

Носов Александр Леонидович,

доктор экономических наук, кандидат технических наук, профессор кафедры маркетинга и стратегического планирования ФГБОУ ВО «Вятская государственная сельскохозяйственная академия», г. Киров

Logistic_vgu@mail.ru



Стратегический анализ логистики региона

Аннотация. В статье рассмотрено использование PESTLE-анализа макросреды логистики региона на примере Кировской области. Приведен перечень наиболее влияющих на региональную логистику факторов. Для каждого фактора дана оценка степени важности и силы его влияния на регион. Построены матрицы профиля макросреды, возможностей и угроз. Даны выводы.

Ключевые слова: стратегический PESTLE-анализ, факторы макросреды логистики региона, Кировская область, профиль макросреды региональной логистики.

Раздел: (04) экономика.

Экономика страны предполагает наличие экономических субъектов, выстраивающих свою деятельность в соответствии с существующими экономическими законами и апробированными экономическими методологиями.

Стратегическое управление является высшей формой целенаправленного развития деятельности в соответствии с имеющимися внутренними ресурсами и внешними условиями [1]. Основа стратегического управления – стратегический анализ. Последний имеет в своем арсенале множество инструментов, позволяющих определить место субъекта в экономическом окружении и правильно выбрать направление движения [2]. Важным объектом стратегического управления является логистика.

Логистика формирует экономику страны путем организации товародвижения, учитывающей структуру производительных сил, расположение потребителей, состав и направления движения товарных масс. Логистика с позиции системного подхода обеспечивает взаимодействие всех участников экономической деятельности в цепях поставок с целью уменьшения суммарных издержек в товародвижении [3].

Для стратегического анализа макросреды логистики подходит PEST-анализ, рассматривающий политические, экономические, социологические и технологические факторы влияния. Расширенный вариант анализа – PESTLE-анализ – дополнительно учитывает правовые и экологические факторы.

В общем случае к **политическим факторам** относятся:

- правительственная политика;
- государственное регулирование конкуренции;
- торговая политика;
- ужесточение госконтроля за деятельностью бизнес-субъектов;
- выборы на всех уровнях власти;
- финансирование, гранты и инициативы;
- группы лоббирования/давления рынка;
- международные группы давления;
- прочее влияние государства в отрасли.

Экономические факторы:

- экономическая ситуация и тенденции;

- динамика ставки рефинансирования;
- уровень инфляции;
- инвестиционный климат в отрасли;
- заграничные экономические системы и тенденции;
- налогообложение, определенное для продукта/услуг;
- рынок и торговые циклы;
- платежеспособный спрос;
- специфика производства;
- товаропроводящие цепи и дистрибуция;
- потребности конечного пользователя;
- обменные курсы валют;
- основные внешние издержки;
- энергоносители;
- транспорт;
- сырье и комплектующие;
- коммуникации.

Социологические факторы:

- демография;
- структура доходов и расходов;
- базовые ценности;
- тенденции образа жизни;
- бренд, репутация компании, имидж используемой технологии;
- модели поведения покупателей;
- мода и образцы для подражания;
- главные события и факторы влияния;
- мнения и отношение потребителей;
- потребительские предпочтения;
- представления СМИ;
- точки контакта покупателей;
- этнические/религиозные факторы;
- реклама и связи с общественностью.

Технологические факторы:

- развитие конкурентных технологий;
- финансирование исследований;
- связанные/зависимые технологии
- замещающие технологии/решения;
- зрелость технологий;
- изменение и адаптация новых технологий;
- производственная емкость, уровень;
- информация и коммуникации, влияние Интернета;
- потребители, покупающие технологии;
- потенциал инноваций.

Правовые факторы:

- текущее законодательство на рынке;
- будущие изменения в законодательстве;
- европейское/международное законодательство;

- регулирующие органы и нормы;
- общие проблемы налогообложения;
- изменения законодательства, затрагивающие социальные факторы;
- законодательство по технологиям;
- доступ к технологиям, лицензирование, патенты;
- проблемы интеллектуальной собственности.

