отсутствие регламентированного механизма взаимодействия между резидентами логистического индустриального парка и хозяйствующими экономическими субъектами региона на пути движения экономического потока;

- отсутствие регламента взаимодействия между резидентами логистического индустриального парка при реализации сопряженных бизнес-процессов;

- отсутствие инструментов координации ЛБП в рамках реализации совместных проектов.

Анализ публикаций по данной проблеме позволил нам выделить сильные и слабые стороны бизнес-процессов в цепочке формирования добавленной стоимости.

SWOT-анализ сильных и слабых сторон бизнес-процессов логистического индустриального парка выполнен в соответствии с Положением о порядке создания и функционирования индустриальных парков на территории Воронежской области и представлен в табл. 1.

SWOT - анализ функционирования логистических промышленных парков¹²

Сильные стороны	Слабые стороны
1. Широкий спектр оказываемых услуг. 2. Востребованность логистического промышленного парка обеспечивается различными направлениями деятельности. 3. Конкурентные преимущества отдельных резидентов. 4. Финансовая государственная поддержка подобных проектов. 5. Содействие развитию региональными органами власти. 6. Создана комплексная региональная нормативно-правовая база.	1. Недостаточный уровень качества оказываемых услуг. 2. Дефицит работников – специалистов в области логистики и управления цепями поставок. 3. Низкие темпы внедрения новаций. 4. Отсутствие нормативно-законодательной базы по созданию и функционированию региональных логистических промышленных парков.
Возможности	Угрозы
1. Хорошие перспективы роста имеют складской сегмент, производство упаковки и других ресурсов, требуемых для выполнения миссии технопарка. 2. Стратегические приоритеты развития логистического промышленного парка связаны с диверсификацией производственной сферы.	1. Значительные административные барьеры на региональном уровне на стадии создания логистического промышленного парка. 2. Бюрократические барьеры при финансировании парковых проектов. 3. Отсутствие учебных заведений по подготовке высококвалифицированных управленческих кадров в области логистики.

Во многом преодоление угроз и слабых сторон возможно на основе совершенствования координационного взаимодействия резидентов логистического промышленного парка между собой и с бизнес-средой региона.

Можно выделить *четыре* группы бизнес-процессов ЛИП: *основные, вспомогательные, обслуживающие* (гостиницы, питание, охрана, коммунальное хозяйство, ремонт автотехники) *и бизнес-процессы управления.*

¹² Составлено автором

Основные бизнес-процессы – это ключевые логистические функции и операции, определяющие специфику, характер и, в конечном счете, миссию ЛИП. К ним относятся складирование, транспортирование, производство.

Вспомогательные процессы – это логистические функции и операции, играющие роль вспомогательного и поддерживающего значения для логистической системы технопарка, без которых не возможна реализация основных бизнес-процессов. К ним относятся парковка и обеспечение ГСМ автотранспорта, информационная поддержка резидентов, юридическая поддержка резидентов, экспедирование, сопровождение и охрана грузов, тахографирование водителей и др.

Обслуживающие бизнес-процессы – это логистические функции и операции, направленные на поддержание в работоспособном состоянии структурных элементов технопарка. К ним относятся гостиничные услуги, организация общественного питания, охрана, содержание инженерных коммуникаций (коммунальное хозяйство), ремонт автотехники, банковское обслуживание и др.

Бизнес-процессы управления – это функции и операции по планированию, организации, координации и контролю за выполнением основных, вспомогательных и обслуживающих бизнес-процессов ЛИП.

Таким образом, ЛИП представляет собой организационно-технологическую и экономическую кооперацию функционально объединенных, взаимообусловленных макро- и микроэкономических подсистем, направленную на переработку проходящих через нее экономических потоков.

На основе проведенных ранее исследований генезиса бизнес-процессов, состава бизнес-процессов индустриального парка, соответствия со стандартом можно предложить следующее определение бизнес-процесса логистического индустриального парка транзитного региона: *бизнес-процессы логистического индустриального парка* транзитного региона – это система организационно взаимосвязанных и технологически последовательных логистических операций

и функций, осуществляемых резидентами парка и субъектами внешней бизнес-среды его функционирования для осуществления ускоренного продвижения по территории региона транзитных товаропотоков и качественной обработки внутрирегиональных потоков.

Библиографический список

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года». – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/902132678>. (Дата обращения: 04.01.2018 г.).

2. Прогноз социально-экономического развития Воронежской области на долгосрочный период. Утвержден постановлением Правительства Воронежской области от 08 декабря 2016 года № 927 «Об утверждении Прогноза социально-экономического развития Воронежской области на долгосрочный период». – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/444913197>. (Дата обращения: 04.01.2018 г.).

