

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ СТРОИТЕЛЬСТВА В РЕГИОНЕ

Загребен Егор Вячеславович

магистрант, ФГБОУ ВО Ижевский государственный технический университет имени М. Т. Калашникова, РФ, г. Ижевск

Галиахметов Раиль Ахсанович

научный руководитель, д-р экон. наук, профессор, кафедра Цифровая экономика, ФГБОУ ВО Ижевский государственный технический университет имени М. Т. Калашникова, РФ, г. Ижевск

STATE REGULATION OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM OF CONSTRUCTION IN THE REGION

Egor Zagreben

Master's student, Izhevsk State Technical University named after M. T. Kalashnikov, Russia, Izhevsk

Rail Galiakhmetov

Scientific director, Dr. econ. sciences, professor, Department of Digital Economy, Izhevsk State Technical University named after M. T. Kalashnikov, Russia, Izhevsk

Аннотация. В статье рассматриваются особенности государственное регулирование транспортно-логистической системы строительства в регионе. Перспективы развития и современные методы решения проблем в государственной транспортно-логистической системе строительства в регионе.

Abstract. The article discusses the features of state regulation of the transport and logistics system of construction in the region. Prospects of development and modern methods of solving problems in the state transport and logistics system of construction in the region.

Ключевые слова: транспортная логистика, строительство, государственное регулирование транспортно-логистической системы

Keywords: transport logistics, construction, state regulation of the transport and logistics system

Организация государственных транспортно-логистической системы строительства в регионе, рассматривается как один из элементов повышения качественного обслуживания экономики региона. [1]

Государственное регулирование транспортно-логистической системы строительства в регионе можно рассматривать как подсистему транспортной системы региона и также как подсистему федеральной транспортно-логистической системы (ТЛС). [1] Государственное регулирование транспортно-логистической системы строительства в регионе имеет главное ограничение по территориальному признаку — границы региона, транспортно-логистические субъекты которого она объединяет. Система направлена на оптимизацию движения грузовых потоков на территории региона. Система должна стремиться к полному охвату всех транспортных потоков в пределах региона, то есть охват всех грузополучателей и грузоотправителей. [1]

В системе региона транспортно-логистической можно выделить подсистемы условно управляемую и управляющую. Управляемая подсистема региона состоит из тех организаций (функциональные субъекты, исполнители), представляют которые услуги транспортно-логистические. [3]

Управляющая подсистема состоит на данный момент из множества субъектов управления – посредников транспортно-логистической системы регионального строительства и управленческих подразделений транспортно-логистических функциональных субъектов, применяемых на территории региона. [1]

Современной особенностью построения управляющей подсистемы государственного регулирования транспортно-логистической системы строительства в регионе является децентрализация управления. Таким образом, управляющая подсистема государственного регулирования транспортно-логистической системы строительства в регионе будет представлять собой трехуровневую иерархическую структуру, основными уровнями которой будут являться уровень исполнителя транспортно-логистического управления, уровень транспортно-логистического центра -посредника и высший - уровень межфирменной интеграции управления. [1] В настоящее время на рынке транспортных услуг интеграция субъектов производится до второго уровня - посредника. [6] Развития перспективой государственного регулирования транспортно-логистической системы строительства в регионе является подсистем управляющих интеграция посредников и функциональных подсистем исполнителей на высшем третьем уровне системы. [1]

Определяющая задача региональной управляющей подсистемы – сформировать связи внутрисистемные для отдельных управляющих субъектов с функциональными исполнителями, создать связи между организациями системы и региональные связи. Основные покупатели транспортно-логистического управления, при существовании управляющего центра, в настоящее время избавлены от необходимости контактировать с каждым исполнителем отдельно. Для определения выполнения заказа на транспортно-логистической организации в логистической системе применяется определенная схема отношений: «Заказчик – управляющая региональная подсистема (транспортно-логистического управления или региональные подразделения исполнителя) - Исполнители транспортно-логистической организации (Управляемая подсистема)». [3]

Следовательно, в государственного регулирования транспортно-логистической системы строительства в регионе подразумевается, что будут работать различные субъекты, относящиеся к организациям и структурам любого региона страны, которые могут быть учреждены любой логистической или транспортным предприятием, государственным органом или фирмами предоставляющими разные транспортно-логистические услуги. [2]

Рассматриваемые региональные субъекты, это элементы взаимозаменяемого государственного регулирования транспортно-логистической системы строительства в регионе, конкурируют между собой и выполняют параллельные функции. Настоящая деятельность системы и субъектов управления направлена на достижение двух целей, в чем-то противоположных: на снижение транспортно-логистических издержек и, с другой стороны, на ускорение обращения грузопотоков. [4]

Компьютерные современные технологии позволяют создать производственную кооперацию по информационным сетям в рамках информационного единого пространства. Единичные предприятия имеющие юридическую независимость и хозяйственную самостоятельность, вынуждены подчиняться установленным правилам координации в системе. Отличаются

структуры особой гибкостью, так как объединяют информационные ресурсы их участников, а интеграция ресурсов производственных является временной под отдельные заказы. Для государственного регулирования интеграции субъектов транспортно-логистической системы строительства в регионе целесообразно применять иерархический подход, и организации отдают функции координации одному транспортно-логистическому центру из числа организаций или фирм созданному специально, для работы с потребителями. [5]

Преимущественное определение иерархического подхода перед не иерархического определяется тем, что обслуживание комплексное малых предприятий определяет более сложную процедуру выбора среди большого спектра уникальных и проблемных услуг, предоставляемыми разными поставщиками.

На современном уровне большинство элементов системы разрознены и направлены на достижение частных целей и мало способствующих развитию настоящих целей государственного регулирования транспортно-логистической системы строительства в регионе. [5] Дальнейшее развитие и изменения системы связаны с установлением взаимосвязей между элементами функциональной подсистемы, выполняющими функции однородные с последующей меж функциональной интеграцией системы. [6]

Список литературы:

1. 5 новых технологий, которые навсегда изменят логистику10:40, 9 Апреля 2019 URL: <https://news.ati.su/article/2019/04/09/5-novyh-tehnologiy-kotorye-navsegda-izmenyat-logistiku-094000/>
2. Есимсеитова К.А., Есимсеитов М.С., Елшибекова А.А. Методы логистического управления на транспорте. URL: <https://be5.biz/ekonomika1/r2012/2458.htm>
3. Бурмистрова Е.В. Логистика в строительном производстве. // Теория и практика современной науки. 2015. № 5. (5). С. URL: https://studylib.ru/doc/2439863/logistika-v-stroitel._nom-proizvodstve
4. Калашников С.А., Эфендиев У.Н. Логистическая модернизация бизнес-процессов строительных предприятий. Рязань, 2012. С. URL: <https://search.rsl.ru/ru/record/01007939739>
5. Адамов Н.А., Кеменов А.В. Методы управления инвестиционно-строительной деятельностью, основанные на логистических подходах. URL: http://www.e-rej.ru/Articles/2012/Adamov_Kemenov.pdf.
6. Sokolova N.G., Titova O.V. Digital marketing as a type: concept, tools and effects // Advances in Economics, Business and Management Research, volume 81 1st International Scientific Conference "Modern Management Trends and the Digital Economy: from Regional Development to Global Economic Growth" (MTDE 2019) / С.509-513. DOI: 10.2991/mtde-19.2019.101, ISBN: 9789462527218 (Соколова Н.Г., Титова О.В. Цифровой маркетинг как тип: концепция, инструменты и эффекты).