Экологические факторы:

- география региона;
- уровень промышленных загрязнений;
- сезонность/влияние погоды;
- экологические проблемы региона.

Для характеристики внешней среды рассматриваемой отрасли совсем не обязательно исследовать все факторы. Достаточно выделить наиболее значимые факторы и сформировать из них таблицу профиля среды. Каждому из факторов экспертным образом дается оценка:

- степени важности для отрасли по шкале: 3 – большая, 2 – умеренная, 1 – слабая;
- влияния на регион по шкале: 3 – сильное, 2 – умеренное, 1 – слабое, 0 – отсутствие влияния;
- направленности влияния по шкале: +1 – позитивная, –1 – негативная.

Далее все три экспертные оценки перемножаются и получается интегральная оценка, показывающая степень важности фактора для логистики региона. По этой оценке администрация может заключить, какие из факторов среды заслуживают самого серьезного внимания, а какие факторы заслуживают меньшего внимания при формировании региональной политики.

Политическим фактором является влияние государства на национальную, а через нее и на региональную логистику. Логистика представляет собой экономическую систему, в которой необходим организационный и координирующий центр в масштабах государства. Крайне необходимы четко выраженные политика и концепции этой сферы, а также стратегический анализ и планирование этой отрасли. Важность влияния государства по оговоренной шкале – 3. Влияние на регион также определяется влиянием государства на логистику – 3. Направленность влияния отрицательная, обусловлена отсутствием в государстве функций включения логистики в национальную экономическую систему [4].

Экономическим фактором является платежеспособный спрос населения на товары и услуги. Именно он определяет величину материальных потоков в экономике и спрос на логистику в целом. Важность для отрасли – 3. Деньги населения являются кровью экономики, а логистика – ее кровеносными сосудами, превращающими товар в новые деньги, необходимые для последующего производственного цикла. Влияние фактора на регион – 3, поскольку доходы населения обеспечивают богатство региона. Направленность влияния отрицательная, обусловлена низким уровнем доходов в регионе.

Из социологических факторов выделим образование как систему подготовки кадров для отрасли, формирования у них необходимых компетенций [5, 6]. Современная логистика основана на научных методах оптимального управления и информационных технологиях. Она остро нуждается в квалифицированных специалистах – логистах, или, как их официально называют по странной прихоти Министерства образования, логистах. В целом по стране кадры для логистики готовят множество учебных заведений с прославленными именами, хотя есть примеры уничтожения уникальных

школ, например школы логистики ИНЖЭКОНа после его слияния с ФИНЭКом в Санкт-Петербурге. Важность фактора для отрасли в настоящее время умеренная – 2.

В рассматриваемом регионе возможность подготовки логистиков резко снизилась. Произошла монополизация высшего образования в ВятГУ. Ликвидирован самый старый вуз Кирова – ВятГГУ. Отозваны аккредитации ВСЭИ, кировских филиалов МГЭИ и ИВЭСЭП, экономического факультета ВГСХА. В этих условиях сами образовательные учреждения нуждаются в стратегическом управлении, учитывающем сложившуюся ситуацию [7, 8]. Влияние на регион данного фактора высокое – 3. Направленность влияния отрицательная.

В качестве технологических факторов, связанных с регионом, рассмотрим инфраструктуру логистики: дорожную сеть и логистические центры, а также транзитный потенциал региона.

Дорожная сеть России в целом обеспечивает межрегиональные связи для товарных потоков, хотя и оставляет желать лучшего. Важность для отрасли в данном состоянии по стране умеренная – 2. Влияние на регион сильное – 3, что связано с низкой плотностью дорожной обеспеченности и критическим состоянием пропускной способности. Дорожные пробки и заторы для малонаселенного региона стали перманентным состоянием. При рассмотрении данного фактора следует учитывать сельскохозяйственную специализацию региона [9] и размеры его территории. Направленность влияния транспортных проблем отрицательная.