3. Федеральный закон от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации». Принят Государственной Думой 20 июня 2014 года // Справочно-правовая система «Гарант», 2018.

4. Закон Воронежской области от 19 июня 2015 года № 114-ОЗ «О стратегическом планировании в Воронежской области». Принят областной Думой 18 июня 2015 года. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/428592418>. (Дата обращения: 04.01.2018 г.).

5. Проект Стратегии социально-экономического развития Воронежской области до 2035 года. – Режим доступа: <https://regnum.ru/news/2342021.html>. (Дата обращения: 04.01.2018 г.).

6. Вартазарова, А.Э. Логистический индустриальный парк как инструмент повышения логистического сервиса в региональной цепи поставок / А.Э. Вартазарова // Логистика. – 2017. – № 9. – С. 42-45.

7. Вартазарова, А.Э. Принципы проектирования региональной логистической инфраструктуры с логистическим индустриальным парком / А.Э. Вартазарова // РИСК. – 2017. – № 3. – С. 13-15.

8. Макаров, Е.И. О некоторых аспектах проблемы создания регионального логистического индустриального парка / Е.И. Макаров, В.В. Шалин / Логистика. – 2015. – № 11. – С. 34-37.

9. Макаров, Е.И. Региональные логистические индустриальные парки как новая форма индустриальных парковых проектов / Е.И. Макаров, А.Э. Вартазарова // Экономика и предпринимательство. – 2017. – № 7 (84). – С. 985-989.

10. Макаров, Е.И. Организационно-экономические условия устойчивого и эффективного функционирования Воронежского логистического индустриального парка / Е.И. Макаров, А.Э. Вартазарова // Экономика и предпринимательство. – 2017. – № 9. – Ч. 1. – С. 659-662.

11. Нестеров, С.Ю. Перспективные пути развития экономики Воронежской области как нового транспортно-логистического центра. – Режим доступа: <https://vtk-logistik.tiu.ru/a12490-perspektivnyye-puti-razvitiya.html>. (Дата обращения 04.01.2018 г.).

References

1. Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030. Approved by the order of the Government of the Russian Federation of November 22, 2008 № 1734-R «On approval of the Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030». – Mode of access: <http://docs.cntd.ru/document/902132678>. (Date accessed: 04.01.2018).

2. Forecast of social and economic development of the Voronezh region for the long term. It was approved by the Voronezh region Government resolution № 927 dated December 8, 2016 «On approval of the forecast of social and economic development of the Voronezh region for the long term». – Mode of access: <http://docs.cntd.ru/document/444913197>. (Date accessed: 04.01.2018).

3. Federal law of June 28, 2014 № 172-FZ «On strategic planning in the Russian Federation». Adopted by the State Duma on June 20, 2014 // legal-reference system «Garant», 2018.

4. The Voronezh region law № 114-OZ «on strategic planning in the Voronezh region» dated June 19, 2015. Adopted by the regional Duma on June 18, 2015. – Mode of access: <http://docs.cntd.ru/document/428592418>. (Date accessed: 04.01.2018).

5. Draft Strategy of social and economic development of the Voronezh region until 2035. – Mode of access: <https://regnum.ru/news/2342021.html>. (Date accessed: 04.01.2018).

6. Vartazarova, A.E. Logistics industrial Park as a tool for improving logistics services in the regional supply chain / A. E. Vartazarova // Logistika. – 2017. – No. 9. – S. 42-45.

7. Vartazarova, A.E. The principles of designing regional logistics infrastructure with logistics industrial Park / A.E. Vartazarova // RISK. – 2017. – № 3. – P. 13-15.

8. Makarov, E.I. on some aspects of the problem of creating a regional logistics industrial Park / E. I. Makarov, V. V. Shalin / logistics. – 2015. – № 11. – P. 34-37.

9. Makarov, E.I. Regional logistic industrial parks as a new form of industrial Park projects / E.I. Makarov, A.E. Vartazarova / Economics and entrepreneurship. – 2017. – №7 (84). – P. 985-989.

10. Makarov, E.I. Organizational-economic conditions for sustainable and efficient functioning of the Voronezh logistic industrial Park / E.I. Makarov, A.E. Vartazarova // Economics and entrepreneurship. – 2017. – № 9. – Part 1. – P. 659-662.

11. Nesterov, S.Yu. Promising ways of economic development of the Voronezh region as a new transport and logistics center. – Mode of access: <https://vtk-logistik.tiu.ru/a12490-perspektivnye-puti-razvitiya.html>. (Accessed 04.01.2018).