Концепция выстраивания цепей поставок в логистике предполагает наличие узловых логистических центров, выполняющих функции логистического оператора 3PL или системного интегратора 4PL. Такие операторы на основных федеральных потоках организуют крупные складские комплексы, работающие как распределительные центры материального потока. Важность для отрасли этой проблемы в настоящее время умеренная – 2. В рассматриваемом регионе логистических центров нет, хотя концепции их создания предлагались неоднократно [10]. Влияние на регион данного фактора сильное – 3. Нерешенность этого вопроса определяет отрицательную направленность влияния.

Кировскую область пересекает Транссибирская магистраль. В г. Котельниче находится точка ее разветвления на Северную железную дорогу – в Санкт-Петербург – и Горьковскую железную дорогу – в Москву. В теории управления цепями поставок здесь находится распределительный логистический центр, потенциал этого узла пока не использован. Через Кировскую область проходит федеральная автомобильная дорога Санкт-Петербург – Екатеринбург, а также дорога Москва – Пермь, которая при соответствующем устройстве могла бы взять на себя часть потоков федеральной трассы М7. Потенциал региона усиливается его положением в центре «транспортного креста» – пересечения направлений грузопотоков Север-Юг и Запад-Восток. Важность для отрасли данного фактора высокая – 3. Влияние на регион сильное – 3. Направленность влияния положительная.

Законодательство относится к правовым факторам. Для логистики главной проблемой является Федеральный закон «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» от 05.04.2013 № 44-ФЗ. Контрактная система закупок лишает логистику возможности использовать ее инструменты эффективного управления материальными потоками, быстрого реагирования, поставок точно в срок, оптимального управления запасами. Нет необходимости комментировать все 114 статей этого закона, практика его работы наглядна. Важность для отрасли большая – 3. Влияние на регион сильное – 3. Направленность влияния отрицательная.

Из экологических факторов рассмотрим географию и размеры региона.

Уникальность региона определена количеством субъектов РФ, граничащих с Кировской областью. Их девять: область граничит на востоке с Пермским краем и Удмуртией, на севере – с Республикой Коми и Архангельской областью, на западе – с Вологодской, Костромской, Нижегородской областями, на юге – с Республиками Марий Эл и Татарстан. Такое количество соседей предполагает активное развитие межрегиональных связей, обмен продукцией, формирование логистического кластера. Важность для отрасли данного фактора высокая – 3. Влияние на регион сильное – 3. Направленность влияния положительная.

Границы Кировской области охватывают 120 тыс. км², что обязывает администрацию региона проявлять максимальное внимание к проблемам территориальной разобщенности административных районов, преодоления тенденций предпринимательского сепаратизма районов, находящихся на краю области. Правильно выстроенная логистическая система является инструментом использования потенциала большой территории. Важность для отрасли данного фактора высокая – 3. Влияние на регион сильное – 3. Направленность влияния положительная.

Авторская оценка профиля среды региональной логистики применительно к Кировской области, с учетом сказанного выше, представлена в табл. 1.

Таблица 1

Таблица профиля среды региональной логистики

Факторы макросреды	Важность для отрасли, А	Влияние на регион, В	Направленность влияния, С	Степень важности, D = A · B · C
1. Влияние государства: отсутствие концепции национальной логистики	3	3	-1	-9
2. Платежеспособный спрос: низкий уровень доходов	3	3	-1	-9
3. Образование: ликвидация и укрупнение вузов ведет к отсутствию конкурентной среды и потере требуемых компетенций выпускников	2	3	-1	-6
4. Инфраструктура: неразвитая дорожная сеть	2	3	-1	-6
5. Инфраструктура: отсутствие логистических центров 3PL	2	3	-1	-6
6. Транзитный потенциал: Транссиб. ж/д, СПб-Екатеринбург а/д; «транспортный крест»: 3-В, С-Ю	3	3	+1	+9
7. Законодательство: 44-ФЗ, невозможность свободного выбора поставщиков и быстрого приобретения ресурсов	3	3	-1	-9
8. География: область граничит с девятью регионами, центральный узел	3	3	+1	+9
9. Размеры региона: площадь 120 тыс.км ² требует особого внимания к грузопотокам	3	3	+1	+9
Итого:				-18

Общая оценка профиля среды региональной логистики Кировской области по результатам PESTLE-анализа отрицательная (-18), это обусловлено полным длительным отсутствием внимания к региональной логистике у руководства региона при наличии сильных уникальных возможностей территории.

Для построения матрицы возможностей необходимо оценить вероятности использования возможностей.

Высокая вероятность использования у фактора 6. Транзитный потенциал региона привлекает внимание к отрасли в первую очередь. Средняя вероятность у фактора 8, география области уникальна, но ее использование более проблематично. Для фактора 9 вероятность использования низкая, внутрирегиональное неравенство территории очень высоко, и решать эти проблемы более сложно.

На основе данных профиля среды и оценок вероятности развития факторов построены матрица возможностей (табл. 2) и матрица угроз (табл. 3).

Таблица 2

Матрица возможностей региональной логистики

Вероятность использования возможностей	Влияние		
	Сильное	Умеренное	Малое
Высокая	Фактор 6		
Средняя	Фактор 8		
Низкая	Фактор 9		

Матрица возможностей наглядно показывает необходимость первоочередного использования факторов 6 и 8 при формировании стратегического плана развития региона. Фактор 9 также является весомым аргументом для стратегии региональной логистики.

Таблица 3

Матрица угроз региональной логистики

Вероятность реализации угрозы	Возможные последствия			
	Разрушение	Критическое состояние	Тяжелое состояние	«Легкие ушибы»
Высокая	Фактор 7	Фактор 4	Фактор 2	
Средняя	Фактор 3	Фактор 5	Фактор 1	
Низкая				

Расположение отрицательных факторов в матрице угроз предполагает принятия максимальных усилий в компенсации разрушительных и критических факторов высокой и средней вероятностей угроз, это факторы 7, 3, 4, 5. К факторам, приводящим к тяжелым последствиям (2 и 1), также нужно отнестись максимально серьезно.

Можно отметить, что не все ячейки полученных матриц оказались заполненными. Это объясняется изначальным выбором автора наиболее существенных факторов макросреды региональной логистики, оказывающих сильное влияние на регион (значение – 3). Вне анализа оказались второстепенные факторы, которые и заполнили бы пустые ячейки сформированных матриц.

На основе проведенного анализа можно сделать следующие выводы:

- так как итоговая оценка профиля среды отрицательна, то в макросреде отрицательные тенденции преобладают над положительными;
- достижение положительного профиля макросреды для Кировской области возможно в случае достижения положительной направленности факторов 1, 2, 3, 4, 5 или уменьшения силы их отрицательного влияния.

Рекомендуемые направления экономической политики:

- включение региональной логистики в систему администрирования региона;
- повышение покупательной способности населения;
- обеспечение конкурентной множественной образовательной среды подготовки кадров высшей квалификации;
- развитие дорожной сети и обеспечение ее необходимой пропускной способности;
- создание логистических центров.

Система конкретных мероприятий по использованию регионом логистического потенциала должна быть заложена в долгосрочную стратегию развития региона. Для использования синергетического эффекта необходимо согласование региональной стратегии с национальными программами и программами соседних регионов.

Ссылки на источники

1. Пирс II Д., Робинсон Р. Стратегический менеджмент / пер. с англ. Е. Милютин. – СПб.: Питер, 2013. – 560 с.
2. Басовский Л. Е. Современный стратегический анализ: учеб. – М.: ИНФРА-М, 2013. – 256 с. – (Высшее образование: Магистратура).
3. Носов А. Л. Методология управления развитием инфраструктуры региональной логистики: дис. ... д-ра экон. наук. – СПб., 2007.
4. Носов А. Л. Анализ состояния рынка логистических услуг и пути его развития // Логистика сегодня. – 2010. – № 3. – С. 150–156.
5. Носов А. Л. Оценка эффективности управления компетенциями // Научно-методический электронный журнал «Концепт». – 2015. – № 3. – С. 1–5.
6. Носов А. Л. Установление уровня сформированных компетенций // Научно-методический электронный журнал «Концепт». – 2015. – № 4. – С. 11–15.
7. Носов А. Л. Методологические подходы к стратегическому планированию и управлению образовательным учреждением // Научно-методический электронный журнал «Концепт». – 2013. – № 3. – С. 2–12.
8. Носов А. Л. Проблемы информатизации системы образования в постиндустриальном обществе // Научно-методический электронный журнал «Концепт». – 2015. – № 01. – С. 1–5.
9. Носов А. Л. Поможет ли логистика сельскому хозяйству России? // РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. – 2012. – № 3. – С. 16–21.
10. Носов А. Л. Основные направления развития региональной логистики // Логистика сегодня. – 2006. – № 4. – С. 216–218.

Aleksandr Nosov,

Doctor of Economic Sciences, Candidate of Engineering Sciences, Professor at the chair of Marketing and Strategic Planning, Vyatka State Agricultural Academy, Kirov

Logistic_vgu@mail.ru

Strategic analysis of the region's logistics

Abstract. The paper explains how to use PESTLE-analysis of macro-region logistics on an example of the Kirov region. The author offers a list of the most influencing factors of the regional logistics. Degree of importance and the strength of its influence on the region are given for each factor. The author builds profile macro-environment matrix, opportunities matrix and threats matrix and makes conclusions.

Key words: strategic PESTLE-analysis, macro factors, region logistics, Kirov region, profile of macro regional logistics.

References

1. Pirs, II D. & Robinson, R. (2013). *Strategicheskij menedzhment*, per. s angl. E. Miljutina, Piter, St. Petersburg, 560 p. (in Russian).

2. Basovskij, L. E. (2013). *Sovremennyy strategicheskij analiz: ucheb.*, INFRA-M, Moscow, 256 p. (Vysshee obrazovanie: Magistratura) (in Russian).
3. Nosov, A. L. (2007). *Metodologija upravlenija razvitiem infrastruktury regional'noj logistiki: dis. ... d-ra jekon. nauk*, St. Petersburg (in Russian).
4. Nosov, A. L. (2010). "Analiz sostojanija rynka logisticheskikh uslug i puti ego razvitija", *Logistika segodnja*, № 3, pp. 150–156 (in Russian).
5. Nosov, A. L. (2015). "Ocenka jeffektivnosti upravlenija kompetencijami", *Nauchno-metodicheskij jelektronnyj zhurnal "Koncept"*, № 3, pp. 1–5 (in Russian).
6. Nosov, A. L. (2015). "Ustanovlenie urovnja sformirovannykh kompetencij", *Nauchno-metodicheskij jelektronnyj zhurnal "Koncept"*, № 4, pp. 11–15 (in Russian).
7. Nosov, A. L. (2013). "Metodologicheskie podhody k strategicheskomu planirovaniju i upravleniju obrazovatel'nym uchrezhdeniem", *Nauchno-metodicheskij jelektronnyj zhurnal "Koncept"*, № 3, pp. 2–12 (in Russian).
8. Nosov, A. L. (2015). "Problemy informatizacii sistemy obrazovanija v postindustrial'nom obshhestve", *Nauchno-metodicheskij jelektronnyj zhurnal "Koncept"*, № 01, pp. 1–5 (in Russian).
9. Nosov, A. L. (2012). "Pomozhet li logistika sel'skomu hozjajstvu Rossii?", *RISK: Resursy, informacija, snabzhenie, konkurencija*, № 3, pp. 16–21 (in Russian).
10. Nosov, A. L. (2006). "Osnovnye napravlenija razvitija regional'noj logistiki", *Logistika segodnja*, № 4, pp. 216–218 (in Russian).

Рекомендовано к публикации:

Некрасовой Г. Н., доктором педагогических наук,
 членом редакционной коллегии журнала «Концепт»



9 772304 120173

www.e-koncept.ru

Поступила в редакцию <i>Received</i>	17	Получена положительная рецензия <i>Received a positive review</i>	17
Принята к публикации <i>Accepted for publication</i>	17	Опубликована <i>Published</i>	29.03.17

© Концепт, научно-методический электронный журнал, 2017

© Носов А. Л., 2017